

# La lettre de l'Urba N°9



DE L'AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMÉRATION ORLÉANAISE

## LE VÉLO DANS L'AGGLO

### contexte

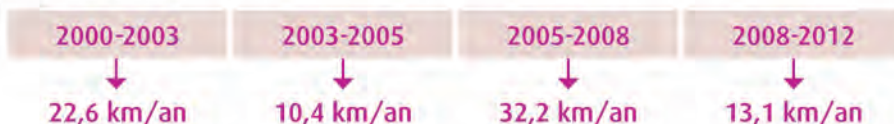
L'actuel plan de déplacements urbains de l'agglomération fixe pour objectif un doublement de la part des déplacements réalisés en vélo entre 2002 et 2017 (de 3,3 % à 6,6 %). Cinq ans après son adoption, il semble opportun de réaliser un état des lieux de la pratique cyclable sur notre territoire, pour voir où nous en sommes.

Cette Lettre de l'Urba apporte des éléments de réponse. Elle rend compte des aménagements réalisés année après année, que ce soit en matière d'itinéraire ou de stationnement. Le déploiement de points de comptage permanent dédiés aux vélos en quelques points stratégiques du territoire, nous permet depuis quelques années d'observer également en continu le passage de tous les vélos. Cet outil permet de comptabiliser la présence des cyclistes, que chacun d'entre nous voit circuler chaque jour.

Le vélo est un moyen de transport performant en ville, très économe, sûr et surtout bon pour la santé et l'environnement. Il est un outil majeur pour la mobilité durable et l'observatoire des déplacements suivra avec attention l'évolution de son usage.

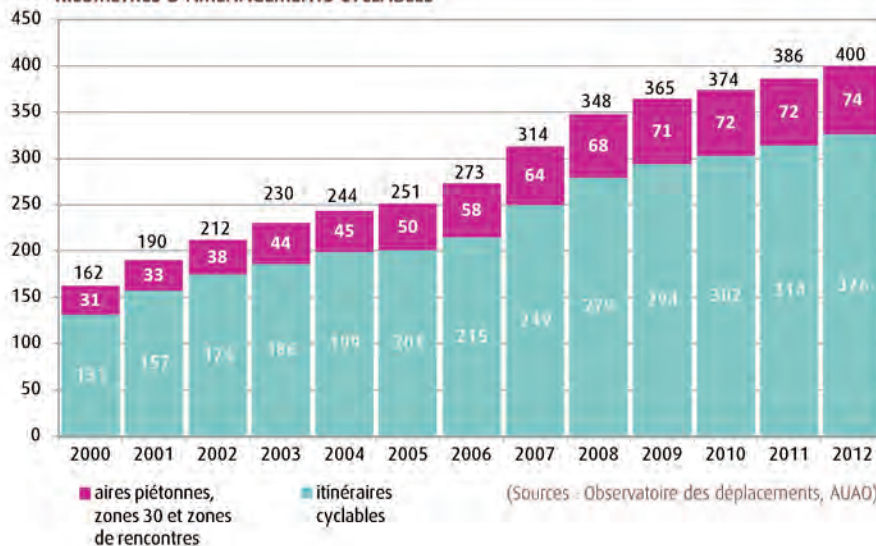
### Retour sur douze années d'action publique en faveur du vélo

