Juillet 2020

Développer une culture vélo sur l'ensemble de nos territoires

Source : Grenoble, www.ledauphine.com

Le vélo à la reconquête des villes

Favoriser un urbanisme cyclable

Lors de l'épisode de déconfinement suite à l'épidémie du Covid-19, la pratique du vélo s'est fortement développée. Au-delà de son intérêt social, économique et environnemental connu de longue date, le deux-roues a fait la démonstration qu'il est également un mode de transport adapté en période de crise sanitaire. De très nombreux aménagements temporaires ont été réalisés à travers le monde pour adapter les villes et répondre aux besoins de déplacements de proximité.

La France s'est révélée être le premier pays européen en matière d'aménagements cyclables de transition et a ainsi favorisé un usage intensif de la bicyclette, d'une importance sans précédent depuis l'époque des congés payés. En quelques mois, des milliers de vélos ont été vendus ou réparés et des centaines de kilomètres d'itinéraires ont été aménagés, soit l'équivalent de plusieurs années de mise en œuvre du Plan vélo national. Le vélo est devenu aujourd'hui un sujet incontournable, qui s'est retrouvé au cœur des programmes lors des campagnes électorales.

Avec cette publication, l'agence d'urbanisme région nîmoise et alésienne répond à cette actualité et s'inscrit dans une démarche de sensibilisation en apportant l'ensemble des éléments susceptibles de promouvoir une politique publique d'urbanisme cyclable. Appuyée par une approche stratégique et opérationnelle, elle favoriserait le développement d'itinéraires cyclables et de l'ensemble des services associés, répondant aux déplacements du quotidien et pouvant être utilisés par d'autres modes doux : trottinette, skate…

Ces actions coordonnées en faveur du vélo bénéficient en toute logique à l'attractivité et au rayonnement d'un territoire. Cette vision d'un « écosystème vélo » participe également d'une meilleure conception, vertueuse et intégratrice de nos villes.

Objectifs et engagements nationaux

Depuis 2014, le Plan d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA) favorise le développement de la pratique cyclable.

En 2017, son objectif est de conforter la marche à pied et de la placer à au moins 25 % des déplacements, et de fixer une part modale du vélo à 12,5% en 2030.

En 2018, le gouvernement annonce la réalisation d'un Plan vélo. Il vise à tripler la part du vélo dans les déplacements quotidiens, pour atteindre 9 % en 2024.

Les 4 axes du Plan vélo sont les suivants :

- Sécurité : développer les aménagements cyclables et améliorer la sécurité routière *(systématisation des sas vélos en ville et double sens cyclable étendu à toutes les rues à 50 km/h en agglomération)*
- Sûreté : mieux lutter contre les vols de vélo *(obligation pour les vendeurs de marquer les vélos)*
- Créer un cadre incitatif reconnaissant pleinement l'usage du vélo comme un mode de transport vertueux *(forfait mobilité durable et 350 millions d'euros dédiés aux infrastructures cyclables)*
- Développer une culture vélo *(notamment grâce à l'apprentissage du vélo à l'école primaire)*.

A'U agence d'urbanisme région nîmoise et alésienne

Agir efficacement pour répondre aux enjeux de santé publique

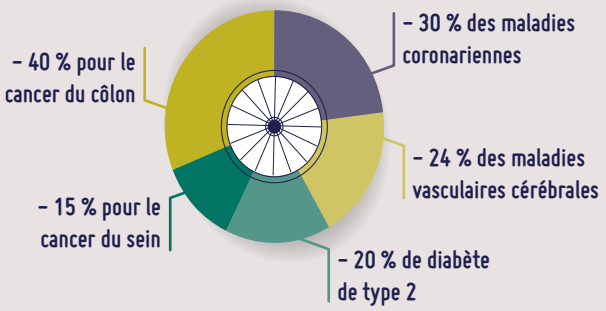
Se déplacer dans une ville apaisée

Le secteur des transports est responsable à 80 % des nuisances sonores, dont 68 % engendrées seulement par les transports routiers. Ces nuisances sont souvent oubliées alors qu'elles ont de graves impacts sur la santé des personnes exposées ! Un niveau sonore élevé, pendant une période plus ou moins longue peut entrainer des traumatismes acoustiques, des acouphènes, des troubles du sommeil ou encore une augmentation du risque cardio vasculaire. Le vélo, s'il est pratiqué dans un cadre qui lui est propre et ce de façon clairement défini *(règles, aménagements...)*, ne produit aucun bruit, aucun stress pouvant représenter un danger pour la santé.

Source : Agence de l'environnement et de la maitrise de l'énergie, 2015.

