



LE DEVELOPPEMENT D'UNE POLITIQUE CYCLABLE

DANS LES TERRITOIRES PERIURBAINS
ET INTERURBAINS

Journée Une Voirie pour Tous
Angoulême | 25/06/2019

©studipah



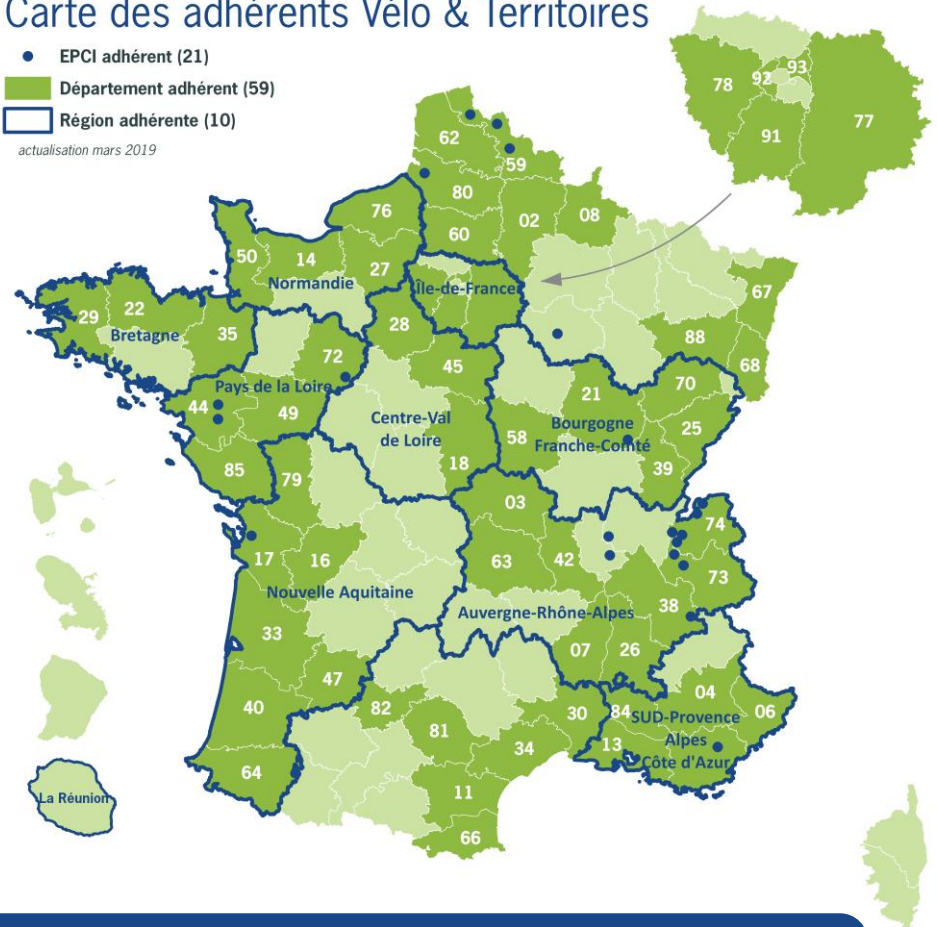

**vélo &
territoires**

COORDINATEUR DU RÉSEAU
NATIONAL CYCLABLE

Carte des adhérents Vélo & Territoires

- EPCI adhérent (21)
- Département adhérent (59)
- Région adhérente (10)

actualisation mars 2019



**FORCE DE
PROPOSITION**

EXPERTISE

RÉSEAU

Porte-voix des collectivités engagées pour le développement et la promotion du vélo au niveau national et européen



