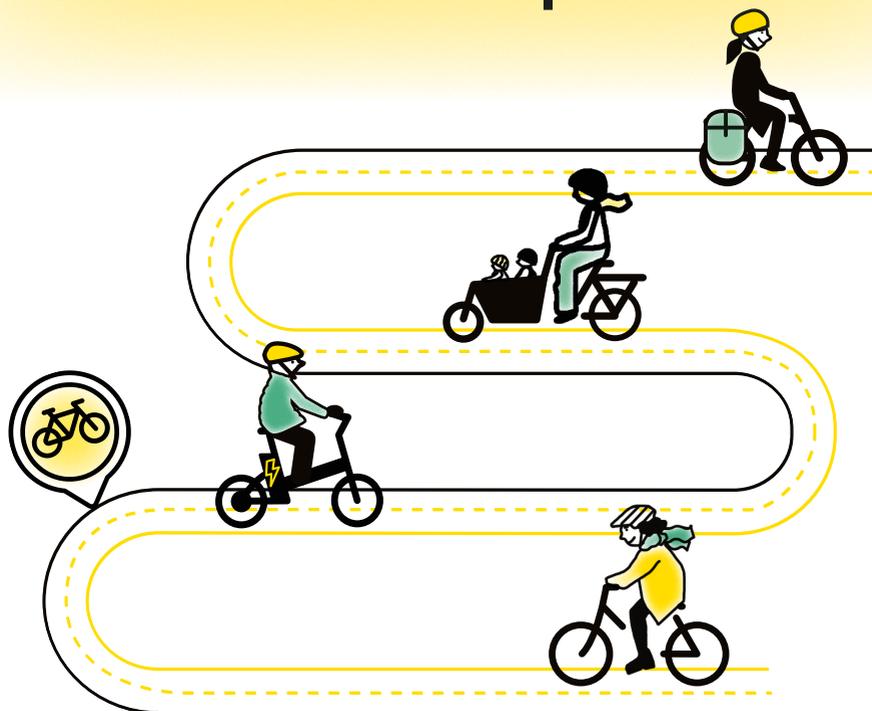
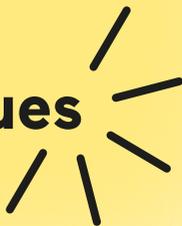


# Les réseaux cyclables à haut niveau de service

→ Bonnes pratiques en France et en Europe



réseau  
action  
climat france

Soutenu par

  
RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

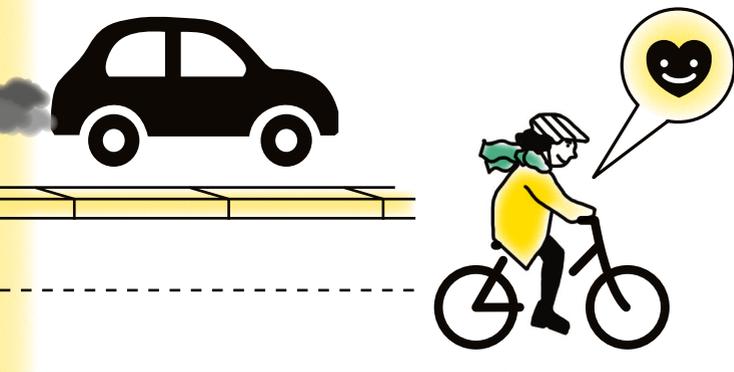


# Constat

En 2022, la part du vélo dans les déplacements a continué de croître en France avec une pratique en hausse de 8% par rapport à 2021 et même de 31% par rapport à 2019. Cependant, avec une part des déplacements réalisés à vélo qui s'établit à 3,5% en 2022, **la part modale du vélo reste très en deçà des objectifs fixés par la loi d'orientation des mobilités (LOM)** d'atteindre 9% de part modale en 2024 puis 12% en 2030. On constate également que **l'augmentation de la pratique du vélo reste encore essentiellement tirée par la hausse de la pratique dans les grandes agglomérations** : cette dernière a par exemple augmenté de 12% à Paris, Nantes ou Lille et même de 18% à Strasbourg.

À l'inverse, on observe plutôt une stagnation de la pratique dans les territoires périurbains (+0%) et ruraux (-1%). Un des principaux facteurs d'explication de cette dynamique à deux vitesses semble être l'absence de réseaux cyclables continus et sécurisés dans les territoires périurbains et ruraux.

En effet, dans les territoires urbains où la pratique progresse on observe un développement important des aménagements cyclables. C'est également ce qui ressort d'une enquête réalisée en 2022 par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) : **53% des Français interrogés affirment qu'ils se déplaceraient davantage à vélo si les conditions matérielles étaient meilleures**<sup>1</sup>.