BIENFAITS DU VÉLO SUR LA SANTÉ

Pédaler au moins 30 minutes par jour entraîne une réduction des risques de nombreuses grandes pathologies.



L'utilisation régulière du vélo permettrait de diminuer de 10 % à 28% le risque de mortalité toutes causes confondues.

Source : Fédération française des usagers de la bicyclette, Ademe 2013.

Un moyen simple pour exercer une activité physique au quotidien !

Faire du vélo est une activité sportive et de plein air, non traumatisante pour le corps. Elle permet de lutter contre la sédentarité. En tant qu'activité physique le vélo est bénéfique pour le moral, réduit les risques de dépressions et favorise la bonne humeur ! Sa pratique procure également un sentiment de liberté.

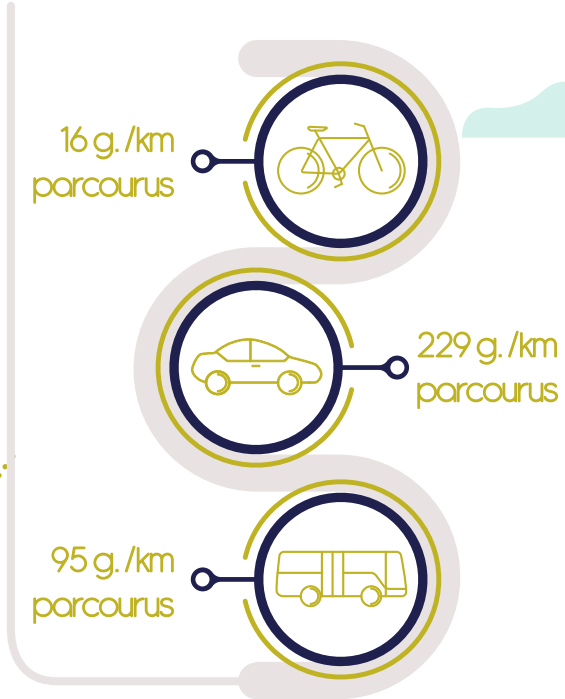
Source : Ministère de la Transition écologique et solidaire, 2013.

Covid 19, et après ?

Le vélo, solution incontournable en période d'épidémie.

Lors de la pandémie du Covid-19, le vélo s'est révélé comme étant la solution la plus adaptée pour assurer ses déplacements en toute sécurité. Il permet à son usager de se déplacer seul, dans le respect des règles de distanciation physique, sans encombrer nos villes et en laissant la place, si nécessaire, au personnel soignant dans les transports collectifs. Ce mouvement spontané et citoyen a été relayé par les collectivités et s'est traduit par la réalisation d'itinéraires cyclables de transition. Se déplacer à vélo contribue à améliorer la qualité de l'air et permet ainsi de limiter les maladies respiratoires et donc de réduire la part des personnes vulnérables face au virus. L'absence de voiture a fait la démonstration que s'il lui est laissé de la place, le vélo répond à une vraie aspiration citoyenne. Il revient donc aux collectivités de poursuivre ce mouvement de société.

Emission de CO2 selon les modes



Source: Transitions et Mobilités

Le saviez-vous ?

Bénéfice global du vélo pour la société

Une étude publiée en mai 2015 dans le magazine Ecological Economics analyse les coûts entrainés par l'usage des différents modes de déplacement en prenant en compte de très nombreux critères *(le coût de fonctionnement du véhicule, la pollution de l'air, le changement climatique, le bruit, les accidents, la prolongation de l'espérance de vie, la santé...)*. Elle démontre qu'à une échelle individuelle, **« chaque kilomètre parcouru à vélo coûte 8 centimes à la société, contre 50 centimes en voiture »**, et que collectivement le vélo est rentable : il représente un bénéfice de 16 centimes d'euros pour la société *(alors que les véhicules motorisés représentent toujours un coût de 50 centimes)*.

Séparation entre les voies dédiées aux véhicules motorisés, une piste cyclable bidirectionnelle et les cheminements piétons (Nantes Métropole).

Le vélo, un atout pour l'environnement

Le secteur des transports est le principal émetteur de dioxyde de carbone *(CO2)* avec 39 % des émissions totales de gaz à effet de serre, gaz qui participent fortement au réchauffement climatique. La pollution de l'air est un problème majeur en terme de préservation de l'environnement et de santé publique.

En comparaison des modes motorisés, le vélo produit peu, voire pas d'émissions *(seule sa production en émet, en faible quantité)*. S'il y avait plus de déplacements à vélo, la qualité de l'air s'améliorerait grandement et des milliers de vie seraient épargnées chaque année.

Sources : Agence de l'environnement et de la maitrise de l'énergie 2015, ATMO Occitanie.

