

vélo & territoires

LA REVUE

N°73

AUTOMNE
2023



À LA UNE

Stationnement sécurisé des vélos en gare : quelle réalité dans les régions ?

PAGE 6

INITIATIVE

Grenoble-Amiens
à vélo

PAGE 4

DOSSIER

La sécurité des cyclistes,
un enjeu prioritaire hors
agglomération

PAGE 12

PAUSE-VÉLO

En compagnie
du chercheur
Aurélien Bigo

PAGE 16



Édito



Chers territoires cyclables,

Les 27^{es} Rencontres Vélo & Territoires dans la Somme ont rassemblé 269 territoires et 540 congressistes venus de toute la France. Elles ont été les plus grandes que notre réseau n’ait jamais organisées. Élus, techniciens des collectivités, acteurs de l’écosystème vélo français, partenaires incontournables et fournisseurs de solutions vélo ont répondu présents à ce grand rendez-vous qui a enregistré plus de 270 nouveaux participants.

Qu’est-ce que cette mobilisation nous révèle ? Que les collectivités sont de plus en plus nombreuses à se mobiliser sur des politiques cyclables ambitieuses. Que pour cela, elles ont besoin de se réunir, d’échanger, de se nourrir et de se former. Que ces journées permettent de faire avancer collectivement les sujets piliers d’une France cyclable. Politique, aménagement, mobilité, tourisme... Au-delà de ces thématiques évidentes, nous avons choisi les territoires peu denses comme fil rouge considérant en effet que c’est dans ces derniers que se logent les plus grands enjeux. Le premier appel à territoires cyclables, qui a reçu pas moins de 130 candidatures, en est un signe, et le fait que le budget de celui annoncé pour avril 2024 soit rehaussé de 25 % en est un autre ! Collectivement, nous sommes conscients de l’importance à investir dans ces territoires en particulier. Tout un savoir-faire, toute une politique, tous les efforts possibles, nous allons devoir les mobiliser, inventer même, pour rendre ces territoires peu denses, dans la vaste appréhension du terme, cyclables également. Nous aurons l’occasion d’y revenir dans une prochaine revue car le sujet est crucial.

Fort de l’importance des échanges et témoignages des 27^{es} Rencontres Vélo & Territoires, il est naturel de leur consacrer une large partie de la présente revue. Ainsi, un de nos dossiers retrace les débats sur la sécurité des cyclistes hors agglomération ; nous dédions la rubrique Initiative à celle de nos épatants congressistes grenoblois ; et enfin, nous passons notre Pause-vélo de ce trimestre en compagnie du chercheur sur la transition énergétique des transports et grand témoin des Rencontres de cette année, Aurélien Bigo.

Bien sûr, ce numéro, c’est bien plus encore. Avec comme toujours l’actualité foisonnante des territoires, mais aussi un dossier spécial consacré au si important déploiement du stationnement sécurisé pour les vélos en gare. Les objectifs de la Loi d’orientation des mobilités ne seront pas atteints dans les temps impartis ? Cela ne veut pas dire que les choses n’avancent pas.

Excellente lecture.

Chrystelle Beurrier

Présidente de Vélo & Territoires

Sommaire

Initiative

GRENOBLE-AMIENS À VÉLO

p. 4

Dossier spécial

STATIONNEMENT SÉCURISÉ DES VÉLOS EN GARE :
QUELLE RÉALITÉ DANS LES RÉGIONS ?

p. 6

Actus

DU RÉSEAU VÉLO & TERRITOIRES

p. 10

Dossier

LA SÉCURITÉ DES CYCLISTES, UN ENJEU PRIORITAIRE
HORS AGGLOMÉRATION

p. 12

Pause-vélo

EN COMPAGNIE DU CHERCHEUR AURÉLIEN BIGO

p. 16

Parutions

p. 18

Agenda

p. 19

L’info en +

REJOIGNEZ L’AVENTURE MAI À VÉLO 2024

p. 20

Photo de couverture :

Abri vélo sécurisé en gare de Joigny dans l’Yonne

©Altinnova

Restez connectés au réseau Vélo & Territoires

Inscrivez-vous à la newsletter et consultez

Vélo & Territoires, la revue sur :

www.velo-territoires.org

Suivez l’info en temps réel sur les réseaux sociaux :

Vélo & Territoires sur LinkedIn

Vélo & Territoires sur X

Vélo & Territoires sur Facebook

Vélo & Territoires

2 allée de Lodz, 69007 Lyon

info@velo-territoires.org

Tél. 09 72 56 85 05

www.velo-territoires.org

Vélo & Territoires, la revue

Directrice de la publication : Chrystelle Beurrier

Rédaction : Anthony Diao, Dorothée Appercel, Antoine

Coué, Camille Thomé

Conception et réalisation : Laurine Chapeau (Vélo &

Territoires)

Remerciements : Aurélien Bigo, Sébastien Castelin,

Damien Cottereau, Marine Dolle, Xavier Duval-Zack,

Louis Eymeoud, Lionel Faure, Sylvain Gouillet, Thomas

Jouannot, Guillaume Lequy, Fabien Ripaud, Thibault

Quéré, Manuelle Salathé, Cécile Szymanski, Dominique

Thon

Crédits photos :

Altinnova, Cerema, Commune de Sarzeau, Damien

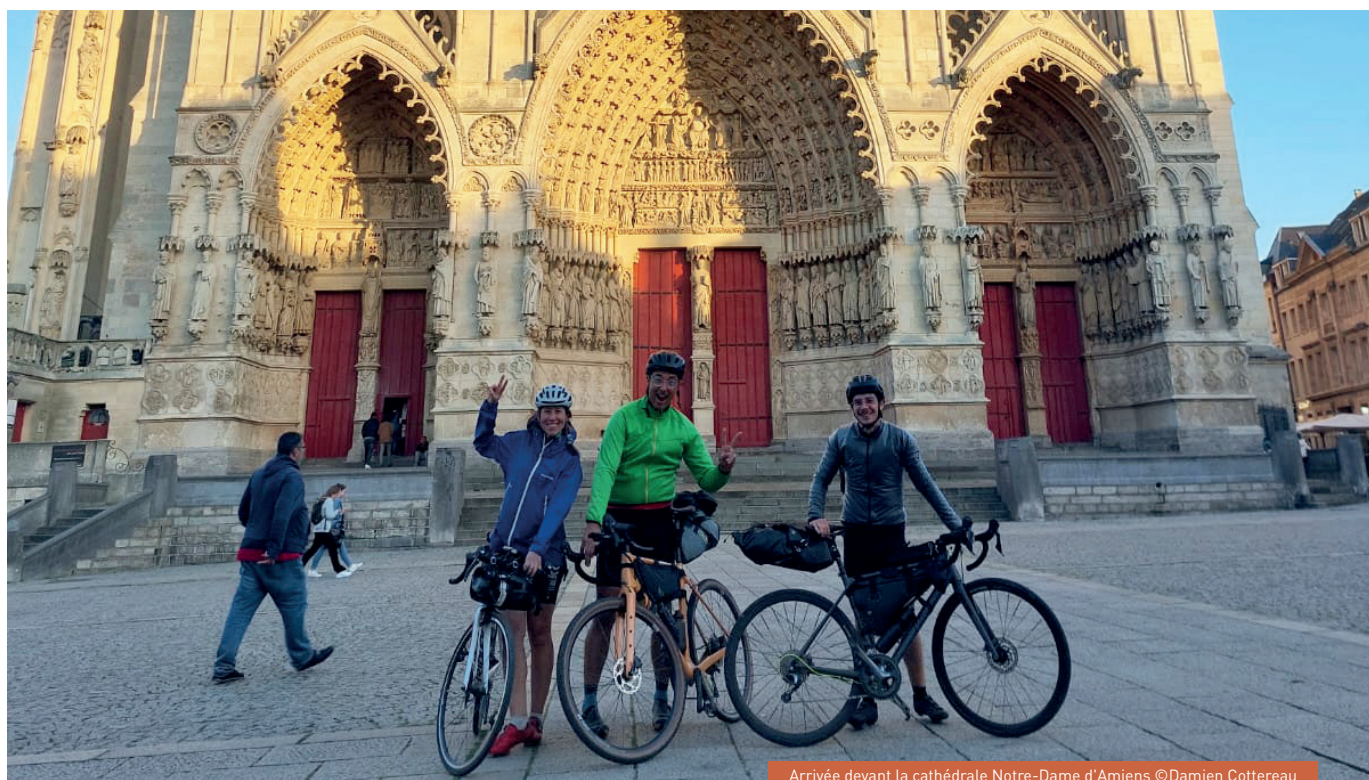
Cottereau, Thomas Crabot, Jérôme Halâtre, Antoine

Repressé, Studioah, Syndicat mixte Baie de Somme

Grand Littoral Picard - François Goudeau

Grenoble-Amiens à vélo

COMME DANS LE ROMAN D'ALEXANDRE DUMAS, LES TROIS MOUSQUETAIRES ÉTAIENT QUATRE. RETOUR SUR L'AUDACIEUX PARI DE CONGRESSISTES EN QUÊTE DE COHÉSION ET DE COHÉRENCE.



Arrivée devant la cathédrale Notre-Dame d'Amiens ©Damien Cottereau

C'est l'un des cercles vertueux collatéraux des 27^{es} Rencontres Vélo & Territoires. Quatre jours durant, plusieurs agents isérois ont relevé le défi de pédaler presque 800 km pour relier Grenoble à Amiens. Ils étaient quatre sur le papier, mais partirent à trois, à cheval sur deux jours. Un temps (très court) il n'y eut même virtuellement plus qu'un seul cycliste. Puis ils furent à nouveau deux, puis trois, et le restèrent cette fois jusqu'à l'arrivée.

Boutade

Au commencement il y a une boutade, à la toute fin des 26^{es} Rencontres Vélo & Territoires dans le Cher l'année dernière. Damien Cottereau, responsable de l'unité Politique cyclable du Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG), lance à la ronde l'idée pour l'année suivante de rallier à vélo, depuis son fief de Grenoble, la ville d'Amiens, siège annoncé des Rencontres annuelles 2023. Un défi pas si insensé que ça dans la tête du technicien. À cet instant, il croit en effet dur comme fer qu'Amiens est située « *au sud de Paris* » !

“ C'est une belle occasion d'aligner nos actes avec nos convictions. ”

Renseignement pris, dans l'axe sud-est/nord-ouest qui est le sien, il faut plutôt ajouter 200 km mais qu'importe. La graine est semée et elle n'en finit plus de germer. « *Le challenge m'est apparu cohérent. J'y vois l'occasion de créer du lien au sein de notre équipe et d'être raccord avec la thématique qui constitue notre quotidien, nous qui avons tendance à souvent venir au travail en transports en commun, voire en voiture. C'est une belle occasion d'aligner nos actes avec nos convictions.* »

Défi

Lionel Faure est l'autre pilier de ce défi. Petit-fils d'un marchand de cycle, cet expert ès Modes actifs et partage de l'espace public à Grenoble Alpes Métropole a, selon ses collègues, « *traversé les années quatre-vingt en famille et à vélo, lui en tandem avec sa mère, son père en file indienne avec la remorque* ». Ces étés pionniers le conduisent ainsi « *en Grèce, en Norvège, en Écosse ou en Espagne* ». En 2018, il effectue à vélo avec Damien Cottereau, qu'il côtoie depuis deux décennies à la Métropole, le trajet retour d'un voyage d'étude à Bolzano dans le nord de l'Italie. L'expédition vaut aux deux hommes quelques solides lacets avec des dénivelés quotidiens de 2 500 m, dont les 2 758 m d'altitude du Stelvio, ci-devant le plus haut col routier des Alpes italiennes.