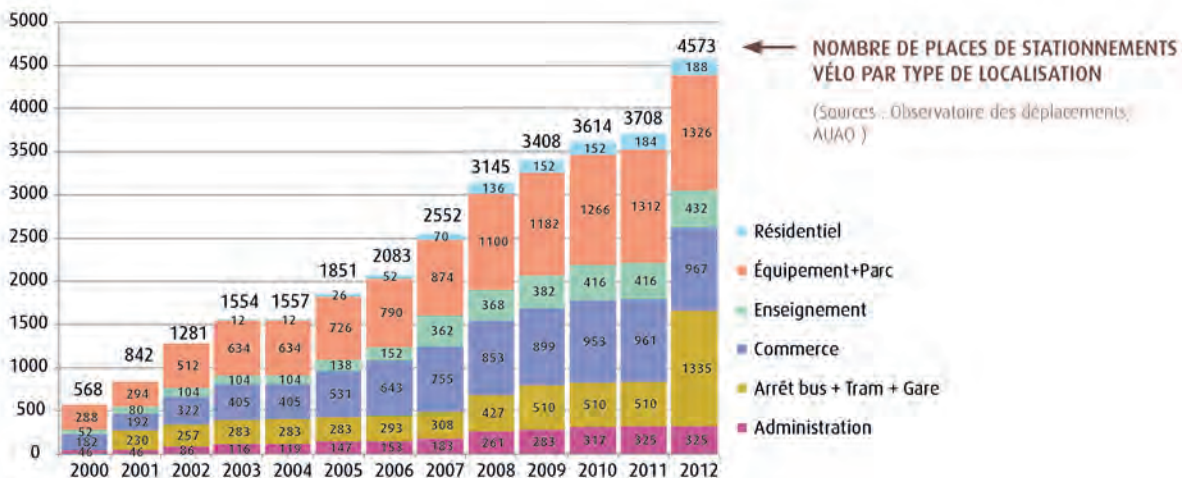
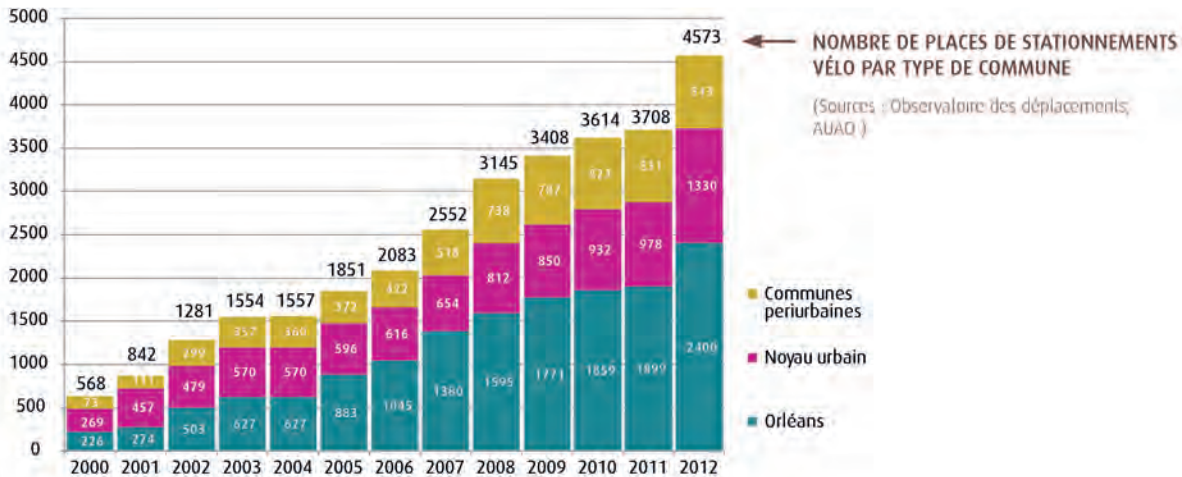
Depuis 2000, le linéaire du réseau d'itinéraires cyclables de l'agglomération a plus que doublé, tous types d'aménagements confondus (pistes, bandes, zones 30, aire piétonne...). Cette action forte sur l'espace public poursuit un double objectif : assurer la sécurité et le confort des cyclistes, mais aussi inciter des utilisateurs potentiels à se mettre au vélo. Chaque année, des aménagements complémentaires sont donc réalisés (environ 19,8 km/an en moyenne depuis 2000), mais quatre périodes se distinguent selon leur rythme de déploiement :



Autrement dit, après un net ralentissement entre 2003 et 2005, les années 2006, 2007 et 2008 ont vu une nette accélération du rythme des aménagements, qui s'est de nouveau ralenti par la suite en nombre de km réalisés. Par contre, cette dernière période a vu la réalisation d'ouvrages et équipements structurants pour les cyclistes comme la passerelle sur le pont du Maréchal Leclerc à Olivet.

KILOMÈTRES D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES





Du côté du stationnement, la même progression s'observe, mais c'est par huit que le nombre de places offertes a été multiplié entre 2000 et 2012. La répartition entre les différents types de communes permet de constater que la ville centre a certes consenti le gros de l'effort, mais également que la première couronne n'est pas en reste. En effet, s'il est logique que l'offre de stationnement vélo sur l'espace public soit plus importante dans la ville centre, il ne faut pas oublier de permettre aux cyclistes de se rendre dans différents lieux de leur commune de résidence (commerce, équipement, administration), y compris si elle est située à la périphérie. L'habitant d'une petite commune doit pouvoir réaliser des trajets de proximité du quotidien en vélo, comme le fait un habitant du centre-ville. Le graphique témoigne de la diversification des lieux équipés de stationnement vélo, notamment en lien avec les transports collectifs, afin de favoriser l'intermodalité vélo/TC. En 2012, la mise en service de la deuxième ligne de tramway a été l'occasion d'un redéploiement important en ce sens.