Code de l'environnement

L'article L228-2 du code de l'environnement stipule que « à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations des Plans de déplacements urbains, lorsqu'ils existent ». Cela signifie donc que dans le cadre de toute requalification ou création de voies, situées dans les limites de l'agglomération, des aménagements pour les cycles devront être réalisés.

Renforcer l'économie de nos villes grâce au vélo

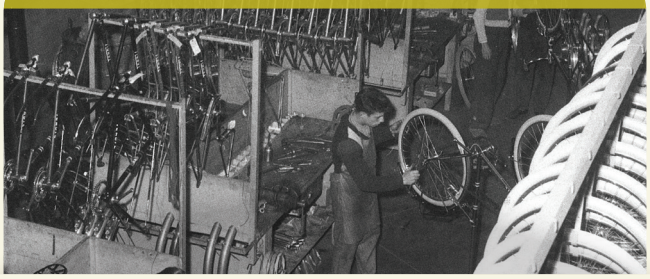
Une filière d'avenir créatrice d'emplois

Depuis plusieurs années les ventes de vélos en France ne cessent d'augmenter : plus de 2,7 millions de vélos ont été vendus en 2018 contre 2,1 millions de voitures. Cette augmentation témoigne d'une filière pleine d'avenir et une forte hausse du nombre d'emplois dans le secteur est à prévoir. Ce sont aujourd'hui 78 000 emplois en France qui sont liés au vélo *(tourisme, logistique, production, associations, locations, services et infrastructures)*.

Les emplois créés sont essentiellement des emplois locaux. Développer une filière vélo est donc une opportunité économique dont doivent se saisir nos territoires.

Sources : Vélogik, 2015 ; Union Sport et Cycle, 2019 ; Agence de l'environnement et de la maitrise de l'énergie, Fédération française de cyclisme, 2020 ; Observatoire du cycle, 2019 ; Fédération européenne des cyclistes, 2014.

Un atelier d'assemblage vélo à Nîmes en 1957.



Un atelier de réparation à Nîmes aujourd'hui.

Suite au déconfinement, 200 000 vélos ont été réparés en 1,5 mois. Cette activité a favorisé l'emploi local et l'économie sociale et solidaire.

Un potentiel touristique important

La France est aujourd'hui la seconde destination mondiale pour le tourisme à vélo *(après l'Allemagne)*, avec plus de 9 millions de séjours par an. Les étrangers représentent 25 % des touristes à vélo. Les retombées économiques sont importantes : le chiffre d'affaires de la filière est estimé à 2 milliards d'euros à l'échelle nationale *(pour environ 16 000 emplois)*. On observe également une croissance de la fréquentation des itinéraires cyclables *(de 14,5 % en 2016)*. Le tourisme à vélo est l'une des filières touristiques les plus dynamiques du marché français !

Source : Direction Générale des Entreprises 2018.

Bien-être et efficacité au travail assurés !

Permettre à ses salariés de venir à vélo est source de nombreux avantages pour l'entreprise. En plus d'améliorer son image et de réduire son besoin en places de stationnement, cela réduit l'absentéisme lié à des arrêts maladies, favorise le sentiment de bien-être des salariés, améliore la ponctualité et contribue même à l'augmentation de la productivité des employés : des employés, de 9 % environ.

Sources : Green-on, 2020 ; Actu-environnement, 2020 ; Mouvement des Entreprises de France, 2015.

UN MODE DE DÉPLACEMENT ÉCONOMIQUE ET EFFICACE !

Réaliser des aménagements cyclables coûte bien moins cher aux collectivités que réaliser des aménagements dédiés aux autres modes de déplacement. Pour le coût d'un seul km d'autoroute urbaine, il est possible de créer 150 km de pistes cyclables ou... 10 000 km de bandes cyclables, ou encore 100 km de zones 30 très bien aménagées. Pour le coût d'une seule place de parking souterrain automobile, on installe 150 arceaux, soit 300 places dédiées aux vélos, et pour le coût d'aménagement d'un parking souterrain de 400 places, on réalise 10 000 places pour vélos couvertes.

Sources : Vélocité, Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, 2015.

Le vélo participe à la redynamisation des centres-villes

Un cycliste *(ou plus encore, un piéton)* consomme davantage qu'un automobiliste en effectuant ses achats. Il dépense moins par sortie mais se rend plus souvent en ville et réalise plus d'achats spontanés. Les dépenses générées favorisent les commerces de centre-ville car les déplacements à vélo se limitent souvent à des zones restreintes. Le terme de « bikenomics » a émergé au Etats-Unis pour désigner cet effet de redynamisation économique par le vélo .

Sources : Citycle, Vélocité, 2020.