Pieds nickelés

Après un printemps à faire passer le message et une fin d'été qui aura connu son lot de désistements, ils sont quatre au total à ne se trouver aucune excuse



4^e jour Coulommiers - Amiens ©Damien Cottereau

de dernière minute. Sans préparation spécifique, le quatuor décide de s'élancer le vendredi 29 septembre, à J-5 de l'événement samarien, sur leurs RTT et avec leurs propres vélos mécaniques. Sébastien Castelin, chargé de gestion des Plans de mobilités employeurs depuis un an au SMMAG, affine le tracé kilomètre par kilomètre sur l'application Komoot, histoire d'être certain de croiser le moins de voitures possibles sur les 230, 180, 215 et 170 km, avec 1 000 à 2 500 km de dénivelé positif, que constituent les étapes. C'est lui qui assure vaille que vaille sur LinkedIn un journal de bord de l'aventure. Manon Lefebvre, arrivée fin août au SMMAG en qualité de cheffe de projet vélo, a pour sa part déjà pratiqué l'itinérance à vélo, mais n'a « *jamais pédalé sur d'aussi longues distances* ». Prudente, la technicienne décide de démarrer un jour avant. Cela lui permet de saucissonner la première étape en 90 puis 130 km et voir si les jambes répondent. Bien lui en prend finalement car du côté de ses équipiers masculins, la journée de vendredi s'apparente à un concours de Pieds nickelés. Les trois hommes sont supposés se rejoindre à 05 h du matin. À 05 h 30, toujours pas de Damien. Faute de parvenir à le joindre, Lionel et Sébastien décident de démarrer. Vers 09 h, juste avant la première pause de la journée, patatras !, l'expérimenté Lionel effectue un soleil à l'approche d'un rond-point des Abrets et doit en rester là. Assis à la terrasse d'un café à méditer sur l'issue de ce voyage décidément bien mal embarqué, Sébastien voit soudain arriver Damien. Ce dernier lui confirme que son téléphone a fait une mise à jour pendant la nuit, empêchant la sonnerie de 04 h 30 et le conduisant à n'ouvrir un œil qu'une heure et demie plus tard... Le soir venu, les deux hommes retrouvent Manon à Saint-Vincent-en-Bresse. Ils font étape dans une tente de trappeur réservée par Lionel dans un écolodge au confort spartiate.

Naissance d'une communauté ?

Le lendemain le trio s'en tient au programme prévu. Démarrage à l'aube, 22 km/h de moyenne, arrivée au crépuscule, pauses rares et déjeuner sur le pouce. Ils s'arrêtent dans un hôtel-bar d'Avallon dans le Morvan puis, le dernier soir, dans un Airbnb de Coulommiers en Seine-et-Marne au terme d'une journée transformée en contre-la-montre du fait d'un problème de téléphone cellulaire à régler en boutique, et achevée dans les phares et les klaxons de la seconde couronne parisienne. « *Un temps nous avons cru nous être trompés de commune car il existe un Colomiers en Haute-Garonne, s'amuse rétrospectivement Manon. Fort heureusement le gîte que nous avions repéré était bien celui situé dans celle des deux communes qui se trouvait sur notre chemin !* »

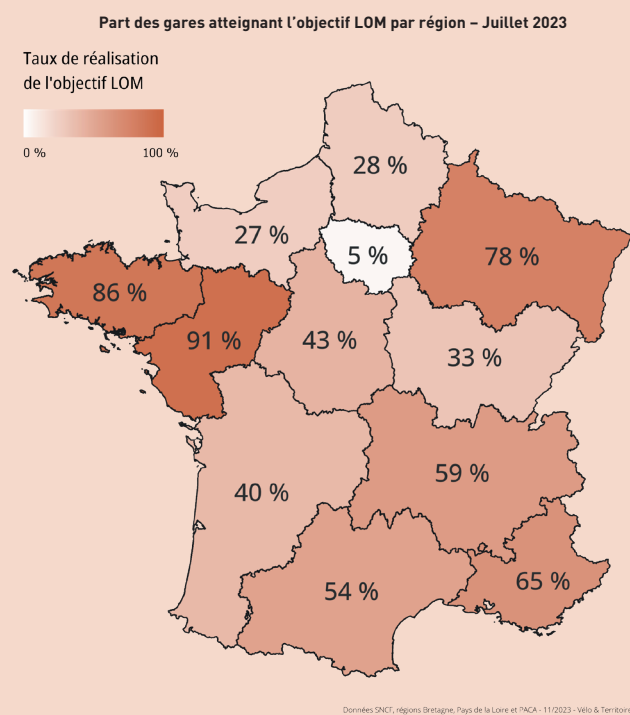
“ En 2024, les Rencontres Vélo & Territoires sont à Vannes et nous espérons bien renouveler l'expérience, pourquoi pas en nous faisant rejoindre tout au long des 900 km par d'autres participants aux Rencontres, ou alors en leur demandant le gîte et le couvert. ”

Le corps grince un peu, mais la fierté emporte tout. À Amiens, ils seront les premiers à l'accueil café des 27^{es} Rencontres Vélo & Territoires et leur récit leur attire le respect général. Le retour en train Intercités est l'occasion de revoir par la fenêtre les territoires traversés tout en trinquant, depuis les « *très perfectibles* » routes de l'Oise jusqu'à celles, plébiscitées, de Saône-et-Loire. « *Ce fut une super expérience*, estiment en chœur Sébastien et Manon. *Nous avons surtout croisé des vaches, des dindons et des chiens et avons eu sur la fin à composer avec le vent de face, mais surtout nous avons pu comparer la qualité d'avancement des aménagements d'un territoire à l'autre, leur revêtement, leur signalisation.* » Et Damien de renchérir : « *En 2024, les Rencontres Vélo & Territoires sont à Vannes et nous espérons renouveler l'expérience, pourquoi pas en nous faisant rejoindre tout au long des 900 km par d'autres participants aux Rencontres, ou alors en leur demandant le gîte et le couvert.* » Le trio envisage aussi de prévoir un amplificateur portatif dans ses sacoches, la musique ayant pour vertu de remettre du cœur à l'ouvrage lors des longs faux plats roulants. Et si un peloton communautaire, réussissant la gageure de regrouper et le vélo et les territoires, était finalement né à l'automne 2023, quelque part entre Grenoble et Amiens ?

✍️ Propos recueillis par Anthony Diaio

Stationnement sécurisé des vélos en gare : quelle réalité dans les régions ?

PRÈS DE DEUX FRANÇAIS SUR TROIS HABITENT À MOINS DE 20 MINUTES À VÉLO D'UNE GARE FERROVIAIRE. PREUVE, S'IL EN FALLAIT, DU POTENTIEL IMMENSE DE L'INTERMODALITÉ VÉLO-TRAIN COMME ALTERNATIVE DE TRANSPORT CRÉDIBLE À LA VOITURE INDIVIDUELLE. CONDITION ESSENTIELLE, LE DÉVELOPPEMENT DE STATIONNEMENTS SÉCURISÉS EN GARE POUR LES VÉLOS A ÉTÉ INTRODUIT DANS LA LOI DÈS 2019, PUIS TRADUIT DANS UN DÉCRET EN 2021. DÈS LORS, UNE COURSE CONTRE-LA-MONTRE S'EST ENGAGÉE POUR ÉQUIPER UN TIERS DES GARES DU TERRITOIRE EN STATIONNEMENTS SÉCURISÉS POUR LES VÉLOS AVANT LE 1^{ER} JANVIER 2024. À QUELQUES SEMAINES DE L'ÉCHÉANCE, IL EST ÉVIDENT QUE CET OBJECTIF NE SERA PAS ATTEINT DANS LE TEMPS IMPARTI. CE CONSTAT PRÉOCCUPANT À L'ÉCHELLE NATIONALE MASQUE DES DYNAMIQUES CONTRASTÉES DANS LES TERRITOIRES. LA PAROLE À TROIS RÉGIONS POUR MIEUX COMPRENDRE LA RÉALITÉ DU TERRAIN.



Région	Nombre total de gares ferroviaires	Nombre total de gares avec un objectif LOM	Nombre de gares ayant atteint ou dépasse l'objectif Nov. 2023
Auvergne-Rhône-Alpes	340	130	77
Bourgogne-Franche-Comté	204	342	14
Bretagne	126	35	30
Centre-Val-de-Loire	163	42	18
Grand-Est	386	120	93
Hauts-de-France	355	106	30
Île-de-France	473	400	19
Normandie	117	37	10
Nouvelle Aquitaine	332	62	25
Occitanie	281	56	30
Pays de la Loire	132	43	39
Provence-Alpes-Côte d'Azur	145	60	39
France entière	3 054	1 133	424

Au niveau national, selon les données récoltées par Vélo & Territoires en juillet 2023, les objectifs minimum de stationnements sécurisés fixés par la LOM ne sont atteints ou dépassés que dans 424 des 1 133 gares ciblées par le décret, soit 37 % d'entre elles.

2024, tournant indispensable de l'intermodalité vélo-transports collectifs en France

Publié dans le sillage de la Loi d'orientation des mobilités (LOM), le décret n° 2021-741 du 8 juin 2021 liste 1 133 gares, soit 31 % de l'ensemble des gares ferroviaires du territoire, soumises à l'obligation de se doter de stationnements sécurisés pour

les vélos avant le 1^{er} janvier 2024. Pour chaque gare, le décret fixe un nombre minimum d'équipements à atteindre. Ce seuil, allant de 10 à 1 000 places, est calculé en fonction de la fréquentation journalière entrante de chaque gare. Au niveau national, un

minimum de 75891 places de stationnement doivent donc être mises en place avant l'échéance du décret. Aujourd'hui, on estime qu'un peu plus de 30 000 places de stationnement sécurisé sont déjà déployées sur les 1 133 gares concernées.

