

# UN PLAN VELO AMBITIEUX POUR REIMS ET LE GRAND REIMS



## **4 propositions à réaliser d'ici 2026**

- 1- Créer « VELO », le réseau express qui relie quartiers et grands pôles d'activités
- 2- Assurer le maillage continu du réseau existant et supprimer les points noirs
- 3- Construire des parkings spécifiques pour les cycles et une Maison du Vélo
- 4- Communiquer largement et faire émerger une nouvelle génération vélo



## ELEMENTS DE CONTEXTE

Vél'Oxygène, association de promotion et de défense du vélo dans le Grand Reims depuis plus de 20 ans, prend ses responsabilités à l'approche des élections municipales. La mobilité est un enjeu fondamental pour la santé, l'environnement et le bien-être des personnes qui y habitent, y travaillent et s'y déplacent. Et le vélo est une solution concrète et efficace pour assurer une plus grande part des déplacements quotidiens.

De nouveaux investissements dédiés permettraient de lever les freins principaux au développement du vélo : le sentiment d'insécurité des cyclistes et de ceux qui voudraient se déplacer à vélo ; le manque d'équipements spécifiques pour rouler sur les grands axes et pour garer les vélos ; et enfin le manque de communication générale pour enrayer la méconnaissance des règles de circulation et l'incivisme de certains.

Nos propositions s'adressent à la fois aux citoyens et aux candidats, pour que le vélo occupe la place qu'il mérite en ville. En 6 ans, la ville de Reims et les communes voisines peuvent faire rayonner notre territoire à travers un plan Vélo ambitieux, financé et concerté.



*Depuis plus de 10 ans, la situation s'est certes améliorée à Reims pour les cyclistes : zones 30, double sens cyclables, nouveaux aménagements principalement sous forme de bandes cyclables, « tourne-à droite ». Néanmoins, le maillage de ces aménagements n'est pas cohérent.*



*Et l'incivisme peut décourager les cyclistes, que ce soit la dégradation du parking spécialisé de la gare centrale, ou le stationnement abusif sur les voies cyclables.*

# 1 - Le réseau express VELO



Relier communes, quartiers densément habités et pôles d'activités par un réseau express vélo, tel est l'enjeu de cette proposition. Ce réseau, constitué de voies aménagées y compris carrefours et intersections, permet de pédaler régulièrement en étant protégé du trafic automobile et bus et des éventuels conflits piétons-vélos.

D'une longueur totale de 24 km, il est constitué d'une rocade autour du centre de Reims et de 7 voies centre-périphérie qui irriguent et permettent de contourner le centre pour un cycliste effectuant une traversée est-ouest par exemple, et cela en moins de 20min. Vu du ciel, il écrit V E L O sur la carte de Reims ce qui est tout à fait prémonitoire tout en étant le fruit du hasard !

Les itinéraires sont tracés à partir des remontées de terrain engrangées ces dernières années dont celles issues des deux éditions du baromètre vélo (voir page 6 la carte des points noirs). Ils desservent ainsi les destinations suivantes :

- **Bezannes et Croix Rouge par l'av. Général Eisenhower et le bd. Wilson**
- **Châtillons via le bd. Wilson**
- **Cormontreuil via Châtillons**
- **Farman par les bd. Henry Vasnier et Henri Farman**
- **Port Colbert par les av. Brébant et bd Noiro**
- **La Neuville et Orgeval par les rues E.Zola et de Neufchâtel**
- **Murigny via Châtillons**
- **Pont de Witry par l'av. Jean Jaurès**
- **St Brice-Courcelles par la rue P. Maître**
- **Tinqueux par le Pont de Vesle puis vers la N31**
- **Wilson par l'av. Marchandea, les bd. Wilson et Barthou**

Le réseau permet de relier rapidement ces destinations entre elles, et de rejoindre également le centre-ville en sécurité. Il n'emprunte que de larges voies ou rues existantes réaménagées pour faire une vraie place aux cyclistes : par exemple, l'actuel boulevard Lundy entre les places Aristide Briand et de la République comporte 2 voies auto au lieu de 4 avec de larges pistes cyclables sur les côtés, et se prolongeant sur lesdites places.