Crédit photo : Freegones

Le saviez-vous ?

Le vélo plus rapide en zone dense

La vitesse moyenne d'une voiture en ville se situe entre 21 km/h et 12 km/h aux heures de pointe. Le cycliste, lui, roule à 15 km/h en moyenne. En dessous de 5 km, le trajet à vélo est le plus rapide *(en zone dense en agglomération)*. Enfin, le cycliste sait toujours le temps qu'il mettra pour effectuer un parcours donné, quelles que soient les conditions de circulation.

Source : Provélo.

Idées reçues

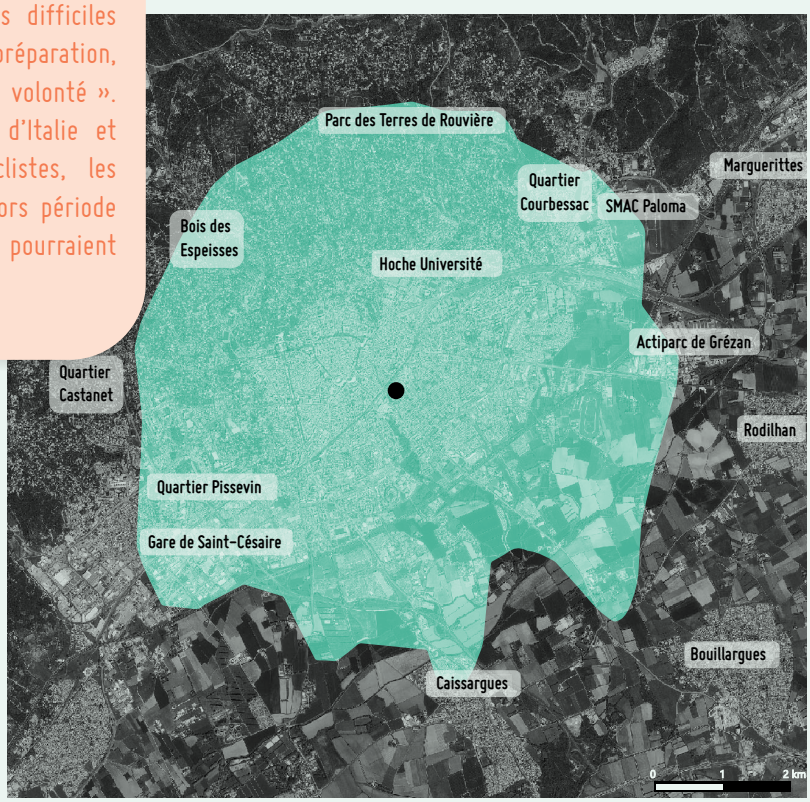
Rouler à vélo n'est pas toujours possible à cause de la météo (chaleur, vent, pluie...) ?

C'est faux !

De nombreux pays du Nord présentent des météos souvent pluvieuses et rudes l'hiver et sont pourtant des modèles en matière de politique cyclable. Faire du vélo sous des conditions climatiques difficiles « nécessite, au grand maximum, un peu de préparation, un peu d'équipement et un peu de bonne volonté ». De plus, à l'instar de plusieurs villes d'Italie et d'Espagne comptant de nombreux cyclistes, les territoires français et méditerranéens, hors période caniculaire et présentant un relief facile, pourraient accueillir beaucoup plus d'usagers.

Source : Le Monde, 2014.

Secteurs accessibles à vélo en 15 minutes, depuis la gare centrale de Nîmes.



Développer un mode de déplacement intégrateur

Relier les différents quartiers de nos villes

Aménager la ville en faveur du vélo offre la possibilité de la découvrir, dans toutes ses composantes. Cela doit pouvoir se faire de façon apaisée, en empruntant des parcours aménagés alternatifs aux grands axes de circulation pour la sécurité des usagers.

Cette pratique du vélo permet de relier les quartiers plus facilement, de découvrir de nouveaux lieux de vie, dont certains méconnus, avec leurs équipements, marchés ou commerces. En cela, la bicyclette est un mode de déplacement intégrateur, qui participe pleinement à la vie de la cité. Les échanges entre cyclistes et piétons sont directs et spontanés.

Des initiatives telles que les cyclobus *(ou vélobus)* proposent aux enfants d'un même quartier de se rendre à l'école ensemble et d'enrichir ainsi le lien social.

Source : Citycle, 2017.

Idées reçues

Les vélos mettent les piétons en danger ?

C'est faux !

