

NOTE DE POSITION

# Assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural



Les Français veulent dans leur majorité réaliser des économies et réduire l’empreinte carbone de leurs déplacements<sup>1</sup>. Ils voient de plus en plus dans le vélo une alternative crédible à la voiture<sup>2</sup>.

Ce désir populaire de vélo est croissant ces dix dernières années, et touche aussi bien les habitants des territoires ruraux qu’urbains. Pourquoi le changement tarde-t-il alors à opérer? L’obstacle principal au passage de la voiture au vélo est que la pratique de ce dernier est considérée comme dangereuse<sup>3</sup>.

Cette demande de sécurité est partagée par les cyclistes eux-mêmes. Elle est plus forte encore une fois sortis des cœurs urbains<sup>4</sup>. Elle s’appuie sur une réalité indéniable : en 2022, près de 2 personnes tuées à vélo sur 3 circulaient hors-agglomération (ONISR)<sup>5</sup>. Ce constat n’est pas une fatalité : **le monde rural a les moyens de renverser la tendance et de faire de ses territoires des territoires cyclables pilotes.**

**Le potentiel est réel : la moitié des déplacements du quotidien fait moins de 5 km dans les territoires ruraux et périurbains<sup>6</sup>.** Le vélo a la capacité de devenir un mode de transport crédible pour la quasi-totalité de ces trajets courts. Si le vélo ne peut couvrir l’ensemble des trajets en milieu rural, l’essor du vélo à assistance électrique (VAE) étend le potentiel de ce mode de transport. Rappelons que parcourir 10 km en VAE met moins de 30 minutes. Sur les plus longues distances, le vélo doit se penser en complémentarité avec les transports collectifs<sup>7</sup>.

**Le rôle des collectivités locales est central. Aux nombreuses questions qu’elles se posent, la FUB souhaite apporter des réponses pragmatiques, innovantes et adaptées à la réalité de la vie rurale.** Ces propositions s’appuient sur celles des cyclistes se déplaçant à vélo au quotidien hors des agglomérations. Elles tiennent compte des problématiques soulevées par les collectivités rurales, notamment le manque de moyens financiers et humains et les contraintes liées au foncier.

1. Ipsos pour VINCI Autoroutes, Sondage « Déplacements quotidiens et respect de l’environnement : où en sont les Français de la décarbonation de leurs mobilités ? ». Juin 2021.

2. OpinionWay pour la FUB, Sondage « Les Français et le vélo ». Janvier 2022.

3. Kantar Media pour Destin Commun, Enquête « Mobilités et transition : comment faire bouger les Français ». Avril 2023.

4. FUB, « Baromètre des villes cyclables - Rapport d’analyse ». Mars 2022.

5. Observatoire nationale interministériel de la sécurité routière, « La sécurité routière en France - Bilan de l’accidentalité de l’année 2022 ». Septembre 2023.

6. Sénateur Olivier Jacquin, Rapport d’information « Mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd’hui ». Janvier 2021.

7. FUB et FNAUT, Livre blanc « Vélo et transports collectifs : des alliés pour la transition ». Octobre 2023.

Ces recommandations font de la **sobriété un principe d'action en mobilisant des aménagements économes en coût et en matériaux** qui réinvestissent en priorité les voiries existantes. **Ce principe nécessite une approche par le plan de circulation détaillée dans cette note.** Le plan de circulation s'appuie sur une hiérarchisation du réseau viaire selon les différents modes de transports utilisés et promus. L'approche par le plan de circulation canalise le flux automobile et relégitime la place des cyclistes sur la chaussée.

Cette note de position offre aux pouvoirs publics les clés pour que leurs territoires deviennent des **territoires dans lesquels il fait bon se déplacer à vélo**. Les habitants ne veulent pas d'actions politiques qui mettent une génération à sortir de terre : leur sécurité doit être assurée dès aujourd'hui. Ce n'est que de cette manière que nous offrirons aux habitants des territoires éloignés des grandes villes de nouveaux choix de déplacement : plus sobres et moins coûteux.



