



PRÉSENTATION FUB

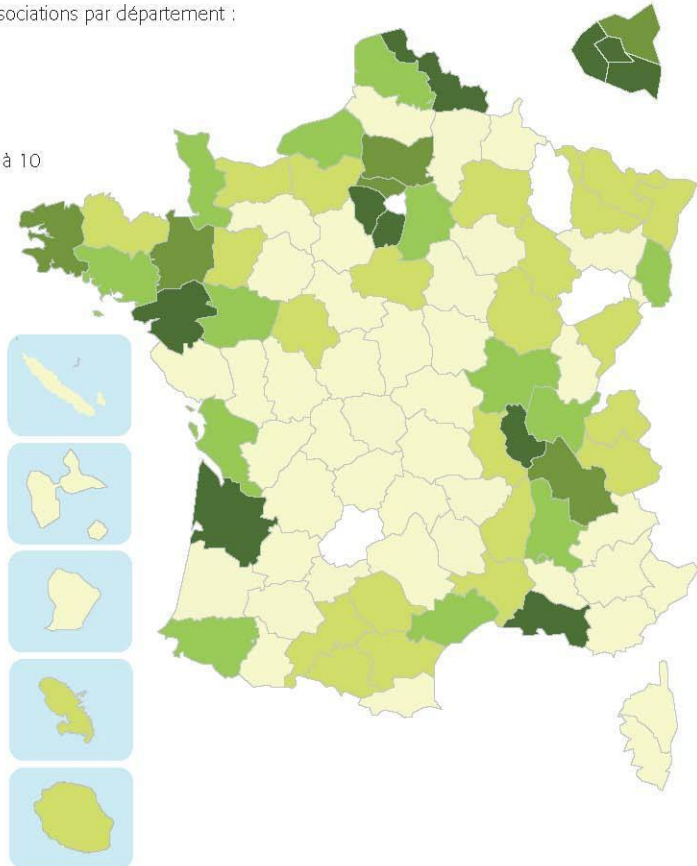
Note de position « Assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural »

501220677



LA FUB FÉDÉRATION FRANÇAISE DES USAGERS DE LA BICYCLETTE

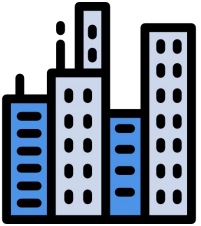
Nombre d'associations par département :



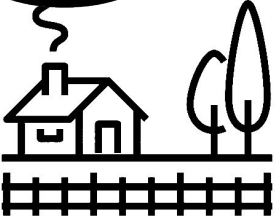
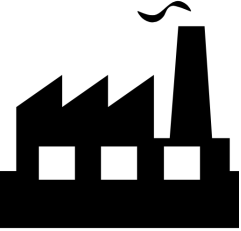
- La Fédération française des Usagers de la Bicyclette a été **créée en 1980**.
- Elle est née de l'envie de **fédérer les associations d'usagers du vélo**.
- Elle regroupe aujourd'hui **plus de 519 associations et antennes locales sur l'ensemble du territoire français, dont 226 vélo-écoles et 252 ateliers vélos**.
- **Son objectif** : développer un véritable système vélo attrayant et sûr pour susciter l'envie et l'intérêt d'utiliser sa bicyclette dans ses déplacements quotidiens.



CELINE SCORNAVACCA
VP FUB - GT VELO HORS
AGGLO



ETIENNE DEMUR
VP FUB - GT VELO HORS
AGGLO



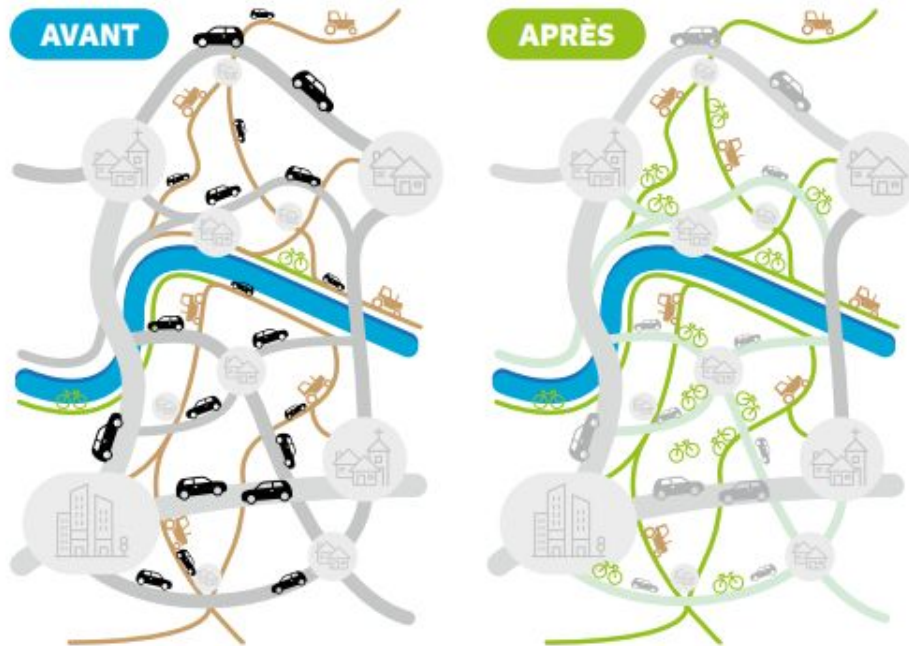
POURQUOI UNE NOTE DE POSITION SUR LE VÉLO EN MILIEU RURAL ?