<sup>1</sup> [Les Français et le vélo](#), Fédération des usagers de la bicyclette, 2022.

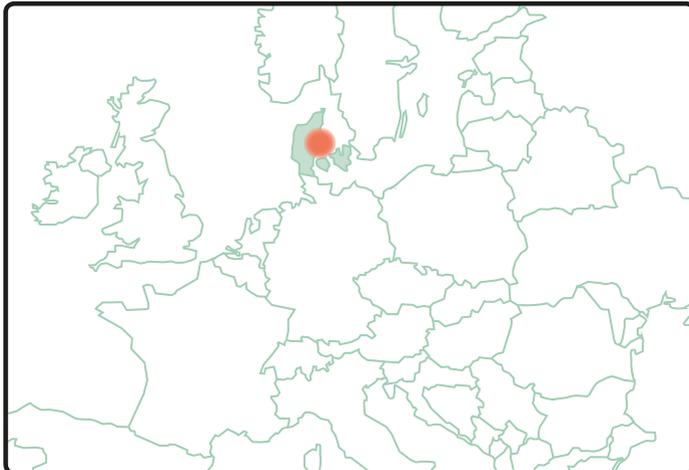
# La pertinence des cars express

Pour accélérer le développement du vélo et proposer une alternative rapide et efficace à l'automobile, il est nécessaire d'intensifier la mise en œuvre de réseaux cyclables à haut niveau de service. Ces réseaux cyclables se caractérisent par le respect de plusieurs grands principes tels que: la séparation des modes de transport, la recherche de la priorité systémique au vélo aux intersections, la qualité de réalisation. L'application de ces principes confère de nombreux atouts à cette solution de transport pour répondre aux problématiques que rencontrent les agglomérations qui doivent rapidement réduire leurs émissions de gaz à effet de serre et améliorer la qualité de l'air tout en garantissant un bon accès à leurs centres-villes depuis les territoires périurbains et ruraux environnants. Il s'agit d'un **réseau de transport de masse** (le débit minimum est d'environ 2000 cyclistes/jour) dont

le potentiel est encore renforcé par le développement des vélos à assistance électrique (52% des ventes en 2022) qui permettent de parcourir facilement des distances plus importantes. Il s'agit également d'une **infrastructure de transport aux coûts limités et rapide à déployer**: les Pays-Bas ont ainsi réalisé 17 réseaux cyclables à haut niveau de service entre 2011 et 2015. Enfin, cette offre de transport est particulièrement adaptée pour **répondre aux problématiques de santé environnementale telles que la pollution de l'air** puisqu'elle permet de réduire les concentrations de polluants atmosphériques tout en favorisant une pratique sportive bénéfique pour la santé. La pratique du vélo permet par exemple de diminuer de 30% le risque de maladies cardiovasculaires<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> [Faire du vélo, un atout pour la France](#), Alliance pour le vélo, 2022.

# Les *cycle superhighways* danoises, une coopération intercommunale au service de la mobilité des habitants



Les *cycle superhighways* sont un réseau cyclable à haut niveau de service desservant la région capitale danoise, une des cinq régions danoises. La région qui regroupe 27 municipalités à l'ambition de constituer à terme un **réseau 45 axes cyclables pour une longueur totale de 750 kilomètres de voies cyclables**<sup>3</sup>. Inspirées par le succès du réseau cyclable de Copenhague (49% des déplacements quotidiens sont faits à vélo), les *cycle superhighways* doivent permettre de connecter l'ensemble des municipalités entre elles via un réseau cyclable à haut niveau de service permettant ainsi d'accroître le nombre de déplacements quotidiens à vélo compris entre 5 et 30 kilomètres. Le coût total du projet est estimé à 295 millions d'euros et nécessite une excellente coopération entre les différents acteurs locaux puisque

la compétence de la voirie est propre à chaque commune.

