

# PLAN VÉLO 2020

Propositions pour une agglomération  
troyenne cyclable

*En route vers une  
ville apaisée*



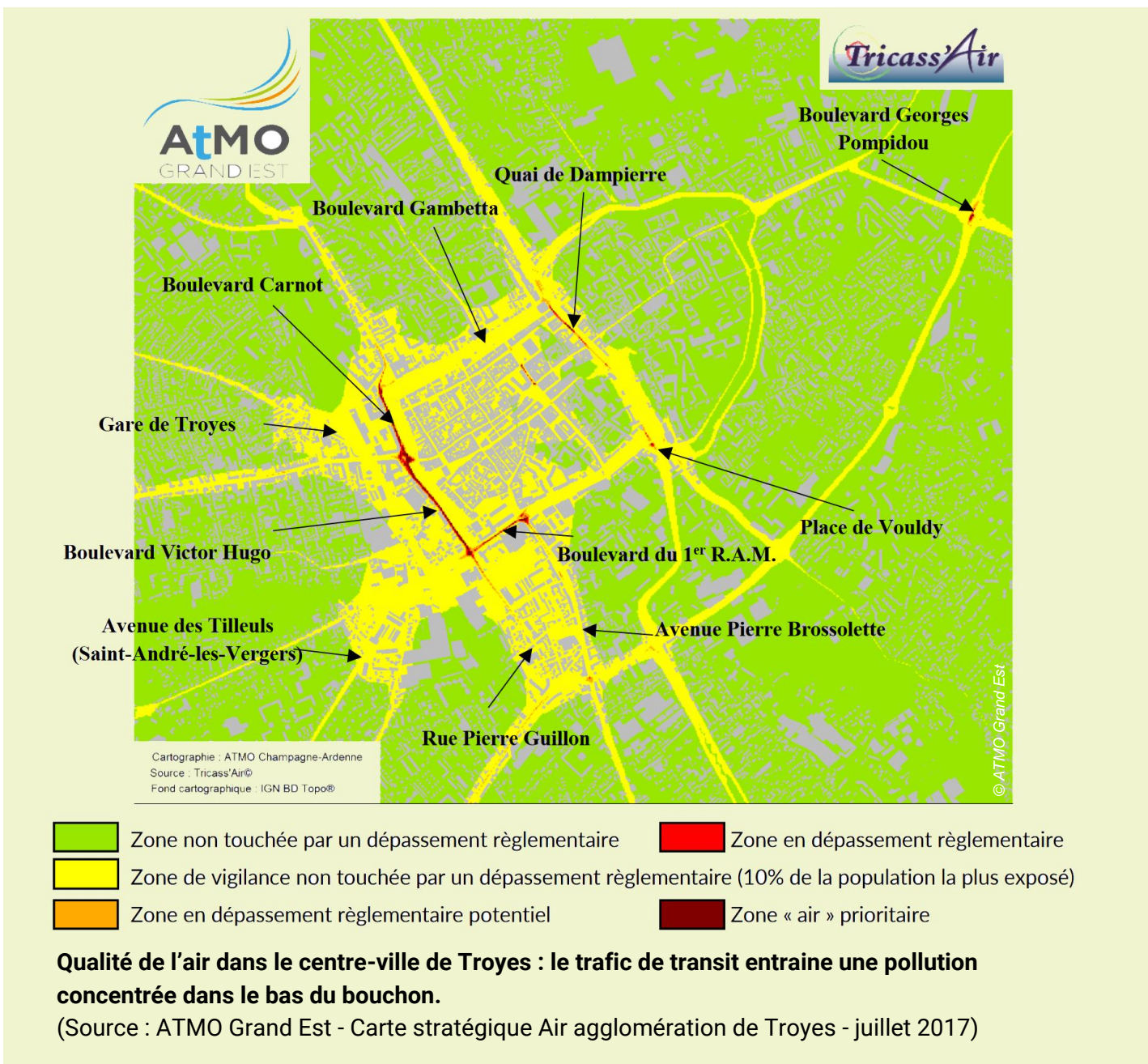


# Pourquoi un plan vélo ?

Dans l'agglomération troyenne, **il est extrêmement facile de circuler**, se rendre à son travail, à l'université ou à la piscine, faire ses courses, déposer ses enfants, aller au restaurant... **à condition de prendre sa voiture.**