- Répondre à la demande croissantes des habitants des zones rurales
- Répondre aux enjeux de sécurité routière : **71% de la mortalité routière** se concentre dans des **territoires dits ruraux** en 2020 et **70% de cette mortalité** routière dite rurale se produit sur une **route départementale**
- Offrir aux habitants des zones peu denses des alternatives à la voiture individuelle : **82% des habitants en milieu rural trouvent que, pour les enfants et les personnes âgées, circuler à vélo est dangereux**
- Donner des clés aux collectivités des outils pour aménager leur réseau cyclable

Fruit d'un an de travail avec des associations pro-vélo en milieu rural et collectivités rurales.



LE PLAN DE CIRCULATION : MATRICE DE LA NOTE DE POSITION



LES OBJECTIFS D'UN PLAN DE CIRCULATION

- **Canaliser** le trafic motorisé en volume et en vitesse sur des axes dédiés
- Éviter voire supprimer le **trafic de transit sur les voies de desserte**

LE PRINCIPE

On partage les routes, avant de partager la route

- Déterminer pour **chaque mode de déplacement** les axes principaux, les axes secondaires et les axes de desserte
- Définir des itinéraires où les usagers du vélo et de la marche sont **prioritaires**

HIÉRARCHISER LE RÉSEAU AVEC LE PLAN DE CIRCULATION

- Le **réseau motorisé** = voies rapides (voie principale), axes secondaires (voie apaisée) et axes de desserte (voie partagée)
- Le **réseau cyclable** = 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)

LE PLAN DE CIRCULATION, UNE STRATÉGIE PAYANTE

SOBRE EN COÛT

Permet de lancer une première phase d'aménagement à **moindre coût** constitue une base solide pour la conduite d'études futures

SOBRE EN MATIERE

Avec comme principe de **réutiliser la voirie existante** pour répondre aux contraintes et enjeux fonciers

AVEC DES RESULTATS IMMEDIATS

Permet de conquérir un **nouveau public cycliste** rapidement.

Public particulièrement attentif aux conditions de sécurité sur la route (collégiens, personnes vieillissantes, proches aidants, etc.)

EFFICACE ET SOUPLE

- Participe à l'**évaporation du trafic motorisé de manière efficace**
- Permet de **tester avant de pérenniser** grâce à des aménagements temporaires

2ÈME IDÉE FORTE : LA RÉUTILISATION DES CHEMINS À FAIBLE TRAFIC MOTORISÉ

LE CONSTAT

Le réseau routier français est l'un des plus denses du monde

Enjeu à se poser la question de l'**usage des chemins ruraux et voies secondaires**

LE PRINCIPE

- **Réutiliser les chemins ruraux, voies désaffectées, petites routes etc.**
- Par la modification du **plan de circulation rural en :**
 - ✓ Bloquant le trafic de transit motorisé, en limitant l'accès motorisé aux riverains et ayants droits
 - ✓ En déclassant les routes départementales ou communales pour en faire des voies vertes, vélorues ou voies vertes sauf riverains ou engins agricoles.



LES AVANTAGES

- Aménager à moindre coût
- Valoriser son territoire, ses paysages
- Proposer des itinéraires d'exceptions aux usagers du vélo du quotidien

LES CRITERES DE REUSSITE

- 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)
 - s'appuyer sur les filtres modaux
- Une **vitesse effective inférieure à 50km/h**



NOS RECOMMANDATIONS D'AMENAGEMENTS

« 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. »

EN COMPLÉMENT, LE GUIDE « ASSOCIATIONS ET DÉPARTEMENTS : UN TANDEM GAGNANT POUR LE VÉLO

À destination des élus et agents de conseils départementaux

- Des recommandations clés en main pour un plan vélo réussi
- Un guide qui s'appuie sur l'expérience de conseils départementaux et associations d'utilisateurs
- Pour une collaboration efficace et pérenne entre associations pro-vélo et collectivités



Thibault Quere
Directeur du plaidoyer



Chloé Charat
Chargée de mission
développement
territorial GV



Fannie Bélanger-Lemay
Chargée des Territoires peu
denses et d'Intermodalité