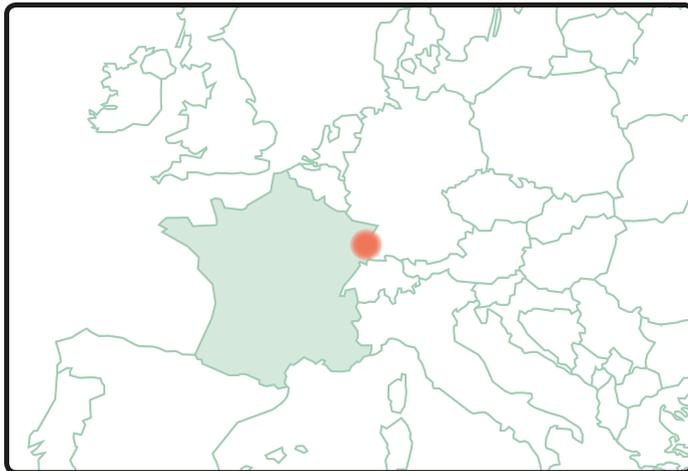
À ce jour, 176 kilomètres de réseaux cyclables ont été mis en place avec de premiers retours d'expériences extrêmement positifs. En effet, **le trafic cyclable a augmenté de 75%, soulignant l'importance de l'effet réseau pour accélérer la dynamique.** Avec une **distance moyenne parcourue par trajet de 11 kilomètres** et alors que 76% des trajets domicile-travail dans la région font moins de 10 kilomètres, le potentiel de nouveaux usagers est très élevé. Les premières analyses socio-économiques du projet témoignent également de gain extrêmement importants grâce

aux bénéfices sanitaires de la pratique du vélo. Au total, il est évalué que les premières réalisations du réseau express vélo ont permis un gain socioéconomique de 765 millions d'euros en raison notamment d'une réduction de 40 000 jours par an des arrêts maladies ainsi que d'une réduction de 30% de la mortalité des adultes pédalant quotidiennement.

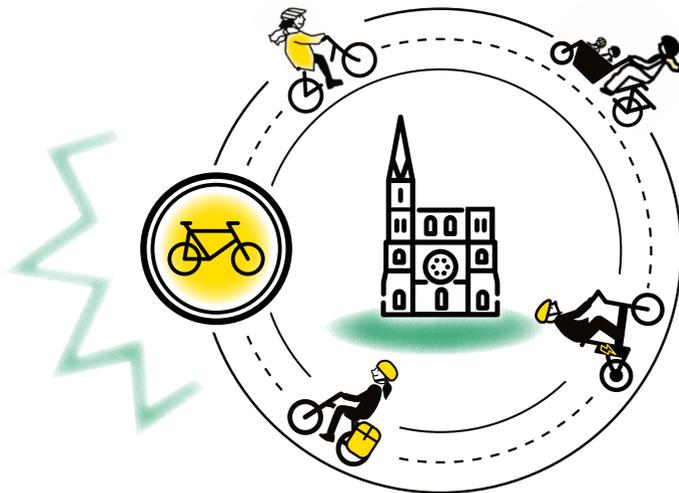
3 Cycle superhighways – Capital Region of Denmark, Office for cycle superhighways, 2019.

**BONNES PRATIQUES**  
**2**  
**\* en France et en Europe \***

# Le réseau express Vélostras de Strasbourg, un réseau pionnier en France



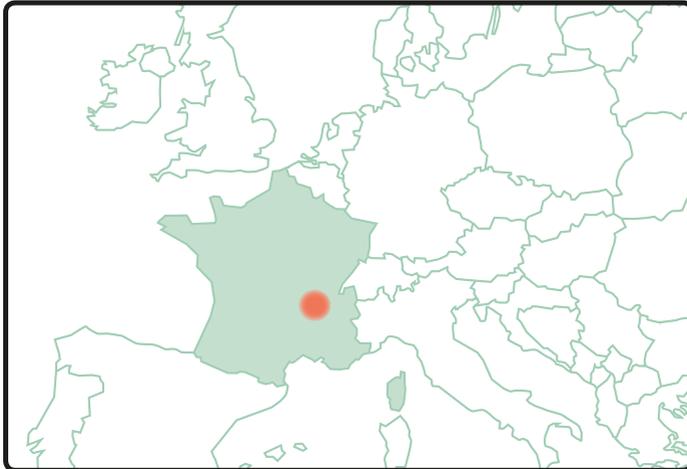
Vélostras est le réseau cyclable à haut niveau de service pionnier en France. Son schéma directeur a en effet été adopté dès 2011. Néanmoins, l'absence de budget dédié au projet a retardé sa réalisation. Relancé en 2018, le Vélostras devrait être terminé en 2030 et comptabiliser **10 itinéraires et 2 rocades pour une longueur totale de 130 kilomètres. Il doit permettre d'atteindre l'objectif 16% de part modale du vélo dans l'agglomération** contre 11% en 2019. Bien que toujours en cours d'aménagement, plusieurs axes express existent déjà. C'est le cas notamment de la rocade cyclable autour du centre élargi de Strasbourg achevée en 2014, qui permet désormais d'effectuer des liaisons est/ouest via un réseau cyclable continu et sécurisé. Depuis la mise en service de cet aménagement, on constate que le nombre de blessés a nettement diminué sur le secteur. Le nombre d'accidents est en effet passé d'une moyenne annuelle comprise entre 2 et 8 accidents à 1 seul accident annuel en 2015 et 2016<sup>4</sup>.