**Les piétons et les cyclistes, eux, sont punis.**

Soixante ans de politique publique favorisant la voiture ont rendu les déplacements à pied ou à vélo inefficaces et dangereux, hormis dans l'hyper centre. Aujourd'hui, le trafic automobile en centre-ville est tel que c'est le bas du bouchon – rond-point du Général Patton, Bds Victor Hugo et 1er RAM – qui est le quartier le plus pollué de l'agglomération. Preuve, s'il en était besoin, que le choix de conserver 2 fois 2 voies boulevard Carnot dans le quartier de la gare est un choix inadapté qui ne tient pas compte des inconvénients de la voiture : nuisances sonores et pollution de l'air, violence routière, emprise de l'espace réduisant la place pour les piétons et les cyclistes, impact sur la santé...





## Quel mode de transport choisir en ville ?

Véhicule de tourisme

Vélo



VS



Vitesse moyenne en ville :

 14 Km/h

*Sur un trajet de 3 km stationnement compris*

Vitesse moyenne en ville :

 15 Km/h

*Sur un trajet de 3 km stationnement compris*

Avec des infrastructures adaptées, le vélo est plus rapide que la voiture.

Capacité horaire :

 2 000

*Nbre de personnes/h sur une voie de 3,5 m en ville*

Capacité horaire :

 14 000

*Nbre de personnes/h sur une voie de 3,5 m en ville*

Le vélo est nettement plus économe en espace et en argent public.

Part des émissions des gaz à effet de serre :

 23 %

Part des émissions des gaz à effet de serre :

 0 %

En ville, la voiture est responsable de 80 % des nuisances sonores et de +50 % des polluants atmosphériques (Nox, particules fines...)

Piétons tués par les voitures :

 329

*Données 2018*

Piétons tués par les vélos :

 3

*Données 2018*

Les voitures présentent 10 fois plus de risque de blesser un piéton. Plus il y a de cyclistes moins il y a de piétons blessés ou tués

Sur une place de parking :



Sur une place de parking :

