

SEPTEMBRE 2022



©CRTCA

Rendre possible le développement du vélo en territoires peu denses

« Il n'y a pas de limites territoriales au développement du vélo en France !

Tel pourrait être le *leitmotiv* de ce nouveau dossier du Club. Le vélo n'a jamais été absent des territoires ruraux et peu denses. Mais, du fait d'un aménagement du territoire adapté à l'automobile, il en a été progressivement exclu. Pourtant, dans ces territoires où vivent plus de la moitié des Français, les problématiques de mobilité deviennent de plus en plus prégnantes. La dépendance à l'automobile pénalise nos concitoyens, notamment les plus précaires : les ménages les plus pauvres subissent de plein fouet les hausses de coût du carburant.

Pour garantir à tous et à toutes une mobilité accessible et soutenable, les collectivités territoriales s'impliquent pour que le vélo redevienne un mode de déplacement plus fréquent. Dans les territoires ruraux, les déplacements de 1 à 10 kilomètres représentent plus d'1 trajet sur 2, des distances réalisables à vélo. De plus, 90 % des Français habitent à moins de 10 kilomètres d'une gare ferroviaire, une opportunité considérable pour accroître l'intermodalité vélo-train.

Ce qui reste à faire est connu : création d'infrastructures cyclables sécurisées entre les communes, planification de l'intermodalité entre les transports collectifs et le vélo, remise en selle et apprentissage à tout âge, etc.

Les territoires cités dans ce document témoignent de la diversité des actions qu'il est possible de mettre en œuvre pour ancrer territorialement le vélo. Ils nous montrent le chemin qu'il reste à parcourir pour une France plus cyclable ! >>

Françoise Rossignol, présidente du CVTCM



Le vélo dans les territoires peu denses, une marginalisation progressive par l'automobile

Aujourd'hui, la pratique quotidienne du vélo est la plus importante dans les grandes villes et métropoles, avec des progressions spectaculaires sur ces dernières années. Cela n'a pas toujours été le cas : **il y a encore 25 ans, le vélo était une pratique plus répandue dans les territoires peu denses et ruraux qu'en ville.** Mais, à la suite d'une "*rapide et brutale inversion des espaces de pratique du vélo au quotidien*" (*Etude impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France*, 2020), le vélo est désormais marginalisé dans ces territoires au profit de la voiture.

C'est pourtant dans ces territoires que vivent la moitié des Français. Ces espaces sont aujourd'hui en pleine croissance démographique : **à l'horizon 2030, la population des zones à faible et moyenne densité** (rurales, petites aires urbaines, couronnes périurbaines et périurbain francilien) devrait atteindre 38,1 millions d'habitants, soit **56 % de la population métropolitaine** (Shift Project, *Décarboner la mobilité dans les zones de faible densité*, septembre 2017).

La question de la mobilité est donc centrale dans ces territoires, caractérisés par une dispersion des espaces de vie et un aménagement du territoire adapté aux mobilités automobiles. La voiture y est dominante. Environ **80 % des déplacements locaux sont effectués en voiture dans les communes rurales**, contre 59 % dans les agglomérations de 100 000 à 2 millions d'habitants et 33 % dans l'agglomération parisienne (INSEE, EMD 2018-2019).

La motorisation des ménages au sein de ces territoires est importante : en zones rurales, dans les agglomérations de moins de 2 000 habitants, 95 % des foyers possèdent une voiture (INSEE, Equipement des ménages, 2017).

Le vélo est donc relégué à une portion congrue : **en 2019, 2,3% des déplacements dans le rural sont effectués à vélo et 79,5% en voiture (INSEE, EMD 2018-2019).**

Cette présence fortement majoritaire de l'automobile dans nos quotidiens n'est toutefois pas spécifique aux territoires périurbains et peu denses. La voiture représente 62,8 % de nos déplacements quotidiens et 80 % des kilomètres parcourus annuellement par les Français le sont en voiture.

L'usage de la voiture par les particuliers se justifie souvent par la nécessité de réaliser de longues distances. Alors qu'un habitant d'une commune densément peuplée parcourt en moyenne 6,2 km par jour, un habitant d'une commune de la couronne ou du pôle parcourt 11,9 km en moyenne (INSEE, Enquête mobilité des personnes 2018-2019). Dans les territoires peu denses, les plus grandes distances parcourues au quotidien incitent les ménages à optimiser un peu plus leur chaîne de déplacements entre des activités spatialement éclatées, d'où une mobilité sensiblement plus faible.¹ Toutefois, les déplacements des Français ne sont pas toujours longs, y compris en zones peu denses. D'après l'enquête mobilité des personnes de l'Insee conduite en 2018 et 2019, **59 % des déplacements font moins de 10 km dans les communes peu et très peu denses.** Un trajet de moins de 10 km pouvant être réalisé en environ une demi-heure à vélo, cela laisse entrevoir le potentiel de développement. Une récente étude du cabinet conseil BL Evolution² indique que 10 % de la population rurale a accès à une des gares « principales » en moins de 20 minutes à vélo. De plus, 37 % de la population rurale est située à moins de 5 minutes à vélo d'une boulangerie et 40 % à moins de 20 minutes à vélo d'un collège. Le développement des solutions d'intermodalité pour faciliter les rabattements en vélo sur les derniers kilomètres vers les pôles d'échanges (bus, car, covoiturage, train) constitue un enjeu clé pour le développement de la pratique.