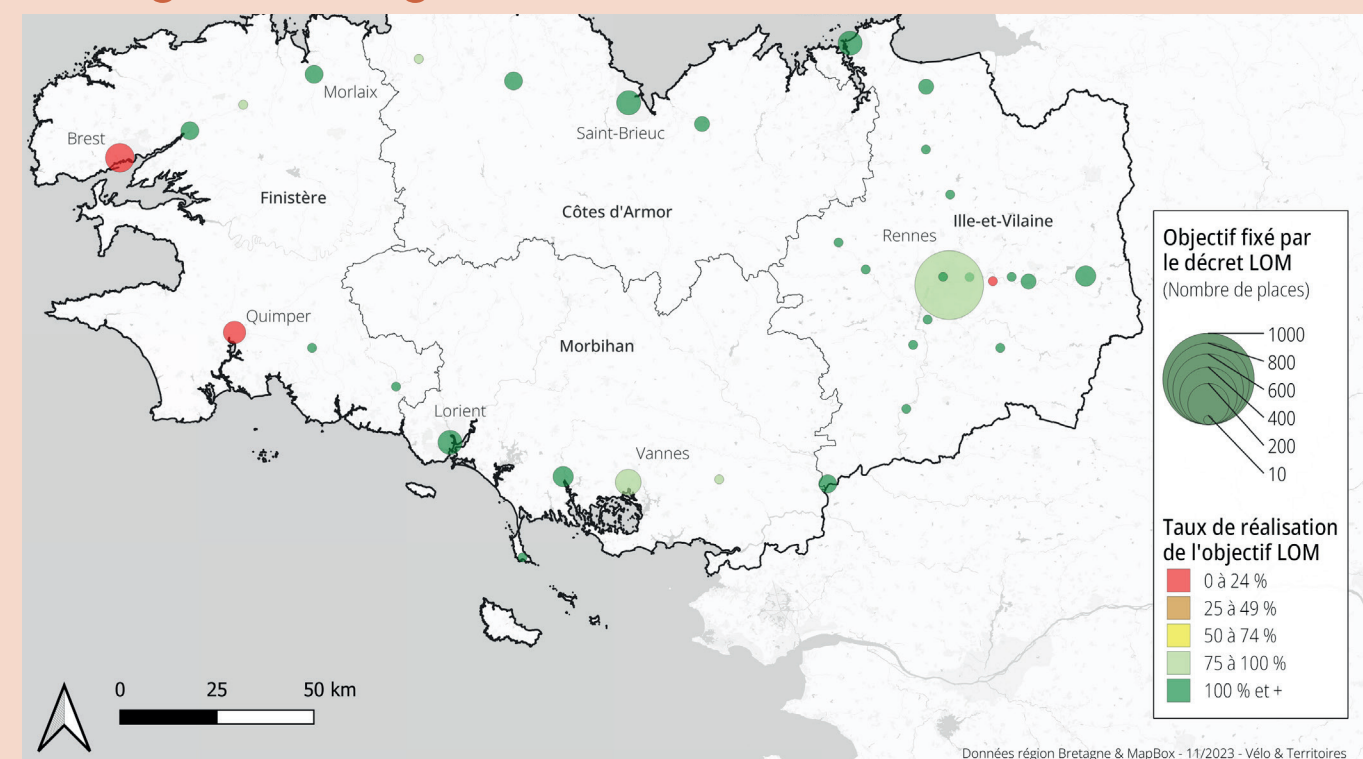
L'année 2024 va-t-elle marquer un tournant pour l'intermodalité vélo-train ? Comme l'indique le tableau de bord de suivi du stationnement sécurisé en gare de Vélo & Territoires, les objectifs du décret ne sont atteints ou dépassés que dans environ 400 gares du territoire. Près de deux tiers des gares concernées n'atteignent donc pas encore leurs objectifs. Malgré ce constat préoccupant, la situation varie fortement selon les régions. Dans certains territoires, de vastes programmes de déploiement de stationnements en gare avaient déjà été engagés avant la parution de la loi. D'autres régions se sont emparées plus tardivement du sujet, mais sont aujourd'hui largement mobilisées pour rattraper leur retard.

STATIONNEMENT SÉCURISÉ, KÉZAKO ?



Au sens du décret d'application de la LOM, ces équipements doivent obligatoirement permettre de stabiliser et de fixer le vélo par deux points. Par opposition aux stationnements « libres » (arceaux, lices ou appui vélos), ils doivent aussi bénéficier d'un système de fermeture sécurisée, de surveillance humanisée ou de vidéo-surveillance. Par ailleurs, le décret précise que les stationnements doivent être situés dans des endroits couverts, éclairés et implantés à moins de 70 m d'un accès à la gare, sauf en cas d'impossibilité technique avérée.

La concertation au cœur de l'action sur le stationnement en région Bretagne



En région Bretagne, les objectifs minimum de stationnements sécurisés fixés par la LOM sont atteints et parfois dépassés dans 30 des 35 gares ciblées par le décret, soit 86 % d'entre elles.

Le développement du vélo en Bretagne bénéficie d'une dynamique très favorable. Un premier plan pour la mise en place d'un « système vélo breton » a été voté fin 2022 et devrait aboutir en octobre 2024. Au cœur de cette stratégie : le développement de l'intermodalité et notamment du stationnement des vélos en gare. *« Par le passé le sujet du vélo était considéré comme un problème plutôt qu'une ambition »,* explique Sylvain Gouillet, chef de projets Gares et Plan vélo à la Région. *« Et ce notamment à cause de la demande exponentielle d'empoi de vélos à bord des TER. En réponse, nous avons commencé dès les années 2010 à déployer du stationnement sécurisé dans les gares. »*

Forte de cette expérience et d'une ambition politique rehaussée pour le vélo, la Bretagne a déployé rapidement une offre de stationnement intermodale. Elle figure désormais parmi les « bons élèves » français sur le sujet : 86 % des gares concernées par le décret LOM sont équipées de stationnements

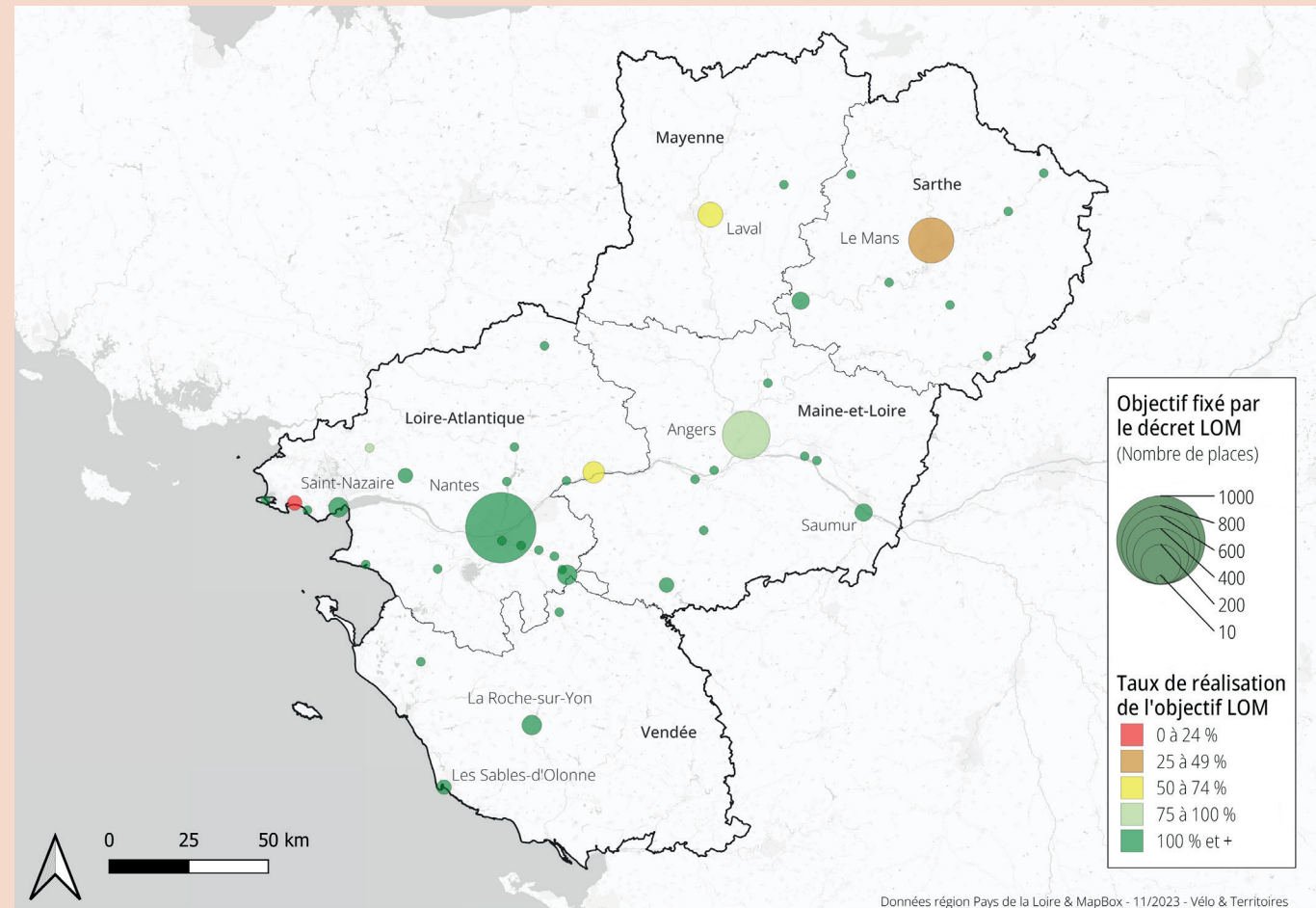
sécurisés pour les vélos à ce jour. Une offre qui bénéficie d'un support billettique performant. « Nous avons la chance en Bretagne d'avoir lancé dès 2003 le déploiement de la carte KorriGo », rappelle Sylvain Gouillet. « Cette carte permet de charger les titres de transport des réseaux BreizhGo, ainsi que d'un grand nombre de services de transports urbains du territoire. » Grâce à un travail de concertation initié il y a plus de vingt ans avec toutes les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) du territoire, cette carte donne aussi accès à une large gamme d'équipements publics, dont 100 % des abris sécurisés collectifs pour les vélos en gare du territoire. Un véritable atout pour les usagers et pour la collectivité.

Mais le déploiement du stationnement vélo dans les gares de Bretagne ne s'est pas fait sans son lot de difficultés. Comme pour les autres régions, la Bretagne s'est heurtée à des contraintes d'urbanisme et des retards de livraison des équipements. Autre

difficulté : le manque de ressources humaines disponibles chez SNCF Gares & Connexions pour travailler sur la maîtrise d'ouvrage des projets d'abris sécurisés. Enfin, certains retards ont été causés par des projets de pôles d'échanges multimodaux importants. Ces derniers intègrent certes une offre conséquente de stationnement sécurisé, mais tardent à sortir de terre.

« Aujourd'hui la principale difficulté est que nous n'avons aucun moyen de savoir si les abris déployés sont utilisés ou non », témoigne Sylvain Gouillet. « La commande de l'État était de déployer le plus rapidement possible une offre de stationnements en gare, mais rien n'a été prévu sur le suivi et l'évaluation des abris déjà mis en place. » Après la mise en œuvre du stationnement, un chantier tout aussi important attend donc les régions aux côtés de l'État et de SNCF Gares & Connexions afin de s'assurer que les équipements sont correctement suivis et entretenus.

Le stationnement, clé de voûte du système intermodal en région Pays de la Loire



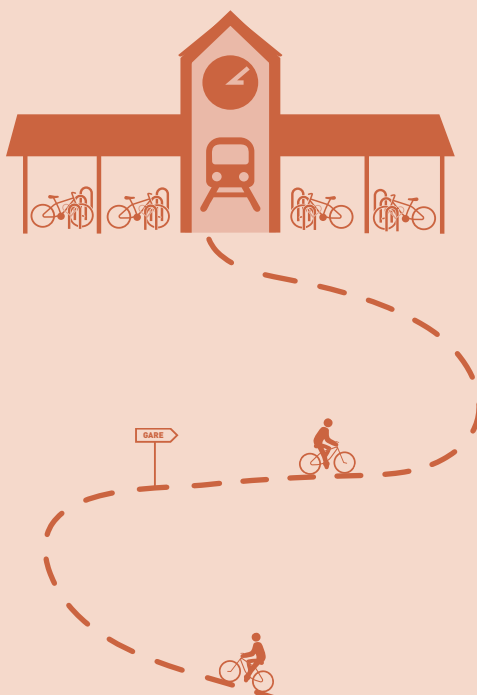
En région Pays de la Loire, les objectifs minimum de stationnements sécurisés fixés par la LOM sont atteints et parfois dépassés dans 39 des 43 gares ciblées par le décret, soit 91 % d'entre elles.