# Votre territoire ressemble à ces photos ?

## Cette note est faite pour vous

Photo : Fannie Bélanger-Lemay



Photo : Fannie Bélanger-Lemay



Photo : Fannie Bélanger-Lemay

# Rapide, sobre, efficace : le plan de circulation

La France comptait au 1<sup>er</sup> janvier 2022 près de 1,1 million de kilomètres de routes<sup>8</sup>, dont plus des 2/3 sont situées hors agglomération. Cela en fait l'un des réseaux routier les plus denses du monde<sup>9</sup>. Ce constat souligne la pertinence d'une approche par le plan de circulation tant nos territoires sont riches de chemins ruraux et de voies secondaires dont il faut se poser la question de l'usage.

Le plan vélo, le Schéma Directeur Cyclable (SDC) et le Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) sont des documents stratégiques qui s'inscrivent sur le long terme, et la réalisation des aménagements peut représenter un coût considérable pour les communes et établissements publics de coopération intercommunale (EPCI). **Le plan de circulation est une alternative efficace pour agir à court terme puisqu'il permet de repenser le partage de l'espace public sur certaines voiries et de diversifier les modes de déplacement.**

Agir sur la sécurisation des déplacements à vélo par le plan de circulation est une stratégie payante puisqu'il permet de :

- **Lancer une première phase d'aménagement à moindre coût** et constitue une base solide pour la conduite d'études futures.
- **Participer à l'évaporation du trafic motorisé** de manière efficace<sup>10</sup>.
- **Conquérir un nouveau public cycliste rapidement**, particulièrement attentif aux conditions de sécurité sur la route (collégiens, personnes vieillissantes, proches aidants, etc.).

## LE PLAN DE CIRCULATION, QU'EST-CE QUE C'EST ?

Le Plan de circulation définit l'organisation de la circulation de l'ensemble des usagers sur un périmètre donné. Deux objectifs sous-tendent la mise en œuvre du plan de circulation : **limiter la vitesse et réduire le flux de véhicules motorisés.**

Il est défini par l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation qui peut être selon le statut des voies considérées la commune, le département ou l'État. Le plan de circulation est également un outil à part entière des politiques de déplacements.

Il peut être élaboré par l'intercommunalité compétente en matière d'organisation des mobilités (AOM) en association étroite avec les différents gestionnaires concernés pour son application.

Le plan de circulation permet de **hiérarchiser les usages** de la voirie de façon à créer des cheminements et des zones apaisés<sup>11</sup>.



Photo : Fannie Bélangier-Lemay

8. Mémento des transports, SDES, 2022, Cerema, DGC.

9. Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, Chiffres clés des transports - Édition 2023. Mars 2023.

10. ECF, « 32% more Cycling in one Year after Eliminating through Car Traffic from the Centre of Leuven ». 2019

A Louvain, et après la mise en application d'un plan de circulation en 2016, le trafic motorisé a été réduit de 8% en ville et le trafic cycliste a quant à lui augmenté de 32%.

11. ADMA, « Le plan de circulation : un outil pour promouvoir les modes actifs et la qualité de vie ». Juin 2022.

# Hiérarchiser son réseau grâce au plan de circulation

Le plan de circulation permet **d'aménager le réseau sous l'angle des usages**. Concrètement, le plan de circulation détermine, **pour chaque mode de déplacement** (véhicules motorisés, vélos, piétons, transports en commun, etc.), les **axes principaux**, les **axes secondaires** et les **axes de desserte**. Une fois le diagnostic par usage réalisé, les routes à fort trafic motorisé, les petites routes, les chemins ruraux ou encore les routes désaffectées se voient appliquer des règles de circulation et de cohabitation selon les usages souhaités.

Cette hiérarchisation du réseau permet de **mettre en adéquation le traitement de la voie avec les fonctions qu'elle assure ou que l'on veut lui faire assurer**. Le réseau motorisé est ainsi constitué de voies rapides (voie principale), d'axes secondaires (voie apaisée) et d'axes de desserte (voie partagée). Le réseau cyclable est

composé de voies à haut niveau de service (voie cyclable principale, en site propre ou sur une voie apaisée), d'axes secondaires et d'axes de desserte (sur des voies apaisées ou partagées).