1 A noter que hors d'Ile-de-France, un habitant résidant hors d'une commune centre parcourt chaque jour 23 km de plus en moyenne qu'un habitant d'une commune centre alors même qu'il réalise moins de déplacement par jour (4,2 contre 4,4) (CEREMA, 2019 d'après la base unifiée 2009-2014 des enquêtes ménages-déplacements).

2 Etude La France à 20 minutes à vélo, <https://www.bl-evolution.com/publication/la-france-a-20-minutes-a-velo/>

Le retour du vélo en territoires peu denses

Les compteurs de la plateforme nationale des fréquentations animée par l'association Vélo & Territoires ont enregistré sur l'année 2021 une hausse de 28 % de passages de vélos par rapport à 2019, une progression qui s'inscrit dans la lignée de 2020.

Tous les milieux géographiques sont concernés par cette progression : +31 % en milieu urbain, **+20 % en périurbain et + 14 % en milieu rural**.

Pour les habitants qui souhaiteraient se déplacer à vélo, le principal point de blocage porte sur le **sentiment d'insécurité** lié au fort trafic de voitures et de poids-lourds dans les traversées de villages et les liaisons intercommunales, ainsi que l'absence d'aménagements et d'itinéraires pertinents. 53% des Français interrogés pourraient se mettre au vélo si les conditions de sécurité étaient réunies (Sondage Opinion Way "Les Français et le vélo" pour la FUB, janvier 2022). Par ailleurs, les territoires peu denses comprennent aussi des territoires de moyennes et hautes montagnes où le relief est identifié comme le frein principal à l'utilisation du vélo.

Pour les collectivités, les freins tiennent plutôt aux **difficultés logistiques et financières** qu'elles rencontrent pour développer une politique vélo à la hauteur des enjeux de leur territoire : manque de ressources humaines et d'ingénierie (besoin de postes dédiés mutualisés au niveau de l'EPCI, établissement public de coopération intercommunale, ou du PETR, pôle d'équilibre territorial et rural), financement insuffisant, partage complexe des compétences entre échelons territoriaux, etc.

De plus, dans ces territoires, les **problématiques de financement** s'amplifient : les zones rurales étant moins denses que les villes et les usagers y étant moins nombreux, le coût

par habitant de construction de voiries cyclables augmente. Par ailleurs, dans les zones peu denses, si les contraintes d'espaces sont moindres, les contraintes réglementaires relatives à l'artificialisation des sols peuvent et pourront freiner certains projets.

Selon le Baromètre des résultats de l'action publique réalisé par le think-tank Terra Nova, les vingt départements au réseau cyclable le moins développé présentaient une densité de population de moins de 90 habitants par km² alors que la moyenne nationale est de 118,3. Les cinq départements affichant le plus petit réseau cyclable (la Corse-du-Sud, la Creuse, la Lozère, la Haute-Corse et le Lot) sont d'ailleurs des départements à la densité très faible (inférieure à 40 habitants par km²).

Le différentiel d'aménagements cyclables selon les territoires est manifeste.

Selon le nouvel indicateur de cyclabilité de Vélo & Territoires qui compare les kilomètres de voiries cyclables aux kilomètres de voiries existantes, en 2022 à l'échelle nationale, pour 100 km, seulement 3 km en moyenne sont aménagés pour le vélo en bidirectionnelle. Dans le détail, les disparités existent entre les territoires puisque **le taux de cyclabilité³ – qui peut atteindre 30 % dans les grandes villes – ne dépasse pas 1 % en milieu rural** (Vélo & Territoires, 2022). Or, ce manque d'aménagements cyclables se concrétise par **une accidentalité accrue et un sentiment d'insécurité** qui empêche le plus grand nombre de se déplacer à vélo. En 2021, d'après l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), 57 % des cyclistes tués sur les routes de France métropolitaine l'ont été hors agglomération.

3 L'indice de cyclabilité est un indicateur construit par Vélo & Territoires, pour mesurer l'effort des collectivités sur le déploiement d'infrastructures adaptées au vélo. Le "taux de cyclabilité de la voirie", est défini par le rapport entre le linéaire de voirie dite cyclable et celui de la voirie existante, et donc potentiellement cyclable. <https://cutt.ly/pXK8R3J>

Chiffres clés : les territoires peu denses du Club des villes et territoires cyclables et marchables

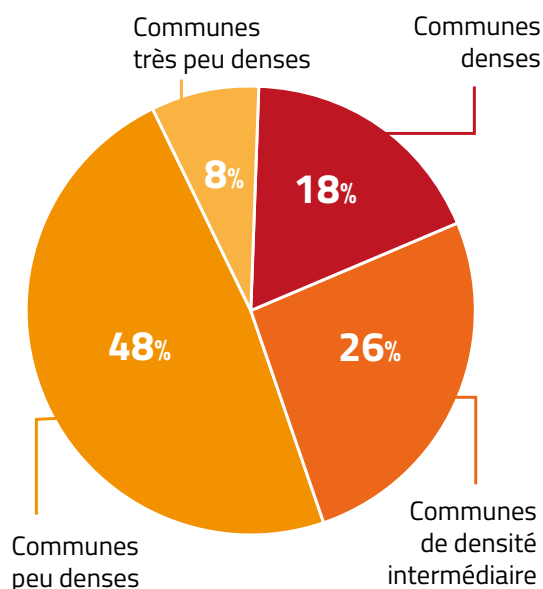
DÉFINITION DE LA DENSITÉ

La classification des communes en territoire peu denses et très peu denses présentée dans ce dossier reprend la grille communale de densité de l'INSEE. Cette grille se construit à partir de la distribution de la population à l'intérieur de la commune en découpant le territoire en mailles représentant des carreaux de 1 kilomètre de côté afin de repérer les zones agglomérées. Quatre catégories de communes sont différenciées :