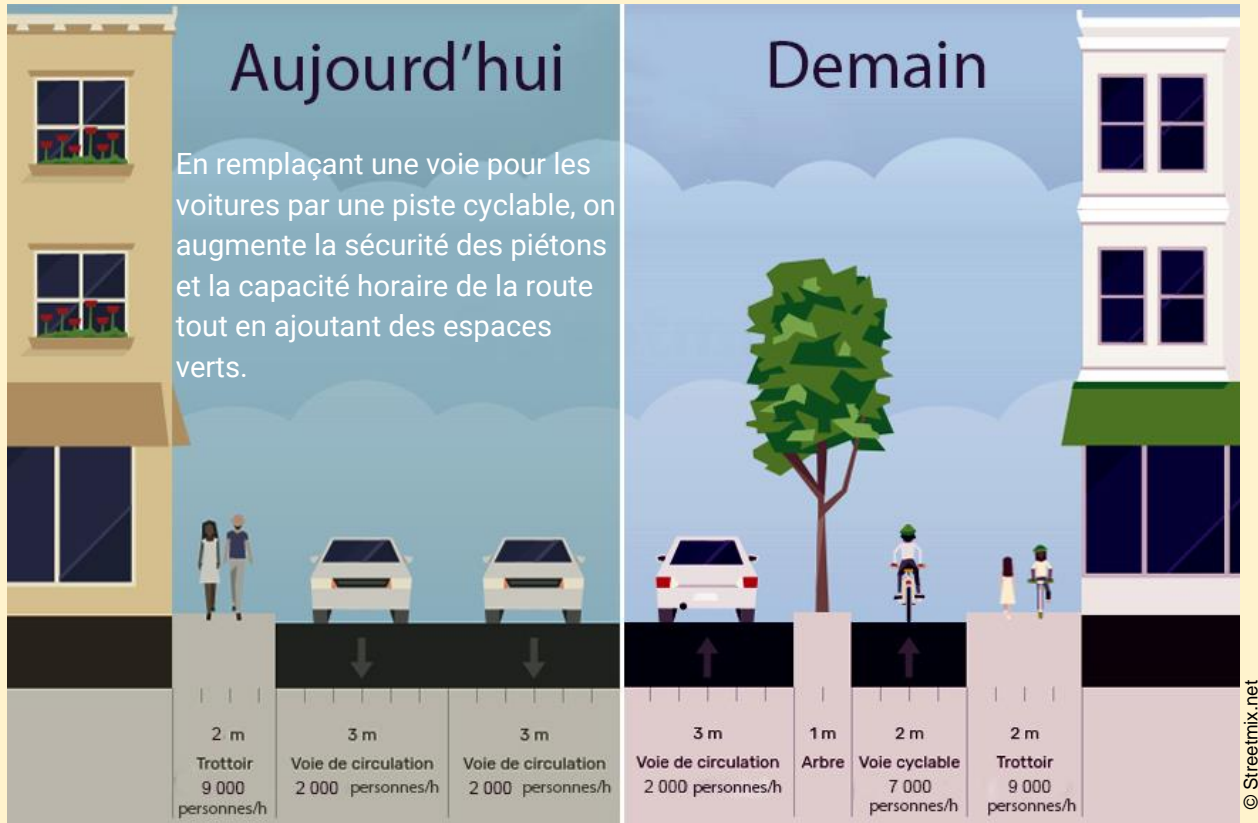


Une voiture garée occupe 10 fois plus d'espace qu'un vélo

© Troyes en Selle

Sources : Sécurité Routière 2019 – Ademe.fr – Cerema 2019 – Botma & Papendrecht 1991

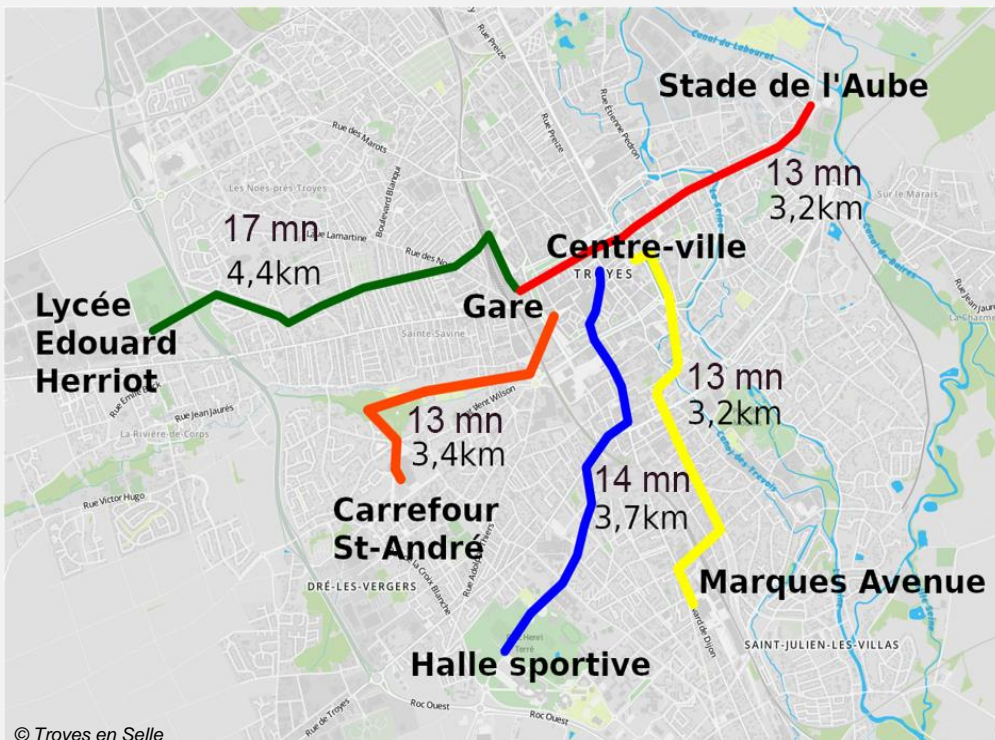
Le vélo est rapide, non meurtrier, non polluant, économe en espace. Pourtant, à Troyes, son usage est découragé par des infrastructures dangereuses.