Ils ne représentent pas un plus grand danger que les voitures (voire sont moins dangereux) pour les piétons si les aménagements cyclables sont bien réalisés : de préférence en dehors des trottoirs et encadrés par une bonne signalétique. Si des pistes cyclables de mauvaise qualité peuvent augmenter le risque d'accident entre piétons et vélos, ils sont la plupart du temps bien moins graves que lors d'accidents impliquant un véhicule motorisé.

Sources : Cycling fallacies, PDU de Nîmes Métropole, 2018.

Les principaux freins au vélo

- Une cohabition dangereuse avec des véhicules trop nombreux ou rapides.
- Un sentiment d'insécurité, sur des aménagements cyclables non adaptés ou discontinus.
- Peu de places de stationnement sécurisées disponibles, surtout dans les gares et sur les lieux de résidence.
- L'accès difficile à un vélo personnel ou en libre-service (pratique et fonctionnel).
- Des contraintes matérielles, pour transporter ses courses par exemple…

… autant de défis à relever pour les collectivités !

Source : Site de la Fédération française des usagers de la bicyclette, 2020.

REFUS D'EMPLOI FAUTE DE MOYEN DE DÉPLACEMENT

Un sondage Elabe pour le Laboratoire de la mobilité inclusive paru en janvier 2017 a enquêté sur les refus d'emploi faute de moyen de déplacement. Selon 86% des Français, les difficultés d'accès à la mobilité constituent un frein à l'emploi, et ¼ des personnes interrogées déclarent avoir déjà renoncé à un emploi car elles ne pouvaient pas s'y rendre.

Outre l'acquisition d'un vélo, il est essentiel de démocratiser son usage. Ainsi, les 70 « vélos-écoles » implantées en France proposent à un large public d'apprendre, de réapprendre à faire du vélo, ou de se perfectionner pour inciter à un usage quotidien. La plupart des « élèves » sont des adultes (âge moyen de 44 ans) et majoritairement des femmes (à 87%), qui souhaitent retrouver une liberté et une autonomie dans leurs déplacements.

Sources : Agence de l'environnement et de la maitrise de l'énergie, 2016 ; Fédération des usagers de la bicyclette, 2018.

La mobilité pour tous !

La bicyclette est un mode de déplacement accessible, qui permet à tout un chacun de se déplacer à moindre coût. Il est nécessaire aujourd'hui de posséder un moyen de déplacement pour : trouver un emploi, accéder à des loisirs, faire ses achats... Malgré son faible coût, le vélo reste parfois inaccessible à certaines familles connaissant des difficultés financières. Cependant des « ateliers vélo solidaires » recyclent des bicyclettes et proposent de les offrir aux personnes qui n'auraient pas les moyens de s'en procurer. Par ailleurs, l'Etat et les collectivités mettent à disposition des aides à l'achat et à la réparation de vélos.

Une société de plus en plus inclusive grâce aux modes doux. *Crédit photo Benur-projet*

Ce « handbike » à assistance éléctrique, vélo nécessitant la force des bras pour avancer, a été conçu pour permettre aux personnes à mobilité réduite de se déplacer de façon autonome, sans quitter leur fauteuil.

Source : Benur, 2020.

Idées reçues

Nous respirons plus d'air pollué lorsque nous roulons à vélo ?

C'est faux !

Selon l'article du journal Le Monde du 13 mars 2014 « Auto, métro, vélo : où respire-t-on le moins d'air pollué ? », la voiture et le bus sont les moyens de transports dans lesquels l'air est le plus pollué. Géraldine Le Nir, ingénieure d'étude à Airparif précise « loin de protéger les passagers de la pollution, l'habitacle a plutôt tendance à l'accumuler », ainsi on trouve dans les moyens de transport fermés des concentrations en dioxyde d'azote plus importantes qu'en extérieur. On ressent 2 à 3 fois plus les effets de la pollution dans un habitacle de voiture que lorsqu'on se déplace à l'air libre.

Source : Atmo France, 2015.

Le vélo moins cher que la voiture pour l'usager

Coût moyen d'un vélo entre 80 euros (vélo classique) et 300 euros (pour un vélo électrique) par an.

Coût moyen d'utilisation d'une voiture en France entre 6.000 et 10.000 euros par an (plusieurs critères pris en compte tels que le coût au kilomètre, l'entretien, le prix du carburant...).

Prix d'un abonnement annuel aux transports en commun entre 400 et 800 euros.

Source : Consoglobe, 2019 ; Automobile Club Association, 2019

Aménager nos villes autrement pour les rendre plus pratiques et agréables

Pour une redistribution de l'espace public

C'est prouvé ! Que ce soit pour stationner, manœuvrer ou rouler, un vélo prend moins de place qu'une voiture. Une piste cyclable permet, sur une même largeur, le passage d'un flux 3 fois supérieur par rapport à une voie dédiée à l'automobile *(5000 vélos par heure contre 1400 voitures)*. La création d'aménagements cyclables génère en outre de nouveaux espaces apaisés : voies de bus, trottoirs élargis ou espaces verts… Ces infrastructures cyclables ouvrent également la ville aux autres mobilités douces *(trottinettes, rollers, skates…)*. Elles représentent un réel enjeu dans la gestion des flux de déplacements pour les villes.