- > Si 50 % des mailles qui constituent une commune sont des mailles de plus de 1 500 habitants, avec des mailles contigües regroupant plus de 50 000 habitants, la commune est considérée comme « densément peuplée »
- > Si plus de 50 % de la population vit dans des mailles urbaines, de plus de 1 500 habitants de densité ou de plus de 300 habitants de densité au km², avec des mailles contigües comptant plus de 5 000 habitants, et ne relevant pas de la catégorie des communes denses, la commune est « de densité intermédiaire ».
- > Si au moins 50 % de la population vit dans des mailles comptant plus de 25 habitants par km², avec des mailles contigües comptant plus de 300 habitants, la commune est considérée comme « peu dense ».
- > Si plus de 50 % de la population vit en dehors de ces mailles, la commune est considérée comme « très peu dense ».

Plus d'informations sur le site de l'INSEE <https://www.insee.fr/fr/information/2114627>

RÉPARTITION DE L'ENSEMBLE DES COMMUNES ADHÉRENTES AU CLUB SELON LE TYPE DE TERRITOIRE



Plus de la moitié des collectivités adhérentes du CVTCM font partie des territoires peu denses.

En août 2022, le Club compte **135 communes adhérentes** auxquelles s'ajoutent 1 897 communes appartenant à une des intercommunalités adhérentes du Club, **soit 2 032 communes**. **56 %** de l'ensemble de ces communes (adhérentes et représentées) sont des territoires **peu denses et très peu denses**.

Le contexte français : le vélo en territoires peu denses, une pratique à accentuer.

Les données utilisées ci-dessous concernent le déplacement pendulaire professionnel (domicile-travail). Les déplacements liés aux loisirs et au tourisme, élevés dans certains territoires peu denses, sont exclus. Les données sont issues de l'enquête annuelle de recensement de la population de l'INSEE, datant de 2017 et ne prennent pas en compte l'augmentation du vélo constatée en France à partir de 2019 (l'enquête mobilité des personnes 2019 ne permet pas d'obtenir des données différenciées par commune). Le faible nombre de répondants dans les territoires peu denses peut amener à des imprécisions statistiques dans la part modale globale calculée. Dans la suite

de l'analyse, seules les communes qui comptent au moins 200 répondants dans l'enquête INSEE seront prises en compte.

Les communes peu denses et très peu denses représentent la grande majorité des communes françaises. Selon la grille communale de densité établie par l'INSEE, les territoires peu denses réunissent 88 % des communes et 33 % de la population (2017). La moyenne des parts modales vélo dans ces communes est inférieure à la moyenne nationale.

Les communes très peu denses et peu denses disposent d'une part modale vélo respective de 0,55 et 0,69 contre 1,35 pour les communes de densité intermédiaire et 2,33 dans les communes denses.

PART MODALE SELON LE TYPE DE TERRITOIRE

Type de territoires	Nombre de communes	Moyenne des parts modales vélo (INSEE – 2017)
Communes denses	771	2,33
Communes de densité intermédiaire	3 386	1,35
Communes peu denses	18 738	0,69
Communes très peu denses	12 008	0,55

En considérant seulement les communes avec plus de 200 répondants à l'enquête INSEE, la part modale des communes peu denses adhérentes au Club est de 0,69, une part modale similaire à l'ensemble des communes peu denses

en France mais inférieure à la moyenne de l'ensemble des communes. Pour les 15 communes très peu denses adhérentes au Club, la part modale est de 0,32 contre 0,47 pour l'ensemble des communes très peu denses en France.

