

# Le vélo revient en piste dans les zones rurales



Des vélos à assistance électrique, munis d'antivol, panier, chargeur, porte-enfant sont proposés à l'essai par des collectivités.  
NVD

Remettre les habitants en selle dans les territoires ruraux permet de répondre à des enjeux tant environnementaux que sociaux, à moindre coût. Dans les zones peu denses, actifs, élèves et retraités peuvent utiliser le vélo pour aller au travail, rejoindre leur établissement, faire leurs courses... Les collectivités misent sur les vélos et véhicules doux à assistance électrique, qui réduisent les distances et les dénivelés, et sur l'aménagement de pistes dédiées.

## CHIFFRES-CLÉS

- 45 % des déplacements en zone rurale font moins de 5 kilomètres. Ce qui crée un fort potentiel pour le vélo à assistance électrique, décliné en de multiples formats, avec cargo, trois ou quatre roues, des batteries de diverses puissances... Source : « [La France à 20 minutes à vélo](#) », BL évolution, 2022.

Sur les routes de campagne dominées par la voiture, la petite reine est en train de faire une percée. Elle revient de loin. En 2019, le vélo n'y représentait plus que 2,3 % des déplacements, au lieu de 5,4 % en 1994. Mais, en pleine crise sanitaire, en 2021, sa part modale a augmenté de 17 % par rapport à 2019 dans les territoires ruraux, selon le baromètre des villes cyclables. Surtout, les élus des petites communes et intercommunalités ont manifesté un réel engouement pour ce véhicule doux en adhérant en plus grand nombre au Club des villes et territoires cyclables et marchables (CVTCM) et en le sollicitant, pour booster la pratique du vélo au quotidien.

## Une alternative peu chère

---

C'est d'abord la capacité de ce véhicule individuel à se substituer à la voiture pour des déplacements inférieurs à cinq kilomètres, soit 45 % des trajets en milieu rural, qui séduit, alors que, le plus souvent, les transports en commun font défaut dans ces zones peu denses. Les actifs, les élèves ou les retraités peuvent utiliser le vélo pour aller au travail, rejoindre leur établissement, faire les courses... Il ne s'agit pas seulement de répondre à des enjeux environnementaux, la flambée des prix de l'énergie a également accru les difficultés sociales. D'où l'intérêt d'offrir une alternative très peu chère. Dans la communauté de communes de Cèze-Cévennes (23 communes, 19 300 hab., Gard), où 85 % des déplacements se font en voiture, une récente enquête locale sur les mobilités a révélé qu'un quart des habitants de deux municipalités, Molières-sur-Cèze et Bessèges, n'en possédait pas, sans que l'autopartage soit en mesure de combler ce manque.

A l'inverse, la capacité du vélo à s'adapter aux besoins des habitants s'est accrue au fil des innovations qui ont transformé ses usages : vélo à assistance électrique (VAE), cargo, triporteur, quadricycle, etc. Des véhicules légers et économes, dont l'Ademe cherche à stimuler le développement par le biais du dispositif « Extrême défi mobilité » en s'appuyant sur des expertises locales.

D'autres ont d'abord misé sur le VAE basique, à l'instar de la CA Lannion-Trégor communauté (57 communes, 99 800 hab., Côtes-d'Armor), qui a mis en place Vélek'tro, un service de location longue durée de 350 VAE munis d'antivols, chargeurs et paniers, pour les trajets du quotidien. Son succès se mesure à la longueur de sa liste d'attente, 40 personnes en hiver et jusqu'à 300 dès le printemps. « Les étudiants et les saisonniers de l'agriculture et du tourisme sont très demandeurs », explique Laure Alleaume Morel, responsable du service Vélek'tro, qui vise surtout un public en emploi et en formation, mais s'adresse aussi aux retraités. Depuis juin, Vélek'tro s'étoffe de quelques tricycles, « long-tails », biporteurs et cargos, pour les familles.