Favoriser l'usage du vélo permettrait de réduire ces nuisances et de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le vélo permet aussi d'économiser l'espace et l'argent du contribuable : une voiture occupe beaucoup plus d'espace (voiries, parking) et coûte cher à la collectivité.

Développer les pistes cyclables permettrait d'augmenter les capacités de déplacement en ville, tout en améliorant la part modale du vélo et de la marche.



Dans une agglomération de 135 000 habitants et d'un rayon de 4 km, si les infrastructures cyclables étaient adaptées à chacun de 7 à 97 ans, les déplacements seraient plus sûrs et nombreux.



## Nombreux sont les habitants qui aimeraient circuler à vélo mais ne le font pas. Pourquoi ?

Les réponses à l'enquête nationale qui a recueilli plus de 600 avis sur l'agglomération sont sans appel :

Les cyclistes déclarent que les premiers freins sont que :

- pour les enfants, et les personnes âgées, la circulation en ville n'est pas sûre,
- les intersections sont dangereuses,
- les cyclistes se sentent en insécurité sur les grands axes.

Aussi, pour remédier à ces handicaps, il faut une action volontariste en matière d'infrastructure et un effort financier.

Nous proposons ici un Plan Vélo pour rattraper notre retard sur des villes comme Strasbourg où le vélo représentent 17% des trajets quotidiens contre 3% à Troyes. Ce plan est une proposition qui s'adresse à tous les habitants de l'agglomération troyenne et aux candidats de ses communes.

Les points clés de ce plan vélo sont :

- Un volet infrastructure routière avec le REVe --Réseau Express Vélo. Ce plan trace les grands axes à équiper pour permettre de se déplacer dans l'agglomération de manière efficace et sûr (continuité et pistes cyclables en site propre). Cela doit s'accompagner de l'aménagement des intersections et du respect de la priorité aux pistes cyclables.
- Un volet stationnement et lutte contre le vol : en multipliant les arceaux vélo et en développant les box sécurisés.

Pour accompagner le développement du vélo, l'agglomération devra proposer des services autour du vélo et pour sa promotion : promouvoir des plateformes logistiques en ville pour les livraisons du dernier kilomètre, soutenir les aides à l'acquisition ou à l'entretien/réparation des vélos, financer la formation des enfants "savoir rouler" dans les écoles, organiser des événements liés au vélo...



Améliorer et financer l'apprentissage du vélo en ville dès l'école primaire doit accompagner l'effort en faveur de pistes cyclables car les jeunes comme les enfants sont les personnes les plus vulnérables en ville.



# Les infrastructures routières

## Comment concevoir des infrastructures qui permettent à tous, de 7 à 97 ans, de pouvoir se déplacer rapidement et en sécurité ?

Tout habitant devrait avoir la possibilité de se rendre à vélo d'un bout à l'autre de l'autre de l'agglomération en moins de 30 minutes et d'accéder aux équipements collectifs en moins de 15 minutes (piscines, cinéma, mairie...), sans danger et sans difficulté lié au trafic motorisé.

Le volet infrastructure repose sur 2 dimensions et un budget adapté :

- Le REVe : sur les grands axes, des pistes cyclables continues et sûres,
- un trafic automobile apaisé dans tous les quartiers résidentiels,
- un budget vélo de 20 €/ an / habitant -- ce que consacre des agglomérations ambitieuses comme Bordeaux, Grenoble ou Lyon.

Pouvoir circuler à tout âge en ville nécessite des infrastructures sécurisées et donc rassurantes :

Pistes cyclables en site propre sur les axes principaux et zones apaisées partout ailleurs.