Le réseau express V E L O affiche comme principales caractéristiques :

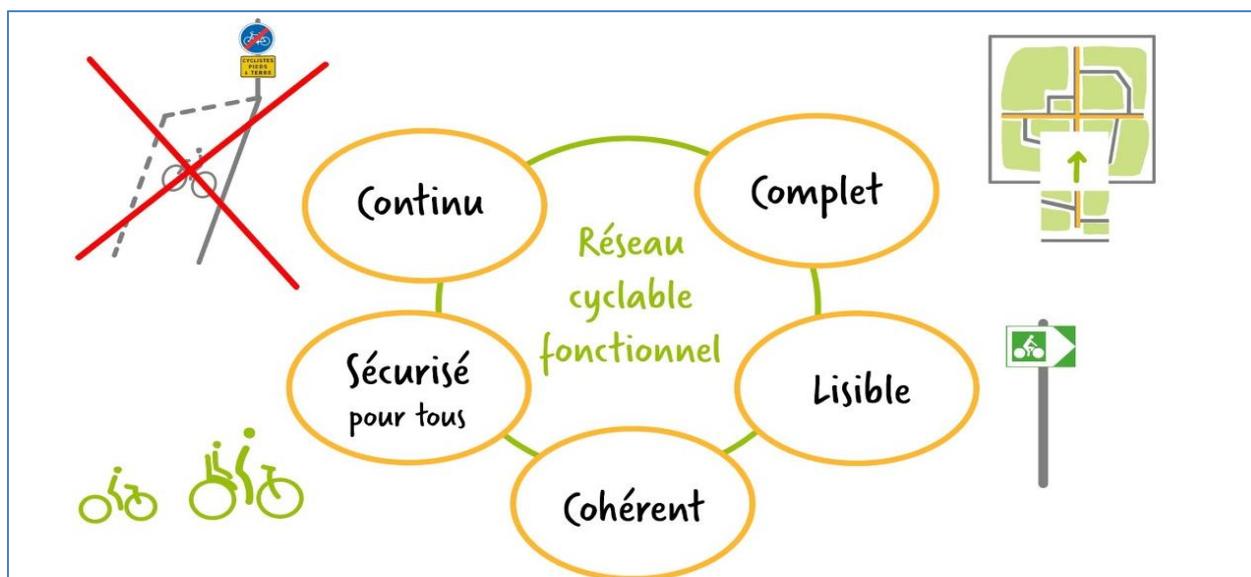
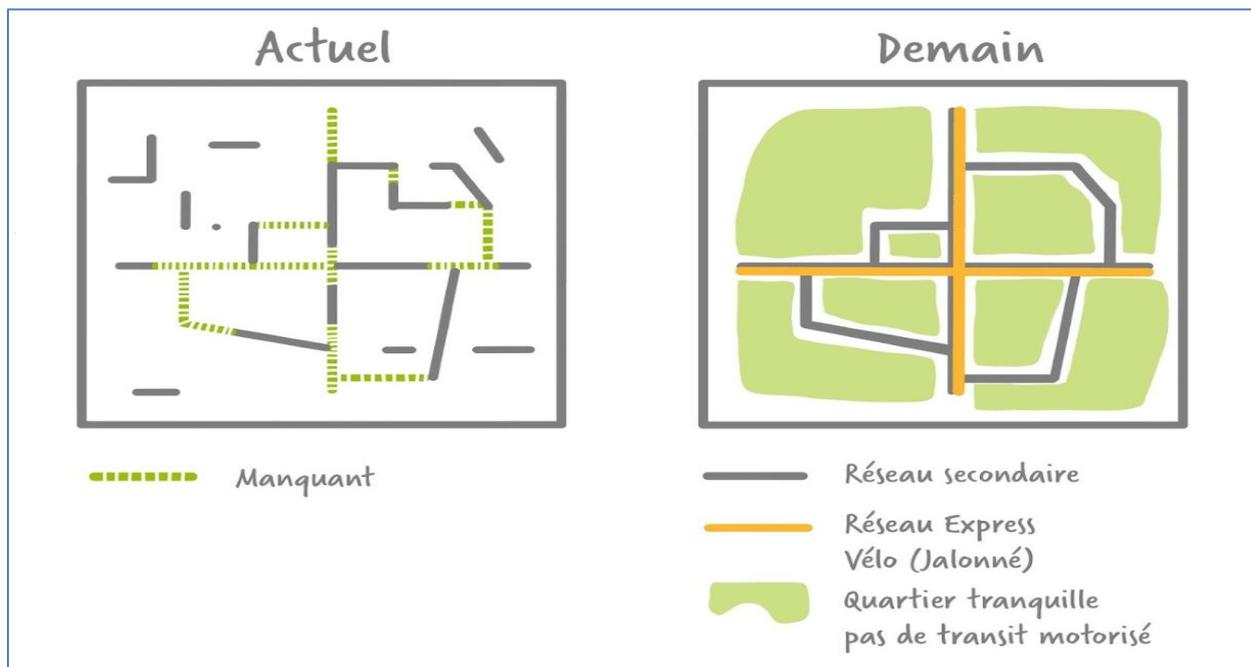
- Être aménagé spécifiquement sur la totalité du parcours (carrefours et intersections compris) avec des pistes unidirectionnelles ou bidirectionnelles larges permettant les dépassements
- Garantir une vitesse moyenne de 20 km/h, avec priorité aux intersections dans 75% des situations. Lorsque des feux tricolores sont indispensables, leur cadencement tient compte de la vitesse moyenne des cyclistes ; et les temps d'attente sont inférieurs à 45 secondes
- Être éclairé et traité avec un revêtement d'une couleur différente de la chaussée classique
- Être lisible, confortable et doté d'un jalonnement spécifique