**Il ne s'agit pas de créer de nouveaux axes strictement réservés aux voitures**. Le principe du plan de circulation est de définir les axes motorisés pour canaliser le trafic vers les axes principaux « rapides » sur lesquels on peut retrouver des limitations de vitesses supérieures à 50 km/h. Néanmoins, cela n'empêche pas les vélos de les emprunter. Si le passage sur un axe motorisé principal – comme une départementale – est inscrit dans le plan de circulation comme un axe principal cyclable, on retrouvera alors un aménagement cyclable séparé du trafic routier.



## UN PLAN DE CIRCULATION VÉLO, C'EST RELIER D'ABORD LES ITINÉRAIRES D'INTÉRÊTS

La mise en place d'un plan de circulation nécessite de repartir des **besoins des différents usagers** et d'aménager en conséquence. S'agissant des usagers du vélo, le plan de circulation doit permettre au nouveau public cycliste de se rendre facilement dans les **destinations d'intérêts** avec une priorité pour les **lieux d'enseignement**, les **pôles d'échanges multimodaux** (gares, arrêts de bus, etc.) ou encore les **centres bourgs** (commerces, lieux de service public, etc.). Un objectif largement atteignable lorsque l'on sait que 70% de la population habite à moins de 20 minutes à vélo d'une gare par exemple<sup>12</sup>.

*In fine*, cette hiérarchisation du réseau doit poursuivre un double objectif :

- **Définir des itinéraires où les usagers du vélo et de la marche sont prioritaires** en relégitimant leur place sur le réseau.
- **Canaliser le trafic motorisé en volume et en vitesse sur des axes dédiés** et éviter voire supprimer le trafic de transit sur les voies de desserte. Les seules limitations de vitesse ne suffisent pas à rendre plus sûres les routes et réduire le danger perçu de circuler à vélo. À l'inverse, un trafic motorisé faible mais avec des véhicules roulant à vitesses élevées est un motif suffisant pour rendre dangereuse même une petite route.

**70 % des habitants de petites villes se disent gênés par le trafic motorisé (volume et vitesse)<sup>13</sup>**

Les principes d'action en matière de réseau cyclable qui, jusqu'ici, privilégiaient partout des « linéaires cyclables » ont vocation à être enrichis grâce à une **complémentarité d'aménagements**. Répondre à des enjeux de sécurité, de cohérence, de continuité et de lisibilité reste de mise tout en s'adaptant aux contraintes des territoires et en profitant des paysages pour rendre les trajets désirables.

## UN PLAN SOUPLE POUR TESTER AVANT DE PÉRENNISER !

La modification du plan de circulation est une procédure agile qui permet à une collectivité de réaliser des aménagements provisoires avant de les pérenniser (marquage au sol, signalétique, etc.). Le test doit prévoir une durée permettant le changement d'usage<sup>14</sup>.



12. BL évolution, la France à 20 minutes à vélo. Janvier 2022.

13. FUB, « Baromètre des villes cyclables - Rapport d'analyse », p.35. Mars 2022.

14. CEREMA. (2020). Aménagements cyclables provisoires : Tester pour aménager durablement.

# Assurer des itinéraires cyclables continus, directs et désirables

Le plan de circulation est gage de l'arrivée d'un nouveau public à vélo, conquis par des **trajets d'exceptions** sur de petites routes au milieu de champs, de forêts ou à travers les villes. En redonnant une place pérenne aux usagers du vélo sur la chaussée, la collectivité valorise du même coup son territoire et ses paysages en mobilisant les petites routes, chemins ruraux ou voies désaffectées. Ce sont autant de routes redécouvertes et appréciées et de commerces et services publics revitalisés.

Miser sur cette stratégie, c'est aussi enclencher une toute nouvelle dynamique autour des **services de transports de proximité** en misant sur la **complémentarité avec le vélo**. Pas toujours besoin d'utiliser une voiture lorsque l'on peut régulièrement se rendre à vélo à l'arrêt de bus, à l'aire de covoiturage ou à la gare situé à quelques kilomètres de son domicile. C'est finalement offrir la possibilité **de s'affranchir des trajets contraints**<sup>15</sup> et davantage d'**autonomie** pour les plus jeunes qui auront l'opportunité de se rendre à vélo à l'école et lors d'activités extrascolaires. Enfin, c'est également attirer les futurs touristes à vélo.