L'objectif est également de soutenir le développement d'une offre adaptée aux personnes ayant des difficultés de mobilité. En 2022, à Lannion-Trégor communauté, l'événement « un vélo pour tous » a permis de faire tester des véhicules doux à assistance électrique axés sur le handicap, par exemple des tandems tricycles et des triporteurs dotés d'une plateforme avant. « Il faut des accompagnateurs, des aidants, c'est le nerf de la guerre », précise Laure Alleaume Morel, qui estime que les services de rééducation, maisons de retraite et associations ont un rôle important à jouer.

## Pluie de subventions

---

Pour les collectivités des territoires peu denses, aux budgets réduits, le vélo a en outre l'intérêt d'être nettement moins coûteux en investissement que la voiture ou les transports en commun. D'autant que, depuis 2018 et le lancement du plan national Vélo et mobilités actives, les subventions pleuvent – de l'Etat, de régions et départements ou de l'Europe.

Une manne indispensable pour les intercommunalités qui, depuis la loi d'orientation des mobilités de 2019, ont pris cette compétence, car elles doivent se doter de capacités d'ingénierie pour établir un diagnostic et définir un schéma directeur cyclable avant d'investir dans une offre de service ou des aménagements. A la CC Cèze-Cévennes, le poste de chargé de mission « mobilités », créé en janvier 2020, a ainsi été financé à 63 % par l'Ademe.

Ces fonds permettent aussi l'aménagement de véritables autoroutes à vélos pour rendre attractif ce mode de déplacement au quotidien. Et d'éviter les trajets dangereux sur des départementales étroites, où les voitures roulant à plus de 50 kilomètres/heure sont la première cause d'accidents graves, voire mortels, pour les cyclistes des clubs de sport qui, jusqu'ici, sont quasiment les seuls à y rouler.

Le département d'Ille-et-Vilaine a fait ce pari. « Sur les 24 pistes cyclables à haut niveau de service, en site propre et bidirectionnelles, programmées le long de routes départementales, en territoire rural ou périurbain, la première mise en service au début de l'été est en ruralité », souligne Schirel Lemonne, conseillère départementale chargée du plan « vélo » et des liaisons vertes. Cette piste, qui relie Romagné à Saint-Sauveur-des-Landes grâce à deux passerelles construites au-dessus d'une autoroute et d'une nationale, permet de rejoindre un pôle multimodal, avec abris sécurisés pour vélos, transports en commun et aire de covoiturage.

Le département propose en outre aux intercos de signer un pacte de mobilité locale pour mettre en place des services, la location de VAE, des parkings dédiés, etc., et compléter les itinéraires à vélo ou aménager les intersections à l'entrée des communes.

## **Chemins de traverse**

---

C'est aussi l'occasion de faire le lien avec des pistes cyclables à visée touristique. La CC rives de Saône (38 communes, 20 500 hab., Côte-d'Or) a prolongé celle qui longe la Saône et mène de Pouilly-sur-Saône à Seurre. « L'idéal serait de relier l'EuroVelo 6 à des pistes secondaires afin que la population puisse se déplacer à bicyclette d'une commune à l'autre sans passer par des départementales », relève Sébastien Delacour, président de l'interco.

Solution plus économe encore, il est possible de « réserver les départementales de troisième catégorie, les moins empruntées, au vélo et aux engins agricoles », indique Françoise Rossignol, présidente du CVTCM, et « d'aménager des chaussidoux sur des voies peu utilisées » – communales ou départementales – avec une seule chaussée centrale pour les voitures et, de part et d'autre, des bandes cyclables. La CC du pays de Lumbres (36 communes, 24 200 hab., Pas-de-Calais) a ainsi commencé à aménager ses chemins ruraux et ses anciennes voies ferrées, labellisées voies vertes, pour mailler son territoire en faveur des cyclistes du quotidien.

Il suffit « de signaler les chemins de traverse », estime Etienne Demur, administrateur de la FUB, la Fédération française des usagers de la bicyclette, qui fait des trajets quotidiens à vélo en Petite Camargue, entre Aigues-Mortes et Aimargues, en empruntant des chemins qui longent des terrains agricoles : « Il faut mettre une signalétique pour officialiser ces chemins comme cyclables et réglementer le passage des voitures. » De quoi relancer la petite reine sans avoir à dérouler le tapis rouge.

Publié le 31/07/2023 • Par Solange de Fréminville – Actu Environnement