La politique intermodale de la région Pays de la Loire est largement reconnue grâce à son « Train Loire à Vélo », mais elle ne se résume pas à ce dispositif. « Notre objectif est de faire en sorte que tous les habitants de la région puissent accéder aux gares et aux points d'arrêts routiers autrement qu'en voiture individuelle », explique Xavier Duval-Zack, chef de projet Mobilités actives à la Région. Dans un contexte d'augmentation constante de la fréquentation des axes ferroviaires du territoire – le réseau ligérien transporte chaque jour 50 000 personnes et souhaite passer à 60 000 dans un futur proche – cela constitue un véritable challenge pour la Région. « Qui dit plus de personnes dans les trains dit aussi plus de vélos. Et comme nous n'avons pas la possibilité d'embarquer les vélos de tout le monde, nous réfléchissons à d'autres leviers. » Parmi eux, la Région a notamment développé une aide à l'achat de vélos pliants à destination des abonnés du réseau TER Aléop. Le déploiement de consignes sécurisées pour les vélos figure également parmi ses principaux axes de travail. « Nous avons commencé à déployer du stationnement sécurisé en gare dès 2003 », précise Xavier Duval-Zack. « Grâce à la LOM, nous avons bénéficié de nouveaux financements et accéléré le mouvement. »

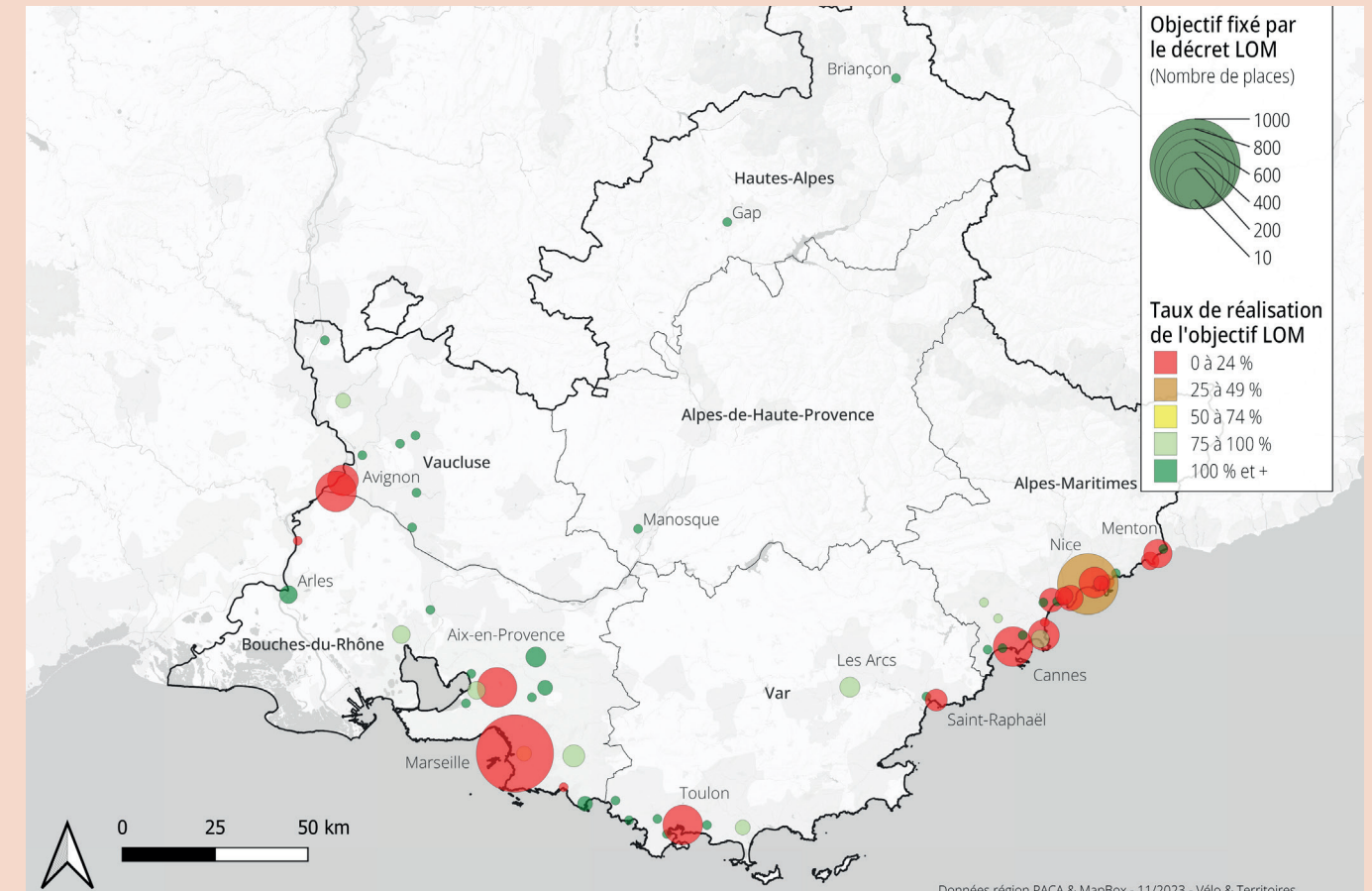
Aujourd'hui, plus de 90 % des gares concernées par le décret LOM sont équipées en stationnement sécurisé. La totalité des gares ligériennes – y compris celles qui ne sont pas ciblées par la LOM – devraient bénéficier de ces équipements d'ici 2025. Côté accessibilité, les stationnements sont gratuits et ouverts à tous grâce à un système de badge physique ou virtuel, pour les personnes abonnées ou non au réseau TER. « Notre difficulté est que dix ans après la mise en place de ce système, les gens pensent toujours qu'un abonnement est nécessaire pour accéder aux consignes », déplore Xavier Duval-Zack. « Nous avons donc un enjeu à travailler sur la communication pour qu'un plus grand nombre d'usagers se saisissent du service. » Autre enjeu : le suivi de l'utilisation des consignes. « Nous avons développé avec SNCF Voyageurs un outil qui nous fait remonter chaque jour le nombre de badgeages de chaque site de stationnement », explique Xavier Duval-Zack. « Cela nous permet d'estimer la fréquentation de chaque équipement, mais ce n'est pas encore totalement optimisé. Il serait intéressant de disposer d'une méthode nationale sur le sujet. »

Le stationnement en gare n'étant que l'une des composantes de l'intermodalité, les axes de travail de la Région vont plus loin. Parmi les principaux

chantiers, un service de location courte durée en gare est en cours de réflexion. Par ailleurs, un nouveau règlement d'intervention prévoit de soutenir le déploiement d'équipements aux points d'arrêts des cars routiers et scolaires afin notamment d'inciter les collectivités locales à se mobiliser sur le sujet de la mobilité scolaire à vélo.



La nouvelle ambition pour le stationnement en gare de la région Sud – Provence-Alpes-Côte d'Azur



En région Sud – Provence-Alpes-Côte d'Azur, les objectifs minimum de stationnements sécurisés fixés par la LOM sont atteints et parfois dépassés dans 39 des 60 gares ciblées par le décret, soit 65 % d'entre elles.

Le Plan vélo de la région Sud – Provence-Alpes-Côte d'Azur, voté en 2020, fixe des objectifs ambitieux comme l'achèvement des 2 060 km du Schéma régional des véloroutes en 2025 ou le doublement de la fréquentation sur les neuf véloroutes du territoire. Après la consultation de tous les acteurs du territoire, cette ambition a été rehaussée en octobre dernier. L'objectif de cette stratégie renouvelée est de travailler sur le vélo de façon systémique à l'échelle de la région afin de faire du vélo un mode de déplacement direct, rapide et pratique dans la mobilité du quotidien. Cinq axes de travail sont identifiés : le développement des infrastructures, l'intermodalité, la culture vélo, l'organisation des acteurs et l'information des usagers. La Région souhaite ainsi toucher un public plus large que les personnes déjà convaincues.

L'intermodalité vélo-train est l'un des nouveaux fers de lance de la Région, qui aura équipé l'ensemble de son matériel ferroviaire pour l'emport de vélos d'ici la fin de l'année 2023. Côté stationnement, si la Région n'est pas la plus avancée dans l'atteinte des objectifs de la LOM – 39 des 60 gares concernées ont aujourd'hui atteint ou dépassé leurs objectifs – elle est celle qui enregistre la plus forte progression. À l'échelle de l'ensemble des gares du territoire, pas uniquement celles ciblées par la LOM, une vingtaine de gares équipées en stationnements vélo a été comptabilisée avant 2021. Aujourd'hui, plus d'une centaine de gares disposent de consignes

sécurisées et la Région a pour objectif d'équiper la totalité de ses 145 gares d'ici fin 2024. Un effort important consenti par la Région en lien avec les EPCI du territoire, qui ont systématiquement été concertés en amont des projets pour déterminer la meilleure implantation des équipements au regard des flux et des projets environnants. Côté accessibilité, les stationnements sont gratuits et ouverts à tous grâce à leur carte de transport. En complément, la Région développe depuis deux ans avec SNCF Gares & Connexions un système permettant aux titulaires d'un titre de transport TER papier ou numérique d'accéder gratuitement aux consignes sécurisées. Grâce à un double système d'accès pouvant lire les badges et les QR codes présents sur les billets, les usagers bénéficient d'un accès libre aux consignes de leurs gares d'origine et de destination à l'échelle de la région. Un système mis en service sur une cinquantaine de gares pour l'instant, mais qui a vocation à être généralisé sur tout le réseau TER régional.

La suite ? Comme ses homologues, la région Sud s'interroge sur le suivi de la fréquentation de ses équipements. Un système de capteurs sera testé en 2024 pour mesurer l'utilisation de quelques consignes. En parallèle, une expérimentation sur trois ou quatre gares sera mise en place visant à identifier les besoins des cyclistes dans leur parcours, du parvis de la gare jusqu'au quai.

Par ailleurs, la Région lancera en décembre une campagne de communication afin d'expliquer l'utilisation des équipements de stationnement auprès des usagers à l'aide des tutoriels accessibles via un QR code.

La mise à disposition de solutions d'intermodalité adaptées et de stationnements, notamment en gare, est un ingrédient essentiel pour amplifier la pratique cyclable et le système vélo en France. Si les objectifs du décret d'application de la LOM ne seront assurément pas atteints au 1^{er} janvier 2024, le dialogue est désormais ouvert entre les usagers, l'État, les opérateurs, les aménageurs et les propriétaires fonciers. La situation varie selon les régions, mais elles sont toutes à pied d'œuvre pour proposer une offre stationnement en gare complète et attractive. Plus encore, elles œuvrent pour le développement de nouveaux services vélo qui, associés au stationnement, offrent de nouvelles alternatives crédibles à l'emport des vélos dans les trains du quotidien. L'atteinte des objectifs de la LOM en termes de stationnement sécurisé n'est qu'une étape : il sera nécessaire d'aller plus loin pour faire du vélo le meilleur allié du train. Vélo & Territoires se tient aux côtés de ses collectivités adhérentes pour les accompagner dans cette démarche en faveur d'un vrai système intermodal.