L'ensemble de ces aménagements (itinéraires et stationnements) possède bien évidemment un coût pour l'Agglo qui consacre chaque année 800 000 € à leur réalisation. En fait, si l'on y ajoute les aménagements cyclables réalisés conjointement à des travaux de voirie, c'est environ 2 millions d'euros qui y sont consacrés. Par ailleurs, chaque commune réalise sur ses fonds propres des aménagements cyclables dans le cadre d'opérations de voirie, mais dont il est difficile d'estimer les montants. Ces coûts sont donc importants, mais chaque déplacement réalisé en vélo plutôt qu'en voiture constitue par la suite une économie (d'énergie, d'usure de la voirie, de nuisance bruit, pollution).

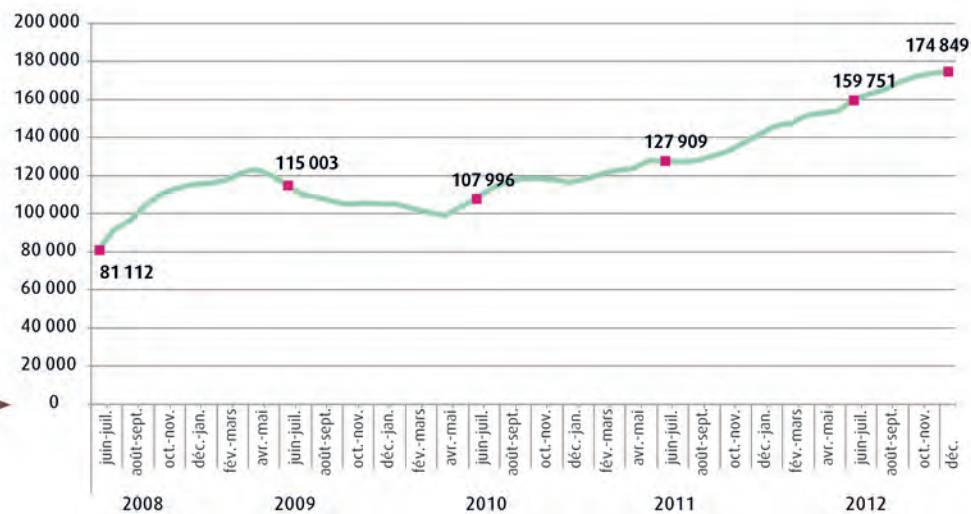


↑ EXEMPLE D'UTILISATION D'UN AMÉNAGEMENT, LES BESOINS DE STATIONNEMENT VÉLO EN LIEN AVEC L'ARRÊT DE BUS « LES HUITIVES » À OLIVET EXCÈDENT DÉSORMAIS LE NOMBRE DES ARCEAUX.

(Photo : AUAO, Janvier 2013 )

VÉLO'+ : FRÉQUENTATION TOTALE SUR UNE ANNÉE GLISSANTE

(Sources : Observatoire des déplacements, AUAO )



## Des évolutions perceptibles de la pratique du vélo

### VÉLOS EN LIBRE-SERVICE

Vélo'+ est un service de location courte durée, ce qui permet d'en suivre l'usage grâce à l'acte de retrait/dépôt du vélo emprunté. L'Agglomération consacre 900 000 €/an pour le fonctionnement de ce service. Ces vélos offrent des avantages par rapport à une bicyclette privative : pas de risque de vol pour l'utilisateur, pas de problème de stationnement (sauf station pleine) et surtout la possibilité de réaliser des déplacements asymétriques, partir en vélo et revenir en bus par exemple. Ces systèmes déployés désormais dans un grand nombre de villes, permettent de remettre en selle la population et d'agir comme levier d'incitation à la pratique du vélo. Cet effet indirect reste cependant difficile à caractériser. Après cinq années de fonctionnement, le système vélo'+ monte toujours en charge. Sa fréquentation a cependant connu plusieurs phases : après des débuts prometteurs jusqu'en avril 2009, l'utilisation s'est ralentie du fait du manque de disponibilité des vélos (vols et dégradations) jusqu'en avril 2010. Depuis le système ne cesse de progresser pour avoisiner les 175 000 utilisations en 2012.