Et puis comment ne pas penser également aux centaines de trottinettes qui envahissent rapidement Reims comme la planète entière et qui viennent rejoindre les rues avec l'obligation qui leur est à présent faite de quitter les trottoirs ?

Vél'Oxygène se propose d'accompagner les futurs élus à Strasbourg et Saint-Etienne voir des réalisations à la fois anciennes et récentes qui ont changé la vie des habitants.



## 2 - Assurer le maillage continu du réseau existant et supprimer les points noirs



Les plus de 100 kilomètres de voies plus ou moins cyclables actuelles sont discontinus la plupart du temps. Par exemple, beaucoup de sas à vélos existent à présent, mais la plupart ne sont pas accessibles par une bande ou une piste cyclable. Dès lors comment les atteindre? Par un prolongement systématique des voies cyclables jusqu'au sas de sécurité.

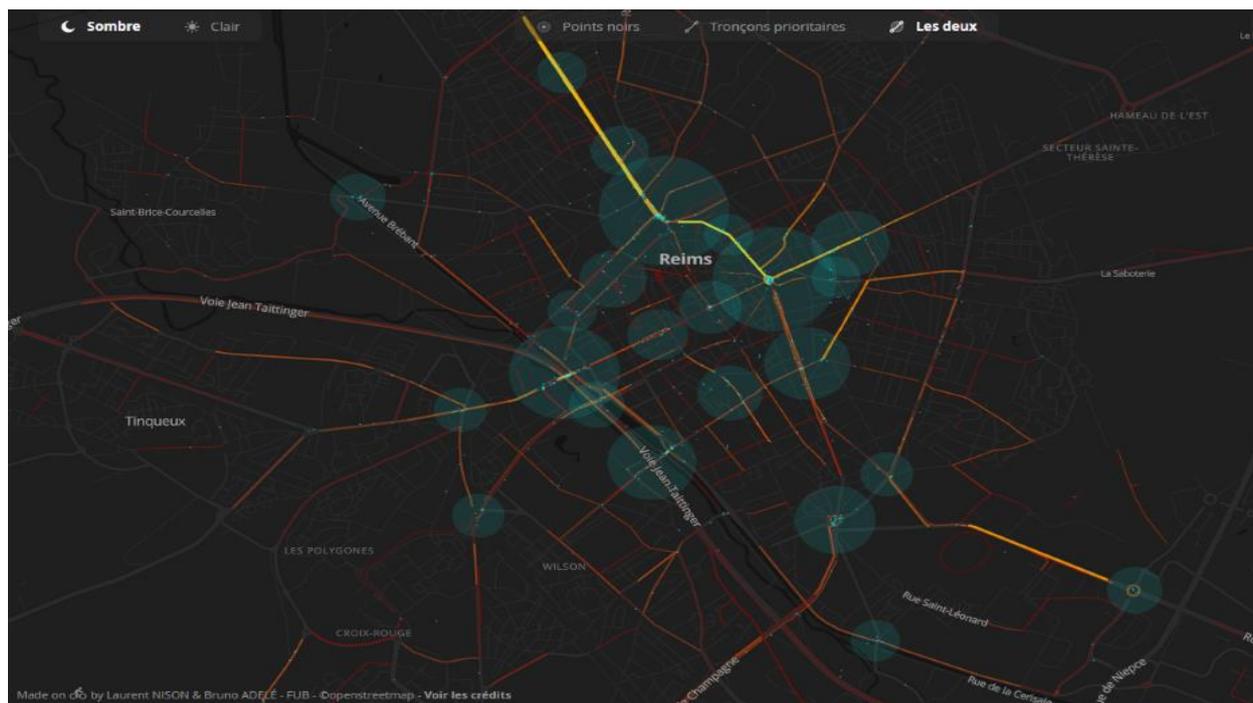
Finies les pistes en pointillés, les ponts infranchissables et les carrefours où les cyclistes sont renvoyés dans la circulation générale. Le réseau devient enfin continu, confortable et sécurisant. Ces itinéraires interconnectés permettent désormais aux cyclistes de tous les âges et de tous les niveaux de faire du vélo leur mode de déplacement au quotidien.

Ce réseau secondaire maillé complète le réseau express VELO. Il sera réalisé avec soin et attention, dans le souci du détail afin de répondre au mieux aux besoins et diverses pratiques