I. LES SCHÉMAS VÉLOS



COORDINATEUR DU RÉSEAU
NATIONAL CYCLABLE





Le contexte national et européen des itinéraires

EuroVelo, le Schéma européen

70 000 km

16 itinéraires

un poids économique
estimé à **44 Mds €/an**





Le contexte national et européen des itinéraires

EuroVelo, le Schéma européen en France

8 itinéraires en France

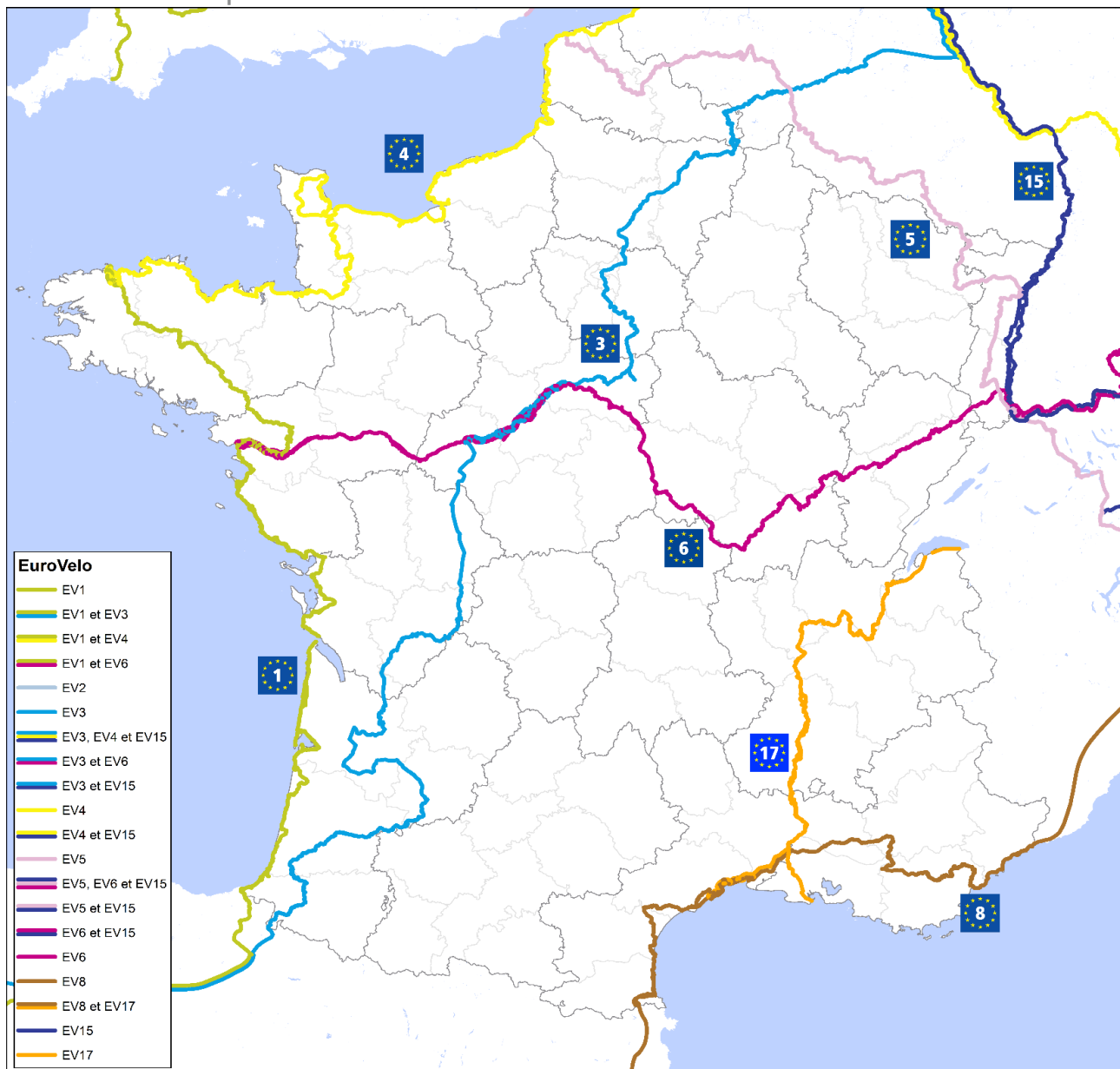
+1 : EuroVelo 19

8 685 km*

85% réalisé*

* Chiffres au 01/02/2019 (hors

EV19)





Le Schéma national vélo

Objectif 2030

23 330 km inscrits

15 780 km ouverts

68 %

dont 48 % en site propre

470 km ouverts en 2018

Restent **7550 km** à réaliser pour 2030

+ 8 700 km de schémas régionaux





Le Schéma national vélo

5 523 communes
situées sur le SNV

4 483 < 3 500 hbts

102 > 100 000 hbts





Le Schéma national vélo

Et le périurbain ?

199 CA-CU-Agglos

< 600 000 hbts

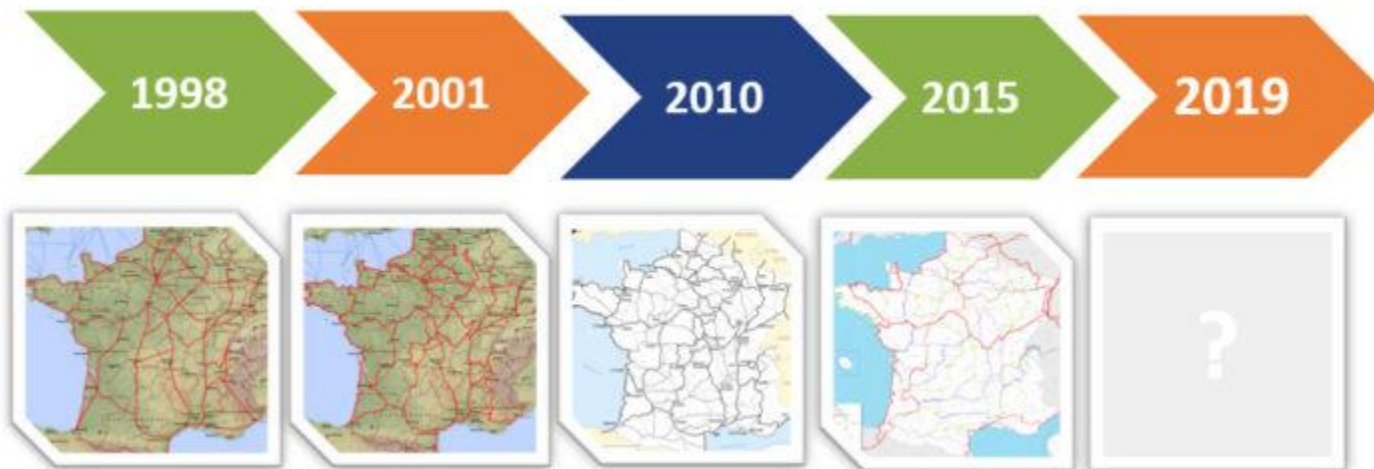
7 métropoles

600 000 hbts <> 3 millions hbts





Actualisation du Schéma National Vélo en 2019



En Nouvelle-Aquitaine :