Antoine Coué

Actus du réseau Vélo & Territoires

Retrouvez les actus complètes sur www.velo-territoires.org



VÉLO & TERRITOIRES

Entre éclaircies et épisodes pluvieux, la pratique du vélo persiste

À l'échelle nationale, la fréquentation cyclable progresse en moyenne de 5 % entre le 1^{er} janvier et le 5 novembre par rapport à la même période en 2022 selon le bulletin n°6 fréquentations vélo en France 2023 de Vélo & Territoires. Cette croissance globale est portée par l'usage du vélo en semaine (+6 %) et en milieu urbain (+6 %), soulignant le rôle du vélo comme mode de déplacement du quotidien. Toutefois, d'importantes variations territoriales et hebdomadaires s'observent avec, depuis début octobre, deux périodes contrastées. La première quinzaine d'octobre, remarquable par sa douceur estivale, a enregistré une fréquentation supérieure à celle de 2022 avec des hausses comprises entre 14 et 16 %. La période entre la deuxième moitié d'octobre et début novembre a, quant à elle, été marquée par une succession d'épisodes pluvieux sur l'ensemble du territoire : pluies cévenoles les 17 et 18 octobre suivies par des tempêtes entre le 1^{er} et le 5 novembre. Ces conditions météorologiques ont entraîné une augmentation modeste de la fréquentation (+2 %) en milieu urbain et une baisse de la fréquentation en octobre dans les zones rurales et périurbaines (-5 % et -6 % respectivement).

Le réseau points-nœuds de Sarzeau est en place

Après deux ans d'études en interne et la pose de 280 panneaux, le réseau de 165 points-nœuds vélo de Sarzeau est opérationnel depuis août. L'objectif ? Permettre aux usagers de se localiser et de s'orienter sur les 110 km d'itinéraires cyclables déployés sur les 6 000 ha que compte la commune. Sarzeau est la première commune du Morbihan à adopter ce système de jalonnement d'itinéraires. Une carte papier au format A0, disponible à l'office de tourisme et en mairie, complète le déploiement de la signalétique. Le coût total de l'opération s'élève à 150 000 euros.

Une enveloppe de 25 millions d'euros de plus pour le 7^e appel à projets "aménagement cyclables"

Dans la continuité des précédents, le 7^e appel à projets « aménagements cyclables » du Fonds mobilités actives, doté de 125 millions d'euros, soutient les maîtres d'ouvrage dans la réalisation

d'itinéraires cyclables sécurisés et la résorption de discontinuités d'itinéraires. Il est ouvert à toutes les collectivités, dès lors que le projet s'inscrit dans une politique cyclable cohérente à l'échelle du territoire et qu'il respecte les recommandations élaborées par le Cerema. Une attention particulière est accordée aux territoires les moins équipés, à faible densité et aux territoires ultramarins. La nouveauté ? Les projets réalisés dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville ont accès à des taux de subvention bonifiés. Les candidatures sont ouvertes jusqu'au 8 mars 2024. Les six appels à projets lancés entre 2019 et 2023 ont connu un franc succès avec 1 230 projets lauréats pour un total de 465 millions d'euros de subventions attribuées. Tous les lauréats sont cartographiés sur le site web de France Mobilités.

La région Hauts-de-France adopte son plan vélo 2024-2028

Alors que l'écosystème vélo français était réuni pour les 27^{es} Rencontres Vélo & Territoires dans la Somme, la région Hauts-de-France a réaffirmé sa volonté de passer à la vitesse supérieure pour le développement de l'usage du vélo sur son territoire et voté son plan vélo 2024-2028 ce 5 octobre. Construit autour de neuf orientations stratégiques, ce nouveau document de planification a pour but de clarifier le rôle des différents acteurs, dont celui de la Région. Un bilan annuel sera réalisé et présenté aux partenaires des rencontres régionales du vélo.

Deux premières routes départementales se transforment en voies vertes dans la Manche

Pour accélérer son plan vélo et la création d'un réseau cyclable à l'échelle départementale, le département de la Manche requalifie des petites routes départementales en voies vertes. Une première portion de la RD535, longue de 3,5 km et située entre Saint-Sauveur-Villages et Coutances, sera déclassée fin novembre. Seuls les riverains et les agriculteurs, dont les propriétés donnent sur ce tronçon, seront autorisés à y circuler en voiture ou en tracteur, à une vitesse limitée. Une autre portion de 1,3 km à Dragey-Ronthon sur la RD484 devrait être requalifiée d'ici la fin de l'année. Depuis cet été, le Département analyse près de 4 000 km de petites routes sur les 7 800 km de routes départementales que compte la Manche. Le potentiel des tronçons est cartographié selon les critères suivants : desserte activité commerciale, desserte touristique, trafic, desserte transports scolaires. Cette démarche du département de la Manche est une belle manière de revaloriser le patrimoine routier existant et de sécuriser la pratique du vélo à moindre coût en territoires peu denses.

Le vélo passe à la vitesse supérieure en région Sud – Provence-Alpes-Côte d'Azur

Après son plan vélo en 2020, la région Sud - Provence-Alpes-Côte d'Azur a adopté un plan d'actions accéléré 2024 – 2028 le 26 octobre dernier pour aller encore plus loin et renforcer l'accompagnement au développement de la pratique du vélo dans toute la région autour de cinq axes : coordonner et soutenir la mise en œuvre des aménagements cyclables ; améliorer le parcours de l'utilisateur et l'intermodalité vélo - autres modes de transports ; coordonner et accompagner les actions des collectivités ; renforcer la culture vélo pour tous et encourager au changement de pratiques ; développer l'information vélo en région pour tous les usagers. En parallèle, plus de 850 000 euros sont débloqués pour financer de nouveaux aménagements cyclables dans les Alpes, notamment sur l'itinéraire La Durance à vélo et dans le Var.

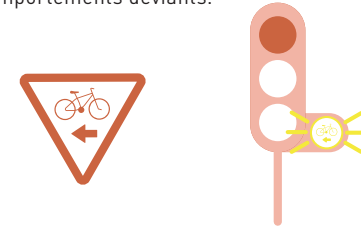
Pyrénées-Atlantiques : lancement des travaux de la véloroute de la Rhune

Le début du chantier de la véloroute de la Rhune a été officialisé le 24 octobre dernier. À terme, l'itinéraire reliera Saint-Jean-de-Luz au col de Saint-Ignace à Sare, point de départ du train de la Rhune. Deux sections en voies vertes à aménager sont définies. La première, longue de 4 km, connectera le quartier Chantaco à Saint-Jean-de-Luz à la commune d'Ascain le long d'une route départementale supportant un trafic de 10 300 véhicules/jour, incompatible avec les déplacements cyclables. La seconde, reliera Ascain au col de Saint-Ignace sur 2 km sur le tracé de l'ancienne voie du tramway. En parallèle, le département des Pyrénées-Atlantiques prolongera la voie verte à partir de l'entrée d'Ascain vers Saint-Pée-sur-Nivelle. Une assise de la voie en matériaux 100 % recyclés et un revêtement intégrant des matériaux recyclés sont par ailleurs prévus pour expérimenter un aménagement peu émissif en gaz à effet de serre. Avec un budget prévisionnel dépassant les 2 millions d'euros, dont 478 100 euros mobilisés par le Département, et un délai de réalisation fixé à six mois, la véloroute devrait être opérationnelle au printemps 2024.

Évaluation de la signalisation pour les cyclistes dans les carrefours à feux dans la Métropole de Lyon

Depuis 2012, la réglementation prévoit deux dispositifs pour permettre aux cyclistes de franchir un feu rouge en cédant la priorité aux autres usagers : le panneau cédez-le-passage cycliste au feu (M12) et le feu jaune clignotant avec un vélo et une direction (R19). En partenariat avec la Métropole de Lyon, le Cerema a analysé l'effet de ces dispositifs sur le comportement des usagers sur dix intersections. L'évaluation s'est basée sur des observations de vidéos avant/après déploiement de la signalisation, notamment pendant les heures de pointe en semaine et avec une attention particulière accordée aux interactions avec les piétons et les tramways. Ces observations ont été complétées

par d'enquêtes auprès des usagers cyclistes après leur franchissement des carrefours équipés avec la signalisation. La méthode a été déployée sur dix intersections dans des configurations différentes. Résultats ? La signalisation déployée ne semble pas dégrader la sécurité des usagers et régularise des franchissements au rouge, voire incite les cyclistes à adopter un usage souhaité dans le cadre du R19, sans susciter de comportements déviants.



L'Aisne mise sur un enrobé biosourcé pour la nouvelle verte le long du Center Parcs de l'Ailette

Avec une moyenne de passages de 3 660 vélos par mois, la passerelle en bois de la voie verte de l'Ailette le long du Center Parcs, entre Neuville-sur-Ailette et Chamouille située sur la V30, s'est fortement détériorée depuis sa réalisation. Pour apporter un meilleur confort aux usagers, le département de l'Aisne a lancé les travaux de remplacement de l'ouvrage dont il est propriétaire. La passerelle sera substituée par une nouvelle voie verte en enrobé biosourcé. En parallèle, la couche de roulement de la V30, reliant à terme Abbeville à Dijon, sera renouvelée sur 1 235 mètres entre l'entrée du Center Parcs et Neuville-sur-Ailette en enrobés clairs à base de liants biosourcés permettant notamment d'éviter l'accumulation de chaleur au sol. Le montant global de l'opération représente un investissement de 375 000 euros financé entièrement par le Département.

Le tour du lac d'Annecy est bouclé

Après vingt ans d'études et de travaux, les aménagements cyclables de la rive Est du lac d'Annecy sont désormais achevés. Réalisé sous maîtrise d'ouvrage du département de la Haute-Savoie, l'itinéraire compte au total 12 km en voie verte, 1 km en bande cyclable et 2,5 km en piste cyclable monodirectionnelle. Le coût des travaux s'est élevé à 31,7 millions d'euros, financés à 50 % par le Département et à 50 % par le Syndicat mixte du lac d'Annecy. L'itinéraire s'étend de la sortie d'Annecy-le-Vieux jusqu'à Doussard et comprend son raccordement à la piste cyclable en rive Ouest du lac qui a été construite sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée reliant Annecy à Albertville et qui fait partie de La Belle Via (V62 – V63).

Territoires, saisissez-vous de la campagne « Cyclistes, brillez »

À l'approche de l'hiver, les jours deviennent plus courts et les déplacements quotidiens à vélo se font dans l'obscurité. La vigilance à vélo est donc primordiale pour voir et être vu. Pour sensibiliser à l'importance d'un bon éclairage vélo, la Fédération

française des usagers de la bicyclette (FUB) porte, comme chaque année, la campagne nationale "Cyclistes, brillez !" du 1^{er} novembre au 15 décembre. Les associations locales, défenseurs des modes actifs et employeurs sont invités à s'emparer de cette opération au travers des événements pédagogiques et festifs, du partage d'expériences, des actions de rappel de la réglementation, des messages de prévention ou encore des informations sur les produits d'éclairage vélo.