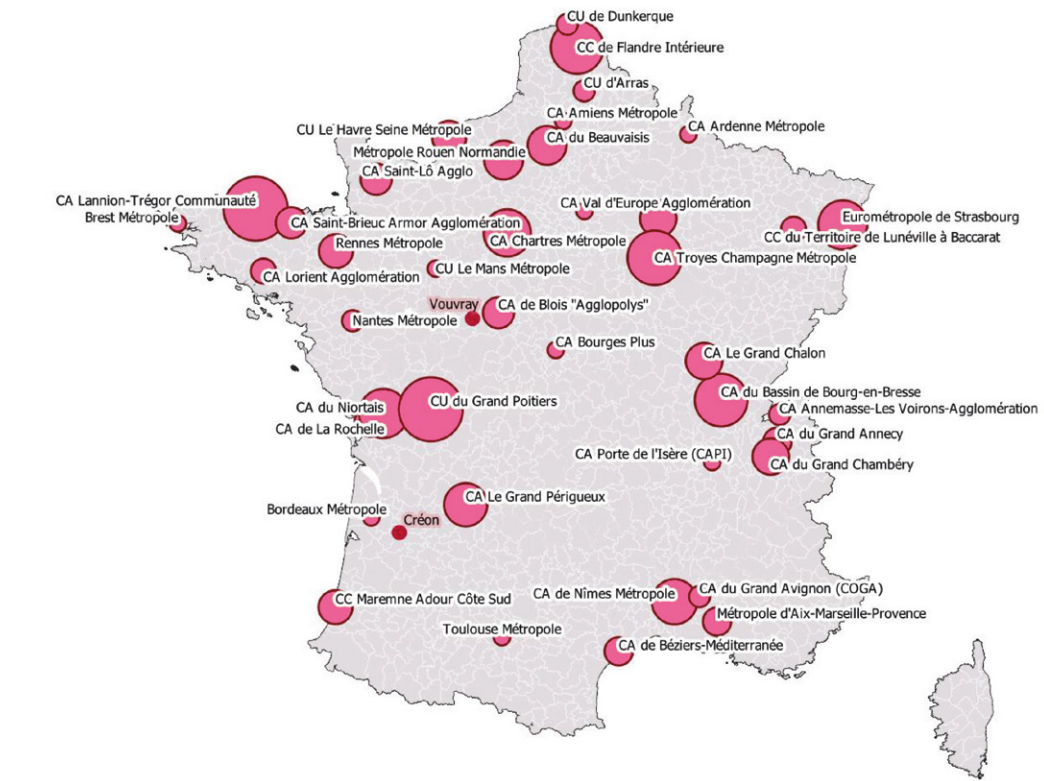
ENSEMBLE DES COMMUNES ADHÉRENTES ET NON ADHÉRENTES AU CVTCM AVEC PLUS DE 200 RÉPONDANTS À L'ENQUÊTE INSEE^[1] SELON LE TYPE DE TERRITOIRE

Type de territoires	Communes adhérentes au CVTCM	Moyenne des parts modales vélo (INSEE - 2017) des communes adhérentes au CVTCM	Ensemble des communes	Moyenne des parts modales vélo (INSEE - 2017) de l'ensemble des communes
Communes peu denses	797	0,69	12 474	0,76
Communes très peu denses	15	0,32	505	0,47

[1] Dans un souci de précision de l'échantillon statistique, seules les communes disposant de plus de 200 réponses à l'enquête INSEE pour le calcul des parts modales sont prises en compte.

269 territoires du Club, à la fois communes adhérentes et communes dont l'EPCI est adhérent au CVTCM, présentent une part modale supérieure à la moyenne de référence.

UNE PARTIE DES COMMUNES EN TERRITOIRES PEU DENSES DU CVTCM SE DISTINGUE PAR UN USAGE PLUS IMPORTANT DU VÉLO POUR LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL.



Nombre de communes dont la part modale se situe au-dessus de la moyenne de référence et dont l'EPCI est adhérent au CVTCM

Communes adhérentes au CVTCM dont la part modale se situe au-dessus de la moyenne de référence

© RÉALISATION CVTCM

RESSOURCES UTILES

- > The Shift Project, *Décarboner la mobilité dans les zones de moyenne densité*, septembre 2017
- > ADEME, *Développer le système vélo dans les territoires*, mars 2021
- > CEREMA, *Note pour le développement des modes actifs en zones peu denses*, avril 2016
- > CEREMA, *Mobilités en territoires peu denses : quelle place pour le vélo ? Quels aménagements ?*, webinaire, mai 2021

Le vélo, une affaire de conviction et de planification > L'exemple de la Communauté de communes Erdre & Gesvres (Pays de la Loire)

CHIFFRES CLÉS

Part modale vélo pour se rendre au travail : 0,7% (INSEE, RP2018) une ambition de 3% de part modale en 2030.

Indicateur de cyclabilité (commune centre de la CC – Grandchamps-des-Fontaines) : 3,90 % (Vélo & Territoires).

« Notre stratégie actuelle en faveur du vélo est née d'un diagnostic effectué sur les mobilités du territoire dans lequel on se rendait compte que le vélo se trouvait dans la marge d'erreur tellement sa part était ridicule : une part modale de 0,6 % sur 220 000 déplacements quotidiens alors que, dans le même temps, ce diagnostic indiquait qu'il y avait quasiment un vélo par personne, mais qui restait au garage ».

Voilà en quels termes Wilfried Braud, responsable service mobilités à la communauté de communes Erdre & Gesvres (Loire-Atlantique, 65 000 habitants), évoque l'origine de la politique menée sur le territoire.

Une enquête réalisée à la même période indiquait que, sur ce territoire de 12 communes situé au nord de Nantes, 50 % des déplacements s'effectuent à l'intérieur de la commune

de résidence. Un grand nombre de déplacements étaient donc inférieurs à 3km, à l'image de la situation nationale.

Très tôt sur le territoire, une réflexion sur la déclinaison communautaire des actions menées a été conduite : identification des pôles générateurs de déplacement, pertinence de la réalisation de sites propres, questionnement autour du chaudiou, etc. Tous les maires de la communauté de communes se sont investis de manière conjointe au travers de plans d'actions communaux pour les mobilités actives. Ces documents comprenaient une programmation pluriannuelle d'investissements dans chaque commune pour permettre aux maires de réaliser des aménagements de court terme mais également d'en prévoir sur le moyen et long terme (selon les opportunités foncières).

