

Mieux desservir les territoires ruraux et périurbains par la combinaison transports collectifs – deux-roues légers

**SI2RL (Système d'Intermodalité
Deux-Roues Légers)
Cabinet CYCLOMORE
Nicolas Pressicaud**

Contexte

- Recherche menée dans le cadre du PREDIT en 2008-2009, avec, notamment des financements du Conseil Général de la Somme, du Conseil Régional de Picardie, du GART
- Menée à l'échelle départementale sur 2 territoires distincts par leur type d'habitat rural (dispersé / groupé)
- Objectifs : cerner la pertinence et les conditions d'une combinaison TC – 2R légers en rabattement comme en diffusion, hors agglomération
- Un rapport de 176 pages comprenant de nombreuses cartes + minutes d'entretiens en annexe

Principe du système

- Stationnement sécurisé aux gares et aux arrêts de cars
- Fin de trajet par vélo, VAE ou cyclomoteur électrique mis à disposition des voyageurs
- Référence : système OV-Fiets mis en place sur l'ensemble des gares du réseau ferré néerlandais depuis 2008 / 2009

Plan de la recherche

- Une analyse de l'impact des facteurs territoriaux sur les conditions et les besoins de déplacement
- Des tests de pertinence sur des liaisons de distances moyennes
- Des entretiens avec des acteurs locaux (élus, professionnels, associations)

