



BANQUE des
TERRITOIRES



Principes et bonnes pratiques pour le développement d'usages vélo en milieu péri-urbain et rural

22/10/2021

Sommaire

01	Les enjeux de la mobilité en milieu rural et périurbain	3	04	Questions/Echanges	32
02	Les bénéfices du développement du vélo dans les territoires	11	05	Ressources et contacts	33
03	Les grands principes du développement d'une politique vélo dans le monde rural et périurbain	16			

01

**Les enjeux de la
mobilité en milieu rural
et périurbain**

Les territoires ruraux

Une densité moindre mais des interactions fortes



La mobilité dans le Pays-Basque intérieur

Crédits - Personnel

Les territoires ruraux

Une densité moindre mais des interactions fortes

Principaux enjeux

- Améliorer l'accessibilité aux équipements et services (santé, éducation, sport)
- Favoriser le développement des commerces de proximité
- Maintenir les liens sociaux
- Trouver des moyens pour permettre aux ménages de se passer d'un second véhicule
- Favoriser un usage plus rationnel et plus économique de la voiture individuelle
- Développer l'activité physique permettant de lutter contre la sédentarité et les maladies chroniques
- Accueillir certains flux touristiques saisonniers

Les zones périurbaines

Le complexe équilibre de développement



La mobilité en zone périurbaine sarthoise
Crédits – Personnel

Les zones périurbaines

Le complexe équilibre de développement

Principaux enjeux

- Améliorer l'accessibilité interne au territoire et la desserte des équipements périphériques
- Répondre à la problématique d'« effet entonnoir » à l'entrée de l'agglomération
- Répondre aux besoins d'une partie de la population issue de zones urbaines ayant migrée avec des usages et attentes spécifiques
- Favoriser une utilisation plus rationnelle de la voiture individuelle
- Développer l'activité physique permettant de lutter contre la sédentarité et les maladies chroniques

Les enjeux vélo spécifiques au monde rural

Une faible densité comme avantage/inconvénient

Principaux enjeux

- La voiture, un impondérable du paysage de la mobilité rurale?
 - 8 trajets sur 10 se font en voiture
 - Plus de 20 000 accidents corporels dans les zones peu denses
 - Une distance domicile-travail plus faible dans le monde rural (entre 5 et 7km contre plus de 12km dans les zones urbaines)
- Le vélo peut constituer une réponse à l'intermodalité
 - L'accès aux nœuds de transport n'est souvent pas possible dans un parcours « tout transport en commun », aussi, le vélo peut permettre de faire la première approche
- Mêler déplacements utilitaires et touristiques afin de mutualiser les infrastructures
 - Valoriser le riche patrimoine de chemins ruraux
- Une attente encore plus forte d'aménagements sécurisés, prendre les publics fragiles comme cible de qualité des aménagements

Un nouveau contexte : le Plan vélo national

Pourquoi ce plan vélo?

- Entre les années 70 et 2000, le vélo est passé d'un statut de mode de déplacement à un statut de loisir
- La France est seulement au 25^{ème} rang dans l'Union Européenne !
- Une forte dynamique enclenchée dans les grandes villes, mais pas que
- Le vélo permet de répondre à de nombreux enjeux transversaux

Les 4 piliers du Plan vélo

- Le développement d'aménagements cyclables de qualité
- La lutte contre le vol de vélos
- La mise en place d'un cadre incitatif
- Le développement d'une culture vélo



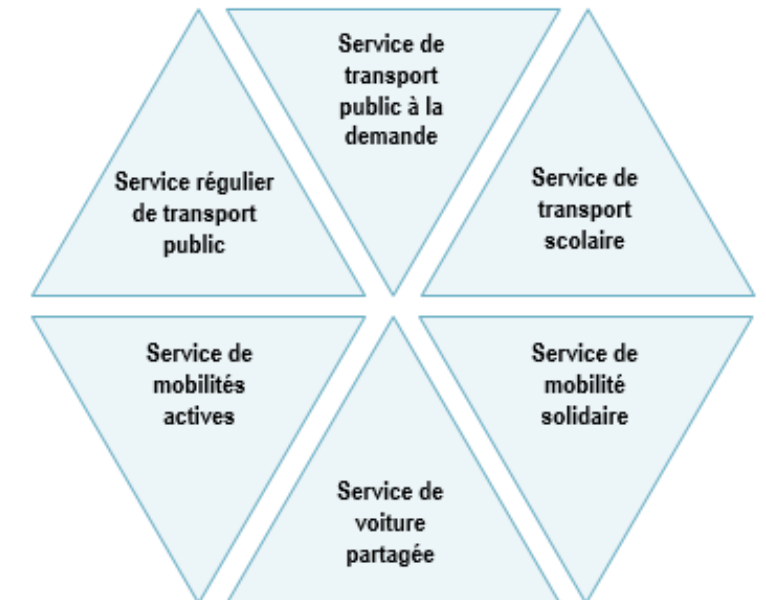
Un nouveau contexte : la Loi d’Orientation des Mobilités