Sources : Transport Viable, Club des villes et territoires cyclables, 2020.

Une place de stationnement voiture équivaut à 8 places de stationnement vélo !

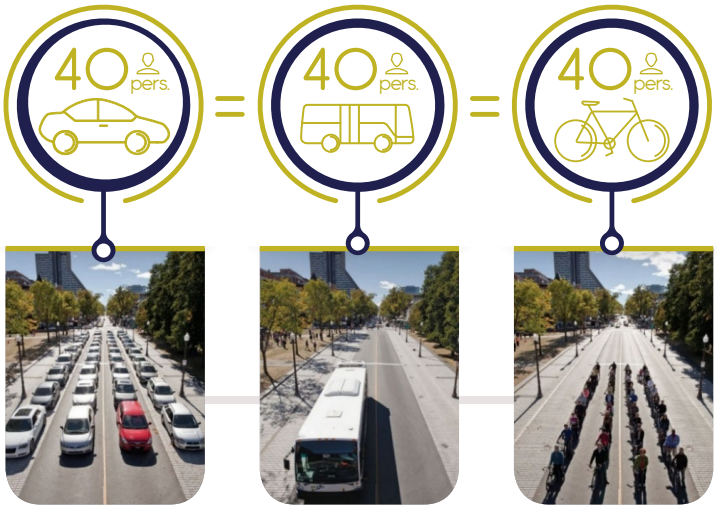
Crédit photo www.asso-choisir.org/parkings-velo-espace-public

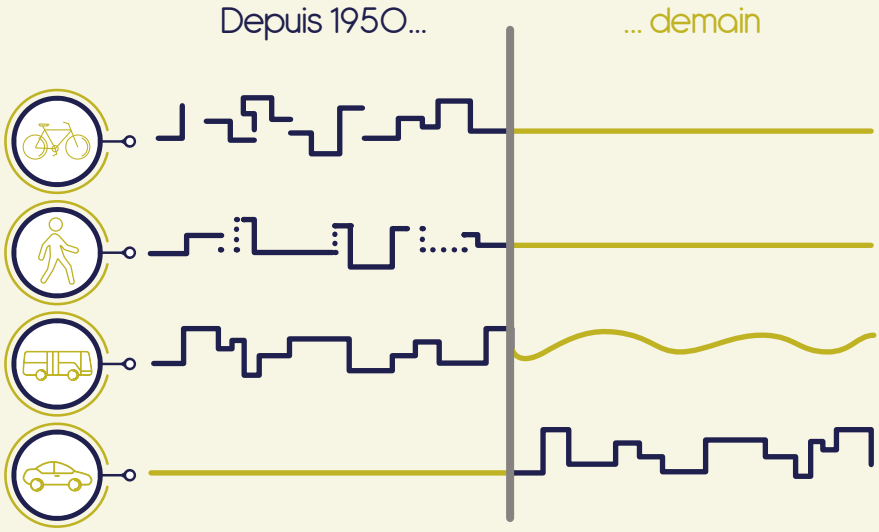
Programme Alvéole

Alveole (Apprentissage et Local VÉlo pour Offrir une Liberté de mobilité Econome en énergie) est un programme à l'initiative de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette. Il a pour but d'accélérer la création de places de stationnement vélo et d'accompagner les changements de comportement dans le domaine des modes de déplacement. Pour cela il propose aux collectivités de financer à 60% leurs projets de stationnement vélo et à 100% leurs programmes de sensibilisation à l'écomobilité auprès des usagers.

Source : FUB, 2020.

Se déplacer consomme de l'espace



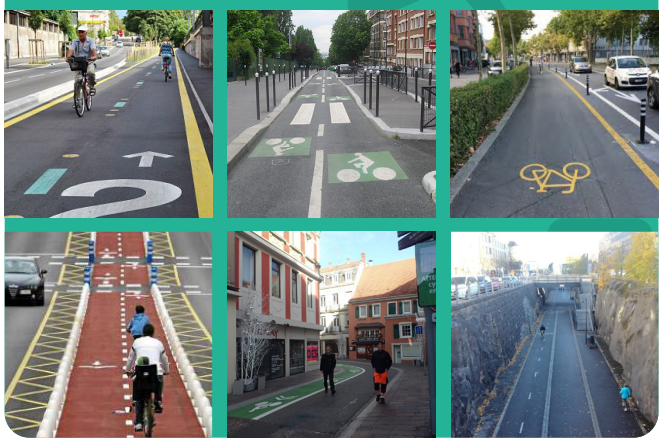


Le saviez-vous ?