4 Aménager un réseau cyclable à haut niveau de service, Cerema, 2020.

**BONNES PRATIQUES**  
**3**  
\* en France et en Europe \*

**Le réseau express Chronovélo  
de Grenoble, le réseau français  
le plus fréquenté par les actifs**





Initié en 2016, Chronovélo est un **réseau de 4 axes cyclables à haut niveau de service d'une longueur totale de 49 km et desservant 13 communes de l'agglomération grenobloise** pour un investissement de 10 millions d'euros. Après cinq années de mise en service, les retours d'expériences sont extrêmement encourageants avec une hausse importante de la fréquentation sur plusieurs axes du réseau. C'est le cas par exemple de l'axe du boulevard Lyautey dont la fréquentation a été multipliée par 6 après deux années de mise en service (1 million de passages en 2021). La hausse de la fréquentation est également importante sur la rue Léo Lagrange avec un multiplication par 2,5 du trafic vélo en l'espace de cinq ans alors qu'il existait déjà une piste bidirectionnelle sur cet axe (1,1 million de passages en 2021). Plus généralement, **Grenoble est la ville française où la pratique du vélo est la plus répandue pour se rendre au travail avec près de 17,5% des déplacements domicile-travail réalisés à vélo<sup>5</sup>**. La métropole constate également une diversification des usagers avec une part plus importante d'enfants, d'adolescents, de femmes ou encore de personnes âgées. Enfin, **le développement du réseau Chronovélo a permis une redynamisation commerciale**. C'est le cas par exemple dans le cadre de la requalification du cours Berriat où le nombre de vacances commerciales a été divisé par 2 après l'installation de la piste Chronovélo et le réaménagement de l'espace public.

<sup>5</sup> [Les villes les plus cyclistes de France](#), Smappen, 2023.

**BONNES PRATIQUES**  
**4**  
**\* en France et en Europe \***

**Le réseau express  
d'Ille-et-Vilaine :  
un réseau départemental  
complémentaire des réseaux  
locaux**



Le département de l'Ille-et-Vilaine a lancé en 2017 une concertation en vue de structurer un réseau express départemental complémentaire des réseaux cyclables locaux. Cette initiative part du constat d'un fort potentiel de développement du vélo pour réaliser les trajets les plus courts : **76 % des habitants du département (hors Rennes Métropole) utilisent leur voiture pour se déplacer (souvent seul) sur moins de 3 kilomètres.** Après un travail de concertation avec les EPCI et communes pour recenser les besoins en matière d'infrastructures cyclables, le département a priorisé ses besoins en retenant **24 liaisons rapides (inférieures à 8 kilomètres) qui seront réalisées sous maîtrise d'ouvrage départementale.** L'ambition est de structurer un réseau cyclable départemental à haut niveau de service de 250 kilomètres. Pour y parvenir, 70 millions d'euros seront investis en l'espace de 7 ans. Une première réalisation a été inaugurée en juillet 2023 à Fougères, permettant le franchissement cyclable de l'autoroute et de la RN12 via deux passerelles.

## → D'autres exemples

D'autres exemples de déploiement de réseaux cyclables à haut niveau de service existent, comme les **Voies lyonnaises** grâce auxquelles l'agglomération ambitionne de tripler la part des déplacements à vélo. Ce réseau cyclable est également pensé comme l'une des réponses apportées aux restrictions de circulation engendrées par la mise en œuvre de la zone à faibles émissions. Des agglomérations de plus petites tailles se penchent également sur la mise en œuvre de réseaux express vélo, c'est le cas de la ville de **Châtellerauld** (32 000 habitants) qui prévoit de créer un réseau de 6 axes express vélo.



Le Réseau Action Climat, fédération de 37 associations nationales et locales, lutte contre les causes du changement climatique, de l'échelle internationale à l'échelle locale. Il est le représentant français du Climate Action Network International, réseau mondial de plus de 1900 ONG. Il couvre l'ensemble des secteurs responsables du dérèglement climatique : les transports, la production d'énergie, l'agriculture et l'alimentation, l'habitat, l'industrie lourde et travaille à l'élaboration de mesures alternatives et ambitieuses pour lutter contre le changement climatique et ses impacts.

Le Réseau Action Climat fédère les associations impliquées dans la lutte contre le dérèglement climatique