Une réponse à 4 enjeux majeurs :

- La crise environnementale qui nécessite de se tourner vers des moyens de transport moins polluants
- Le manque d’investissement pour les mobilités du quotidien
- La dépendance à la voiture dans de nombreux territoires (notamment peu denses) qui engendre un coût pour les ménages et une difficulté d’accès aux services pour ceux qui n’ont pas de voiture
- La multiplication des transports innovants qui nécessite une coordination entre les différents moyens de transports et les acteurs publics et privés

La compétence mobilité en 6 champs d’action

- Prendre la compétence n’implique pas de l’exercer pleinement et immédiatement
- La coopération entre EPCI s’organise à l’échelle des bassins de mobilité



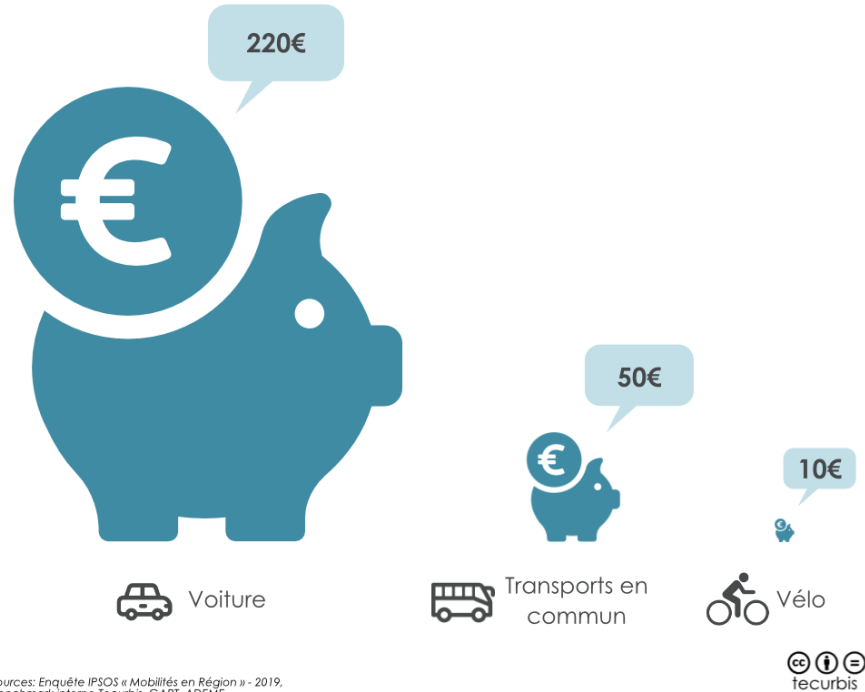
02

**Les bénéfices du
développement du
vélo dans les
territoires**

Les bénéfices du développement du vélo dans les territoires

Le coût de la mobilité pour les ménages et les collectivités

Coût mensuel de la mobilité par mode de transport



La mobilité une charge importante pour les ménages

- Représente 15% du budget des ménages
- Le coût annuel d'une voiture est 60x plus élevé que celui d'un vélo
- La précarité en matière de mobilité est un des principaux freins à l'emploi

Les travaux de voiries sont un poids pour les finances publiques

- La voirie des collectivités locales représente plus de 98 % du réseau routier français
- Elle constitue une dépense de 15 Md€ en moyenne par an entre 2010 et 2015 pour les finances publiques

Les bénéfices du développement du vélo dans les territoires

Les effets positifs du vélo sur l'économie locale



Des investissements dans l'économie locale

- 7,1 milliards d'€ annuels, c'est la consommation vélo estimée en France (52% pour de l'équipement-réparation)