Quelques villes vertueuses en matière de politiques cyclables

> **France** : Strasbourg (part modale vélo égale à 16%), Grenoble *(15%)*, Bordeaux *(13%)*, La Rochelle *(7,5%)*, Tours *(5 %)*.

> **Europe** : Copenhague *(41%)*, Amsterdam *(40%)*, Ferrare *(30%)*, Séville *(6% en quelques années)*, Vienne *(7%)*, Utrecht *(25%)*, Helsinki *(11-15%)*, Bolzano *(30%)*, Bologne *(20%)*, Anvers- Belgique *(passée de 29% en 2014 à 33% en 2018)*.



Développer une culture vélo

Pour aménager une ville cyclable il est nécessaire que chacun prenne conscience de ses droits et devoirs dans l'espace public. Pour éviter une cohabitation compliquée entre les usagers, il existe une solution volontariste et communicante mise en place par les collectivités : instaurer un « Code de la rue ». D'origine belge, son but est d'encadrer les déplacements et les comportements des modes non-motorisés pour éviter tout conflit et assurer un cadre de vie calme et sécurisé pour les modes les plus exposés : piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite…

Plus généralement, pour éviter toutes altercations entre les usagers il reste primordial de communiquer sur le code de la route et sur les peines encourues en cas de non-respect et de rappeler les règles de civisme qui incombent à chacun et chacune.

Source : Délégation à la Circulation et à la Sécurité routières, 2020.

Communauté d'Agglomération de Bourg-en-Bresse

Organiser autrement la circulation dans nos villes

Jusqu'au début du 20ème siècle, le vélo occupait une place majeure dans nos villes. A partir des années 1960, le développement de l'industrie automobile a entrainé un changement dans nos modes de déplacement : la voiture a séduit les français et conquis la ville. Cependant, compte tenu des désagréments engendrés par ce renversement, il est nécessaire aujourd'hui de changer de paradigme en facilitant les déplacements à vélo et en bus et en contraignant un peu plus la voiture.

Aménager nos villes autrement pour les rendre plus pratiques et agréables

Les différents usages du vélo façonnent l'aménagement de nos territoires

Le vélo est un véhicule modulable et transformable, capable de s'adapter aux besoins et aux territoires. Le vélo à assistance électrique *(VAE)* est aujourd'hui en plein essor et répond aux contraintes de nombreux territoires. Il aide à parcourir de longues distances ou à faire face à un certain dénivelé. Le vélo à assistance électrique, beaucoup moins sportif que le vélo classique, peut être utilisé par tout le monde *(personnes âgées, en surpoids, sédentaires, à problèmes respiratoires…)*.

Le vélo-cargo témoigne également de l'adaptabilité du véhicule. Grâce à un système de remorque, l'usager est à nouveau libre de transporter ce qu'il veut avec lui *(même des objets assez volumineux)*. Le vélo-cargo permet également de remplacer les camionnettes pour les derniers kilomètres de livraison *(système déjà en place dans plusieurs villes)*. Ils sont en effet moins encombrants et se déplacent donc plus vite et de manière plus libre.

Mais il existe encore des centaines de possibilités autour du cycle : vélos pliants, « Space Transformeur », remorques caddy... Les possibilités innombrables de ce mode actif et écologique nous prouve qu'il est possible de réduire l'utilisation que nous faisons des modes motorisés tout en conservant un confort et une liberté.

Source : Copenhagenize, master class 2019.

Répartition des compétences
Gouvernance partagée

NIMES / ALES AUTRES COMMUNES
- Aménagements cyclables communaux
- Schéma directeur modes actifs

DÉPARTEMENT DU GARD
- Schéma directeur cyclable
- Voies vertes

RÉGION OCCITANIE
- Plan vélo

ETAT
- Plan d'actions pour les mobilités actives

EPCI
- Aménagements cyclables intercommunaux,
- Plan de mobilité *(ex-PDU)*,
- Plan global de déplacements etc.
- Plan vélo

Favoriser l'intermodalité

Dès que l'on s'éloigne des secteurs d'habitat dense, les transports collectifs peuvent difficilement répondre à tous les besoins de déplacements. Des solutions individuelles sont alors nécessaires pour rejoindre les lignes structurantes de transports collectifs : trains, cars, tramways, bus... Dans cette optique et lorsque les trajets restent inférieurs à cinq voire dix kilomètres, le vélo constitue un excellent moyen de rabattement. Il permet d'assurer une continuité dans les chaines de déplacements et de renforcer la fréquentation des transports en commun. Il existe déjà dans de nombreuses villes des actions permettant d'encourager les pratiques multimodales telles que des services vélos reliés à ceux des transports en commun, des parkings relais ou encore des wagons dédiés au vélo dans les trains.