Présentation

- **Constats**
- **Propositions**
- **Préconisations**

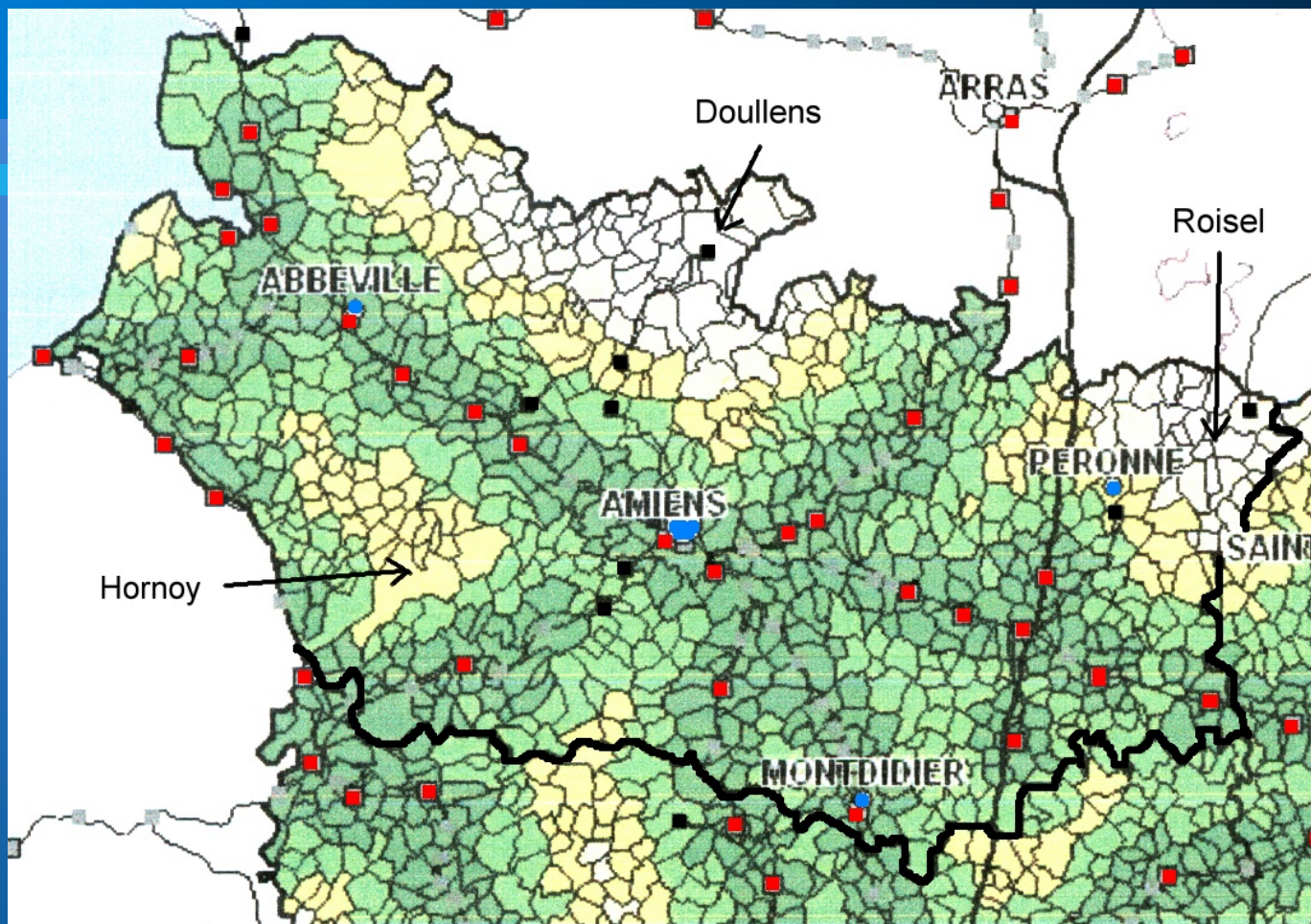
Constats

- **Échelle des besoins de déplacement :**
bassins de vie, donc « pays », départements
- **Une offre TC inappropriée :**
 - Desserte incomplète et inégale du territoire
 - Lignes départementales : cabotage ou bien maillage très lâche
 - Fréquences très faibles