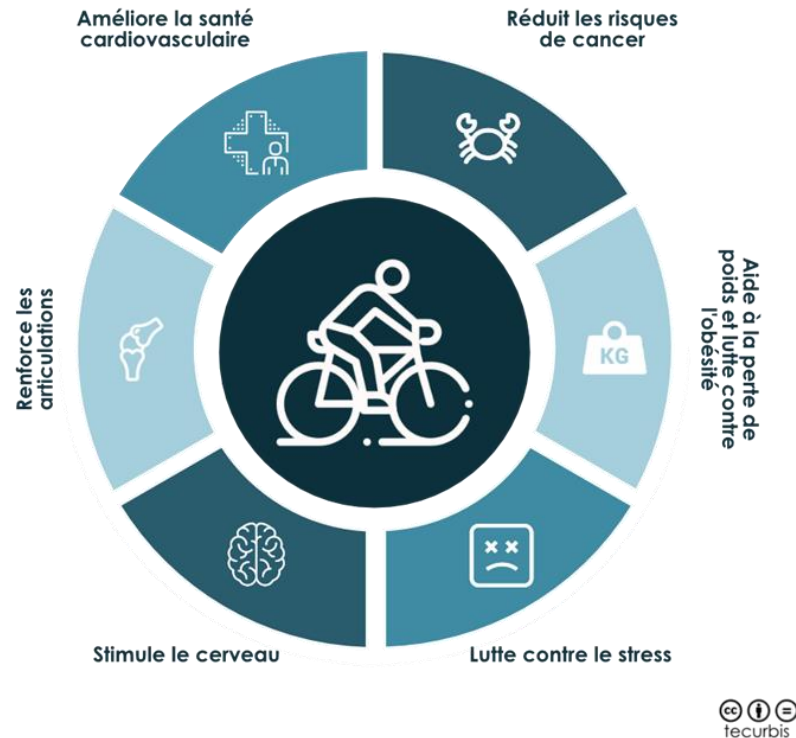
Des retombées touristiques majeures

- Les retombées économiques du tourisme à vélo en France ont augmenté de 46% en 10 ans pour atteindre les 5,1 milliards d'euros par an en 2020
- 20% des cyclotouristes sont étrangers
- Les touristes à vélo dépensent en moyenne 13€ de plus par jour que les autres touristes
- 12% des touristes à vélo louent leur vélo

Les bénéfices du développement du vélo dans les territoires

Impacts de la sédentarité sur la santé

Présentation des effets bénéfiques sur la santé de la pratique du vélo



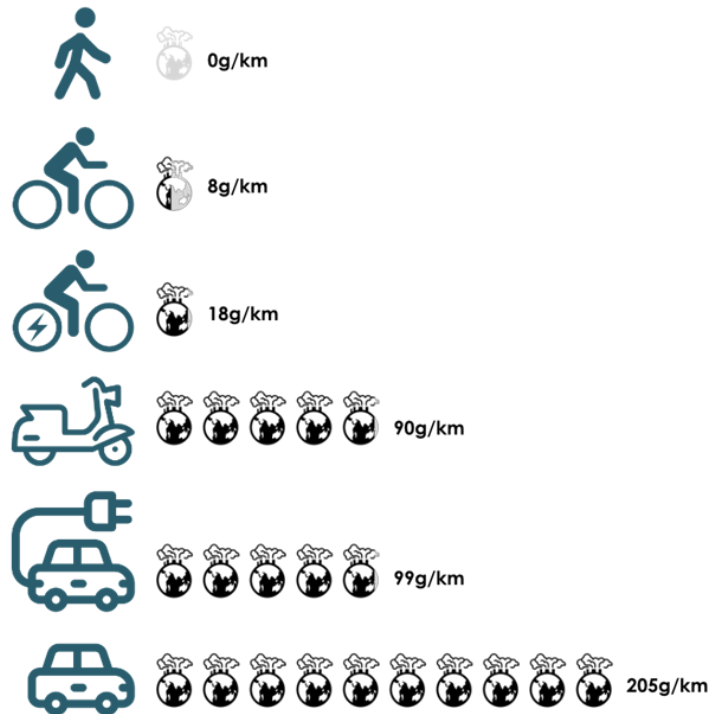
Une étude du gouvernement en 2013, soulignait les impacts positifs du vélo sur la santé :

- moins 30 % pour les maladies coronariennes,
- moins 24 % pour les maladies vasculaires cérébrales,
- moins 20 % pour le diabète de type 2,
- moins 15 % pour le cancer du sein,
- moins 40 % pour le cancer du côlon.