4

Demandes d'ajouts

3

Demandes de modification

9

Propositions de suppression

3^e et dernier COPIL : 11 juillet 2019, 2nd arbitrages avant finalisation

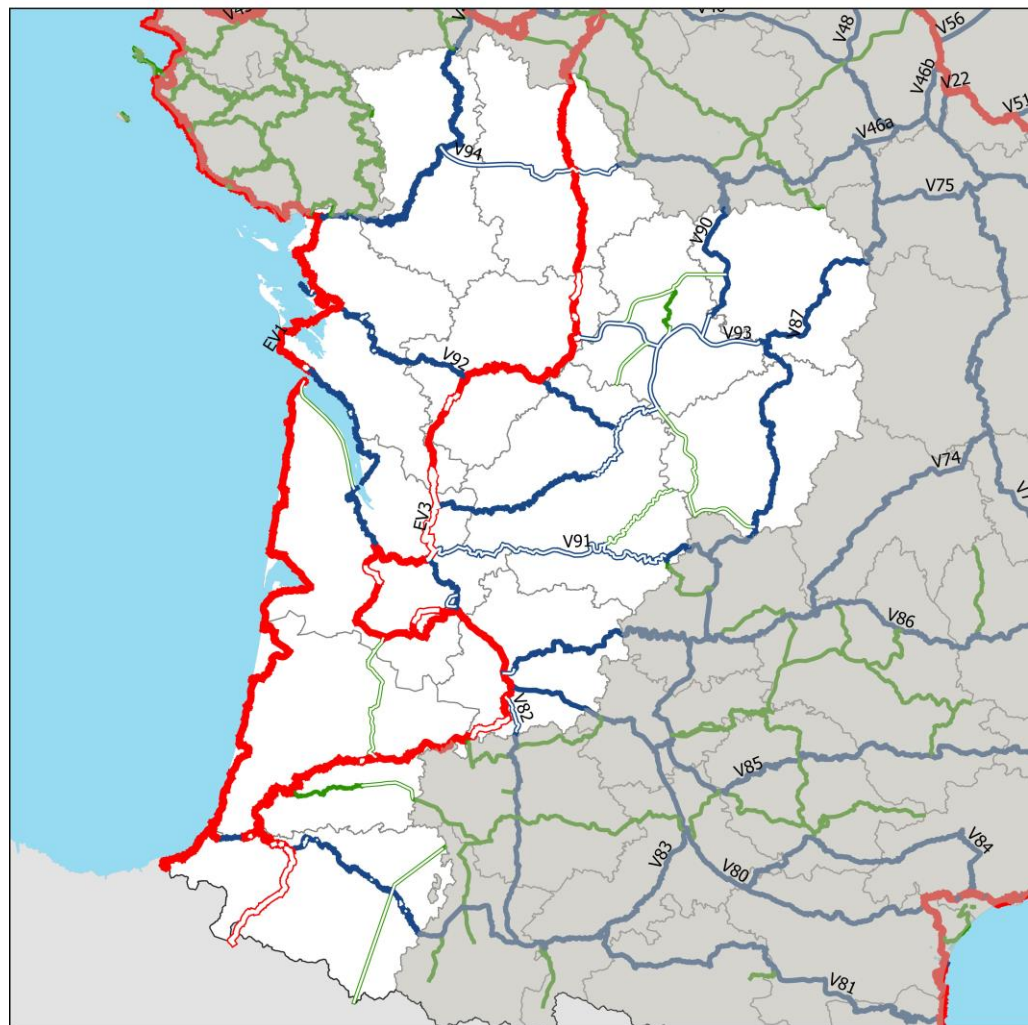
18%

Des EuroVelo françaises situées en Nouvelle-Aquitaine

8,3%

Des itinéraires du SNV situés en Nouvelle-Aquitaine

Schéma régional vélo en cours de révision en 2019



Légende

 EuroVelo	
 SN3V* Ouvert	 Non Ouvert
 SR3V*	

Niveau de schéma	Site propre réalisé	Site partagé réalisé	Non réalisé	Total en km
SR3V	37.2	44.8	525.6	607.6
SN3V	286.4	1093.2	561.1	1940.7
EV	755.8	577.7	235.5	1568.9
Total	1079.4	1715.7	1322.1	4117.2



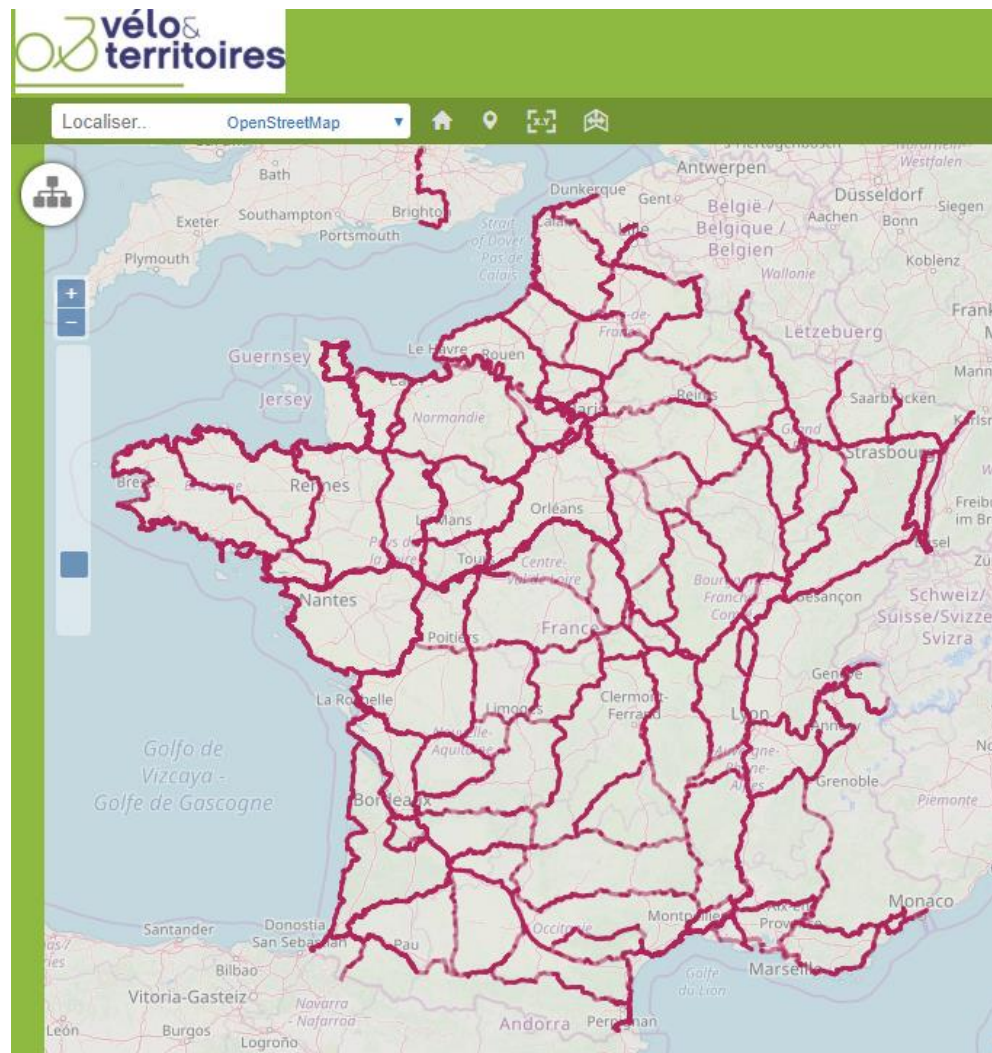
ON3V, WebSIG et Géostandard

Des outils au service des politiques cyclables en France

**Observatoire National des
véloroutes voies vertes** : outil
d'agrégation de données SIG

Géostandard vélo Covadis :
validé en 2014 pour
homogénéiser les données

WebSIG vélo : outil de
visualisation et de partage
des données





II. LES TERRITOIRES À VÉLO : LEVIERS D'ACTION



COORDINATEUR DU RÉSEAU
NATIONAL CYCLABLE





Les Territoires à vélo

13 leviers pour l'action

**13 domaines d'actions pour
une politique cyclable
intégrale**

**Des déclinaisons pour
chaque niveau de
collectivité**



DOSSIER :