des cyclistes. En ce sens et dans un souci d'efficacité, il est indispensable pour son élaboration de se référer aux fiches techniques et recommandations disponibles (CEREMA, PARIS EN SELLE) et de travailler étroitement avec les cyclistes usagers.

Les quartiers en zones 30 et à très faible trafic motorisé sont en même temps déployés dans toute l'agglomération. Le 50 km/h devient l'exception. Cette mesure devra s'accompagner d'une synchronisation des feux tricolores pour une « onde verte » à 25 km/h, feux tricolores qui, contrairement aux voitures, ne détectent pas les vélos la plupart du temps.

Enfin, ce maillage comprend des liaisons cyclables sécurisées de Reims vers des espaces de loisirs et de détente (la Montagne de Reims, le massif de Saint-Thierry, etc) et le long du canal de Cormicy à Vaudemange.



### **Carte des secteurs prioritaires issus du baromètre vélo automne 2019**

**Points noirs** : les amas de couleur bleu clair permettent d'observer avec précision le nombre de points noirs.

**Tronçons prioritaires** : l'échelle de couleurs à géométrie variable allant du rouge au jaune montre la densité de circulation.



### 3 – Généraliser des parkings à vélos et créer une Maison du Vélo

Beaucoup de cyclistes et notamment ceux qui hésitent encore à se déplacer en vélo souhaitent davantage d'arceaux de stationnement pour les vélos, de parkings sécurisés pour de longs arrêts, de garages à vélos dans les immeubles collectifs. Il faut raisonner « parkings à vélos » tant dans l'immobilier en création que dans les quartiers déjà construits. Rappelons qu'un cycliste sur quatre victime d'un vol renonce à utiliser à nouveau un vélo.