Les bénéfices du développement du vélo dans les territoires

Les changements climatiques comme menace sur nos sociétés

Comparaison des émissions de carbone des différents modes de transport individuel (fabrication comprise)



Sources: ADEME et UHA, TNMT



En France, en 2018, les émissions totales de gaz à effet de serre étaient de 445 millions de tonnes équivalent CO₂

- Le secteur des transports reste le secteur le plus émetteur de GES avec 30% des émissions

Le secteur des transports compte dans les émissions totales nationales pour:

- 58% des oxydes d'azote (NO_x)
- 15% des particules fines PM_{2,5}

La fabrication d'une voiture émet autant de CO₂éq que la fabrication de 55 à 130 vélos.

03

**Les grands principes
du développement
d'une politique vélo
dans le monde rural et
périurbain**

Les grands principes du développement d'une politique vélo dans le monde rural et périurbain

A – Etudier finement le territoire

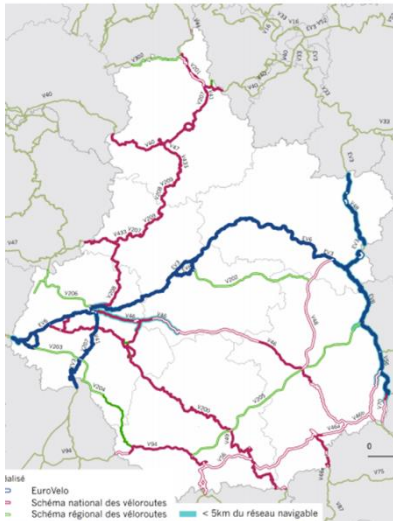


**Un diagnostic à
360°**

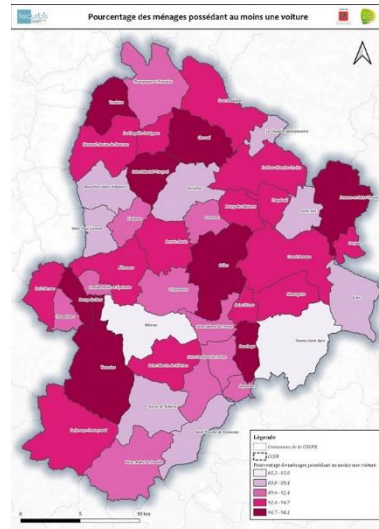
- 1. Connaître les flux de déplacement et leurs origines**
 - Générateurs de déplacement
 - Quantifier et qualifier les flux
 - Temporalité / saisonnalité / mode
- 2. Prendre en compte la réalité morphologique du terrain**
 - Relief
 - Cours d'eau
 - Grandes infrastructures (voie ferrée, voie rapide, etc.)
 - Se poser la question des interdistances entre communes
- 3. Connaître les pratiques actuelles**
 - Motorisation des ménages
 - Infrastructures cyclables existantes
 - Services de mobilité disponibles

Les grands principes du développement d'une politique vélo dans le monde rural et périurbain