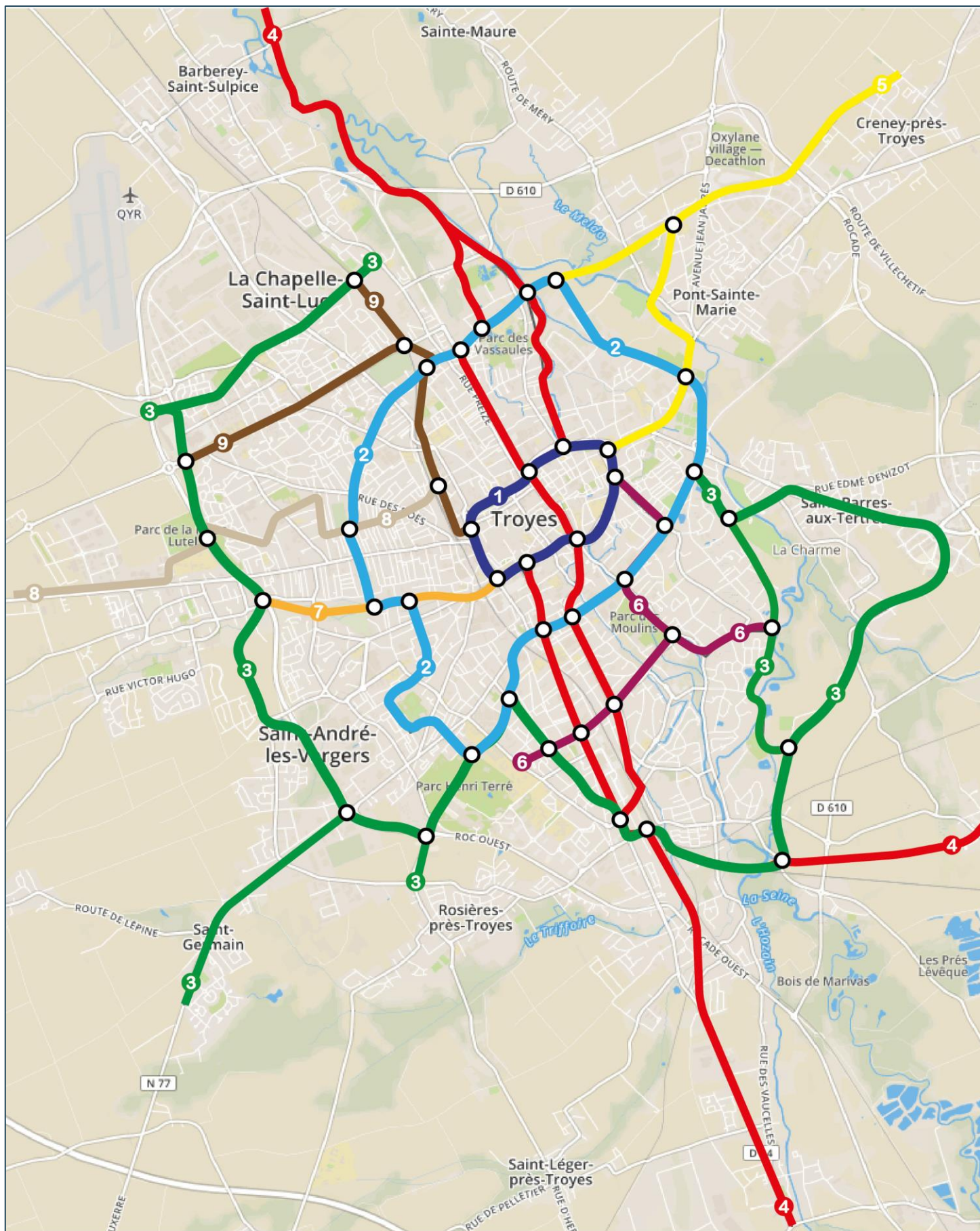
© Troyes en Selle

## Réseau Express Vélo

Le REVe est le projet d'un réseau cyclable structurant à l'échelle de l'agglomération troyenne. Il a pour but de créer un maillage de pistes cyclables sécurisées, identifiées et prioritaires. L'objectif est de favoriser les déplacements à vélo sans oublier les nouveaux Engins de Déplacements Personnels (EDP : trottinettes, monoroue...).

**Pour qu'il soit sûr**, ce réseau doit être constitué de pistes cyclables en site propre et d'intersections séparant au maximum les cyclistes du trafic motorisé :

- Séparé des autres usagers : piétons et véhicules motorisés,
- D'une largeur suffisante de 2 mètres pour les pistes unidirectionnelles ou 3 mètres pour les pistes bidirectionnelles,
- Les intersections doivent protéger les piétons et cyclistes tout en restant efficaces : un carrefour aménagé qu'un cycliste met 4 minutes à contourner est totalement inefficace.