Sources : GART, 2015, FUB.

Exemple de station de gonflage et consigne vélo

Apports de la LOM*

Le 24 décembre 2019 a été votée une promulgation de la loi d'orientation des mobilités. Celle-ci affiche cinq nouveaux objectifs dont celui de "développer l'usage des mobilités les moins polluantes et partagées au quotidien". Les principales évolutions concernant les modes actifs sont les suivantes :

- Les Plans de mobilité remplacent les Plans de déplacements urbains et sont enrichis d'un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. Des outils sont également définis pour permettre d'accroître les informations à destination des piétons et des cyclistes, tels que la mise en place de signalétiques adaptées. Le but est notamment de définir les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville.
- Elle prévoit le remplacement de l'indemnité kilométrique vélo par le forfait mobilité durable. Il permet aux employeurs de verser jusqu'à 400 euros par an aux salariés qui se rendent au travail à vélo ou en covoiturage.

**Loi d'orientation des mobilités.*

Différents services autour du vélo

Le vélo, comme tout mode de transport, est entouré de services nécessaires à son utilisation et son développement. Les cyclistes doivent pouvoir faire réparer leur vélo par exemple *(besoin de locaux de réparation dédiés au sein des pôles d'échanges multimodaux)* mais ont également besoin d'espaces de stationnement, souvent en sous nombre par rapport à la demande. Ces services participent d'un artisanat de proximité important pour la vie des cœurs de ville. C'est tout le système vélo qu'il convient d'appréhender pour aménager harmonieusement et efficacement nos villes !

Le saviez-vous ?

5 règles clés pour rouler à vélo

- Circuler sur le côté droit de la chaussée, mais à environ 1 mètre du trottoir et des voitures en stationnement et utiliser, lorsqu'ils existent, les bandes ou pistes cyclables et les doubles sens cyclables,
- Garder une distance de sécurité d'1 mètre au moins par rapport aux autres véhicules,
- Aux intersections, se placer un peu en avant des véhicules pour être visible,
- Ne pas circuler sur les trottoirs, seuls les enfants à vélo de moins de 8 ans y sont autorisés,
- Ne pas rouler avec son téléphone dans la main ou avec tout autre dispositif susceptible d'émettre du son.

Source : Site de la Délégation à la sécurité et à la circulation routières, 2020.

Différents usages du vélo-cargo

Charge max. 350 kg.

Charge moyenne au Pays-Bas 130 kg.

Au delà d'un usage personnel, le vélo cargo est aussi un mode alternatif adapté aux livraisons en ville par les professionnels.

Idées reçues

Il est toujours dangereux de faire du vélo ?

C'est faux !

En ville, toutes les études montrent que l'augmentation de la population cycliste dans la circulation routière a des effets bénéfiques sur la sécurité. Tout simplement parce que plus la présence des cyclistes est importante, plus les automobilistes sont incités à lever le pied. Loin d'être le danger que l'on prétend, elle contribue à l'apaisement du trafic. **En revanche le sentiment d'insécurité à vélo est une réalité dans les villes ne disposant pas d'aménagements cyclables de qualité ou de dispositifs tels que des vélos écoles permettant d'accompagner les futurs usagers vers une pratique cyclable en ville.**

Sources : FUB, Statista, 2020.

Vers une pratique apaisée du vélo

dans la ville de courte distance... et au-delà, grâce à des itinéraires cyclables continus.

Playlist... à écouter en lisant cette publication

- Georges Brassens / *Pour me rendre à mon bureau*
- Joe Dassin / *La complainte de l'heure de pointe (à vélo dans Paris)*
- Yves Montand / *La bicyclette*
- Benabar / *Vélo*
- Queen / *Bicycle race*
- Red Hot Chili Peppers / *Bicycle Song*

Pour aller plus loin, sites à consulter

Ministère de l'intérieur > https://www.securite-routiere.gouv.fr/

Club des villes et territoires cyclables > http://www.villes-cyclables.org/

Fédération française des usagers de la bicyclette > https://www.fub.fr/

Rue de l'Avenir : https://www.ruedelavenir.com/

A'U 30 ans ! agence d'urbanisme région nîmoise et alésienne

Conception, réalisation : A'U - Juillet 2020
Crédits : A'U (sauf mention contraire)

Découvrez votre territoire CartA'U www.audrna.com