APPUI AU DÉVELOPPEMENT DE QUATRE COMITÉS D'ITINÉRAIRE

Vélo & Territoires s'investit dans l'accompagnement de quatre comités d'itinéraires en 2023 : EuroVelo 3 - La Scandibérique, La Vélo Francette (V43), EuroVelo 4 - La Vélomaritime, La Voie Bleue (V50). Pour finir l'année en beauté, ces quatre comités d'itinéraires tiennent chacun leur comité de pilotage en novembre ou en décembre. L'occasion de faire le bilan des actions et du budget de l'année passée, mais également de valider les ambitions, projets et enveloppes budgétaires allouées à l'année 2024. Les conventions de partenariat de La Scandibérique et de La Vélomaritime arrivant à leur terme, le comité de pilotage permet aux partenaires d'apprécier les réussites, d'échanger sur les difficultés rencontrées pendant cette période de partenariat et, pour La Scandibérique, de valider les défis de la prochaine période de convention. Le nouveau chef de file est également désigné lors de cette instance de fin d'année du plus long itinéraire cyclable français. Il prendra le relais de Chose Paris Region après quatre ans de présidence. La Vélomaritime, quant à elle, a prolongé sa convention 2019-2023 jusqu'en 2025 pour faciliter la conduite des retombées économiques et de fréquentation de l'itinéraire. La Voie Bleue a profité de son comité de pilotage, le 16 novembre, pour présenter les résultats de l'étude des retombées économiques et de la fréquentation, ainsi que celle de l'audit des infrastructures. Du côté de La Vélo Francette, des ateliers thématiques sont proposés la veille du comité de pilotage afin de préparer la mise en œuvre opérationnelle des actions de l'année prochaine.



Réseau points-nœuds de Sarzeau ©Commune de Sarzeau

La sécurité des cyclistes, un enjeu prioritaire hors agglomération

RETOUR SUR LA TABLE RONDE ORGANISÉE EN SALLE PLÉNIÈRE À AMIENS À L'OCCASION DES 27^{ES} RENCONTRES VÉLO & TERRITOIRES, SUR UN PROBLÈME INCONTOURNABLE DONT LA RÉOLUTION IMPLIQUE DE CONFRONTER LES APPROCHES.



Piste cyclable du réseau Ille & Vélo entre Romagné et Saint-Sauveur-des-Landes [35] ©Thomas Crabot

Au fil des années, la dangerosité et son contrepoint, la sécurité, sont devenues un sujet récurrent des tables rondes des Rencontres Vélo & Territoires. Très chères au ressenti des cyclistes, ces thématiques se situent au cœur des préoccupations du réseau : le contenu (le vélo) et le contenant (les territoires). « *En 2021, nous avons mis l'accent sur les données utiles pour agir sur la sécurité* », rembobine Antoine Coué, coordonnateur de cette séquence lors des Rencontres 2023. « *Cette année à Amiens, l'angle retenu était celui des infrastructures, avec les spécificités propres aux portions situées hors agglomération. L'accidentologie réelle générée notamment par le relèvement récent à 90 km/h de la vitesse dans 50 départements provoque une demande croissante et des préconisations plus fermes et encadrées de la part des associations d'usagers. Cette question revient également beaucoup dans le cadre du Club départements de Vélo & Territoires. Nous nous devons de l'aborder.* »

Confiance et partage

Comment rendre les aménagements cyclables attractifs et sécurisés ? Comment faire en sorte qu'ils inspirent confiance, notamment vis-à-vis des familles susceptibles de l'emprunter dans le cadre de la mobilité scolaire, par exemple ? Comment ménager ce partage de l'espace ? Pour circonscrire au mieux cette thématique et ses nombreux angles morts, cinq invités se sont relayés autour du micro tendu par Thomas Jouannot, directeur de projets modes actifs au Cerema : Cécile Szymanski, cheffe de projet AVELO 2 au Cerema de l'Ouest, particulièrement attentive au dialogue entre départements et EPCI sur ces thématiques ; Guillaume Lequy, chef de projet vélo à la Collectivité européenne d'Alsace, convaincu de la nécessité d'opposer les modes de déplacement et surtout de faire preuve de pédagogie

en la matière, tant il lui apparaît « *illusoire de vouloir fermer une route aux automobiles pour la transformer du jour au lendemain [en voie verte] a fortiori dans les territoires les moins denses où la voiture reste le mode de déplacement principal* » ; Thibault Quéré, responsable du plaidoyer à la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) ; Dominique Thon, coordinateur modes actifs et chef du pôle Méditerranée à la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) ; et Manuelle Salathé, secrétaire générale de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR).

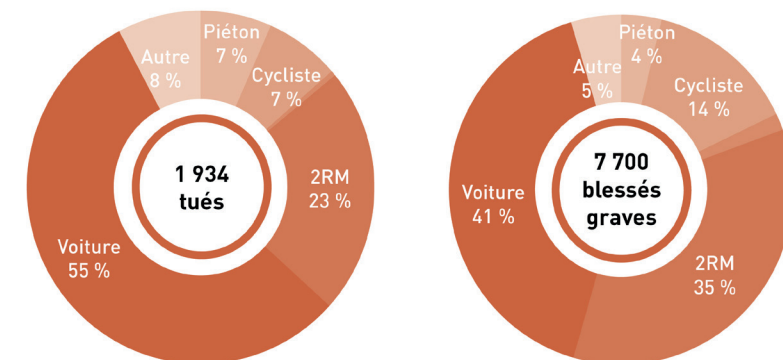
En 2022, 70 % des personnes tuées dans des accidents de la route l'ont été hors agglomération

Les données de l'ONISR servent d'amorce pour la discussion, en rappelant toutefois que « *si la base de données des forces de l'ordre est exhaustive sur les décès, elle ne l'est pas forcément sur les blessés* » et que, hors agglomération, il faut par exemple tenir compte d'autres paramètres comme l'alcoolémie, critère de recours au vélo par les plus jeunes pour ne pas avoir à prendre la voiture. Ceci posé, deux tiers des 3 267 tués dans des accidents de la route en France métropolitaine en 2022 l'ont été sur le territoire d'EPCI de moins de 100 000 habitants. Parmi les 2 094 tués que constituent ces deux tiers, 8 % l'ont été sur autoroute, 22 % en agglomération et 70 % hors agglomération.



ACCIDENTALITÉ DES CYCLISTES HORS AGGLOMÉRATION EN 2022

- 144 cyclistes tués sur route hors agglomération, soit 7 % des tués hors agglomération tous modes de déplacement confondus
- +44 % de cyclistes tués hors agglomération entre 2019 et 2022
- +20 % de cyclistes blessés hors agglomération entre 2019 et 2022
- Nombre de cyclistes tués en VAE hors agglomération : 4 en 2020, 10 en 2021, 18 en 2022
- Les cyclistes en VAE représentent 6 % des blessés et 15 % des tués hors agglomération en 2022, contre 5 % des blessés et 5 % des tués en 2020



Répartition des victimes hors agglomération en 2022 en fonction de leur mode de déplacement
Source : ONISR, fichier BAAC 2022 et estimations ONISR-UGE sur les blessés selon la gravité

Effet de souffle et sécurité ressentie

« *Comment faire baisser ces chiffres de mortalité et d'accidentalité sans renoncer à avoir des démarches volontaristes pour développer l'usage du vélo ?* », embraye Thomas Jouannot au moment de confier la parole à Dominique Thon de la DGITM. Lequel commence par rappeler une vérité toute simple : à part « *dix ou vingt mille kilomètres d'autoroutes ou de voies express, les cyclistes ont le droit de rouler partout.* » Deux chemins s'offrent aux aménageurs pour essayer de solutionner cet impératif sécuritaire : soit proposer des aménagements adaptés, auquel cas il convient d'être attentif au volume de trafic motorisé, à la largeur effective des routes, aux conditions de visibilité, aux vitesses pratiquées et à la présence éventuelle de piétons ; soit rendre les routes existantes plus sûres, en tenant compte notamment des pratiques en vigueur et du niveau de service offert, avec une attention

particulière portée à la qualité du jalonement. Pour Guillaume Lequy de la Collectivité européenne d'Alsace, la clé d'un report modal réussi réside dans le concept de « *sécurité ressentie* » des usagers, ce qui implique impérativement de déployer des aménagements en site propre, plus « *sécurisants* » – il cite plusieurs modèles d'aménagements à l'appui, dont celui à l'entrée de la commune de Krautergersheim, la « *capitale de la choucroute* », prend-il le soin de préciser. Articuler schéma directeur et référentiel technique, éviter l'effet de souffle des véhicules motorisés lorsqu'ils passent à proximité des cyclistes, c'est aussi le quotidien de Cécile Szymanski du Cerema de l'Ouest, montrant des réalisations rendues possibles par « *le triptyque financement, volonté politique et ingénierie* » auquel il convient d'ajouter « *le sens du compromis* », selon Thomas Jouannot.



La Vélomaritime en Baie de Somme ©Syndicat mixte Baie de Somme Grand Littoral Picard - François Goudeau

« L'éléphant au milieu de la pièce »

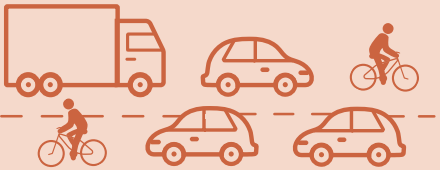
Avec toute la clarté requise par ses fonctions, Thibault Quéré de la FUB plaide pour les usagers. « Les cyclistes ne demandent pas la lune. Ils ne cherchent pas l'aménagement le plus techniquement parfait, ni le plus coûteux ou le plus long à mettre en place... Ils ont des besoins que l'on a essayé de retranscrire en trois points assez simples : faire vite, canaliser les flux automobiles et relégitimer leur présence sur ces voiries. » Faire vite, c'est « répondre à ce besoin urgent de se sentir en sécurité ». Canaliser le flux automobile, prérequis indispensable, revient à ne pas « [ignorer] l'éléphant au milieu de la pièce : le volume et la vitesse des flux automobiles sont bien trop importants ». Relégitimer la présence des cyclistes, enfin, notamment en communiquant sur « les règles de sécurité routière et de dépassement ». D'où six recommandations de la fédération d'usagers allant de la « désirabilité des itinéraires » à la priorité mise à la desserte de « destinations d'intérêt du quotidien ». L'occasion aussi pour la FUB de réaffirmer son opposition catégorique à l'utilisation des bandes cyclables hors agglomération, jugées trop dangereuses pour les cyclistes. « Si on n'a pas la possibilité de réaliser un aménagement en site propre, mieux vaut renvoyer les cyclistes sur des routes moins circulées et travailler davantage le plan de circulation de la collectivité pour limiter le trafic motorisé sur ces axes secondaires », précise Thibault Quéré.

