

## Bougez futé dans Royan Atlantique : le vélo

### Édito

**D**ès 2012, le CODEV a engagé une réflexion relative à la mobilité sur le territoire Royan Atlantique. Un large tour d'horizon de cette question s'était traduit par un premier « 4 pages » en 2013 : « Vers une mobilité pour tous et sans obstacle ».

Le CODEV engage désormais un cycle d'approfondissement de cet enjeu majeur qu'est le déplacement au quotidien pour les habitants de Royan Atlantique : domicile-travail, domicile-études, domicile-commerce, domicile-services publics...

L'objectif est bien de porter des préconisations novatrices pour le territoire. À terme, l'ensemble de ces préconisations pourrait faire l'objet d'un guide pratique « Bougez Futé dans Royan Atlantique ».

Le 1<sup>er</sup> volet de ce cycle est dédié aux déplacements à vélo dans Royan Atlantique. L'objectif de faire de notre territoire « L'autre Pays du vélo » est ambitieux... le chemin est encore long.

### L'essentiel en quelques mots

Au regard des pratiques actuelles, le déplacement à vélo offre encore des perspectives importantes de développement sur le territoire de la CARA.

→ La sensibilisation, la promotion, l'incitation à la pratique du vélo auprès de l'ensemble de la population dans une logique « vélo pour tous » .

Les pistes de solutions évoquées dans ce document sont :

- L'aménagement d'infrastructures dédiées (pistes cyclables) et/ou le partage des voiries existantes afin notamment d'irriguer l'intérieur du territoire ; l'amélioration du balisage et de la signalétique associé à ces aménagements ;
- Le développement de services spécifiques afin d'améliorer l'intermodalité notamment avec les transports en commun, le stationnement, la mise en place de formes plurielles de location/ mise à disposition, la création de parcs spécifiques (vélos à assistance électrique...) répondant aux besoins des populations locales ;



Pour contacter  
le CODEV...

contact@codev.agglo-royan.fr  
www.codev-royan-atlantique.fr

# Un potentiel sous-exploité dans Royan Atlantique

## Une pratique du vélo encore faible...

Pour les habitants de Royan Atlantique, l'utilisation de modes de transports alternatifs à la voiture individuelle demeure très modeste pour les déplacements utilitaires locaux (domicile-travail, domicile-étude...) : 80% des déplacements sont réalisés en voiture.

Le vélo représente seulement 2% des déplacements utilitaires à l'échelle de Royan Atlantique, même si son utilisation est un peu plus marquée dans le secteur urbain.

66% des habitants n'utilisent jamais ou n'utilisent qu'exceptionnellement le vélo. Quand, ils l'utilisent, c'est essentiellement dans un cadre sportif et de loisirs mais pas utilitaire (domicile-travail, domicile-étude).

Le principal frein à l'utilisation du vélo est l'absence d'aménagements cyclables en et hors ville (40%). Les conditions météo (15%) et la crainte du vol (13%) apparaissent aussi comme des freins à l'utilisation du vélo. D'autres motifs sont encore évoqués : risques d'accidents, distances longues...

Source : Plan de Déplacements Urbains de la CARA

## ... Mais des atouts importants pour son développement

Globalement, le territoire Royan Atlantique présente de nombreux atouts naturels favorables à la pratique du vélo : un relief généralement très peu prononcé, des emprises routières relativement larges, un climat favorable, un cadre paysager et environnemental attractif pour sa pratique...

Le taux d'équipement en vélo des ménages est important (70%).

Une proportion significative des déplacements utilitaires se réalise sur de très courtes distances et pourrait donc se prêter à un usage plus prononcé du vélo (à titre d'exemple : 70% des déplacements se font sur une distance comprise entre 500 m et 2 km dans l'agglomération toulousaine). De fait, les déplacements utilitaires intracommunaux ou encore entre les communes du pôle urbain royannais (Royan - Saint-Georges - Saint-Palais) se prêtent facilement à l'usage du vélo.

## Le vélo en ville : un retard français en cours de rattrapage

La pratique du vélo en ville est bien sûr une affaire d'aménagements (pistes cyclables...) mais également de culture. À ce titre, les villes nordiques présentent des taux de pratiques du vélo sans commune mesure avec les villes françaises : 31% des trajets intra-urbains se font à vélo à Copenhague : 22% à Amsterdam, 13% à Berlin, 11% à Berne...8% à Strasbourg et 2% à Paris.