« On constatait une forte demande sociale de pouvoir utiliser le vélo, de pouvoir autonomiser les enfants. A l'occasion du nouveau mandat en 2020, la mobilité a donc été définie comme priorité et notamment le vélo », selon Wilfried Braud. La stratégie de la communauté de communes Erdre & Gesvres s'est concrétisée par un plan vélo en 2017.

L'objectif est de créer 60 km de réseau express au travers d'infrastructures prises sur des acquisitions foncières en vue d'aménager un maillage de pistes cyclables sécurisées.

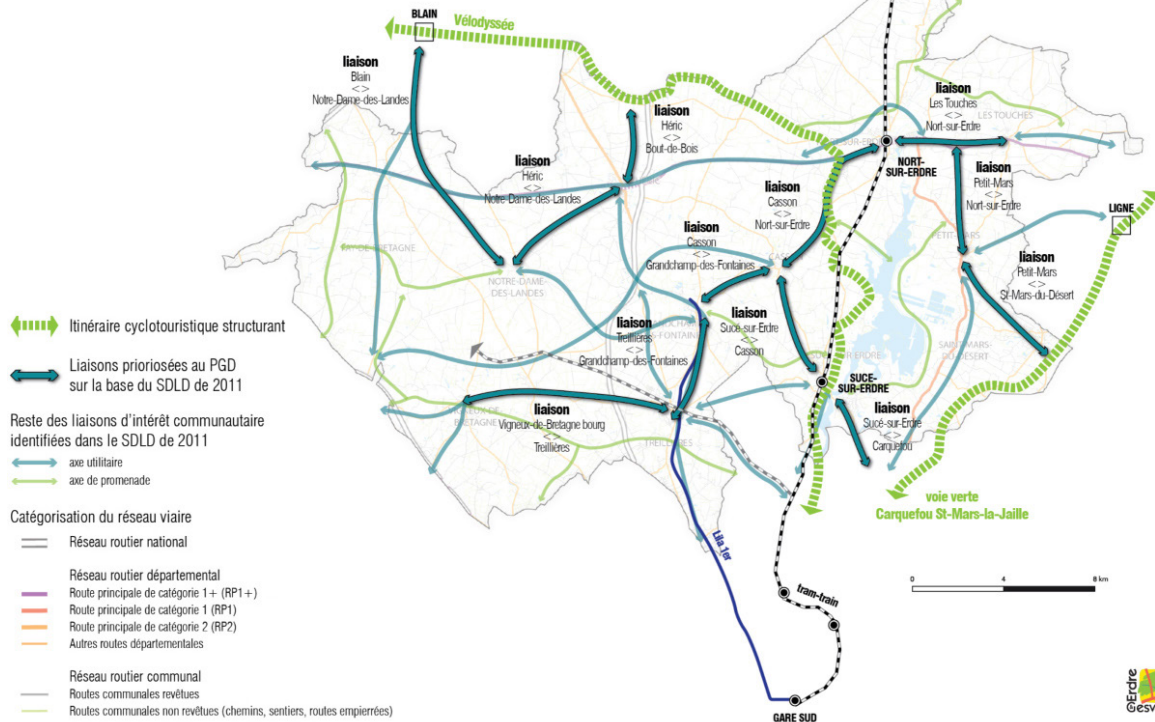


© COMMUNAUTÉ DE COMMUNES ERDRE & GESVRES

Itinéraire cyclable vers Grandchamp des Fontaines de la Communauté de Communes Erdre & Gesvres

SCHÉMA « CIBLE » DES ITINÉRAIRES CYCLABLES COMMUNAUTAIRES (HORIZON 2030)

Plan global déplacements d'Erdre et Gesvres
juillet 2016 (sur la base du Schéma directeur des liaisons douces de 2011)



© PLAN VÉLO COMMUNAUTÉ DE COMMUNES ERDRE & GESVRES (2017)

Concilier les différentes pratiques sur un même territoire périurbain

> L'exemple de Dainville (Hauts-de-France)

CHIFFRES CLÉS

Part modale vélo pour se rendre au travail en 2018 :
1,6 % (INSEE, RP2018)
Indicateur de cyclabilité : 8 % (Vélo & Territoires)

Dans la commune de Dainville (Pas-de-Calais, 5 600 habitants), le vélo est en train de trouver progressivement sa place dans le quotidien de la population.

Elle est par exemple la première ville de la communauté urbaine d'Arras à avoir inauguré, en juin 2021, une piste d'apprentissage pour faire du vélo sur l'emplacement de l'ancien skate-park. Une initiative salubre pour apprendre les bases de la conduite à vélo aux enfants et leur permettre de gagner en autonomie.

La ville de Dainville, que la maire Françoise Rossignol, présidente du Club des villes et territoires cyclables et marchables,

qualifie « *d'équation réussie entre l'urbain et le rural* », renforce depuis quelques années ses actions pour le vélo.

Ainsi, en 2016, une solution originale a été trouvée concernant un besoin d'aménagement cyclable alors que la dangerosité de la route nationale RN 25 (tout comme sa proximité avec un site Seveso) y rendait tout aménagement impossible.

Un tronçon d'1,5 km a été identifié par le département et la mairie sur un chemin d'exploitation appartenant aux agriculteurs. Ces derniers ont donné leur accord pour que la voie verte départementale Dainville-Saulty (Véloroute de la mémoire, la première réalisée en asphalte dans la région) intègre à son tracé ce tronçon spécifique.