Peur

« A-t-il déjà été envisagé de faire rouler les cyclistes côté gauche de la route, pour leur éviter d'avoir le danger dans le dos ? », demande alors un membre de l'auditoire « Il n'y a pas d'a priori même si ça impliquerait une grande révolution dans le Code de la route », admet Thomas Jouannot. Un autre participant se fait plus pressant. « Cycliste depuis cinquante ans », il formule un réel sentiment de « peur » aujourd'hui lorsqu'il s'engage sur une route départementale : « depuis la pandémie, le respect entre usagers s'est perdu. Il faut à tout prix rééduquer les conducteurs. » Endossant alors le rôle de l'avocate du diable, Manuelle Salathé prend soin de rappeler que le chiffre des décès annuels à vélo sur les routes départementales est passé de 1300 en 1954 à 150 en 2022. Et que de nombreuses actions ont été mises en œuvre ces dernières années : le dispositif Savoir Rouler à Vélo, l'e-formation décidée lors du Comité interministériel de juillet 2023 pour réexpliquer tout au long de la vie les évolutions du Code de la route, la campagne « Attention à vélo, attention aux vélos » de la Sécurité routière ou encore la pratique de la « poignée hollandaise », ce geste qui consiste, pour les automobilistes, à ouvrir leur portière avec la main qui en est la plus éloignée afin d'opérer une rotation du buste et de se donner ainsi la possibilité de voir si un cycliste arrive par l'arrière.



La FUB donne des recommandations pragmatiques et d'usage dans cette note de position pour rendre la circulation à vélo désirable et aisée hors agglomération



Vitesse, vulnérabilité et cohabitation



Une intersection de la voie verte entre La Chevrolière et Pont Saint Martin en Loire-Atlantique ©Cerema

Quid de l'impact sur les cyclistes du relèvement de 80 à 90 km/h dans 50 départements, des vitesses moyennes autorisées ? Selon Manuelle Salathé, parmi les départements à ruralité dominante, les territoires où la vitesse est restée limitée à 80 km/h entre 2019 et 2022 ont connu une augmentation de 41 à 44 décès (+7 %) tandis que ceux où la vitesse maximale autorisée a été relevée à 90 km/h sont passés de 31 décès en 2019 à 56 en 2022, soit une hausse de 81 %. La tendance est inversée sur les pôles urbains, en raison vraisemblablement du développement du télétravail et du changement des priorités de déplacements qu'il génère. Si la Collectivité européenne d'Alsace « ne fait pas des routes à 90 km/h un support de mobilité pour les cyclistes » et privilégie dans ce cas une politique de séparation des voies, une étude de la DGITM démontre que « sur les petites routes, quand on veut de la mixité, on a intérêt à ce que les vitesses pratiquées soient plutôt en dessous de 70 km/h », et Dominique Thon de rappeler que, pour les Néerlandais, « au-dessus de 60 km/h il ne peut pas y avoir de cohabitation ». Même fermeté côté FUB, qui prend pour cycliste-étalon des enfants ou des personnes plus âgées et pas son opposé, le cycliste sportif et expérimenté. Ce critère de vulnérabilité conforte l'association dans sa position « contre le retour à 90 km/h sur les routes hors agglomération ».



Voie verte entre La Chevrolière et Pont Saint Martin le long de la RD65 en Loire-Atlantique ©Cerema

Largeurs de chaussée et séparateurs

Le département du Morbihan, fin 2022, cherchait à s'y retrouver sur les dispositifs de séparation entre pistes cyclables et chaussée motorisée, en l'absence de recommandations existantes hors agglomération. La collectivité a alors été intégrée à un groupe de travail avec ses homologues de Bretagne et des Pays de la Loire, explique Cécile Szymanski du Cerema, pour recueillir les pratiques existantes dans trois départements. Les conclusions, encore provisoires au moment des Rencontres Vélo & Territoires, dégagent cependant trois critères à prioriser dans la lecture des projets : la vitesse limite réellement pratiquée, le nombre de véhicules particuliers motorisés recensés quotidiennement dans les deux sens, et les contraintes de largeurs possibles en fonction du foncier disponible. Si l'éloignement entre la chaussée et l'aménagement cyclable est possible, c'est le principe à étudier en priorité. Dans le cas contraire, l'ajout d'un dispositif physique est à envisager, qu'il s'agisse d'un séparateur en dur ou d'un simple dispositif de retenue de type glissière ou muret. La même approche est privilégiée à la Collectivité européenne d'Alsace, qui souhaite, dans la mesure du possible, « un séparateur enherbé de quatre mètres entre la route et la piste cyclable ». Cette interdistance peut être ramenée à 2,50 m mais « à titre exceptionnel et très ponctuellement » insiste Guillaume Lequy.

Autres leviers

« Si l'infrastructure est un levier important pour la sécurisation des cyclistes hors agglomération, il n'est pas le seul », rappelle Manuelle Salathé, chiffres à l'appui. Lorsque le cycliste a un antagoniste, « il y a des sujets de règles de priorité non respectées, de non port de vêtements à haute visibilité – encore l'an dernier, hors agglomération, 17 cyclistes tués la nuit sur 20 n'avaient pas de gilets haute visibilité. Ce sont des choses assez simples qui peuvent quand même aider et améliorer la co-visibilité. » Et la secrétaire générale de l'ONISR d'énumérer des facteurs humains comme l'alcool, l'environnement végétal, l'entretien courant, l'état de fonctionnement des lumières du vélo ou, côté véhicules de tourisme, des sujets liés aux règles du Code de la route ou à l'éblouissement causé par le soleil... En 2020, l'université Gustave Eiffel a produit une étude, intitulée *Estimation des bénéfices apportés en sécurité routière par des avertisseurs de collision frontale pour des piétons et des cyclistes, et sensibilité de ces systèmes*. L'analyse, à la demi-seconde près, de la position du cycliste juste avant le choc avec un véhicule de tourisme, fait froid dans le dos, et pour cause : une demi-seconde avant l'accident, « 90 % des cyclistes sont à moins de 10 mètres devant le véhicule et 66 % sont à moins de 3 mètres à gauche ou à droite du véhicule. » D'où tout l'intérêt d'intégrer de nouveaux dispositifs dans les véhicules et notamment d'avertisseurs

de collision frontale. Ces derniers disposant d'un champ de vision plus large que l'œil humain, ils améliorent grandement la probabilité que les cyclistes soient détectés avant la collision et ce dans des délais qui permettent à l'automobiliste de freiner à temps.

Travailler sur l'ensemble

« Une seule expérience traumatisante sur un trajet peut dégoûter un cycliste à vie de faire du vélo », conclut Thibault Quéré en cohérence avec la ligne tranchée par la FUB selon laquelle, pour les élus, « choisir la sécurité des cyclistes hors agglomération revient à renoncer à une partie du niveau de service offert aux automobilistes ». Le million de kilomètres de routes françaises est « sans commune mesure avec ce dont disposent nos voisins », resitue pour sa part Manuelle Salathé. « Cela pèse sur nos impôts. [Il nous faut donc] apprendre à réutiliser et à partager entre les différents modes. [...] Il y a le véhicule, il y a l'infrastructure et puis il y a le comportement des usagers entre eux. Il faut travailler sur l'ensemble. »

✎ Anthony Diao



Aurélien Bigo ©Antoine Repessé

Aurélien Bigo

LORS DES 27^{ES} RENCONTRES VÉLO & TERRITOIRES, LA PAROLE A ÉTÉ DONNÉE À UN NATIF DU CRU, AURÉLIEN BIGO. CHERCHEUR SUR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES TRANSPORTS, LE GRAND TÉMOIN DE CETTE ÉDITION A PUBLIÉ EN 2020 UNE THÈSE INTITULÉE *LES TRANSPORTS FACE AUX DÉFIS DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE : EXPLORATION ENTRE PASSÉ ET AVENIR, TECHNOLOGIE ET SOBRIÉTÉ, ACCÉLÉRATION ET RALENTISSEMENT*. IL A ÉGALEMENT TRAVAILLÉ SUR LES SCÉNARIOS TRANSITION 2050 DE L'ADEME, EST CHERCHEUR INDÉPENDANT ASSOCIÉ À LA CHAIRE ENERGIE ET PROSPÉRITÉ ET PARTAGE SON TEMPS ENTRE LA RECHERCHE, LE CONSEIL ET LA VULGARISATION. IL A PUBLIÉ EN 2023 *VOITURES, FAKE OR NOT*, COÉCRIT AVEC ISABELLE BROKMAN. LES EXTRAITS QUI SUIVENT SONT UNE SYNTHÈSE DE PLUSIEURS TEMPS FORTS DE SON INTERVENTION LORS DE LA PLÉNIÈRE DE CLÔTURE DU 5 OCTOBRE.

Plus vite donc plus loin

« Depuis 1800, deux secteurs sont restés stables : le nombre de trajets par jour et par personne et le temps de trajet quotidien, qui est d'environ une heure. La vitesse moyenne de nos mobilités, elle, a été multipliée par dix ou douze sur les deux derniers siècles. Ce qui est assez contre-intuitif c'est que nous n'avons pas profité de cela pour passer moins de temps dans les transports. Même si on se dit qu'on cherche quand même à accélérer nos mobilités en général pour aller plus vite et avoir des trajets plus courts, il n'en demeure pas moins que, sur une moyenne ou une longue période, nous en avons profité pour faire davantage de kilomètres et accéder à un territoire plus vaste. »

Renverser la hiérarchie

« Pour ne pas opposer les modes de transports, il faut les hiérarchiser. Historiquement, la voiture et son développement ont été priorités. Puis ce furent les transports en commun, pensés comme une alternative à la voiture notamment dans les zones les plus denses. Le développement du vélo est venu plus récemment, d'abord timidement puis de façon de plus en plus affirmée. Et puis la marche est beaucoup trop oubliée dans les politiques de mobilité, alors que c'est un mode de déplacement non négligeable. Cette hiérarchie historique, il faut la renverser. Privilégier la marche, puis le vélo, puis les transports en commun, puis la voiture. Concernant leur incidence sur l'espace public, il faut limiter la place de la voiture pour libérer de l'espace pour les autres modes. Tout ça se joue également sur d'autres aspects comme la fiscalité, en allant chercher de l'argent sur les modes les plus émetteurs comme le transport aérien ou la voiture, pour les réinvestir dans les modes que l'on souhaite voire développés davantage à l'avenir. Par le passé il y a eu des investissements très forts dans le ferroviaire ou les transports en commun, mais cette politique de report modal a eu très peu d'effets jusqu'ici car elle s'accompagnait en parallèle d'investissements dans la voiture ou dans l'aérien.

Séance de dédicaces du livre *Voitures, Fake or not* lors des 27^{es} Rencontres Vélo & Territoires ©Jérôme Halâtre

Or investir dans chaque mode de transport, c'est encourager le développement de chacun. Il n'y a pas de report d'un mode à un autre. Assumer une vraie politique de report modal c'est encourager les modes que l'on veut voir se développer et assumer de voir baisser le soutien aux autres. »

Privilégier la marche, puis le vélo, puis les transports en commun, puis la voiture.