Installés sur l'espace public, les garages à vélo seront sécurisés par un pass et par un système de vidéo-surveillance. La municipalité pourra également accompagner l'installation d'un local vélo sécurisé au sein des copropriétés, dans les établissements scolaires, les administrations.

A proximité directe de la gare-centre, un véritable parking vélo (plus grand que l'actuel et sécurisé) permettra aux usagers du train de garer leur vélo en toute sécurité pour la journée ou plusieurs jours. Idem près de la gare TGV de Bezannes et des gares TER au sein du grand Reims.

Non loin, au centre de Reims, sera créée une Maison du Vélo à partir de l'expérience de Vél'Oxygène (voir l'annexe 3), permettant aux cyclistes de bénéficier d'informations et de services. Un atelier participatif de réparation et d'entretien des cycles en sera le cœur, mais aussi le marquage des vélos contre le vol, la vente de vélos d'occasion révisés aux jeunes, aux étudiants, à ceux qui en ont la nécessité. La Maison du Vélo sera aussi le lieu intermodal par excellence avec les bus, tramways et trains, et d'où pourront aussi s'élancer promenades en groupes et vélo-écoles pour l'apprentissage du rouler en ville des enfants.



*Un nouveau type de parking à vélos très sécurisé vient d'être installé en haut de la rue Libergier. Néanmoins, le déficit de parkings sécurisés et abrités est flagrant.*



**Il est nécessaire de multiplier parkings sécurisés et arceaux d'accrochage pour encourager les déplacements longs ou courts à vélo. La Maison du Vélo s'inspirera de l'expérience de Vél'oxygène depuis 20 ans.**

## 4 – Communiquer largement et faire émerger la nouvelle génération Vélo



Pour améliorer sensiblement la qualité de l'air en ville et apaiser les relations entre les usagers de la rue, une communication efficace doit animer tous les acteurs de la vie publique. Ainsi, expliquer aux habitants d'une rue en sens unique qu'une voie cycliste à contre-sens nouvellement installée nécessite de s'adapter, de faire attention aux deux sens de circulation, de créer de nouveaux réflexes, c'est aussi important que d'investir dans la peinture au sol. De la même manière, les cyclistes dans leur ensemble doivent respecter les codes de la route et de la rue.

Le transport de marchandises augmente tous les ans avec l'essor du commerce en ligne, parallèlement à l'activité des commerçants. La multiplication des camionnettes qui en résulte dégrade la qualité de l'air en ville et provoque de nombreux stationnements sauvages y compris sur les bandes cyclables. Un plan d'action « livraisons du dernier kilomètre » sera rapidement mis en œuvre pour réguler le flux de marchandises avec l'emploi de véhicules et de centres logistiques adaptés.

Chacun sait que les habitudes prises dans l'enfance sont durables. Pour faire émerger à nouveau une génération cycliste responsable, il est nécessaire :

- de rendre systématique l'apprentissage du vélo à l'école de manière à savoir rouler seul en ville à la sortie du cycle élémentaire. Les activités périscolaires se prêtent particulièrement à cet apprentissage qui développe en même temps le sens du plein-air et de l'exercice physique.
- de mieux définir des zones « vélos » aux abords des écoles avec aménagements spécifiques et peut-être la fermeture de certaines rues lors des entrées et sorties de classe.
- d'intégrer des parkings pour vélos au sein des écoles.
- d'expliquer et de sensibiliser aux mobilités douces et durables les architectes et les promoteurs chargés des nouveaux projets ainsi que les acteurs et responsables des communes du Grand Reims, et, enfin, de faire respecter les dispositions du Plan Local d'Urbanisme (PLU) en matière de déplacement à vélo.

## **ANNEXE 1 PRINCIPES D'AMENAGEMENTS CYCLABLES**

Dans une ville adaptée aux cyclistes, les vélos n'ont pas à négocier avec les voitures une place sur la chaussée. Ils disposent d'un réseau qui maximise la **séparation entre les vélos et le trafic motorisé**, avec :

- des rues apaisées à très faible trafic motorisé
- des pistes cyclables

Dans les deux cas, il s'agit de limiter les rencontres avec des véhicules motorisés afin d'optimiser la sécurité objective (risque d'accident) et subjective (ressenti des usagers).