Lors de la réalisation de cet aménagement, les craintes des agriculteurs portaient sur la poursuite de leur activité et la cohabitation de celle-ci avec des cyclistes. En effet, leur activité agricole peut impliquer la présence de terre sur le tronçon de la voie verte ou des désagréments olfactifs. L'usage de pesticides par les agriculteurs a également été



Voie verte départementale Dainville-Saulty

© JEAN-MARC LARDIER



© JEAN-MARC LARDIER

une source de tension avec les cyclistes. Ces craintes se sont avérées justifiées puisque, dans les premiers temps, des conflits sont apparus. Pour apaiser ces tensions, les agriculteurs ont demandé au Département et à la commune d'installer deux panneaux explicatifs afin d'expliquer l'histoire de l'agriculture

à Dainville, fortement présente dans cette commune qui compte huit exploitations agricoles. Ces panneaux à visée pédagogique relatent l'histoire de l'agriculture à Dainville et apportent des éclaircissements sur certains éléments spécifiques : la vente directe, l'agriculture raisonnée, la présence d'une porcherie, etc.

LE VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE (VAE), UN POTENTIEL DÉTERMINANT POUR LE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO DANS LES TERRITOIRES PEU DENSES

Dans les territoires peu denses, un frein à la pratique du vélo souvent évoqué concerne les distances, jugées trop importantes. Lorsque la distance pour se rendre au travail dépasse les 10 km, la pratique du vélo devient marginale.

L'essor du vélo à assistance électrique (dont les ventes atteignent des chiffres records) pourrait changer la donne. Le VAE permet de concurrencer la voiture en allongeant la moyenne des distances parcourues à vélo. La distance moyenne pour se rendre au travail double en passant de 3,4 km en vélo classique à 7,6 km en VAE.

Surtout, 71 % des utilisateurs de VAE utilisaient la voiture pour le même trajet en 2017, preuve des possibilités de report modal depuis la voiture (d'après *Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020*, ADEME).

Le développement du VAE implique donc de repenser les itinéraires cyclables pour prendre en considération des communes périphériques. Le potentiel du VAE a été fortement pris en compte par la métropole de Tours (Indre-et-Loire, 360 000 habitants) dans la conception du nouveau schéma directeur portant l'objectif de créer un réseau de 1 000 kilomètres à horizon 2026.

« Les communes les moins denses du territoire manifestent leur intérêt de bénéficier à leur tour d'itinéraires cyclables continus et structurants. Elles veulent être désormais reliées à l'ensemble des communes de la Métropole ainsi qu'au centre de Tours », confirme Michel Gillot, délégué au développement de la pratique cyclable au sein de la métropole.

Les 22 communes de la métropole seront comprises dans ce nouveau schéma directeur qui rajoute 300 kilomètres avec un budget de 215 millions d'euros.

« Ces nouvelles pistes ne concerneront plus uniquement le secteur fortement urbanisé mais viendront relier les différentes communes entre elles, sans pour autant négliger le centre de Tours, que ces communes souhaitent rejoindre facilement », souligne Michel Gillot.

Développer une concertation collective pour promouvoir les mobilités actives > L'exemple de Loos-en-Gohelle (Hauts-de-France)

CHIFFRES CLÉS

Part modale vélo pour se rendre au travail en 2018 :
0,7 % (INSEE, RP2018)
Indicateur de cyclabilité : 6,9 % (Vélo & Territoires)

Dans cette commune du nord de la France de 7 000 habitants, le poids du passé est encore fortement présent. Ce territoire périurbain au fort héritage minier est notamment caractérisé par une forte coupure urbaine entre son centre-ville et les anciens coron.

Le niveau de vie des habitants de Loos-en-Gohelle étant relativement faible, la mobilité est un réel enjeu social, notamment dans les quartiers les plus populaires où la possession du permis de conduire et d'un véhicule personnel est faible.

C'est le profil atypique de ce territoire qui est à l'origine de la trajectoire de développement durable de la commune initiée depuis maintenant une trentaine d'années. Comme l'explique Mathilde Fossier, chargée de projet : « à l'origine, ce projet était issu d'une volonté politique, celle de recréer un espace de biodiversité dans la commune parce que nous avions un territoire fortement impacté par une industrie non écologique ».

Les habitants ont été fortement impliqués dans cette définition d'une trajectoire de développement durable et des actions ont été menées en concertation sur l'énergie, l'habitat, l'alimentation, etc. Ils le sont aujourd'hui, sur les déplacements, au sein d'un comité des citoyens des mobilités. Celui-ci permet aux habitants, selon Mathilde Fossier, « de se rendre compte des contraintes financières ou techniques qu'on peut avoir. Ils peuvent exprimer leurs opinions au travers d'une co-construction des actions, la réalisation de cartes temporelles, etc. ».

Au début des années 2000 et à l'occasion de la révision du Plan d'occupation des sols, l'idée de créer un réseau de liaisons douces permettant de relier l'ensemble des quartiers de la commune est apparue. La ceinture verte se constitua alors, à la fois réseau de mobilités douces et corridor écologique et constitue désormais la colonne vertébrale de la politique d'écomobilité de la commune.