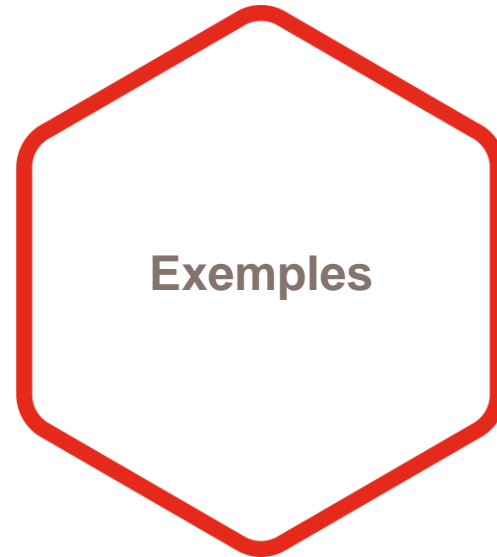
A – Etudier finement le territoire



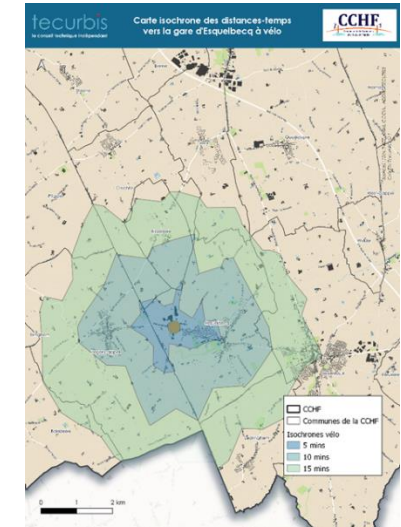
Itinéraires cyclables existants



Taux de motorisation des ménages



Reportage de terrain



Analyse des isochrones

Crédits: personnel

Les grands principes du développement d'une politique vélo dans le monde rural et périurbain

A – Etudier finement le territoire



La nécessaire concertation

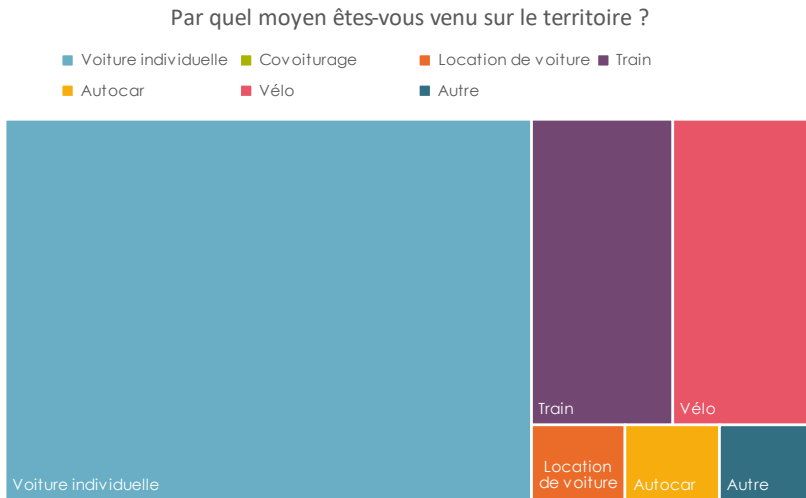
Objectifs:

Connaitre le territoire, ses forces et faiblesses, les attentes des habitants et visiteurs, les pôles générateurs et l'existant en matière de politique vélo

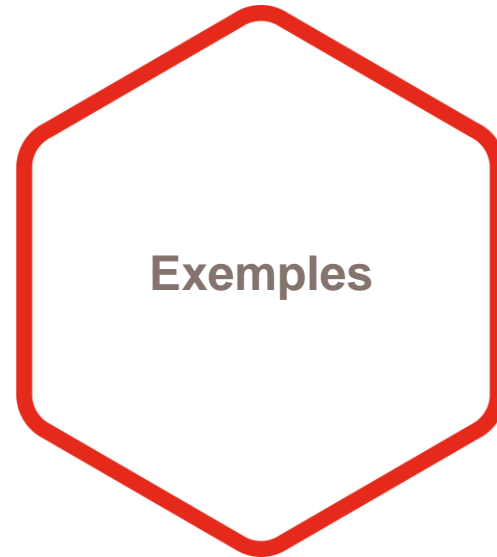
- **Via des entretiens**
 - Office de tourisme
 - Acteurs sociaux-économiques
 - Associations
- **Via une enquête auprès de la population**
 - Papier
 - Téléphonique
 - En ligne
- **Via de nouveaux modèles de concertation**
 - Ateliers numériques
 - Forum participatifs, évènement hors les murs
 - Etc.

Les grands principes du développement d'une politique vélo dans le monde rural et périurbain

A – Etudier finement le territoire



Exemple de résultat d'enquête



Atelier de définition d'itinéraires cyclables sur un territoire rural

Crédits: personnel

Les grands principes du développement d'une politique vélo dans le monde rural et périurbain

B – Envisager un maillage territorial avec plusieurs niveaux de réponse

**Un maillages,
des solutions,
plusieurs
temporalités**

Objectifs:

Le développement du vélo passe inévitablement par la réalisation d'un ensemble d'aménagements cohérents sur le territoire.