Comme le souligne le baromètre des villes cyclables 2017 de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB), qui a recueilli l'avis de plus de 100 000 répondants de tous niveaux : 91 % estiment qu'il est important d'être séparé de la circulation motorisée.

Le principe de séparation n'en demeure pas moins décrié, y compris sur le plan de la sécurité : les pistes séparées provoqueraient des conflits avec les piétons et diffuseraient un faux sentiment de sécurité à vélo, en reportant le danger à chaque carrefour ou à chaque entrée de garage. À l'inverse, sur chaussée, les vélos seraient bien séparés des piétons et plus visibles des voitures, qui seraient obligées de modérer leur allure.

Pour l'essentiel, ces critiques relèvent d'idées reçues, imputables à de trop nombreux exemples de pistes mal conçues. De bonnes pratiques existent pour éviter ces problèmes, et il serait regrettable de rejeter le principe de séparation au motif qu'il serait mal mis en œuvre.

### **Des rues apaisées à très faible trafic motorisé :**

Un vélo peut cohabiter avec des voitures s'il emprunte des rues où celles-ci sont très peu nombreuses, avec au maximum 2 000 véhicules par jour et où la vitesse est inférieure à 30km/h. Les double-sens cyclables sont aménagés dans ces rues apaisées sauf si leur largeur l'en empêche.

Des bandes cyclables peuvent être mises en œuvre dans le sens de la circulation automobile mais en cas de positionnement le long d'une file de stationnement, une zone tampon de 50 cm doit être adjointe impérativement pour prévenir les accidents liés aux ouvertures inopinées de portières.

### **Les pistes cyclables :**

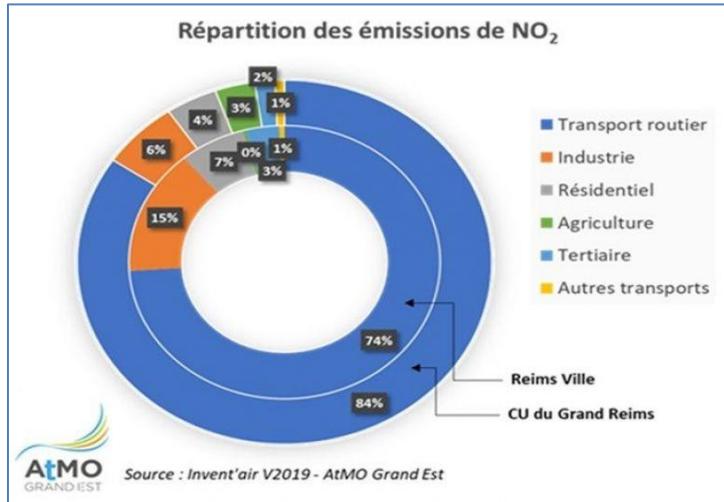
Des pistes cyclables sont nécessaires dès que le trafic motorisé est plus important. Elles ne peuvent être remplacées par des bandes cyclables (marquage, sans séparation physique) et des voies bus partagées. Ces deux types de voies ne sont pas assez sécurisants et de plus sont difficiles à faire respecter (stationnement sauvage).

L'implantation d'une piste cyclable essaye de concilier trois objectifs :

- Assurer un itinéraire cyclable lisible, efficace et confortable.
- Éloigner au maximum les vélos du trafic motorisé et des piétons.
- Permettre une vitesse moyenne suffisante pour réduire les temps de parcours.