Aujourd'hui, ce sont plus de 15 kilomètres en sites propres

qui desservent de nombreux bâtiments publics (mairie, écoles, collège, salle de sport et salle polyvalente, etc.) et s'inscrivent dans le quotidien des habitants.



© VILLE DE LOOS-EN-GOHELLE

Dans le même temps, des réflexions sur la réduction de la vitesse sont en cours, notamment, « sur les routes où il est difficile de mettre en place des sites en voie propre, l'aménagement de chaudiours ». (Mathilde Fossier)

Contraction de « chaussée pour les circulations douces », ce type d'aménagement se développe dans les territoires peu denses et périurbains. Le chaudiour offre l'avantage d'une circulation sécurisée pour les piétons et cyclistes, un meilleur partage de la route (piétons et cyclistes y sont prioritaires) avec l'objectif de faciliter l'usage du vélo en diminuant les vitesses.



© VILLE DE LOOS-EN-GOHELLE

Développer les mobilités actives pour tous et toutes > Le défi mobilité positive de la Communauté de communes du Pays de Lumbres (Hauts-de-France)

CHIFFRES CLÉS

Part modale vélo pour se rendre au travail en 2018 : 0,4 % (INSEE, RP2018)

Indicateur de cyclabilité de la commune centre de la communauté de communes (Lumbres) : 3,3 % (Vélo & Territoires)

Située entre Lille et Calais, la Communauté de communes du Pays de Lumbres s'est fixée, au sein de son Plan climat-air-énergie territorial, l'objectif de promouvoir une mobilité sobre et efficace. Cela passe par le développement du vélo sur son territoire et, plus particulièrement, par des actions appuyées de sensibilisation. Elle a choisi de se saisir de la compétence mobilité en 2021 pour aller dans ce sens. Cette décision résultait d'une « *volonté des élus de travailler sur le sujet de la mobilité active, sujet qu'ils ont identifié comme un des enjeux principaux en termes d'accès à l'emploi et de mesure environnementale* », précise Estelle Rose, animatrice mobilités durables.

Pour promouvoir le vélo, le territoire de 36 communes comptant 24 000 habitants a fait le choix de s'adresser aux publics qui en sont particulièrement éloignés. C'est le cas des jeunes publics qui, en France, ne se déplacent que peu à vélo. 70 % des enfants des écoles maternelle et primaire sont conduits à l'école en voiture par leurs parents.

La Communauté de communes s'engage donc en faveur du savoir rouler à vélo (SRAV) au sein des écoles et a eu l'occasion de mettre en place une adaptation locale d'un jeu du type « Emile, le serpent mobile » sur une période d'environ 5 semaines. Ce jeu incite les parents (et leurs enfants) à se rendre à l'école par des alternatives à la voiture individuelle, comme la marche et le vélo prioritairement, mais également le covoiturage.

Pour accélérer cette dynamique, un défi mobilité positive a également été organisé dans le territoire. Via la mise à disposition de vélos à assistance électrique auprès de familles volontaires, celles-ci sont invitées à repenser leur mobilité quotidienne.



Challenge mobilité

Le bilan du 1^{er} Défi Mobilité Positive qui s'est déroulé en 2020 fait état de 7 110 km effectués à vélo, soit 295 km par famille, uniquement pour des trajets du quotidien.

Sur l'ensemble du défi, l'utilisation de la voiture a diminué de 49 % en 2020 et de 69 % en 2021.

Concrètement, 2 semaines avant le début du challenge vélo, chaque famille participante répond à un diagnostic sur ses habitudes de déplacement. Elle se voit ensuite prêter un vélo adapté à ses besoins (vélo à assistance électrique, triporteur ou tricycle) durant toute la durée du challenge. Pendant les deux mois du challenge, les familles prennent note de l'ensemble de leurs trajets sur un tableur à renvoyer en format papier ou numérique.

Tout au long de la compétition, des temps forts sont organisés afin d'entretenir la motivation des participants et de sensibiliser les autres habitants : découverte de l'autopartage, balades gourmandes visant à montrer qu'il est pos-

sible de se rendre chez les producteur-trices locaux à vélo, ciné-débat, fête de la mobilité durable. A la fin du challenge, la famille ou la personne ayant effectué le plus d'efforts de réduction d'utilisation de la voiture par rapport au diagnostic initial remporte un vélo à assistance électrique.

Une évaluation est programmée dans les 6 mois suivant le challenge pour analyser la continuité des changements.

A noter que la mobilisation des familles au sein de la Communauté de communes s'est également axée sur une autre thématique, celle de la réduction des déchets, dans le cadre d'un Défi "Zéro déchet, zéro plastique", inscrivant l'ensemble de ces actions dans une démarche globale de transition écologique.

LA PRATIQUE DU VÉLO TOURISTIQUE, LEVIER POUR DÉVELOPPER LE VÉLO AU QUOTIDIEN

Pendant leurs vacances, 22 millions de Français font du vélo.

La France est aujourd'hui la deuxième destination cyclotouristique mondiale après l'Allemagne.

Par ailleurs, le tourisme à vélo représente une opportunité économique considérable pour les collectivités qui aménagent leur territoire pour offrir les meilleures conditions possibles de déplacement à ces cyclistes vacanciers.

Parfois, les collectivités réalisent qu'il est facile de se déplacer à vélo pour une pratique touristique mais que cela devient compliqué dès lors qu'on souhaite se déplacer à vélo au quotidien, dans le cadre d'une pratique utilitaire.