Les Territoires à vélo

Itinéraires et composantes incontournables d'une politique vélo

DÉPARTEMENTS & RÉGIONS
 **CYCLABLES**

Travaux de voirie



Environnement

Intermodalité



Continuité en agglomération



Soutien aux entreprises



Desserte d'équipements publics



Accessibilité scolaire



Données cyclistes



Promotion de l'itinéraire



Urbanisme et planification



Animation politique et territoriale



Sports et loisirs



Services touristiques

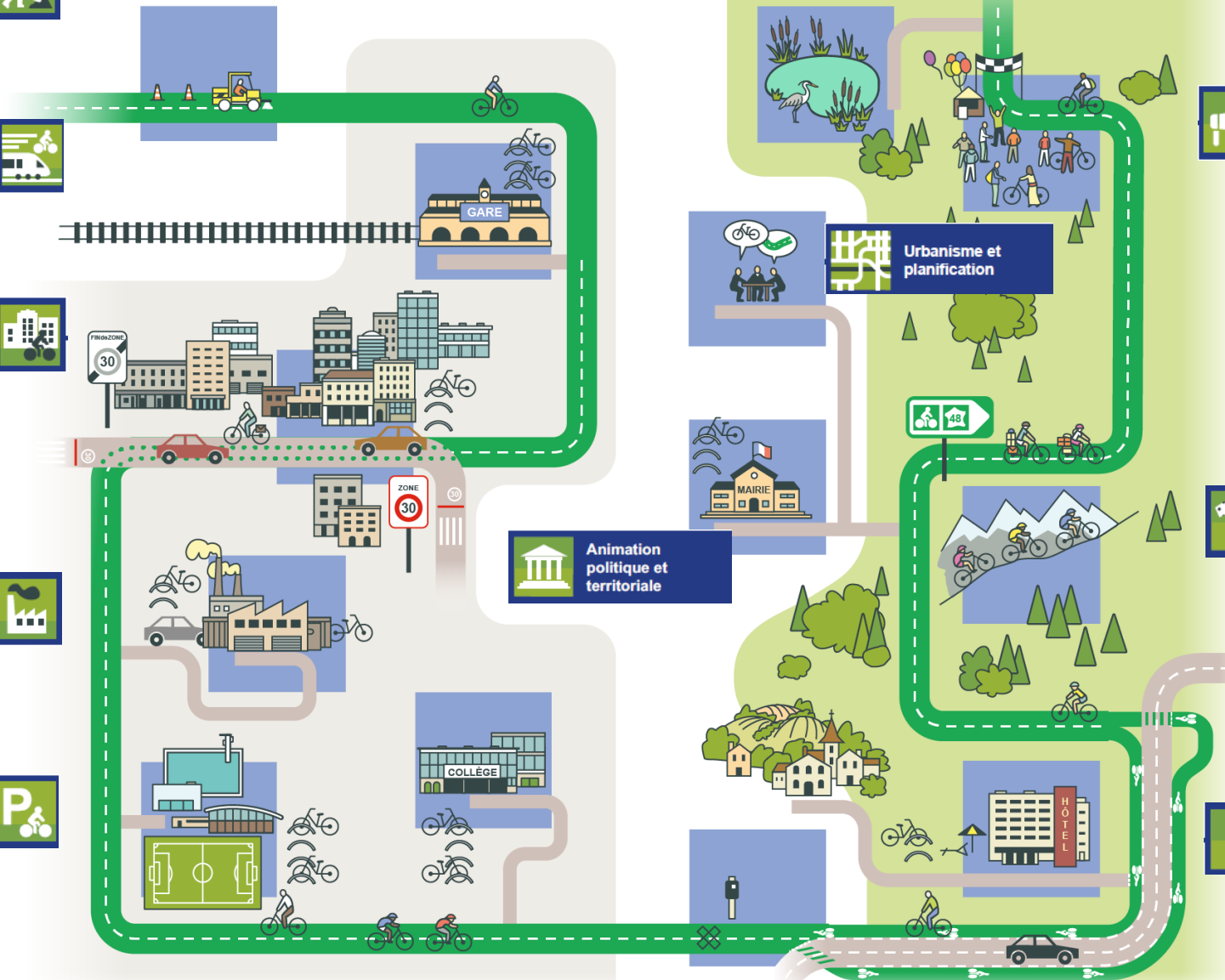


schéma réalisé par Sydo



Exemples d'actions dans les 13 domaines

1. **INTERMODALITÉ** | Mise en place du Train Vélo InterLoire | Régions Centre-Val de Loire et Pays-de-la-Loire
2. **CONTINUITÉ EN AGGLOMÉRATION** | Traitement de la traversée des V50 et EV17-ViaRhôna | Grand Lyon la Métropole
3. **URBANISME ET PLANIFICATION** | Coordination des SR3V, intégration SradDET et délibérations cadres | Région Sud
4. **TRAVAUX DE VOIRIE** | Le schéma de liaisons douces | Interco Erdres et Gesvres
5. **ANIMATION POLITIQUE ET TERRITORIALE** | Schémas vélo et contrats de territoires | CD30 ou CD67
6. **DESSERTE D'ÉQUIPEMENTS PUBLICS** | 500 places dans la vélostation de la nouvelle gare | Chambéry Métropole



Exemples d'actions dans les 13 domaines

7. **PROMOTION** | Evènement « Rand'Ostrevent » | Interco Cœur d'Ostrevent
8. **SERVICES TOURISTIQUES** | 3 600 établissements Accueil Vélo© en France
9. **SOUTIEN AUX ENTREPRISES** | Dessertes et stationnements vélo | Syndicat mixte de Savoie Technolac
10. **ACCESSIBILITÉ SCOLAIRE** | Accessibilité, stationnement, animations dans les collèges | CD26
11. **SPORT ET LOISIRS** | Vélo sur ordonnance | CD67 partenaire de la démarche
12. **DONNÉES CYLISTES** | Enquête de fréquentation et de retombées économiques des VVV de Bretagne | Région Bretagne
13. **ENVIRONNEMENT** | Inscription des infra vélo au PDIPR et financements via la Taxe d'aménagement | Département de Charente-Maritime



Vélo en territoire rural : levier de mobilité quotidienne ?

Article de *Vélo & Territoires, la Revue* : n°55, Printemps 2019

REPORTAGE / TERRITOIRES RURAUX | ACTUS | DOSSIER 2 | HORS-SEUILS | ÉQUIPEMENT | CONSEILS

Vélo en territoire rural : levier de mobilité quotidienne ?

80% DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS EN TERRITOIRES RURAUX S'EFFECTUENT EN VOITURE, UNE SITUATION QUI A DES RÉPERCUSSIONS SUR LA SANTÉ, LA QUALITÉ DE VIE ET LE BILAN CARBONE DE CES TERRITOIRES. SI LE VÉLO EN MILIEU RURAL EST PARFOIS UNE RÉALITÉ TOURISTIQUE, SON USAGE AU QUOTIDIEN EST PEU DÉVELOPPÉ. LES CAUSES ? LE MANQUE D'AMÉNAGEMENTS QUI CRÉE DE L'INSÉCURITÉ POUR LES CYCLISTES ET LES LONGUES DISTANCES ENTRE LES LIEUX DE VIE ET D'ACTIVITÉS. POUTANT, LE POTENTIEL DU VÉLO AU QUOTIDIEN EN MILIEU RURAL EST BIEN RÉEL ET DES SOLUTIONS EXISTENT POUR INCITER LES HABITANTS À EN FAIRE LEUR MOYEN DE TRANSPORT POUR ALLER AU TRAVAIL, À L'ÉCOLE OU POUR FAIRE LEURS COURSES. ETAT DES LIEUX ET RETOURS D'EXPÉRIENCES DE COLLECTIVITÉS QUI ONT DÉCIDÉ DE LUTTER CONTRE L'AUTOISOLISME.



