**Pour une prise en compte du vélo en dehors des villes-centres**

Si la pratique du vélo se développe dans la majorité des villes-centres, elle tend malheureusement à se dégrader en périphérie, dans les petits bourgs et plus globalement en milieu rural.

Ces territoires sont souvent ceux de la voiture reine où il est souvent difficile de s’y déplacer à vélo en semaine, alors que paradoxalement des cyclistes, souvent sportifs et en groupe, y envahissent les routes le dimanche.

De ruraux, les habitants de ces secteurs sont devenus rurbains, avec des flux de déplacements en constante augmentation vers la ville-centre, sur des distances qui apparaissent souvent impossibles à réaliser à vélo.

L’axe principal qui dessert ces territoires est souvent saturé aux heures de pointe en semaine. En l’absence d’aménagement cyclable, très peu de cyclistes prennent le risque de s’y aventurer, et l’étroitesse de la chaussée ne permet souvent pas la réalisation d’aménagements cyclables en plus des trottoirs et du stationnement, du moins si l’on respecte les recommandations en la matière. La seule réalisation d’une zone 30 dans la traversée d’un village qui reste sur le tracé d’une route structurante est souvent insuffisante pour sécuriser les déplacements des modes actifs.

Par effet boule de neige, les déplacements à pied et à vélo deviennent quasi inexistants tant il est « facile » de se stationner en l’absence de contrainte…

Promouvoir le vélo sur ces territoires n’est donc pas facile mais des solutions existent bel et bien.

Lors du séminaire « La place du vélo dans les villes moyennes » qui s’est tenu le vendredi 23 juin dernier à Saint-Omer, l’ADAV, avec l’association des Départements et Régions Cyclables, a présenté la politique mise en œuvre autour de Molsheim, petite ville de moins de 10 000 habitants située à 26 kilomètres à l'ouest de Strasbourg.

La Communauté de communes de la région de Molsheim-Mutzig (40 000 hab pour 18 communes) a su développer un véritable réseau cyclable articulé autour de la véloroute qui longe le canal de la Bruche, support de l’EuroVelo n°5, et qui permet de rejoindre directement Strasbourg à vélo (20 km depuis la sortie de Molsheim).

Illustration par diapo 1 du diaporama

Les aménagements sont adaptés à la configuration du territoire et dérogent aux normes habituelles.

Cyclistes et piétons sont souvent invités à cohabiter sur un même espace en dehors de la circulation automobile, et chaque village est facilement accessible à pied ou à vélo, ainsi que les gares, les collèges ou les zones d’activités économiques.

Sur la carte qui illustre l’article, on peut ainsi voir un chemin agricole qui a été macadamisé et où n’est autorisée que la circulation des piétons, cyclistes et agriculteurs. Il permet de relier les villages d’Altorf à Duttlenheim en toute sécurité en évitant le passage par une route départementale au trafic important.

Illustration par la diapo 2

À la sortie du chemin mixte agriculteurs/piétons/cyclistes, un jalonnement directionnel guide le cycliste à travers un lotissement ou des connexions piétonnes et cyclistes ont été réalisées pour relier différentes impasses et permettant l’accès au collège et à la piste cyclable qui dessert la gare et la zone d’activités.

Illustration par la diapo 3

La traversée d’Ernolsheim à quant à elle été requalifiée pour assurer une continuité en site propre entre la piste cyclable et l’EuroVelo 5 (voie verte) qui longe le canal de la Bruche. Le choix a été d’y élargir un des trottoirs pour y permettre une circulation bidirectionnelle des cyclistes sur un espace en cohabitation avec les piétons…

Le chemin partagé avec les agriculteurs, le jalonnement à travers une zone résidentielle et le trottoir élargie pour offrir une cohabitation avec les piétons sont reliés entre eux par des pistes cyclables qui permettent ainsi d’offrir une continuité.

Illustration par la diapo 4

L’exemple de ce territoire montre qu’il est possible d’articuler un réseau cyclable utilitaire et touristique. La population s’est appropriée ces aménagements comme en témoigne les abris à vélos remplis des gares de Dachstein, Duttlenheim et Molsheim (près de 300 places, toutes utilisées !) ou le nombre important de collégiens se déplaçant à vélo. Il montre aussi la nécessité de sécuriser les déplacements des cyclistes en permettant des mixités entre les cycles et les agriculteurs ou entre les cycles et les piétons en dérogeant aux outils « offerts » par le code de la route et en faisant preuve de pragmatisme… le trottoir cyclable d’Ernolsheim ne répond ainsi à aucun aménagement « légal », mais la cohabitation s’y passe bien.

 *Deux encarts*

**Véloroute**

Une véloroute est un itinéraire cyclable à moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen, et qui doit être sécurisé, linéaire, continu et jalonné. L’itinéraire doit relier les régions entre elles et permettre de traverser les villes dans de bonnes conditions. Il utilise de préférence des voies vertes et des petites routes tranquilles de moins de 1 000 véhicules par jour mais aussi des aménagements spécifiques de type bandes ou pistes cyclables. Il doit être adapté à tous les cyclistes, y compris les moins expérimentés et entraînés. À cet effet, la déclivité sera dans la mesure du possible fortement limitée, de l'ordre de 3%. L’itinéraire ne doit pas être interrompu, y compris dans les traversées des agglomérations, et bénéficier d'une signalétique directionnelle.

Il y a parfois confusion entre véloroute et autoroute à vélo, dont la définition technique est « réseau express vélo ». Un réseau express vélo est une sorte de super piste cyclable qui doit permettre d’accueillir un grand nombre de cycliste pour les déplacements domicile-travail en assurant un haut niveau de service (limitation des intersections, régime prioritaire spécifique aux feux…)

**EuroVelo**

EuroVelo est le réseau des itinéraires cyclables européens, un réseau de 15 routes longue-distance qui traversent le continent dans sa totalité. Les routes EuroVelo peuvent aussi bien être utilisées par des touristes pour des voyages longue-distance que par des habitants locaux pour leurs déplacements quotidiens.