C'est ce qu'a pu noter la ville d'Arès (Nouvelle-Aquitaine, 6 350 habitants) située à proximité de Bordeaux. « *A Arès, de grandes pistes cyclables en dehors des axes routiers sont très agréables et faciles à emprunter à vélo mais, en centre-ville se déplacer dans le bourg, devient plus compliqué* », souligne Solenne Muret, élue de la ville en charge des mobilités. Un travail est actuellement mené par la commune, accompagné de la Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Nord, pour améliorer le jalonnement de toutes les pistes cyclables inter-communes afin de « *guider aussi bien les touristes que les habitants* ».



© CVTCM.

Vue sur le Mont Saint-Michel à partir de la Véloscénie



Intégrer le vélo dans une logique d'intermodalité > L'exemple du PETR

Sélestat Alsace Centrale (Grand-Est)

CHIFFRES CLÉS

Part modale vélo : 5% (Exploitations RR&A de l'enquête EMA 2019 concernant les résidents du PETR Alsace Centrale.)

Indicateur de cyclabilité de la commune centre du PETR (Sélestat) : 19,1 % (Vélo & Territoires)

Dans les territoires peu denses et périurbains, le vélo peut être utilisé pour seulement une partie des trajets de longues distances. Dès lors, pour ne pas que les cyclistes renoncent à l'usage du vélo, il faut leur garantir les conditions d'une intermodalité efficace.

Le Pôle d'équilibre territorial et rural Sélestat Alsace Centrale regroupe 4 intercommunalités et 51 communes pour un total de 77 294 habitants en 2014. Lauréat du programme AVELO en 2019, le territoire a développé une stratégie cyclable en partant du constat de la baisse de la part modale du vélo depuis 2009, de 9 % à 5 % en 2019. Cette trajectoire illustre le constat de l'inversion des pratiques du vélo entre ville et campagne alors que l'Eurométropole de Strasbourg, située à 50 km, connaissait une dynamique inverse.

Le schéma directeur vélo voté en janvier 2021 s'appuie sur la mise en œuvre d'une offre de stationnement vélo permettant un rabattement sur les 30 pôles intermodaux du territoire avec l'installation de services complémentaires éventuels sur les pôles principaux (points de recharge VAE, bornes de réparation aux pôles principaux, etc.). Cette politique complète les projets pôle vélo bus, menés par la communauté de commune de Sélestat visant à développer l'intermodalité bus-vélo par une stratégie de rabattement

aux arrêts de transports en commun. L'objectif du PETR est d'accompagner le développement de pôles d'échanges sur l'ensemble du territoire. En partenariat avec le PETR Sélestat – Alsace Centrale pour l'étude et la coordination des travaux, la communauté de communes de la Vallée de la Villé a installé début 2021 des abris vélos sécurisés, à proximité des arrêts bus, appelés "Vélo Box".



© CC VALLÉE DE LA VILLÉ

Dispositifs Vélobox mis en place par la Communauté de Communes de la Vallée de Villé en partenariat avec le PETR Sélestat - Alsace Centrale

La preuve par l'exemple : des pistes à suivre pour développer la pratique du vélo en territoires peu denses

L'ensemble de ces retours d'expériences révèle la diversité des actions menées en territoires peu denses pour favoriser l'usage du vélo : infrastructures, services, communication...

Les bonnes pratiques sont nombreuses et correspondent aux profils variés des territoires peu denses :

- > **planification ambitieuse d'aménagements cyclables** pour les déplacements locaux au niveau d'une intercommunalité
- > **rabattement vers les arrêts de transport en commun** pour les trajets de plus longue distance dans des territoires isolés
- > **appui sur le réseau d'itinéraires vélos loisirs** pour le développement de la pratique quotidienne dans le périurbain
- > **développement de la pratique cyclable chez les jeunes** en s'appuyant sur les centres scolaires en tant que pôles générateurs de déplacement
- > **mise en place de défis mobilités** et aides à l'achat pour encourager un changement pérenne de comportement de mobilité, etc.
- > **apaisement des vitesses** et partage de la voirie

Sur la base de ces exemples inspirants et de ces actions concrètes, les territoires peu denses s'engagent donc de plus en plus à mettre en œuvre la solution vélo sur leurs territoires, afin que ce mode de déplacement retrouve une place importante dans les mobilités quotidiennes de ses habitants.





LE CLUB DES VILLES ET DES TERRITOIRES CYCLABLES ET MARCHABLES

Représentant plus de 2 200 territoires à travers ses 228 collectivités adhérentes, de toutes tailles et échelles territoriales, il est depuis plus de 30 ans un porte-parole de leurs engagements en faveur du vélo et de la marche et favorise les échanges d'expériences et de bonnes pratiques.

Partenaire des services de l'Etat, des associations cyclistes, des acteurs économiques du vélo, des chercheurs et experts, le Club est un acteur historique de la promotion des mobilités actives en France.

Les travaux du CVTCM sur le vélo dans les territoires peu denses font l'objet d'un soutien de la Coordination Interministérielle pour le Développement de l'Usage du Vélo (CIDUV) et de l'Agence de la transition écologique (ADEME).



Ce dossier a été réalisé par Romain Legros (chargé de mission) et Violette Baccou (stagiaire)



CLUB DES villes & territoires
cyclables et marchables