Aurélien Bigo intervient en tant que grand témoin des 27^{es} Rencontres Vélo & Territoires ©Jérôme Halâtre

Activer les bons leviers

« Si on prend un petit peu de recul historique, jusqu'à maintenant les leviers de sobriété ont plutôt joué dans le mauvais sens. C'est-à-dire que, jusqu'à récemment les tendances montraient que c'était la demande de transports qui avait beaucoup augmenté et porté à la hausse les émissions. Le report modal pour l'instant est faible vers les modes les plus vertueux car, historiquement, le principal report modal reste essentiellement celui qui a fait passer de la marche vers la voiture. Le remplissage des véhicules a baissé en moyenne pour les voitures – on a même plutôt 'décovoituré' par le passé. Et puis on a des voitures de plus en plus grosses, de plus en plus lourdes, donc aussi un effet dans le mauvais sens sur ce point. Les leviers technologiques eux, ont plutôt joué dans le bon sens, mais de manière encore insuffisante pour avoir des tendances d'évolution des émissions compatibles avec nos objectifs climatiques. Très clairement à l'avenir il faudra combiner l'ensemble de ces cinq leviers [demande de transport, report modal, remplissage de véhicules, consommation énergétique des véhicules, intensité carbone de l'énergie] pour réussir à atteindre nos objectifs et les combiner de manière plus ambitieuse que ce que l'on peut faire actuellement. »

Moins c'est plus

« Il y a une interaction très forte entre le développement du vélo et la modération des kilomètres parcourus. Les deux doivent aller de concert. Le potentiel du vélo sera d'autant plus important s'il permet de remplacer de longs trajets en voiture par des trajets plus courts à vélo. Ça demande de travailler l'aménagement du territoire et faire en sorte que les modes de vie soient davantage dans la proximité. À ce moment-là le potentiel climatique est largement démultiplié. Quand on combine les deux leviers – réduire les

distances et en profiter pour recourir de manière plus importante aux mobilités actives –, le potentiel de baisse est plutôt de 20-25 % des émissions de la voiture. Ce levier est vraiment majeur si l'on veut démultiplier ce potentiel direct de développement du vélo. »

Il y a une interaction très forte entre le développement du vélo et la modération des kilomètres parcourus.

Changer les imaginaires

« Le cœur de pertinence de la voiture se situe dans les déplacements covoiturés, sur des gammes de déplacements qui ne conviennent pas aux transports en commun. Pour autant, les transports en commun peuvent se développer davantage encore qu'ils ne le sont aujourd'hui. Ils restent plus vertueux que la voiture, même s'il y a un covoiturage. Quand la zone est de trop faible densité pour mettre en place du covoiturage, c'est là que les véhicules intermédiaires peuvent trouver toute leur place, pour des zones rurales notamment ou des zones moyennement denses qui, aujourd'hui, sont très largement dépendantes à la voiture. Pour la mobilité individuelle, avec une seule personne à l'intérieur, il faut, si possible, privilégier les véhicules proches du vélo plutôt que proches de la voiture car ce sont eux qui auront des impacts environnementaux plus limités. Sur de plus longues distances, et

ponctuellement pour les trajets du quotidien quand on n'a pas de voiture, ça peut être intéressant de développer l'autopartage ou l'intermodalité, notamment pour combiner le vélo avec les transports en commun : vélo pliant pour prendre moins de place ou stationnement pour les vélos en gare à développer massivement. Quant au transport aérien, il n'y a pas vraiment d'alternative vertueuse à la hauteur des services qu'il peut rendre aujourd'hui. Sur ces longues distances, il faut changer les imaginaires de mobilité. Quelle pratique de voyage avoir si l'on veut réduire fortement les émissions ? Est-il indispensable de voyager loin, ou à cette fréquence ? Ne faut-il pas essayer de rester plus longtemps sur place ? Changer cela, ça peut conduire à remplacer ces destinations lointaines par du tourisme à vélo, par exemple. »

Réduire les déplacements quotidiens, y compris en territoire rural

« Certains scénarios prolongent les tendances actuelles, à savoir poursuivre dans le sens de l'étalement. Cela ne va pas dans le bon sens sur la réduction des kilomètres parcourus. Plus on facilite la densité et les courtes distances, plus on favorise la marche, le vélo et les transports en commun. C'est notre intérêt d'aller dans ce sens, tout en gardant en tête que l'aménagement du territoire ne change pas du jour au lendemain. Il faut s'y prendre le plus tôt possible pour avoir un effet en 2050. Un levier serait d'avoir une sorte de rééquilibrage territorial avec davantage de croissance démographique dans les villes petites ou moyennes, celles où les distances de déplacement peuvent être plus courtes et avec une attractivité suffisante pour que l'emploi, les services et les activités puissent être développés. »

✍️ *Propos recueillis par Anthony Diaio*

À lire



Assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural

Dans cette note de position, la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) formule des préconisations à destination des collectivités pour améliorer la sécurité des cyclistes dans les territoires ruraux. Elle invite les collectivités locales à aménager des territoires où il est possible et agréable de se déplacer à vélo. Mairies, intercommunalités, départements : chacune des échelles a un rôle à jouer pour sécuriser les circulations sur les voiries hors agglomération.

À télécharger sur www.fub.fr



Rapport du Vélo Public

Ce premier rapport publié par l'Association des Acteurs du Vélo Public propose une photographie détaillée de l'offre et des impacts socio-économiques des services publics de location de vélos en France. L'étude sera actualisée régulièrement afin de mieux accompagner la dynamique du secteur.

À télécharger sur www.aavp-asso.fr



Vélo et transports collectifs : des alliés pour la transition

Ce livre blanc de la FUB et de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) interpelle les autorités organisatrices de la mobilité, autorités compétentes de voirie, opérateurs, bureaux d'études, fabricants de matériel, urbanistes et architectes pour qu'ils intègrent systématiquement la complémentarité des transports publics et du vélo dans leurs actions et projets. L'articulation du vélo avec les autres modes de transport est un levier indispensable pour créer un système alternatif à la voiture crédible et désirable.

À télécharger sur www.fub.fr



Objectif 1 planète

Les collectivités ont l'immense défi de réorienter notre société vers plus de sobriété en énergie, en matériaux, en ressources, en espaces et de repenser les capacités de résilience des territoires. Pour les accompagner dans ces enjeux, France Nature Environnement publie un kit composé d'un guide et de dix fiches thématiques, illustrées par des exemples réussis en France ou à l'étranger.

À télécharger sur fne.asso.fr



Guide du stationnement vélo en gare

Les 150 pages illustrées du guide collaboratif réalisé par le Collectif vélo Île-de-France, Paris en Selle, Mieux se Déplacer à Bicyclette, la FUB et l'Académie des mobilités actives propose un aperçu complet pour entreprendre un projet de stationnement vélo en gare. Il détaille les principales étapes à suivre et présente des recommandations techniques inspirées des bonnes pratiques néerlandaises et françaises afin de réussir son projet.

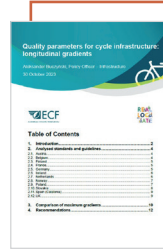
À télécharger sur velo-iledefrance.fr



Shared Ambition

Cycling Industries Europe analyse et classe les performances des services de vélos en libre-service dans 148 villes européennes. L'étude couvre les 100 villes qui se sont données pour objectif de devenir "climatiquement neutres" au sein de l'Union européenne, accompagnées par les 48 plus grands nœuds urbains du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Le rapport révèle des écarts importants entre ces villes, mais présente aussi des clés permettant d'améliorer l'offre de vélos partagés et de générer davantage de déplacements à vélo.

À télécharger (en anglais) sur cyclingindustries.com



Quality parameters for cycle infrastructure

Pour apporter un éclairage sur les différentes normes et directives existantes en Europe, European Cyclists' Federation publie une fiche sur la déclivité des aménagements cyclables. Cette dernière analyse et compare les exigences et recommandations de douze pays européens différents en matière de climat, de niveaux d'utilisation du vélo, de densités de population et de topographies.

À télécharger (en anglais) sur www.ecf.com



Quels sont les freins et les motivations des femmes à rejoindre les métiers du vélo ?

Cette enquête de l'association Les Roues Libres vise à identifier des leviers d'actions et des pistes pour donner envie aux femmes de se former à un métier du vélo et leur permettre de s'insérer durablement dans l'économie du cycle. Elle s'adresse aux prescripteurs à l'emploi, organismes de formation, entreprises, mais aussi aux pouvoirs publics pour mieux comprendre les défis à relever et soutenir une filière économique inclusive du vélo.

À télécharger sur lesroueslibresvelo.wixsite.com/

À venir

Saviez-vous que Vélo & Territoires vous propose une vidéothèque sur son site Internet ? Vous y trouvez tous les replays des webinaires de Vélo & Territoires. Rendez-vous sur www.velo-territoires.org/ressources/videotheque

8
DEC. 2023

6^e Club EPCI
Webinaire
www.velo-territoires.org



14
DEC. 2023

Journée nationale AVELO 2
Rennes
adm-avelo2.ademe.fr



14
DEC. 2023

Quels aménagements cyclables hors agglomération ?
Webinaire
www.cerema.fr



15
DEC. 2023

9^e Club régions
Webinaire
www.velo-territoires.org



Trois
webinaires
en 2023-2024

Collectivités inscrites sur la plateforme Génération Vélo
20 décembre 2023
14 février 2024
12 avril 2024
generationvelo.fr



Deux
webinaires
en 2023-2024

Collectivités intéressées par le programme Génération Vélo
17 janvier 2024
13 mars 2024
generationvelo.fr



18
JAN. 2024

Organisation et gouvernance des mobilités
Webinaire
www.cerema.fr



8
FEV. 2024

Mobilités touristiques durables : les clefs de la réussite
Webinaire
www.cerema.fr



21-22
MARS 2024

24^e congrès de la FUB
Grenoble
www.fub.fr



31
MAI 2024

Retours d'expériences des partenaires privés dans vos territoires
Webinaire
www.velo-territoires.org



12-13
JUIN 2024

Conférence nationale du tourisme à vélo
Grenoble
www.velo-territoires.org



L'info en +

Rejoignez l'aventure Mai à vélo 2024



Collectivités, associations, établissements scolaires, clubs, entreprises... La 4^e édition de Mai à vélo se prépare déjà. Du 1^{er} au 31 mai prochain, cette grande opération nationale revient pour promouvoir la pratique du vélo partout en France, bien au-delà du cercle des convaincus. L'édition 2023 a enregistré un nouveau record de participation avec 4 041 événements organisés aux quatre coins de la France, soit plus de 1 000 événements supplémentaires par rapport à 2022, et 15,8 millions de kilomètres parcourus (+ 31 % par rapport à 2022). Pour 2024, le défi est de taille : faire encore mieux que les trois précédentes éditions !

Pour vous accompagner dans la couverture de l'événement, un guide méthodologique est mis à disposition sur le site www.maiavelo.fr et pour la deuxième année consécutive, le vélo-reporter Jérôme Zindy sillonnera les routes de France à la rencontre des organisateurs et des participants aux différentes activités vélo proposées.

Du 1^{er} au 31 mai 2024, un mois pour adopter le vélo... pour la vie.

👁 **En savoir plus**

www.maiavelo.fr

 **vélo & territoires**

COORDINATEUR DU RÉSEAU NATIONAL CYCLABLE

2 Allée de Lodz
69007 Lyon

tél. +33 (0)9 72 56 85 05

www.velo-territoires.org

info@velo-territoires.org

Suivez-nous sur les réseaux sociaux :

LinkedIn : Vélo & Territoires

X : @VeloTerritoires

Facebook : Vélo & Territoires

Carte des 206 adhérents
de Vélo & Territoires