Des villes françaises comme Nantes et Bordeaux tirent désormais leur épingle de jeu et se classent désormais dans le top 5 du classement européen des « villes amies du vélo » au prix de politiques publiques très volontaristes.

En France, une enquête TNS SOFRES montre que 14% des français utilisent leur vélo pour des motifs utilitaires, 5% pour un usage régulier domicile-travail.

## Le vélo, c'est bon pour moi

**C'est bon pour mon portefeuille.** Le coût annuel d'un déplacement domicile-travail entre mon domicile situé rond-point de la Poste à Royan et Royan 2, soit 3 km, est de 620 € en voiture... contre 63 € en vélo. De même, le coût annuel d'un déplacement quotidien entre Grézac et Cozes pour aller chercher quotidiennement ma baguette, soit 2 km, représente un coût de transports de 1,86 €/jour en voiture... contre 0,19 € en vélo (\*).

**Je peux gagner du temps :** pour des déplacements de très courtes distances, le vélo constitue un moyen de transport aussi rapide que la voiture, voire même bien plus rapide en période estivale dans le cœur urbain de l'agglomération : 11 mn à vélo entre le rond-point de la Poste et Royan 2 contre 8 mn en voiture... si je ne suis pas pris dans les embouteillages estivaux.

**C'est bon pour ma santé personnelle :** la pratique d'une activité physique ½ heure par jour réduit considérablement les risques cardiovasculaires.

\*Source : éco-comparateur Ademe

## Le vélo, c'est bon pour nous tous

**C'est bon pour l'environnement.** En reprenant l'exemple du déplacement domicile-travail quotidien de 3 km, je produis 150 litres eq. pétrole et 390 kg eq. co<sup>2</sup> en roulant en voiture ... contre bien évidemment un coût environnemental nul pour le même déplacement à vélo.

**Le vélo crée du lien social :** entre eux, les usagers du vélo nouent naturellement du lien voire se retrouvent même au sein de clubs d'usagers. Par ailleurs, le lien est facilité vers les autres usagers de la route.



# Le vélo : des infrastructures locales encore insuffisantes

## Les infrastructures à développer ou améliorer, notamment pour irriguer l'intérieur du territoire Royan Atlantique

Le réseau de pistes cyclables est relativement étendu sur Royan Atlantique (90 km selon le PDU réalisé en 2010). Pour autant, ce réseau répond d'abord à un usage touristique, notamment via le tracé national Vélodyssée : dans la forêt de la Coubre au nord puis le long du littoral jusqu'à Royan avec la perspective d'un prolongement de l'itinéraire jusqu'à Bordeaux.

Par contre, force est de constater la faiblesse du réseau dédié aux déplacements utilitaires : axes structurants aménagés dans le principal secteur urbain voire même

dans les bourgs entre les quartiers d'habitats et les équipements publics ou encore les zones d'activités, axes de liaison entre le littoral et l'arrière-pays...

Au-delà même de la création de nouvelles infrastructures, il faut également souligner : des voiries conçues pour l'automobile et mal adaptées à la circulation douce, des conflits modaux avec la voiture, une intermodalité limitée avec les transports en commun, le manque d'entretien et le sous-dimensionnement de certains aménagements cyclables et piétons.

### Quelques exemples concrets

↳ Prenant en compte l'emplacement des principales zones d'activités, de commerces et de services, le CODEV recommande la création d'itinéraires-types : Royan-Royan2-Médis-Saujon ; Royan-St Georges ; Royan - Saint Sulpice...

↳ Parallèlement, les aménagements et balisage de sécurité, une clarification du balisage directionnel (en termes de rabattement de liaisons), la généralisation du balisage de distance sont recommandés.

## Le vélo : des services à développer

### Favoriser le stationnement et l'intermodalité

Le manque de stationnements dédiés et la crainte de se faire voler son vélo constituent des freins réels à la pratique du vélo. À cela, on peut rajouter les difficultés à organiser un trajet multimodal vélo-transports en commun.

Plusieurs pistes d'amélioration pourraient être travaillées en ce sens :

- ➔ Développement des stationnements sécurisés aux endroits où l'on stationne pour une longue durée (quelques heures, voire même quelques jours) : gare multimodale, gare maritime, lycées, collèges, hôpital... Une gratuité de ce stationnement sécurisé pourrait être envisagée pour les abonnés des transports en commun (TER, Carabus, Les Mouettes...).
- ➔ Équipement de la voirie en supports vélo dans les centres villes et à proximité des commerces et services publics (mairie, poste, centres commerciaux et marchés...).
- ➔ Création de solutions techniques afin de faciliter l'intermodalité avec les transports en commun : embarquer son vélo dans l'ensemble des transports en commun circulant dans l'agglomération.

