

LA SIGNALÉTIQUE POUR FAVORISER LE VÉLO : UNE APPLICATION DES POLITIQUES TEMPORELLES

ÉDITO

Le 13 avril dernier, nous avons organisé, en partenariat avec le Bureau des Temps de la Métropole européenne de Lille, un webinaire sur "les temps de la ville : un autre regard pour des centres-villes redynamisés". Chacun des cinq défis identifiés par le chantier prospectif "Quels centres-villes à l'horizon 2040 ?" a fait à cette occasion l'objet d'une analyse sous le prisme des temps.

Si nous avons déjà publié une lettre d'information sur les politiques temporelles ([ici](#)), les différents intervenants ont abordé plusieurs aspects qu'il nous a semblé intéressant de valoriser dans ce numéro. Celle d'aujourd'hui est consacrée au défi de la gestion des déplacements, plus précisément au rôle d'une signalétique adaptée pour développer l'utilisation du vélo.

Le vélo est en effet une solution de mobilité qui peut s'adapter à tous types de territoires, sous réserve cependant d'aménagements adaptés. La récente annonce d'un important investissement gouvernemental de 2 milliards d'euros avec le plan "Vélo et marche 2023-2027", à destination en priorité des villes petites et moyennes et de la ruralité, est l'occasion de mettre un coup de projecteur sur ce mode de déplacement.



SOMMAIRE

Un temps de trajet en vélo souvent surestimé

Dans les zones urbaines, un maillage conçu comme un réseau de transport en commun

Une approche différente dans les zones rurales mais une signalétique tout aussi cruciale

LE VÉLO POUR ACCÉDER AU CENTRE-VILLE/CENTRE-BOURG

La part du vélo dans nos trajets quotidiens est seulement de 3 %. Pourtant, rouler à vélo présente de nombreux avantages, à la ville comme à la campagne. En effet, partout, le vélo :

- favorise l'activité physique (sport-santé),
- contribue à lutter contre la pollution,
- permet de réduire le budget déplacement des ménages,
- contribue à développer le cyclotourisme, source de retombées économiques non négligeables.

En zone urbaine, le vélo a aussi pour atout d'apaiser les accès au centre-ville, de réduire la congestion automobile et d'optimiser l'espace public, laissant la place à d'autres usages.

Dans le cadre d'une réflexion sur l'accessibilité d'un centre-ville/centre-bourg, la prise en compte du vélo comme solution de mobilité a donc toute sa place. Plus précisément, si le mode de déplacement phare dans un centre-ville est plutôt la marche, du fait de la superficie souvent réduite d'un centre (hors très grandes villes), le vélo (qui peut être électrique) est un mode de déplacement particulièrement pertinent pour se rendre en centre-ville. Or, on constate souvent l'absence d'une signalétique dédiée, alors qu'elle est cruciale pour faciliter les déplacements. Elle est, par ailleurs, plutôt simple à mettre en place.

Un temps de trajet en vélo souvent surestimé

L'enjeu est en effet de faire prendre conscience aux usagers que les parcours à vélo ne prennent pas nécessairement plus de temps qu'un trajet en voiture. Une des préconisations de la résidence de Tergnier organisée en 2021-2022 ([cliquez ici](#)) par la Région Hauts-de-France est d'ailleurs la mise en place de panneaux de signalétique urbaine affichant la distance en temps et non pas en kilomètres.

Cette signalétique urbaine doit répondre à deux objectifs :

- « fournir les indications nécessaires au choix d'un itinéraire qui présente, pour les usagers, des conditions optimales de sécurité, d'accessibilité et de confort ;
- les guider vers un pôle, un service ou encore un équipement scolaire, sportif, culturel, etc. »

À vélo, top chrono !

Les temps de trajets à vélo Secteur centre



Plan vélo avec temps de trajet à Nantes (extrait)

De façon générale, la mise en place d'une signalétique vélo doit se faire à des lieux stratégiques de la commune, comme la gare, la mairie, les véloroutes européennes ou encore les différents services

Des cartes de temps de parcours à vélo sont également intéressantes pour compléter la signalétique, comme la carte éditée par Nantes ci-contre ou avec des isochrones comme dans le plan vélo de La Rochelle ([ici](#)).

Dans les zones urbaines, un maillage conçu comme un réseau de transport en commun

Dans les grandes agglomérations, on observe depuis quelques années la constitution d'un réseau cyclable permettant de gagner le centre de l'agglomération tout en assurant les liaisons entre communes de la périphérie. Ces réseaux sont organisés par ligne, comme pour les transports en commun. Ainsi en région parisienne, le Conseil Régional d'Ile-de-France a lancé le RER-Vélo, un réseau de voies cyclables qui permettra à terme de rejoindre facilement le centre de Paris depuis toutes les communes alentours. D'ici 2025 -2030 seront ainsi réalisés 12 itinéraires pour un total de 720 kilomètres. La Métropole de Lyon œuvre également à un projet similaire, avec la mise en place d'un réseau de 250 km d'ici 2026.

La mise en place d'un tel maillage s'accompagne idéalement d'une signalétique appropriée, →

LETTRE D'INFORMATION CHANTIER CENTRES-VILLES

permettant au cycliste de se situer dans son parcours, spatialement et temporellement, de repérer les points d'intérêts (sites, correspondances...), comme le modèle proposé par exemple par les associations d'usagers du vélo d'Ile-de-France (cf. photo ci-contre).