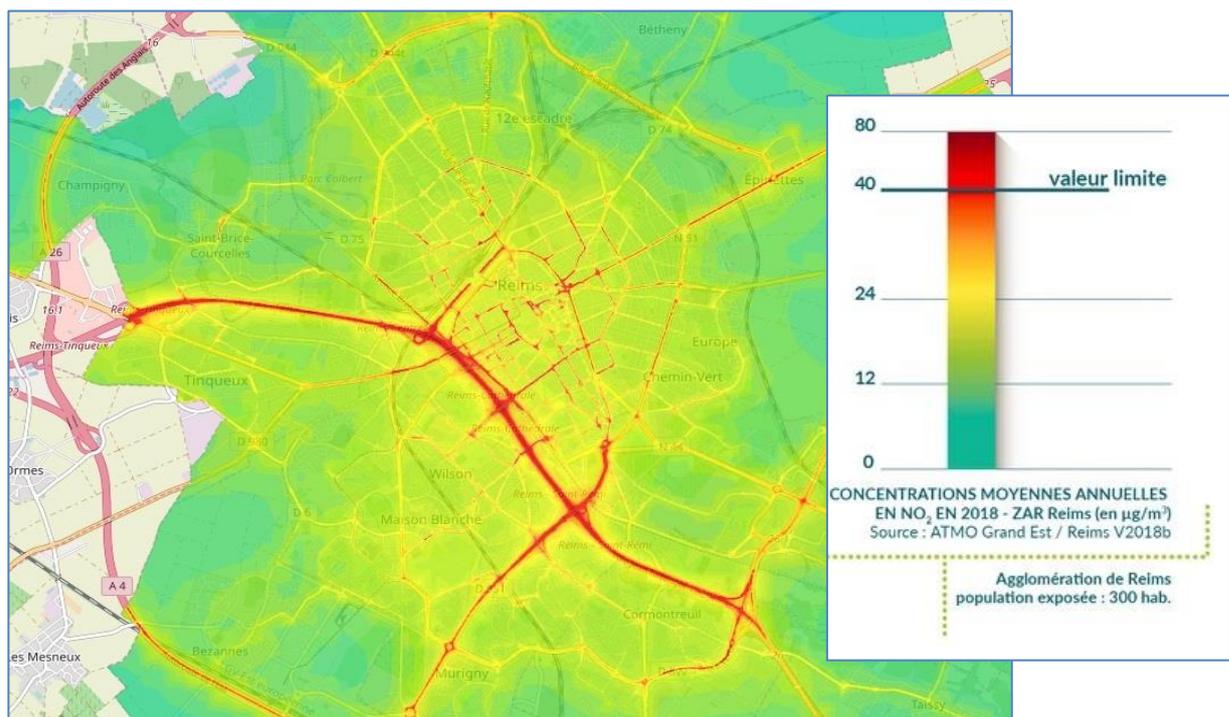
## ANNEXE 2 LA POLLUTION DE L'AIR A REIMS

Reims fait partie des 12 agglomérations françaises citées par la Cour de justice de l'Union européenne qui a condamné la France le 24 octobre 2019 pour la pollution de l'air. Elle a "dépassé de manière systématique et persistante la valeur limite annuelle pour le dioxyde d'azote".



**A Reims, 74% des émissions de NO<sub>2</sub> sont dues au transport routier et 84% dans le Grand Reims.** Les grands axes de circulation dépassent la valeur limite comme le montre la carte ci-dessous (concentrations moyennes annuelles en NO<sub>2</sub> en 2018 dans l'agglomération de Reims). On observe une **stagnation des concentrations ces dernières années** sur certains axes comme par exemple le boulevard Doumer avec 44 $\mu$ g/m<sup>2</sup> en 2015 et en 2018.

**40% des trajets en voiture font moins de 3 km** dans les agglomérations françaises (source CEREMA 19 juin 2015).





## **ANNEXE 3**

### **L'ASSOCIATION DES CYCLISTES URBAINS DU GRAND REIMS**

Vél'Oxygène est une association de cyclistes urbains fondée en 1998.

Elle a pour but de développer la pratique du vélo sur le territoire du Grand Reims et agit pour apporter des réponses concrètes aux préoccupations des cyclistes.

Vél'Oxygène est membre de la Fédération Française des Usagers de la Bicyclette (FUB), du réseau d'ateliers vélo l'Heureux Cyclage et de l'association Française de développement des vélos routes et voies vertes (AF3V).