Ruralité et vélo, une utopie ?

Haut trafic sur des sites en voiture dans les territoires ruraux. De telles statistiques mettent en évidence le manque d'alternatives à la voiture dans ces espaces. L'ampleur du mouvement des « gilets jaunes », suite au projet gouvernemental d'instauration d'une taxe carbone en est l'illustration actuelle. Il faut dire que l'automobile y rencontre peu de contraintes : « Les territoires ruraux ne sont pas soumis à la difficulté de circulation ou de stationnement, la voiture est donc « idéale » dans ces territoires » souligne Franck Lebossé du Groupe Action Locale (GAL) Sud Mayenne (53). Un constat partagé par Michel Anceau de l'association Droit au vélo - ADAV qui évoque ainsi la « faible concurrence du vélo par rapport à la voiture dans les territoires ruraux, contrairement à la ville ». La voiture y est donc favorisée au contraire du vélo, qui, dans ces territoires peu denses, souffre de divers maux. En premier lieu, la sécurité des usagers, quasi inexistante pour les trajets utilitaires : le manque d'aménagements le long des départementales ou lors des traversées de villages, associé à un trafic important de voitures et de poids lourds à déconcerter les cyclistes. Distances et dénivelés entraveraient également le développement du deux roues auprès des habitants des territoires ruraux, peu incités à utiliser le vélo. En somme, le contexte ne semble guère favorable au développement de l'usage de la petite reine au quotidien.



« Le vélo est un moyen de transport sûr et agréable pour aller faire ses courses ou aller travailler. »

VAE et parcours sécurisés pour exploiter le potentiel

Pourtant, la moitié des déplacements fait moins de 5 km dans ces territoires peu denses : une distance idéale à vélo. L'argument est renforcé par la croissance des vélos à assistance électrique (VAE) qui « abaisse les reliefs et raccourcit les distances » selon Sylvie Blancou, Coordinatrice interministérielle pour le développement de la marche et de l'usage du vélo (CIDMU). Michel Anceau ajoute que « les VAE ont permis de crédibiliser l'usage du vélo comme alternative à la voiture auprès de beaucoup d'usagers ». Le potentiel du VAE est également souligné par Nicolas Mercat. Selon l'expert d'Indigo Altermodat, deux leviers peuvent développer le vélo en milieu rural : le VAE, « objet transitionnel » et des parcours sécurisés pour les cyclistes. « Ces parcours doivent être sécurisés et

« pragmatiques », plaide François Bonneau conseiller municipal d'Agon (47) à la journée Une Voie pour Tous de Montpellier. « Mes collègues ne rêvent que de pistes cyclables, et la perfection est un train à l'action. Pour le périmètre des tas de chemins peuvent être aménagés en terre battue pour faire du vélo ». Une incitation au réalisme partagée par de nombreuses collectivités.

Le vélo en milieu rural par l'exemple

Quelle stratégie adopter pour augmenter la part du vélo ? « On ne peut pas forcément transposer les mêmes recettes qu'en ville car la densité de flux de piétons et vélos est moindre. Il faut viser un certain pragmatisme » nous explique le directeur de l'ADAV, Les arguments à mobiliser pour développer le vélo dans le rural ? La lutte contre la pollution, l'amélioration de la santé publique et la réduction du budget transport. La lutte contre la congestion ou l'optimisation de l'espace public ne valent qu'en ville. Petit tour (non exhaustif) des bonnes pratiques sur le sujet.

Miser sur une planification qui mêle enjeux touristiques et utilitaires

Pour Michel Anceau, les schémas directeurs cyclistes sont essentiels car ils « développent une feuille de route, mettent en évidence les discontinuités, favorisent la prise de décisions et permettent de justifier les investissements ». Une vision partagée par Marthe Grillat de la communauté de communes de Mayenne-Adour-Côte-Sud (MACCS) (61) : « Dès 2009 nous avons mis en place un schéma directeur de liaisons douces pour relier nos 23 communes et les pôles d'intérêt majeurs, afin de proposer à la population locale et touristique une véritable alternative au « tout voiture », autour sur le littoral qui connaît une fréquentation cyclable exponentielle (été), que dans l'insolite des terres où l'utilisation de la voiture est encore largement prépondérante pour les déplacements du quotidien ». Mixer les usages touristiques et utilitaires, pari

gagnant ? « Les deux sont complémentaires », indique Yann Thebaud de la Communauté d'Agglomération Privas Centre Ardèche (07) : « Sur notre territoire on a même inversé la logique habituelle : le réseau utilitaire a été développé avant le réseau touristique. Adapté à la réalité des déplacements, ce qui est utile au quotidien pour l'habitant sera également bénéfique pour le touriste. ».

Des aménagements adaptés à la campagne

« Il faut réfléchir différemment dans le rural : souvent la traversée des bourgs n'est pas sécurisée et le trafic est important sur les départerementales avec une forte présence de poids lourds », explique le directeur de l'ADAV. Les communes n'ont pas toujours le foncier disponible pour réajuster des pistes cyclables classiques ? « Il faut donc être pragmatique, parfois en acceptant une mixité entre les piétons et les cyclistes sur des trottoirs élargis. Cette pratique est courante en Flandres et en Wallonie et aide de renvoyer le cycliste sur la chaussée avec les poids lourds. ». Cet aménagement se justifie par les moindres flux dans les territoires peu denses, contrairement à la ville où une telle infrastructure est déconseillée. La mutualisation du foncier existant est également importante. Ainsi, la communauté de communes de Molsheim-Mutzig (67) a pris la part d'utiliser les chemins agricoles pour les piétons et les cyclistes, afin de créer un maillage fin vers les gares et les lycées. « Cela permet une bonne continuité de l'itinéraire à condition de réaliser un bon travail sur le jalonnement et la signalétique. Cette mutualisation des usages se développe également avec le département du Pas-de-Calais » selon Michel Anceau.

Rendre le vélo accessible et pratique : la location longue durée et l'intermodalité

Beaucoup de territoires ruraux qui souhaitent développer l'usage du vélo mettent en place des systèmes de location longue durée, « un service idéal qui permet aux habitants de découvrir le vélo à assistance électrique sur quelques mois et ensuite d'acquiescer le matériel à leur convenance » selon Cyril Fouquet de l'Usct à Brocéliande

« Le vélo est un moyen de transport sûr et agréable pour aller faire ses courses ou aller travailler. »



QU'ENTEND-ON PAR RURAL ?