- **Des conditions de circulation à vélo ou en cyclomoteurs fortement dégradées en quelques décennies (trafic automobile, poids-lourds, vitesses)**

Cas de la Somme (région Picardie)

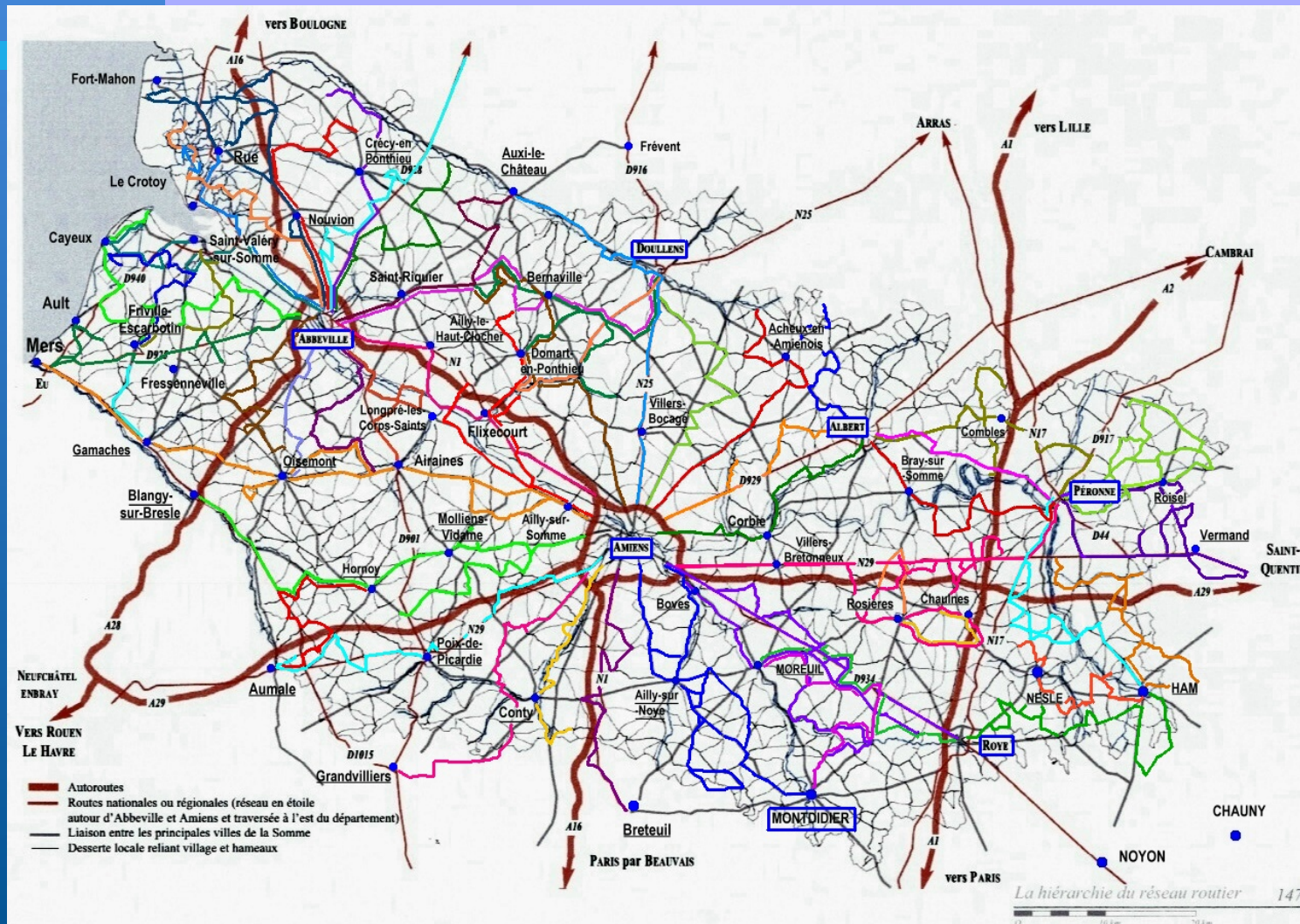
- Un réseau ferroviaire encore dense mais non complété par un réseau TC secondaire routier
- Un réseau de voirie très hiérarchisé avec un linéaire important de petites routes tranquilles
- Une pratique cycliste très faible en dehors d'Amiens