**REVe**  
Réseau Express Vélo  
pour l'agglomération troyenne

- ① Ligne 1
- ② Ligne 2
- ③ Ligne 3
- ④ Ligne 4
- ⑤ Ligne 5
- ⑥ Ligne 6
- ⑦ Ligne 7
- ⑧ Ligne 8
- ⑨ Ligne 9

**Troyes  
en  
Selle.fr**

© Troyes en Selle



**Pour que le REVe soit Express**, ses aménagements doivent être continus et respecter la priorité des pistes cyclables sur ces axes comme la loi l'impose.

La priorité doit être indiquée de manière visuelle et explicite :

- continuité et priorité du réseau express vélo sur les autres modes de transport motorisés,
- visibilité réciproque : orthogonalité des intersections pour éviter l'effet de l'angle mort,
- ralentissement du trafic motorisé,
- plateau surélevé et trottoir traversant,
- adoption du cédez-le-passage cycliste au feu.

**Le panneau "cédez-le-passage cycliste au feu"** autorise le cycliste à s'engager au rouge sous réserve de céder le passage aux piétons et véhicules qui sont prioritaires dans l'intersection. Il est très utile pour éviter les conflits avec les véhicules motorisés au feu vert, en particulier le dangereux problème d'angle mort. Ce dispositif a été adopté par de nombreuses villes en France dont Paris, Bordeaux, Grenoble...

Lien vers un vidéo explicative du CEREMA : <https://dai.ly/x5s2cvz>



© Troyes en Selle

## Trafic automobile apaisé dans les quartiers résidentiels

Les cyclistes circulent avec les automobilistes sur une chaussée conçue pour limiter la vitesse des usagers motorisés et apaiser les comportements.

Il faut que les cyclistes de tout âge puissent se déplacer en toute sécurité pour se rendre sur leur lieux de travail ou de loisir, à l'école... Aussi, il ne suffit d'avoir des pistes cyclables sur les axes prioritaires, les voiries secondaires doivent être apaisées.

Les rues secondaires doivent redevenir des espaces où adultes comme enfants se sentiraient en sécurité. Inutile ici de construire des pistes cyclables car le trafic automobile est local : riverains qui garent leur voiture, commerçants...



En ville, les + de 65 ans sont les premières victimes des voitures.

© Stéphane Juban





Pour cela, il faut réduire les vitesses et le trafic de transit dans ces dessertes locales pour favoriser les riverains qu'ils soient à pied, en vélo ou en véhicule motorisé. Cela passe par une révision du plan de circulation dans les quartiers en concertation avec les riverains. Cela passe aussi par la multiplication des aménagements pour apaiser le trafic : réduction de la chaussée, plateforme surélevée, chicane...

Les piétons de plus de 65 ans représentent la majorité des victimes des accidents de la route en ville : 201 décès représentant 62% des piétons tués en ville en 2017, chiffres de la sécurité routière.

**Les séniors, avec les enfants, seront les premiers bénéficiaires d'une ville apaisée.**



Passage piéton surélevé, zone 30, double-sens cyclable : **vous entrez dans une zone résidentielle apaisée** où tous les riverains se sentent en sécurité.





# Le stationnement

## Multiplier les arceaux vélo

Le vélo est un moyen très efficace pour se déplacer de porte à porte à condition de pouvoir se garer à proximité de sa destination et de retrouver son vélo quand on vient le rechercher. Actuellement, il y a seulement 1 366 arceaux, ce qui est peu pour une agglomération touristique et étudiante de 135 000 habitants.

Pour protéger les piétons, le CEREMA recommande de ne plus placer de stationnement automobile aux abords des passages piétons. Ces emplacements pourraient être idéalement utilisés pour placer des arceaux pour les vélos. Le bénéfice serait double :

- Cela sécuriserait les passages piétons, en interdisant le stationnement des voitures qui masquent les piétons qui s'engagent sur la chaussée.
- Cela offrirait 17 000 nouveaux emplacements pour des arceaux sur l'agglomération troyenne.