### Développer l'offre de location et de maintenance de vélos

Il apparaîtrait intéressant de créer un parc de vélos en « libre-service » qui serait situé sur quelques sites stratégiques, notamment ceux des gares multimodales. Les modalités d'organisation (publique, privée coopératif...) d'un tel service sont à réfléchir et à chiffrer. En tout état de cause, de très gros loueurs présents sur le territoire pendant l'été « hivernent » leur parc à vélos pendant neuf mois de l'année : il serait intéressant de les associer à cette réflexion.

Les formules de location pourraient être également innovantes et plurielles : location de courte durée « à l'heure », location de longue durée...en particulier pour les vélos à assistance électrique.

Plusieurs agglomérations créent aujourd'hui des « recycleries » pour réparer-reconditionner de vieux vélos, permettant une réinsertion économique des personnes aujourd'hui éloignées de l'emploi (entreprises ou chantiers d'insertion). Sur Royan Atlantique, une telle offre pourrait être réfléchie en lien avec les marchands de cycles.

En complément, des « points accueil vélo » s'inspirant de l'expérience « vélodyssée » pourraient être promus.

## Le vélo : s'adapter à l'évolution de la demande royannaise

Le développement technologique et la « démocratisation » progressive du **vélo à assistance électrique** méritent localement une promotion spécifique à mettre en rapport avec le nombre important de seniors. Un cinquième des collectivités adhérentes à l'association « Club des villes et territoires cyclables » soutiennent financièrement l'achat de VAE par les particuliers de leur territoire. Cette politique va parfois de pair avec l'implantation de bornes électriques de recharge dans les espaces publics.

De même, d'autres offres (locatives ou en vente) alternatives au vélo standard méritent d'être mieux promues: tricycle pour promener les enfants en bas-âge ou une personne à mobilité réduite, tandem, vélo pliant...

Un vendeur de vélo dit vendre maintenant quelques petites remorques à des possesseurs de VAE pour faire leurs courses.

### Le vélo en ville : ça s'apprend ou ça se réapprend

#### À vélo, le « 0 de conduite » peut coûter cher

Le développement de la pratique du vélo, notamment en ville, suppose de travailler à l'éducation-formation des utilisateurs :

- des règles de sécurité et de bonne conduite : tant en matière d'équipement minimal du cycliste que de règles de partage de la voirie avec les autres utilisateurs, d'éducation routière : des actions de sensibilisation-formation pourraient être réalisées en ce sens dans les écoles et centre de loisirs, auprès de certaines associations...
- d'apprentissage ou réapprentissage de la pratique du vélo en particulier vers les seniors : sa maniabilité, la conduite accompagnée, spécificité de la conduite en vélo à assistance électrique...

#### Sensibiliser et promouvoir les pratiques

L'intérêt de développer la promotion du vélo sur le territoire fait consensus. Cette promotion pourrait prendre plusieurs formes :

- adhésion à l'association « Club des villes et territoires cyclables »,
- participation à la semaine nationale du développement durable en l'orientant localement sur la thématique de la pratique du vélo ; ciblage de quelques acteurs et publics-cibles : écoles, administrations, utilisateurs des transports collectifs, centres commerciaux auprès desquels des actions de promotion spécifiques pourraient être réalisées... ;
- participation de quelques élus et membres du CODEV au congrès « Vélo-city », organisé dans une ville européenne tous les deux ans (Nantes début juin 2015). Ce congrès est le rendez-vous européen des décideurs et défenseurs de la pratique du vélo urbain et des politiques cyclables.

### Quelques exemples vus ailleurs

- « **Dromolib** », dans le département de la Drôme, est une entreprise coopérative qui accompagne les structures et collectifs dans leur réflexion et mise en œuvre de solutions sur le thème des déplacements de personnes et marchandise ;
- La politique développée par la **communauté urbaine « Toulouse Métropole »** en faveur du vélo, notamment son guide « *Le vélo au quotidien* » (édition 2013)
- « **Le club des villes et territoires cyclables** » est une association qui rassemble aujourd'hui plus de 1 500 collectivités locales. Elle se veut un lieu de lobbying auprès des instances nationales et un lieu d'échanges de bonnes pratiques.