La définition du rural est loin d'être consensuelle : les définitions varient entre la densité ou la population (moins de 3500 habitants) et le zonage en aire urbaine (où les communes rurales sont celles « hors influence des pôles »). D'où des statistiques très variables : 5 à 30 % de la population française vit en territoire rural pour 20 à 90 % des communes. Dans cet article, les collectivités contactées se définissent elles-mêmes comme territoire rural, à dominante rurale ou semi-rurales.

Communauté (56). Favoriser le vélo au quotidien passe également par l'intermodalité. « Nous avons misé sur le développement des solutions vélo et bus », explique Marthe Grillat de MACCS. « Quatre emplacements sont réservés aux cycles dans les bus, toute l'année hors juillet et août. Ce service est un succès puisque il y a en moyenne 70 montées de vélos par mois ».

Des publics cibles à mobiliser : scolaires et actifs

À Saint-Fort (53), une vingtaine d'enfants se rend tous les matins à l'école à vélo, excepté l'hiver. Un projet porté par le maire du village, Gérard Prioux : « L'école se situe en périphérie du village mais est reliée au centre par une voie verte. Nous en avons assez du flot incessant de voitures devant l'école et nous avons donc mis en place un système de « vélo bus » quotidien ». Les enfants volontaires sont accompagnés par un agent communal et des bénévoles et se rendent à l'école en pédalant. Le succès est visible au niveau de la mobilité mais aussi socialement car un vrai lien intergénérationnel s'est créé entre et avec les enfants. Bonus non négligeable : « Les enseignants remarquent que les enfants qui ont pris le vélo sont davantage réveillés et attentifs ». Des bénéfices dont profitent bien entendu les enfants de la communauté de communes de Rives de Sarthe (21), lauréate de l'appel à projets France Mobilités pour notamment mettre en place des « solutions de transports scolaires écologiques », telles que des pédibus, des calèches ou des relais. Autre profit : les actifs sont les plus concernés par

l'autoïsme. C'est pourquoi Cyril Fouquet se réjouit des « demandes des entreprises pour mettre en place des conventions, que ce soit pour la maintenance ou pour les salariés qui se remettent en selle suite à la mise en place de notre système de location en libre-service ». Ce public est également ciblé par la Gal Sud Mayenne (53) où travaille Franck Lebossé : « Plus d'un actif sur deux de notre territoire réside dans sa même commune ou dans la commune voisine lors de son travail, NDLR ! Beaucoup d'entre eux restent pour déjeuner. Il y a donc un potentiel à développer le vélo pour ces trajets de maximum 7 km ».

Quelles pistes pour le vélo dans le rural ?

Si les freins à l'usage du vélo pour se déplacer en milieu rural sont avérés, il est possible de les lever. Les territoires ruraux peuvent développer le vélo utilitaire et favoriser leur transition écologique également via la mobilité. En complément et en articulation avec d'autres solutions comme le covoiturage, l'autostop organisé et le transport à la demande, le vélo est un levier de poids et participe à ce cocktail de mobilité. Au-delà du partage de bonnes pratiques orchestré à l'échelle nationale par la plateforme nationale France Mobilités, les lignes bougent progressivement. Prise de conscience, actions à tous les échelons, maillage et cohérence croissante : être les précurseurs d'une augmentation du vélo utilitaire en milieu rural.

Projet financé par Aurélie H&M



Enquête Territoires 2019

RÉPONDANTS 2019: 100 % des Régions métropolitaines ;
91% des Départements ; + de 370 EPCI



NOUVEAUTÉ : une enquête réalisée en partenariat avec l'Ademe

Partenaires techniques : Cerema et l'ADCF

Enquête Territoires

- Un inventaire des politiques cyclables des territoires français tous les 5 ans
- Quels moyens ? Quelle gouvernance ? Quels aménagements ? Quels acteurs ?

5 enquêtes réalisées à ce jour

- 1998 : 57 départements
- 2000 : 51 départements
- 2003 : 49 départements
- 2006 : 50 départements, 15 régions
- 2014 : 70 départements, 15 régions,
et 7 EPCI



III. MESURE DE LA FRÉQUENTATION DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES



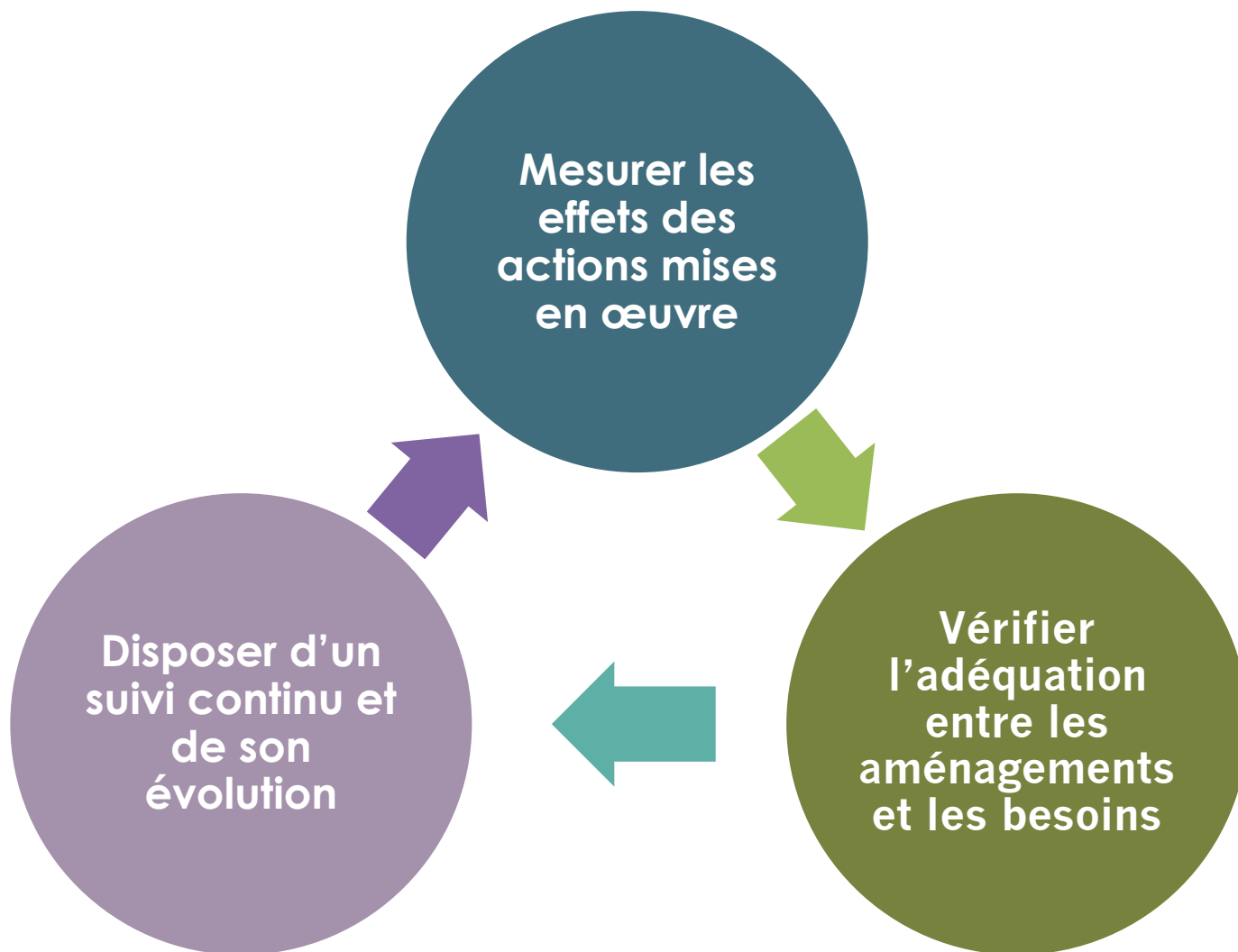
COORDINATEUR DU RÉSEAU NATIONAL CYCLABLE