Cela ne doit pas pour autant se faire au **prix de la qualité de l'aménagement**. La collectivité doit trouver le compromis idéal pour ne pas faire subir aux futurs cyclistes de trop longs détours, des trajets qui présentent du dénivelé ou des obstacles sur la chaussée. Les investissements complexes et coûteux restent de mise pour résorber les discontinuités incontournables quand on ne peut pas faire autrement. Un réseau dans lequel on retrouve un franchissement de route à grande vitesse suffit à décourager les cyclistes non avertis.

## RÉUSSIR SON RÉSEAU CYCLABLE EN RÉUTILISANT LES CHEMINS APAISÉS

Chemins ruraux, routes secondaires à faible trafic motorisé et autres petites routes sont autant d'itinéraires qui peuvent devenir des chemins apaisés.

Comment peut-on concrètement les réutiliser pour les intégrer au réseau cyclable ? La collectivité peut **modifier le plan de circulation rural** en bloquant le trafic de transit motorisé, en limitant l'accès motorisé aux riverains et ayants droits ou encore en interdisant parfois l'accès motorisé. En déclassant les routes départementales ou communales, les aménagements peuvent prendre la forme de voie verte, vélorue ou voie verte sauf riverains ou engins agricoles. La temporalité peut également s'utiliser pour moduler les usages sur une voirie : les accès aux motorisés peuvent ainsi être restreints aux heures d'affluence souhaitées pour les cyclistes.

Quels sont les deux critères de réussite de ce type d'aménagement ?

- Une **communication claire auprès des usagers des véhicules motorisés** via du jalonnement et une signalétique dédiée rendant le cycliste prioritaire sur la chaussée et délégitimant la place de l'automobile (dans le cas d'une vélorue ou d'une voie verte sauf riverains par exemple).
- Une **vitesse effective inférieure à 50 km/h**.

15. « 46% des Français disent être contraints d'utiliser leur voiture », Wimoov, FNH, Baromètre des Mobilités du Quotidien. 2019.



# Partir du point de vue des usagers les plus vulnérables

## Le partage de la route ne se décrète pas

Aujourd'hui, **82% des habitants en milieu rural trouvent que, pour les enfants et les personnes âgées, circuler à vélo est dangereux**<sup>16</sup>. Avec des limitations de vitesse pouvant aller jusqu'à 90 km/h et des aménagements cyclables hors agglomération qui se limitent souvent à des bandes cyclables, on ne peut décemment pas parler de partage de la route. Il est vain de penser amener de nouveaux publics vers le vélo à ces conditions. Lorsqu'on parle de danger, la notion de sécurité perçue est aussi importante que la sécurité réelle : **les usagers doivent se sentir en sécurité pour choisir le vélo.**

Avec le plan de circulation, les tronçons de voirie partagés sont identifiés et une règle simple est adoptée : le partage de la route ne doit être possible qu'aux **conditions de sécurité des usagers les plus vulnérables**. De manière plus concrète, aucun partage de la route ne doit se faire à plus de 50 km/h. Cela concerne les axes sur lesquels il n'existe pas d'aménagement séparé du trafic routier pour les vélos.

Aucun partage de la route ne doit se faire à plus de **50 km/h**

Cet apaisement de la vitesse doit s'accompagner d'une **multiplication des signaux** (marquages au sol, pictogrammes, panneaux) **rappelant les règles de partage de la route aux motorisés**. Répéter l'interdiction de dépasser les cyclistes à moins de 1,50m en est un exemple.

### S'APPUYER SUR LES FILTRES MODAUX : UN GAIN DE LISIBILITÉ ET D'EFFICACITÉ

Le filtre modal est un aménagement qui restreint, par de la signalisation et/ou au moyen de mobilier urbain, certains trajets des véhicules motorisés<sup>17</sup>. Sa conception garantit la porosité du réseau de voirie pour les modes actifs (marche et vélo), les riverains ou les engins agricoles par exemple. Il peut prendre différentes formes en zone rurale : l'impasse sauf riverains ou l'impasse sauf engins agricoles. Ainsi, il permet de transformer un axe de raccourci automobile en chemin apaisé pour les mobilités actives.