## Installer des boxes sécurisés

Le risque de vols et d'incivilités est un frein pour le développement du vélo. Les locaux à vélo dans les immeubles ne sont pas toujours facilement accessibles ou sécurisés et les vols sur la voie publique sont encore trop nombreux. **La solution ? Le véloboxe.**

Les véloboxes, aussi appelés abris vélos sécurisés, sont des consignes installées dans l'espace public, accessibles sur abonnement et sécurisées par un pass ou digicode. Vous pouvez trouver ce genre d'abris de plus en plus aux abords des gares ou des établissements publics en région parisienne ou à Grenoble.

**Ce sont des systèmes très efficaces contre le vol** : c'est l'assurance de retrouver son vélo au petit matin ou le soir et de ne pas avoir à rentrer à pied.

Le véloboxe est un dispositif simple à installer qui permet de lutter efficacement contre le vol.

Ici à Montreuil, pour 15€ par trimestre ou 50€ par an, vous avez l'assurance de retrouver votre vélo quand vous en avez besoin.



© Ville de Montreuil



# Le financement

## Budget vélo

Ces solutions, qui visent à l'apaisement du trafic et à la circulation en sécurité des cyclistes de tout âge, ont un coût. Pour les concrétiser, il est donc nécessaire de doter les collectivités décisionnaires d'un budget chiffré en euros par habitant qui soit au niveau des priorités d'amélioration des circulations sans moteur.

Notre proposition de REVe est un réseau structurant qui prévoit la construction de 60 km de nouvelles pistes<sup>1</sup> en plus des voies cyclables existantes. Une infrastructure cyclable coûte environ 200 k€/km en zone urbaine. Ce coût peut fluctuer suivant la complexité des voiries.

Grâce à un budget vélo ambitieux, ce réseau express vélo peut être réalisé en un seul mandat.

Troyes Champagne Métropole et ses 170 000 habitants, est en mesure d'assurer un financement et une vision de long terme à l'échelle de son territoire, avec notamment la réalisation du REVe et par la suite l'extension du réseau en dehors de l'agglomération.

Nous recommandons un budget de 20€/habitant/an qui permet de dégager 3,4 M€ par an à l'échelle de l'agglomération troyenne.

Ce montant est à compléter par des financements de l'État, du département et de la région Grand Est. En effet, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) promulguée fin 2019 permet de financer un plan vélo par l'intermédiaire d'appels à projets.

3,4 M€ par an permettrait de financer :

- Le REVe (dont 80% de subventions de l'État).
- Un réseau de vélos en libre-service.
- Des arceaux vélo et des véloboxes dans l'espace public ainsi que des incitations financières et réglementaires pour les logements collectifs et les bailleurs sociaux.
- Des initiatives de promotion du vélo (Totem, pompe à vélo...)

(1) Ces 60 km de nouvelles pistes comprennent le remplacement des bandes cyclables actuelles. En effet, celles-ci ne sont pas des équipements sûrs pour les cyclistes. C'est pourquoi il faut les remplacer par des pistes en site propre, séparées à minima du flux de la circulation motorisée par une bordure physique.



Ce plan vélo s'appuie sur la campagne Parlons Vélo de la Fédération des Usages de la bicyclette (FUB) et le Baromètre des villes cyclables 2019 qui a recueilli plus de 600 réponses :

<https://municipales2020.parlons-velo.fr>

Vous retrouverez sur le site Parlons Vélo :

- Le questionnaire adressé aux candidats et les réponses qu'ils nous ont fournies,
- Le détail de la note en baisse de Troyes : 2,55 contre 2,88/6 en 2017
- La carte des points noirs et des axes difficiles signalés par les usagers,
- Les commentaires laissés par 200 cyclistes troyens.

---

Le plan vélo 2020 pour l'agglomération troyenne est porté par l'association Troyes en Selle.

[www.troyesenselle.fr](http://www.troyesenselle.fr)

[planvelo@troyesenselle.fr](mailto:planvelo@troyesenselle.fr)

**Troyes  
en  
Selle.fr**



Ce document est mis à disposition selon les termes de la [Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale 4.0 International](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).