Mesurer la fréquentation, à quoi ça sert ?

Un dispositif pour 3 enjeux majeurs





Quels outils pour quels résultats ?

Trois dispositifs au service de l'évaluation

- **Compteurs automatiques**

Répond au besoin d'évaluation quantitative de la fréquentation
=> COMBIEN ?

- **Enquêtes**

Répond au besoin d'évaluation qualitative de la fréquentation
=> QUI ? POURQUOI ? COMBIEN CA RAPPORTE ?

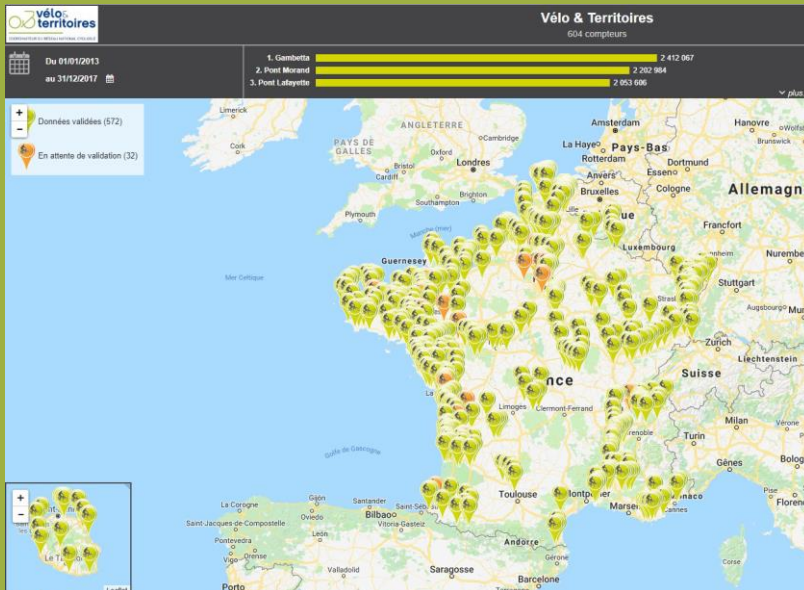
- **Plateforme Nationale des Fréquentations (PNF) | [Lien](#)**

Répond à un besoin de données consolidées au niveau national et permet de se comparer à des aménagements similaires.



Du compteur à l'observation nationale

La Plateforme Nationale des Fréquentations, c'est quoi ?



Près de 700 compteurs
agrégés pour apporter une vision
nationale

- 18 EPCI représentés (208 compteurs)
- 435 compteurs sur des itinéraires régionaux, nationaux ou européens

2 objectifs principaux

- **approfondir la connaissance** des pratiques cyclables en France
- **promouvoir** le développement du Schéma national vélo, des politiques cyclables et de l'usage du vélo.



Quels outils pour quels résultats ?

Les enquêtes sur sites

DU NOMBRE DE PASSAGES A LA RETOMBEE ECONOMIQUE...

Une méthode partagée au niveau national

- Développée sur **l'EuroVelo 6** en 2006
- Mise en œuvre à de multiples reprises en France (La Loire à Vélo, Bretagne, Alsace, Tour de Bourgogne, ViaRhôna, EV8, EV1-La Vélodyssée...)
- **Un dispositif local à consolider**



Crédit : Symetris



ENQUETE SUR SITE

- Profil
- Comportement
- Dépenses



DONNEES COMPTEURS

- Nb de passages/j
- Profil horaire
- Type de fréquentation



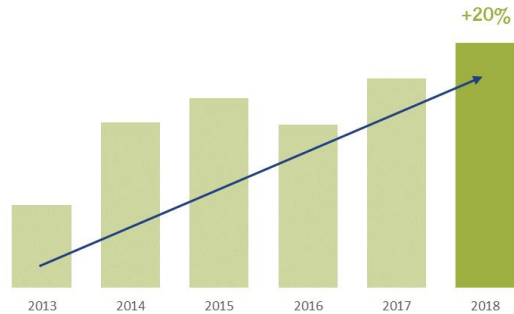
RETOMBEE ECONOMIQUE

- Nb de cyclistes
- Rentabilité du projet



La fréquentation vélo 2018

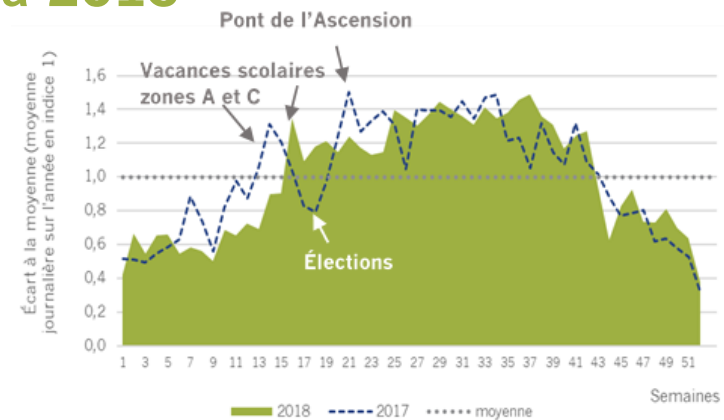
La croissance se poursuit



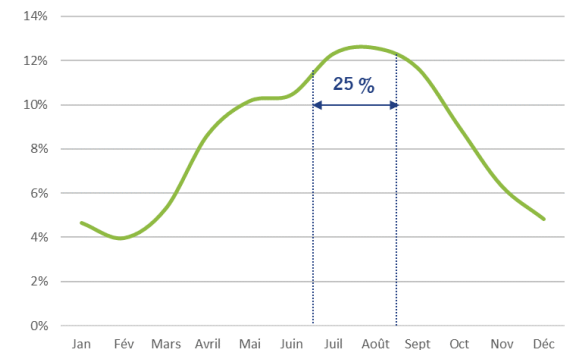
Évolution du nb de passages de vélos (à échantillon comparable)