Somme



Malgré l'existence de 7 liaisons ferroviaires, des portions importantes du territoire éloignées du train.

Somme : un réseau de lignes TC départementales organisé en cabotage



Des conditions préalables à satisfaire pour la mise en place de l'intermodalité

- Pour se rapprocher des besoins de mobilité : un maillage de lignes TC « structurantes »
 - routières et ferroviaires,
 - TER et départementales
- Pour améliorer la sécurité : élaborer un réseau de voies avenantes aux 2-R légers :
 - Véloroutes, voies vertes, chemins de halage, routes forestières, routes historiques, aménagement d'ex-routes nationales peu circulées
 - Surtout, routes faiblement circulées, jalonnement, réglementation (réduction des vitesses)

Somme : exemples de voies à exploiter pour un réseau « avenant aux deux-roues légers »



Ex RN 28 : besoin de bandes dérasées Multifonctionnelles + sécurisation intersections



Chaussée Brunehaut : limiter à 70 km/h et interdire les plus de 3,5 t + chaudiouces ?



Route communale très peu circulée : jalonnement



Voie ferrée sans trafic ni perspective : voie verte

Somme



**RN 17 (secteur de Péronne)
à équiper d'une piste cyclable
(trafic encore important)**



**RD 901, voie d'accès à une gare TER
à sécuriser par bandes cyclables**



**Traversée de village par route départementale
(RD 11) à sécuriser par chaudiouces**

Tests de liaison : résultats dans la Somme

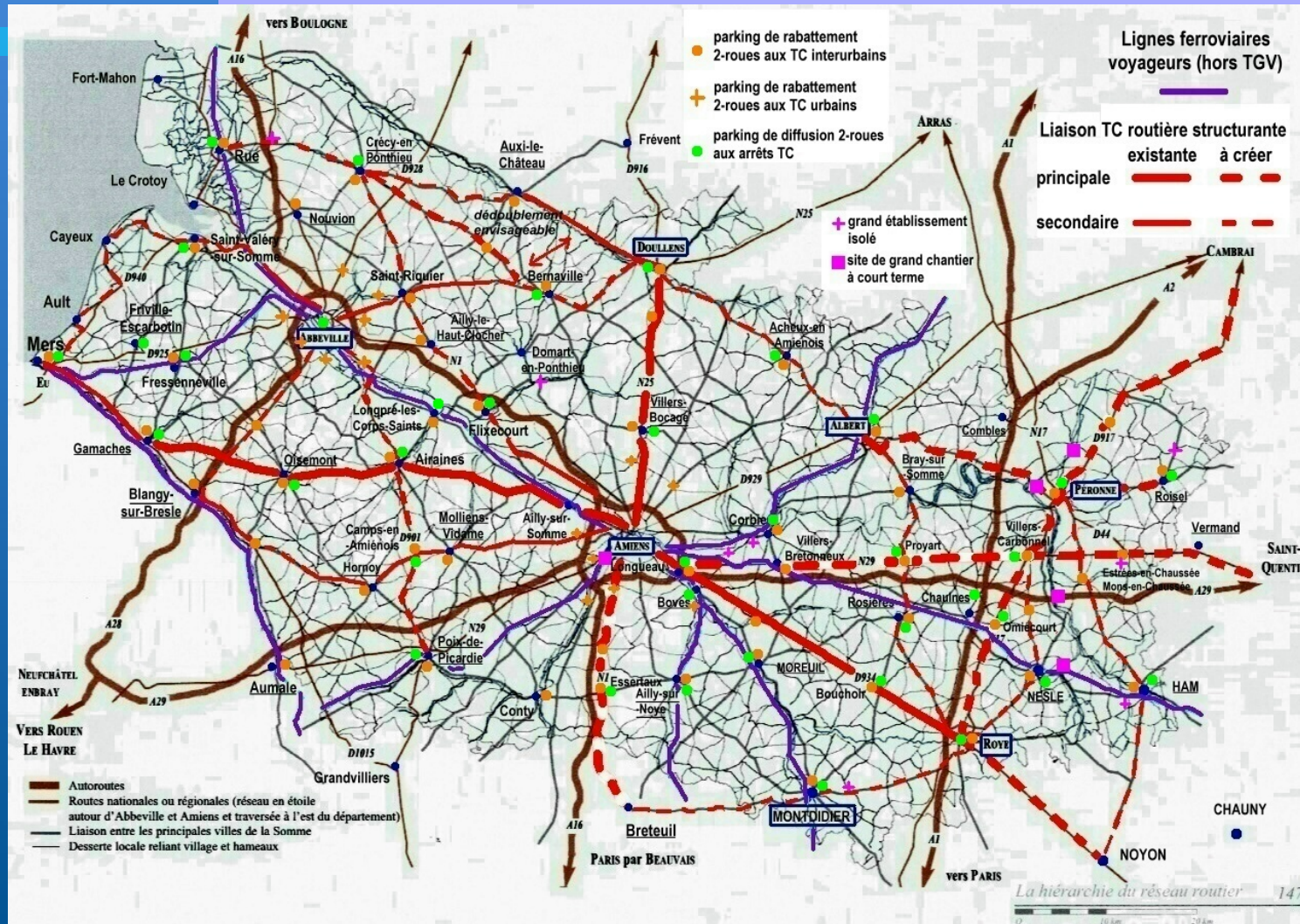
- 6 liaisons testées virtuellement, de 15 à 50 km.
- Impact du système sur un réseau TC de lignes « express » :
 - On passe de 4 à 6 trajets possibles
 - Distances raccourcies, temps de parcours réduits
 - Temps de trajet doubles à ceux effectués en voiture : une solution nettement plus « acceptable » que la situation actuelle
- Conditions nécessaires :
 - Réseau routier « avenant aux deux-roues légers »
 - Recours au cyclomoteur électrique souvent nécessaire (fins de parcours pouvant atteindre une quinzaine de kilomètres)

Réceptivité

- Réserve chez les élus locaux
- Intérêt chez les professionnels concernés (transports, économie, social)
- Conviction chez les associatifs (FUB, FNAUT, FFCT)
- Un intérêt tout particulier au VAE pour séduire un public surtout non-cycliste

Résultats pour la Somme

63 points d'arrêt à équiper en stationnement deux-roues, dont 39 avec deux-roues légers sans et/ou avec moteur mis à disposition



Différences d'accessibilité du territoire vélo / cyclomoteur dans la Somme :

- Rayon de 4 km (vélo) autour des points d'arrêt : 45 % du territoire couvert
- Rayon de 8 km (cyclomoteur) autour des points d'arrêt : 95 % du territoire couvert

Perspectives et préconisations

- **Routes « avenantes » aux deux-roues légers et liaisons TC structurantes (notamment routières) : des chantiers de 10 ans pour aboutir à de réels maillages des territoires**
- **Moment de pertinence : quand le litre de super sans plomb dépassera 3 €**
- **Partie ingénierie : combiner fiabilité, souplesse d'utilisation, accessibilité, coût de gestion, prévention du vandalisme et des vols, recharge des batteries, autonomie énergétique des stations**

Perspectives et préconisations

- **Partenariat pour**
 - Trouver des financements
 - Mettre en place le système (Région, Département, EPCI)
- **Concertation avec les associations pour**
 - Réaliser un bon réseau avenant aux deux-roues légers (connaissance terrain, sens pratique de l'utilisateur)
 - Aboutir à un système commode, fonctionnel, fiable

Donc, « du pain sur la planche » !

Merci de votre attention

**Rapport de recherche téléchargeable sur le web
à partir des mots-clés
SI2RL Cyclomore Pressicaud**