- **Apaiser les centres-bourgs et centres-villes**
 - Zones de rencontre
 - Sens de circulation
 - Aménagements pour réduire la vitesse
- **Créer une véritable ossature cyclable**
 - Avec des aménagements en site propre
- **Etablir de grands itinéraires cyclables**
 - Sur routes calmes
 - En utilisant les chemins ruraux et agricoles
 - Avec un jalonnement adapté

Les grands principes du développement d'une politique vélo dans le monde rural et périurbain

B – Envisager un maillage territorial avec plusieurs niveaux de réponse



La piste cyclable

La piste cyclable est un aménagement dédié aux vélos séparé de la chaussée (soit par une barrière physique, soit par la distance). L'aménagement peut être unidirectionnel ou bidirectionnel.

Domaine(s) de pertinence:

- En agglomération
- Hors agglomération

Les grands principes du développement d'une politique vélo dans le monde rural et périurbain

B – Envisager un maillage territorial avec plusieurs niveaux de réponse



La voie verte

La voie verte est un aménagement partagé entre cyclistes et piétons séparé de la chaussée (soit par une barrière physique, soit par la distance). Il peut être ouvert à la circulation des cavaliers en fonction du contexte local. L'aménagement est uniquement bidirectionnel.

Domaine(s) de pertinence:

- Hors agglomération

Les grands principes du développement d'une politique vélo dans le monde rural et périurbain

B – Envisager un maillage territorial avec plusieurs niveaux de réponse



Crédits: personnel

La zone de rencontre

La zone de rencontre est un aménagement donnant la priorité aux modes de déplacement les plus fragiles (piétons et cyclistes). L'aménagement est uniquement bidirectionnel. La vitesse est limitée à 20km/h

Domaine(s) de pertinence:

- En agglomération

Les grands principes du développement d'une politique vélo dans le monde rural et périurbain

B – Envisager un maillage territorial avec plusieurs niveaux de réponse



Crédits: velomaxou.com

Le chemin rural (interdit aux véhicules non agricoles)

Les espaces ruraux (et parfois périurbains) disposent d'un certain patrimoine en matière de chemins agricoles. Il peut être intéressant de les utiliser pour mailler le territoire en itinéraires cyclables en limitant les usages aux seuls engins agricoles.

Domaine(s) de pertinence:

- Hors agglomération

Les grands principes du développement d'une politique vélo dans le monde rural et périurbain

B – Envisager un maillage territorial avec plusieurs niveaux de réponse



Crédits: personnel

La route partagée (itinéraire jalonné sur route)

Pour les sections d'itinéraires entre communes, sur route peu fréquentées, il peut être envisagé de se passer, au moins dans un premier temps, d'aménagements dédiés. Un jalonnement efficace et des rappels réglementaires sont alors à mettre en œuvre. A noter: le niveau de sécurité de ces itinéraires est faible.

Domaine(s) de pertinence:

- Hors agglomération

Les grands principes du développement d'une politique vélo dans le monde rural et périurbain

C – Développer un réel écosystème vélo

Les infrastructures ne sont pas la seule solution

Objectifs:

Au-delà des aménagements routiers et du jalonnement, créer une véritable dynamique autour de la pratique cyclable

- **Les services vélo**
 - Services de location de vélo
 - Stationnement sécurisé
 - Vélo-école
- **Animation - communication**
 - Outils de communication
 - Évènementiel dédié vélo
 - Vélo-bus et rues scolaires
- **Soutiens financiers**
 - Aux particuliers: aide à l'achat par exemple
 - Aux associations: développement de recyclerie
 - Aux entreprises: aide à la mise en œuvre de plans de mobilité entreprises et administration

Les grands principes du développement d'une politique vélo dans le monde rural et périurbain

C – Développer un réel écosystème vélo



Zoom sur les systèmes de location de vélo

- **Système en libre service: VLS**
 - Automatisé, demande une certaine expertise, coût relativement élevé, bonne visibilité et caractère « dynamique »
- **Système humanisé : VLD**
 - Humanisé, relativement simple à mettre en œuvre, fortement dépendant des horaires et couverture territoriale, coût modéré à élevé, visibilité très dépendante de la communication

Les grands principes du développement d'une politique vélo dans le monde rural et périurbain