Photo : Samy Guyet - RésilienCités



Photo : J. Savary - AF3V



16. FUB, « Baromètre des villes cyclables - Rapport d'analyse », Mars 2022.

17. ADMA, Cerema, Club des villes et territoires cyclables et marchables, « Le plan de circulation : un outil pour promouvoir les modes actifs et la qualité de vie », Novembre 2021.

# Bandes cyclables : des aménagements à proscrire

La bande cyclable est l'aménagement cyclable le plus courant dans de trop nombreux territoires. Ces bandes, étroites et souvent mal entretenues, **ne constituent en aucun cas un aménagement cyclable sûr pour les nouveaux cyclistes.**

Sur voirie existante, il est possible de faire mieux. **Assurer la sécurité des cyclistes hors agglomération implique parfois de réduire la largeur de la route** pour les véhicules motorisés. Il est ensuite possible d'utiliser cette largeur supplémentaire pour **installer un séparateur** et en faire ainsi une piste cyclable séparée du trafic motorisé<sup>18</sup>.

## LA « CHAUCIDOU », UN AMÉNAGEMENT

### DÉCONSEILLÉ

Ces derniers temps, la chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) – appelée couramment « chaucidou » fait polémique dans certains territoires pour avoir rendu certains tronçons dangereux. Elle est caractérisée par une « voie » centrale bidirectionnelle et deux larges accotements revêtus appelés « rives ». La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés étant insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent. En cas de croisement, le chevauchement de cette ligne de rive est permis sous réserve d'être attentif à la présence de cyclistes pouvant y circuler<sup>19</sup>.

Pourquoi ne faut-il pas y recourir de manière systématique ?

- Parce que cela **crée de la confusion** chez les usagers des véhicules motorisés comme du vélo.
- Parce que cet aménagement est délétère si une réflexion préalable n'a pas été menée sur la **diminution du trafic motorisé en vitesse et en volume.**
- Parce que cela ne crée pas de **sentiment de sécurité chez un nouveau public cycliste.**

En réalité, **avec un plan de circulation efficace, la « chaucidou » n'a plus lieu d'être.** Le plan de circulation anticipe le partage de voirie sur certains tronçons et crée les conditions de sécurité nécessaire. La CVCB doit donc plutôt être envisagée comme un aménagement temporaire pendant la phase de modifications des usages motorisés ou utilisé pour relier des aménagements cyclables.

18. CEREMA, « 8 recommandations pour réussir votre piste cyclable. », Février 2021.

19. CEREMA, Aménagements Cyclables Observations de « chaussées à voie centrale banalisée » sur l'agglomération Nantaise. Mars 2014.



**Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB)**

Siège : 12 rue Finkmatt - 67000 Strasbourg

Antenne : 174 quai Jemmapes - 75010 Paris

03 88 75 71 90 • [contact@fub.fr](mailto:contact@fub.fr) • [fub.fr](http://fub.fr)

Rédaction : Thibault Quéré, Fannie Bélanger-Lemay, Chloé Charrat

Équipe projet :

Étienne Demur, Céline Scornavacca, Valérie Scheuch, Philippe Cam

Coordination de la production : Valérie Scheuch

Impression : Parmentier Imprimeurs

Ce document est soumis aux droits d'auteur, mais peut être utilisé librement à des fins de campagne, d'éducation et de recherche moyennant mention complète de la source.

Novembre 2023

Photo : Florian Le Villain



Les territoires ruraux sont les grands oubliés de l'aménagement des routes pour les piétons et les cyclistes. Les vitesses élevées qui y sont pratiquées et l'absence d'aménagements sûrs rendent ces territoires peu désirables pour la pratique au quotidien du vélo.

Parce qu'une expérience traumatisante peut tuer l'envie de faire du vélo. Parce que les Français ne passeront au vélo qu'à certaines conditions de sécurité. Parce qu'enfin les cyclistes ne demandent pas l'impossible : la FUB propose dans cette note de position des recommandations pragmatiques et d'usage pour rendre la circulation à vélo désirable et aisée hors agglomération. Ajoutons le plan de circulation rural aux outils d'aménagements pour piétons et cyclistes.

Les territoires ruraux ont l'avantage d'offrir des paysages et des itinéraires uniques : tirons leur plein potentiel pour faire des trajets à vélo de réels moments de plaisir !



Novembre 2023