Une approche différente dans les zones rurales mais une signalétique tout aussi cruciale

En zone rurale, les circonstances routières sont souvent plus compliquées : traversées des bourgs non sécurisée, trafic important sur les départementales, présence de poids lourds/engins agricoles... La dangerosité pour les cyclistes y est élevée (l'immense majorité des accidents mortels de cyclistes a lieu hors agglomération). Les périodes de crépuscule ou de nuit sont particulièrement dangereuses, ce qui amène des personnes à renoncer à ce mode de déplacement. En parallèle, le foncier n'est pas forcément disponible pour réaliser des pistes cyclables classiques, d'autant que le flux de cyclistes est souvent moindre qu'en zone urbaine.

Ce constat amène à penser des aménagements différents, comme l'a montré le webinaire sur le développement du vélo en zone rurale organisé par le Cerema (cf. sources). En Belgique, les pouvoirs publics organisent par exemple la mixité entre piétons et cyclistes sur des trottoirs élargis pour éviter de renvoyer le cycliste sur la chaussée.

En Alsace, la communauté de communes de la Région de Molsheim-Mutzig (67) utilise les chemins agricoles pour les piétons et les cyclistes afin de créer un maillage fin vers les gares et les lycées. Cette organisation lui a permis de créer 76 km de liaisons cyclables, dont :

- 50 km de pistes cyclables en site propre, réservés aux vélos
- 13 km de voies cyclables mixtes, partagées entre les vélos et les engins agricoles

Sur ces 76 km, 53,5 km d'itinéraires sont jalonnés.

Néanmoins, au-delà de la signalétique, pour développer le vélo en zone rurale, il est nécessaire de lever un certain nombre de freins psychologiques et physiques. Le vélo n'est pas un mode de transport réservé au milieu urbain, comme le rappelle l'ADEME [ici](#).

Proposition de signalétique vélo pour le RER vélo Ile-de-France par des associations vélo locales

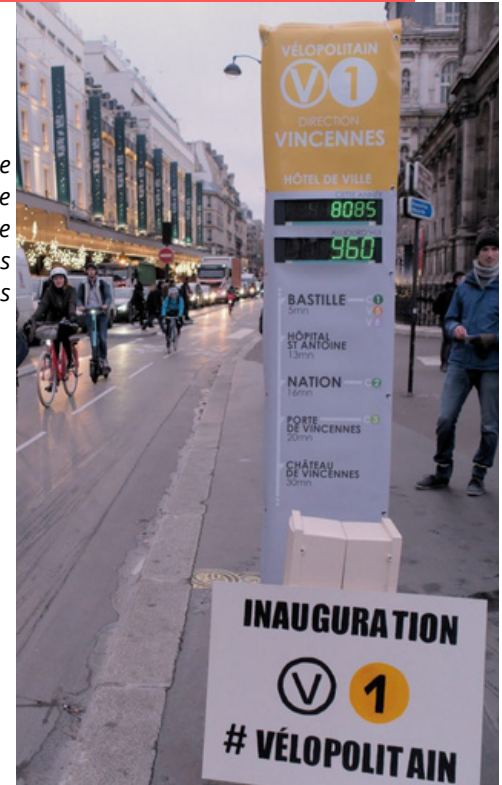


Schéma des liaisons cyclables de la communauté de communes de la région de Molsheim-Mutzig (extrait)



Sources

6 bonnes raisons de favoriser le vélo dans vos transports quotidiens, Gouvernement

<https://www.gouvernement.fr/actualite/6-bonnes-raisons-de-favoriser-le-velo-dans-vos-transports-quotidiens>

La Métropole dévoile la première ligne du réseau express vélo, Métropole de Lyon

<https://met.grandlyon.com/la-metropole-devoile-la-premiere-ligne-du-reseau-express-velo/>

RER-Vélo : plus de pistes cyclables pour les déplacements quotidiens, Région Ile-de-France

<https://www.iledefrance.fr/rer-velo-de-pistes-cyclables-pour-les-deplacements-quotidiens>

Cahier de restitution de la résidence de Tergnier, Région Hauts-de-France

<https://bit.ly/3Mp5ltE>

3 541 morts dont 244 cyclistes tués... Les quatre chiffres de la Sécurité routière en 2022 à retenir, Libération, 1er février 2023

<https://bit.ly/3MseM0W>

Retour sur la Conférence Technique Territoriale "Développer l'usage du vélo en territoires peu denses" du 8 décembre 2021

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/retour-ctt-developper-usage-du-velo-en-territoires-peu-denses>

Schéma directeur des aménagements cyclables de la Communauté de Communes de la Région de Molsheim-Mutzig

<https://www.cc-molsheim-mutzig.fr/decouvrir/schema-directeur-amenagements-cyclables.htm>

Vélo en zone rurale : levons les idées reçues !

<https://infos.ademe.fr/magazine-septembre-2022/dossier/velo-en-zone-rurale-levons-les-idees-recues/>



Signalétique vélo à Gand, Belgique



collegedeprospective@hautsdefrance.fr

Cette lettre est rédigée dans le cadre du Collège de prospective.
Pour s'abonner à sa diffusion : <https://bit.ly/346QNNn>

<https://2040.hautsdefrance.fr/college-de-prospective-centres-villes/>