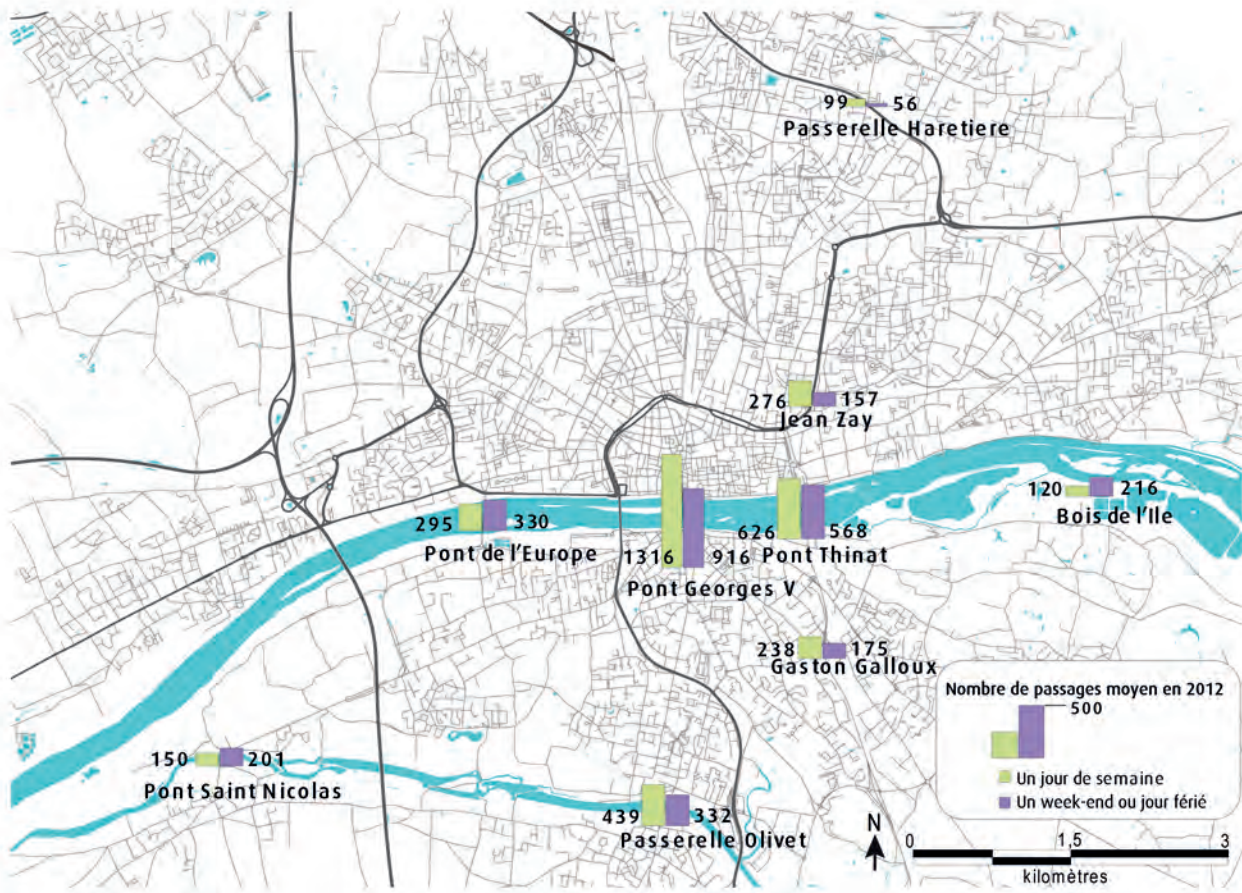


## USAGE

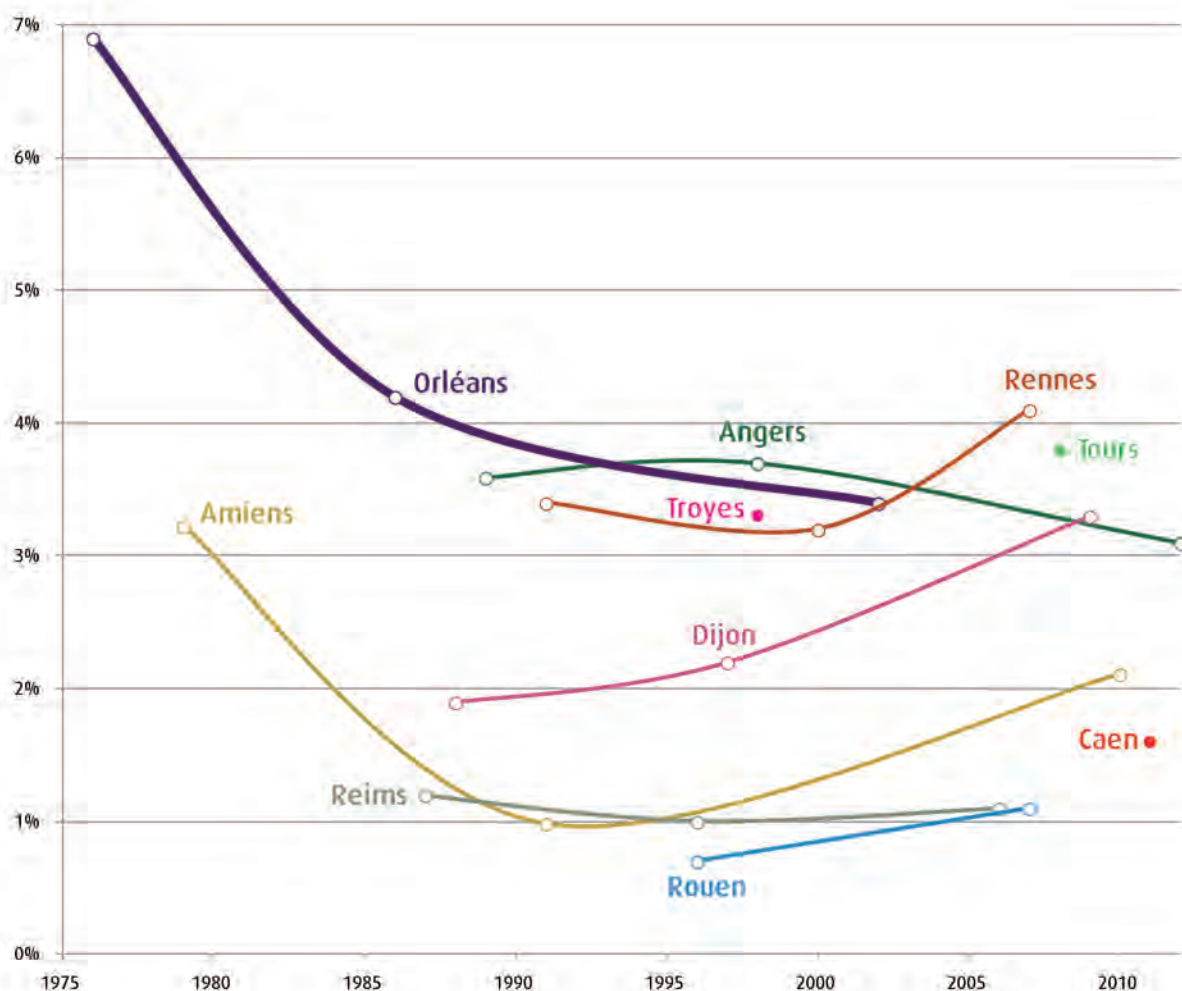
L'augmentation constatée de l'usage de Vélo+ ne permet pas de généraliser cette observation à l'utilisation de l'ensemble des vélos. C'est pourquoi l'Agglo a déployé ces dernières années des points de comptage permettant de dénombrer (24H/24) le passage des vélos en certains points stratégiques du territoire : les ponts, passerelles et pistes cyclables majeures. La carte suivante permet d'observer le nombre des vélos qui circulent en moyenne en ces différents points de passage. Certains lieux sont plutôt destinés à une pratique de loisirs (lorsque les passages sont plus nombreux le week-end que la semaine), alors que d'autres possèdent une vocation utilitaire. L'exemple du pont Georges V est éclairant, bien que le comptage y soit sous-estimé du fait du passage de nombreux cyclistes sur la plateforme du tramway (où ils ne sont pas comptés), c'est plus de 1200 vélos qui y circulent chaque jour aux côtés de 9500 véhicules (en 2011). Un jour de semaine c'est plus de 2200 vélos en moyenne qui franchissent la Loire sur l'ensemble des ponts de l'agglomération.