#### **Un acteur clef des solutions « vélo »**

Vél'Oxygène délivre son expertise d'usagers aux autorités locales pour la mise en place de voies cyclables, de zones 30, de stationnements vélos... , ainsi que ses conseils pour la mise en place de plans de mobilité des entreprises et des administrations.

L'association réalise plusieurs fois par an des comptages de cyclistes qui montrent une augmentation régulière de 70% en 10 ans.

En matière de prévention et de promotion, Vél'Oxygène réalise des sensibilisations à la sécurité et à l'éco-mobilité dans les écoles, les entreprises, les administrations. Elle anime également des « vélo-écoles » et des ateliers de remise en selle ainsi que des balades à thème dans la région rémoise.

Elle organise aussi 2 fois par an des bourses aux vélos ouvertes à tous et réalise le marquage des vélos contre le vol Bicycode R.

#### **Les ateliers et le réemploi**

L'atelier participatif de réparation de Vél'Oxygène est situé 1 bis rue du Lieutenant Herduin à Reims, au sous sol du foyer Paindavoine. Il est ouvert aux adhérents les mardis (16 à 20H) et jeudis (15 à 18H) et permet à chacun d'apprendre à réparer son vélo ou de l'entretenir avec les conseils et l'aide des experts présents. Vél'Oxygène vend également au même endroit des vélos révisés qui ont été donnés à l'association. Il est possible aussi de faire graver son vélo Bicycode.

Un second atelier de petites réparations en accès libre et gratuit fonctionne un vendredi après midi sur deux (16 à 19H) au Recycl'lab du Grand Reims situé 1 place Paul Claudel.

**Contacts** - Siège social : 122 bis rue du Barbâtre 51100 Reims

[www.veloxygene-reims.org](http://www.veloxygene-reims.org)    [contact@veloxygene-reims.org](mailto:contact@veloxygene-reims.org)    tel 06 72 36 10 19

La fédération des usagers de la bicyclette (FUB) lance un site :<https://municipales2020.parlons-velo.fr/> qui permet d'interpeller l'ensemble des candidats et candidates une fois inscrit.

## Parlons Vélo ! Municipales 2020

La Fédération des usagers de la bicyclette (FUB), forte de son réseau de plus de 320 associations et antennes, a pour objectif de rendre la Solution Vélo attractive et sûre pour toutes et tous, partout en France.

Suite à la deuxième édition de son Baromètre des Villes Cyclables, elle vous propose, sur cette plate-forme, de mettre le vélo au cœur de la campagne des élections municipales de mars 2020.

### Vous êtes un-e citoyen-ne attentif-ive à la place du vélo dans les programmes des candidat-e-s ?

- Consultez la page correspondant à votre commune (à partir de la [liste](#) ou de la [carte](#)) pour prendre note des enjeux locaux concernant le vélo, et de la position des candidat-e-s.
- Sollicitez les candidat-e-s, par exemple sur les réseaux sociaux grâce aux boutons dédiés de la page de votre commune.
- Inscrivez-vous sur la plate-forme et abonnez-vous au scrutin de votre commune. Vous serez ainsi prévenu-e à chaque nouvelle réponse d'un-e candidat-e.

### Vous êtes candidat-e ?

- Consultez la page du scrutin auquel vous participez (à partir de la [liste](#) ou de la [carte](#)) et répondez au questionnaire préparé par notre référent-e locale.
- Prolongez la discussion avec les associations locales membres de la FUB.
- Après vous être inscrit-e, abonnez-vous au scrutin de votre commune pour lire les contributions des autres candidat-e-s.

### Vous êtes adhérent-e d'une association locale membre de la FUB ?

- Rejoignez (ou créez) le groupe « municipales 2020 » au sein de votre association, et devenez pourquoi pas référent-e pour votre scrutin ?
- Inscrivez-vous sur la plate-forme, abonnez-vous au scrutin de votre commune pour vous tenir au courant.
- Sollicitez les candidat-e-s !