C – Développer un réel écosystème vélo



Crédits: Google image

Zoom sur les rues scolaires – rues aux enfants

- **Objectif(s)**
 - Sécuriser l'accès aux écoles/collèges via la piétonnisation de la rue d'accès à l'établissement scolaire
- **Mise en œuvre**
 - Possibilité de mise en œuvre via de l'équipement public (bornes escamotables, barrières amovibles) ou via des moyens humains (police municipale, ASVP)
 - Temporaire: le matin et le soir 30min avant et après les horaires d'entrée/sortie
 - Coût: très faible

Les grands principes du développement d'une politique vélo dans le monde rural et périurbain

D – Faire un suivi qualitatif et quantitatif

Analyser le retour d'expérience pour améliorer la politique vélo

Objectifs:

Identifier les réussites du projets, les échecs, avoir des retours d'expérience, surfer sur les dynamiques de succès

Une approche quantitative

- Les comptages (permanents ou temporaires)

Une approche qualitative

- Enquêtes annuelles
- Retours et avis en office de tourisme
- Audit des services



Crédits: eco-compteur

04

Questions/Echanges

05

**Ressources et
contacts**

Se faire accompagner

Les propositions de Territoires Conseils

Ressources documentaires pour approfondir

- **Fascicule pédagogique** pour faire le point sur la prise de compétence, prendre connaissance d'expériences variées, diagnostiquer les besoins, créer un plan d'action puis l'évaluer - <https://www.banquedesterritoires.fr/fiches-pedagogiques-mobilite>
- **Base d'expériences** : des exemples de projets réalisés sur l'ensemble du territoire
<https://www.banquedesterritoires.fr/apres-le-confinement-dunkerque-mise-sur-laide-pour-tous-lachat-dun-velo-59>
<https://www.banquedesterritoires.fr/une-application-mobile-pour-encourager-la-pratique-du-velo-au-quotidien>
<https://www.banquedesterritoires.fr/20212806-le-velo-electrique-veloce-trouve-son-public-en-erdre-et-gesvres-44>

Se faire accompagner

Les propositions de Territoires Conseils

- Les accompagnements méthodologiques avec appui sur le terrain

Pour qui ?

- collectivités avec un besoin d'acculturation relatif aux questions de mobilité
- collectivités désireuses de bien organiser les premières étapes de la prise de compétence
- collectivités qui envisagent déjà des dispositifs mais s'interrogent sur les bonnes pratiques

Comment ?

Les modalités d'intervention sont :

- des temps d'animation sur le terrain pour faire émerger une dynamique collective => **de 1 à 3 journées d'accompagnement *in situ***
- des éléments de pédagogie s'appuyant sur des enseignements et méthodes tirés d'expériences territoriales réussies

Se faire accompagner

Les propositions de Territoires Conseils

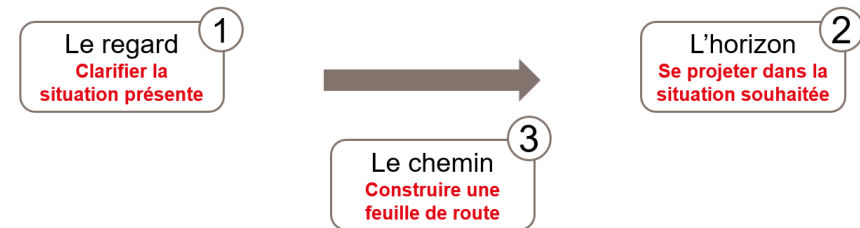
- L'accompagnement « **Démarche Mobilité** »

→ **Objectif** : être en capacité de faire les **bons choix** en fonction de la **situation propre** du territoire

→ **Principes** : un **parcours de réflexion structuré**, avec une **dimension participative** affirmée, reposant sur l'analyse de l'**expérience des habitants**, orientée vers la **conception de solutions**

→ **Etapas** :

1. Comprendre la situation initiale de son territoire
2. Imaginer la situation souhaitée
3. S'organiser pour mettre en œuvre des actions





**TERRITOIRES CONSEILS,
service de la Banque des Territoires Caisse des Dépôts**

72 avenue Pierre Mendès France

75013 PARIS

01 58 50 75 75

territoiresconseils@caissedesdepots.fr

Vos contacts régionaux

- Vos interlocuteurs de proximité au sein du réseau des **Directions régionales**
- Plateforme Banque des Territoires
www.banquedesterritoires.fr





banquedesterritoires.fr



| @BanqueDesTerr