

Rabattements cyclables en périphérie urbaine



Photo Britta Boutry, FUBicy

Rabattement en gare de Tours



Photo J.C. Poutehy-Tixier, CGEDD

Rabattement sur arrêt de bus en banlieue



Photo J.C. Poutehy-Tixier, CGEDD

Vélo et tram, périphérie de Montpellier

De nombreux quartiers en périphérie urbaines ont été conçus pour l'usage exclusif de la voiture. Les transports collectifs y sont le plus souvent absents et il est même fréquemment impossible de s'y déplacer à vélo ou à pied.

Or, face à cette urbanisation étalée, morcelée par de nombreuses coupures routières ou ferrées, éclatée en hameaux, bourgs ou quartiers discontinus et éloignés, le vélo apparaît comme une des principales solutions au désenclavement physique et social des quartiers périphériques, notamment lorsqu'il s'inscrit dans une politique globale de rabattement sur les transports en commun.

L'enjeu du vélo en périphérie urbaine

La [synthèse](#) et le [rapport](#) de l'étude "Comment favoriser les usages du vélo en banlieue dense ?" conduite par le bureau de recherches 6t à la demande du Club des Villes et Territoires Cyclables et de la Coordination Interministérielle pour le Développement de l'Usage du Vélo montre qu'avec une image très positive en périphérie urbaine, **le vélo apparaît comme un mode de déplacement fiable** (permettant de gérer son temps de façon très précise), **flexible** (permettant de faciliter des déplacements en chaîne), **efficace** (permettant de faire du porte à porte avec rapidité) **et peu coûteux. Il accroît de plus la mobilité et l'autonomie de la plupart des personnes.**

Les enjeux politiques majeurs pour développer l'usage du vélo en périphérie urbaine sont :

- ◆ de pouvoir rejoindre à vélo les pôles secondaires de commerces, d'enseignement, de loisirs, de convivialité, de services, bref des lieux de vie de quartier des agglomérations,
- ◆ de pouvoir rejoindre à vélo les lignes de transports structurantes, notamment celles desservant les parties centrales des villes et agglomérations, d'autant plus attractives en raison de leur fréquentation accrue et du niveau de service que cela permet.

Pour les habitants, l'important est de pouvoir se servir facilement d'un vélo pour tout type de trajet. Faciliter l'usage du vélo dans tous les aspects de la vie quotidienne des habitants doit être donc l'objectif à atteindre par les collectivités locales au titre de leur politique cyclable.

Cela signifie aussi qu'une politique de rabattement cyclable efficace ne peut donc pas être portée par les seules Autorités Organisatrices de Transports et de déplacements ni par les seuls opérateurs de transport – encore moins par la SNCF seule –, mais qu'elle doit être avant tout conduite par les agglomérations et les politiques intercommunales pour agir simultanément sur les itinéraires, les déplacements, l'accessibilité aux services et aux équipements, le stationnement des vélos et l'habitat.

Les politiques de rabattement cyclable

Il y a indéniablement un fort potentiel de développement du vélo comme mode de rabattement sur les réseaux TC structurants, stations périphériques des métros et tramway, gares de banlieue, arrêts de bus, en périurbain proche ou lointain. C'est une offre encore très peu développée en France.

Vu la difficulté à étendre les réseaux structurants en site propre dans les grandes agglomérations, et du fait qu'il est lent et difficile d'atteindre une meilleure efficacité des bus sur la voirie générale, le vélo est souvent le premier moyen pour étendre la couverture spatiale du réseau de transports collectifs et réduire les zones de carence.

Car le vélo permet de parcourir sans problème 3 à 4 km, voire plus, en ¼ d'heure contre au maximum 1 km à pied. On peut donc grâce à ce mode considérablement élargir, au moins de 1 à 3, le rayon de desserte directe des stations, donc de 1 à 9 en surfaces de quartier ou en activités desservies directement par le réseau structurant (sans rabattement bus, ni correspondance). Comparé au bus, le vélo est en effet un mode souple comme la marche : il permet de gérer au plus juste la correspondance, il n'y a pas de perte de temps à l'aller, il n'y a pas de risque de "loupé" au retour comme cela se passe trop souvent encore avec les bus partant avant l'arrivée du train.

En revanche, contrairement à la marche, plusieurs problèmes se posent avec le rabattement vélo :

- ♦ tout le monde n'a pas accès au vélo : il ne peut donc suppléer complètement un mode de rabattement de type bus,
- ♦ sa promotion demande des investissements qui peuvent sembler importants : aménagements cyclables sur les itinéraires de rabattement jusqu'à la gare ou la station, offre de stationnement suffisamment dimensionnée et a minima sécurisée.

Selon les lieux, Autorités Organisatrices, collectivités locales et SNCF prennent progressivement en compte le vélo dans la programmation et dans le financement de l'aménagement des gares mais le rythme de réalisation est encore bien lent et les autres dimensions du rabattement sont presque totalement négligées : maillage des itinéraires aménagés, développement d'offre en stationnement sur voirie ou auprès des générateurs de trafic (tels les centres commerciaux, les collèges,...).

L'enjeu des itinéraires cyclables connectés

La **connexion à un réseau cyclable jalonné, sûr, continu, confortable, dépassant l'échelle du quartier ou du secteur urbanisé**, est un enjeu fondamental, notamment lorsque l'urbanisation est étalée ou fragmentée. Cet enjeu nécessite une véritable politique foncière.



Photo P Druon CAUE Pas de Calais

Breda, Pays-Bas

L'enjeu de l'offre de stationnement des vélos

Le **stationnement des vélos en tous points** que sont les pôles d'échanges ou les grands équipements de services, d'habitat, d'emploi, d'éducation, de loisirs..., est une priorité d'action. Alors que l'on a su engager des dépenses très importantes pour faire des parkings à voitures près des gares avec une efficacité très modeste sur le report modal, il est certainement temps de jouer aussi la carte du stationnement sécurisé des vélos pour permettre le rabattement des vélos sur les transports collectifs.



Photo Mission Vélo de la SNCF

Münster, Allemagne