Une nouvelle année record

+8% de passages par rapport à 2017
+20% par rapport à 2013



Comparaison de la fréquentation moyenne journalière, à échantillon comparable



Les éléments à retenir :

- o3 Une fréquentation sensible aux effets de calendrier et à la météo
- o3 Juillet et août restent les mois les plus fréquentés
- o3 Vacances scolaires et jours fériés propices à la pratique de loisirs



La fréquentation vélo 2018

Évolution de la fréquentation des itinéraires EuroVelo

Fréquentation moyenne par jour par compteur et évolution par rapport à 2017

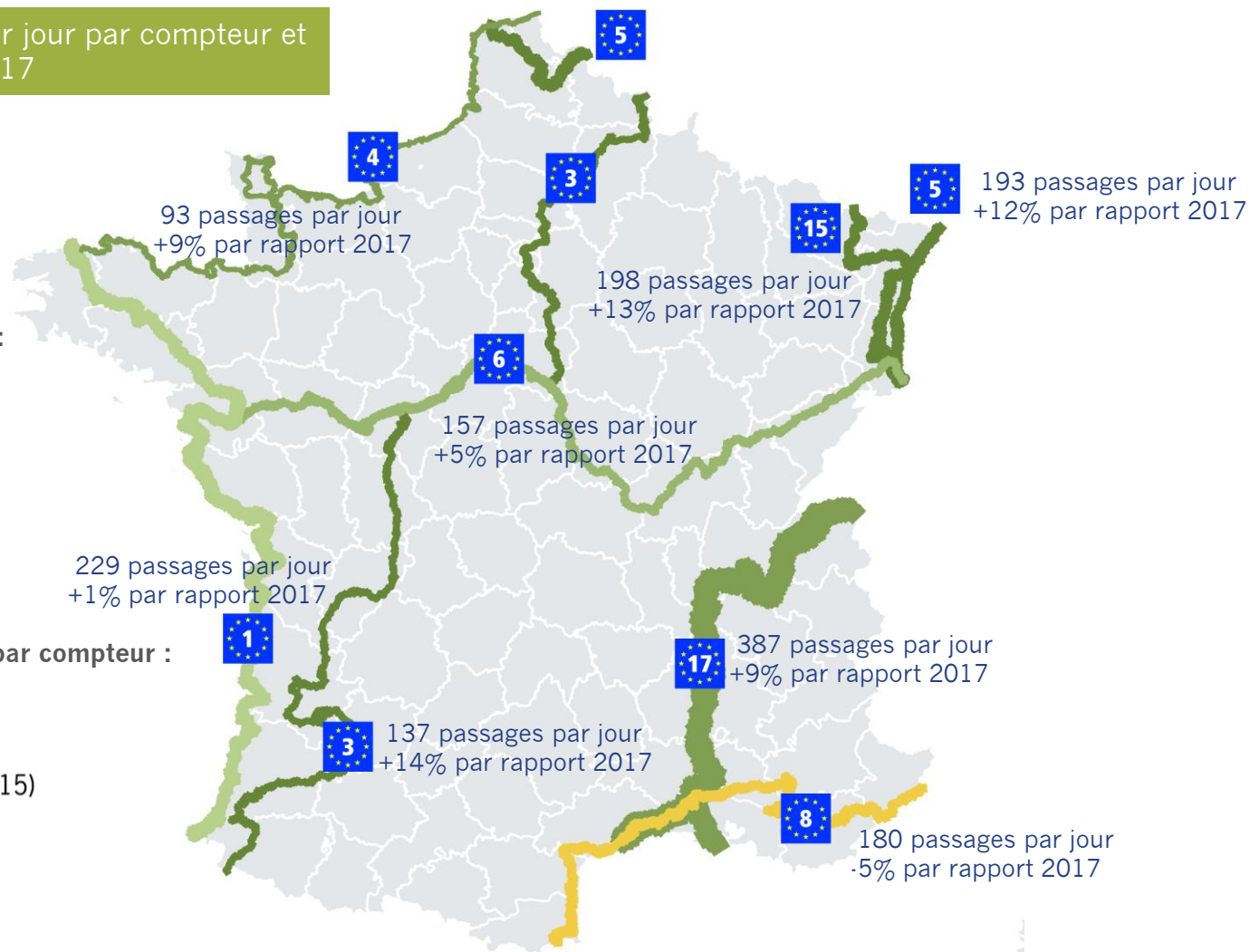
Légende :

Évolution par rapport à 2017 :

- Inférieur à 0
- De 0 à 2 %
- De 2,1 à 5 %
- De 5,1 à 10 %
- Supérieur à 10 %

Nb moyen de passage par jour par compteur :

- 0 - 99 (EV4)
- 100 - 159 (EV3 - EV6)
- 160 - 199 (EV5 - EV8 - EV15)
- 200 - 299 (EV1)
- 300 - 400 (EV17)





Un vélo = deux usages

De grandes différences selon les milieux observés

Zones rurales ou périurbaines

(Vélo loisirs / touristique)

- +4% par rapport à 2017
- Poids important de la fréquentation estivale
- Fréquentation plus importante les week-ends

Zones urbaines

(Vélo utilitaire)

- +10% par rapport à 2017
- Fréquentation homogène sur l'année (légère baisse en été)
- Fréquentation plus faible le week-end

Des niveaux de fréquentation très différents

260 passages de vélos par jour et par compteur = moyenne nationale

189 passages de vélos par jour et par compteur en



101 passages de vélos par jour et par compteur en



670 passages de vélos par jour et par compteur en



Fréquentation moyenne journalière

Merci de votre attention

Et rendez-vous
les **26 et 27 septembre !**



Agathe DAUDIBON

✉ agathe.daudibon@velo-territoires.org

☎ 09 72 56 85 05



COORDINATEUR DU RÉSEAU
NATIONAL CYCLABLE