plus de  
**2 200 vélos**  
franchissent la Loire

**175 000**  
**utilisations**  
de Vélo'+ en 2012



↑ CARTE DE COMPTEUR DE VÉLOS  
(Observatoire des Déplacements, AUAO, BDTopo IGN)



↑ ÉVOLUTION DES PARTS MODALES VÉLO  
DANS DIFFÉRENTES ENQUÊTES MÉNAGES  
DÉPLACEMENTS

(Sources : Observatoire des Déplacements, AUAO,  
CERTU)

### COMPARATIF NATIONAL

Les enquêtes ménages déplacements réalisées suivant la même méthode dans différentes agglomérations françaises permettent de comparer dans le temps et l'espace, la part des déplacements réalisés quotidiennement en vélo. Le graphique ci-dessus montre qu'Orléans se situe dans un groupe de villes, dont la part modale vélo a fortement diminué jusqu'à la fin des années 90, mais est restée supérieure à 3 %, ce qui est faible en comparaison d'une ville comme Strasbourg (ou encore de villes hollandaises, allemandes, suisses ou danoises), mais honorable pour la France (voir des villes comme Reims et Rouen, où les vélos peinent à dépasser 1 % des déplacements). D'une manière générale, les années 2000 ont plutôt été favorables à la pratique du vélo, du fait d'une conjoncture globale (coût du pétrole, stagnation des pouvoirs d'achat, conscience environnementale...). Si l'on ajoute à ce contexte général, les efforts importants consentis par la collectivité, il est permis de penser qu'Orléans a probablement bénéficié d'un rebond comme celui observé à Rennes, Dijon ou encore Amiens. Toutefois, seule une nouvelle enquête de mobilité permettrait de confirmer cette hypothèse.

# L'Agglo à vélo 2013

NOUVELLE  
VERSION

+ simple  
+ pratique

Carte des itinéraires cyclables

Boigny sur Bièvre  
Bou  
Châteauneuf  
Chécy  
Combleux  
Fleury les Aubrais  
Jugré  
La Chapelle St Mesmin  
Mardé  
Maugny les Usages  
Olivet  
Orléans  
Ormes  
St Cyr en Val  
St Denis en Val  
St Hilaire St Mesmin  
St Jean de Braye  
St Jean de la Bièvre  
St Jean le Blanc  
St Privat St Mesmin  
Sancé  
Semoy



[www.agglo-orleans.fr](http://www.agglo-orleans.fr)



Chaque année l'agence d'urbanisme contribue à la mise à jour du plan de l'Agglo à Vélo.

C'est en effet les données collectées par l'observatoire des déplacements qui permettent un suivi cartographique des sites aménagés chaque année.

Ce plan est édité à 25 000 exemplaires et sa diffusion au printemps incite à l'usage du vélo en indiquant à la population où se trouvent les sites adaptés à la pratique cyclable.

Cette année, le plan a fait l'objet une modification d'importance et inclut désormais des portions non-aménagées mais qui sont logiquement empruntées par les cyclistes, dont les trajets ne s'arrêtent pas à la limite des aménagements. ■

Agence d'urbanisme  
de l'agglomération orléanaise

La lettre  
de l'Urba



## en savoir +

HÉRAN Frédéric, Vélo et politique globale de déplacements durables, PREDIT, janvier 2012.

CERTU, Comment encourager l'usage du vélo ? Les mesures d'incitations économiques dans différents pays européens, septembre 2012.

Observatoire Régional de Santé d'Île-de-France, Les bénéfices et les risques de la pratique du vélo. Évaluation en Île-de-France, septembre 2012.

CERTU, CETE, Usagers et déplacements à vélo en milieu urbain. Analyse des enquêtes ménages déplacements, novembre 2012.

CERTU, Accidents mortels de cyclistes 2002-2012 : une tendance lourde à la baisse qui n'est pas remise en cause, janvier 2013.

STIF, Omnil, Le renouveau du vélo en Île-de-France, Enquête globale transport, fiche n°4, janvier 2013

MTI Conseil, TNS Sofres pour le MEDDE et le Club des Villes Cyclables, Enquête : Le vélo et les Français en 2012, premiers résultats, janvier 2013.