

NANTES

Conseil de Développement

LE RESEAU CYCLABLE
DE L'AGGLOMERATION NANTAISE

AVIS DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT
SOLLICITE PAR LA COMMUNAUTE URBAINE

POUR UN PARTAGE CONSENTI DE L'ESPACE PUBLIC

Juin 2003

Observations sur le Schéma Directeur

L'examen du schéma de révision du réseau de continuités cyclables de l'Agglomération nantaise correspond à l'avancement normal des grands chantiers ouverts par le Plan de Déplacements de 1999 à l'élaboration duquel le Conseil de Développement a apporté son concours.

En novembre 2002, le Conseil a publié un avis sur le Schéma directeur des transports collectifs, première déclinaison du PDU. L'examen du document relatif au réseau cyclable s'inscrit donc dans le processus de consultation permanente du Conseil pour la définition de la politique de gestion des déplacements de la Communauté Urbaine.

Comme pour les documents précédents, la volonté du Conseil est d'enrichir la démarche en apportant une contribution issue à la fois des observations de "terrain" et des appréciations de différentes composantes de la société civile.

L'Avis du Conseil s'appuie sur une approche à plusieurs niveaux :

- 1- des observations générales,**
- 2- des remarques spécifiques sur le contenu du Schéma.**

1 - Des observations générales

LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC PLUTÔT QUE SA PARTITION

L'examen des éléments du Schéma directeur des continuités cyclables conduit à se reposer la question permanente de la cohabitation des différents modes de transports. L'automobile détient la part de marché la plus importante et les décisions en matière de gestion des déplacements sont forcément influencées par la prégnance de ce mode de transport dominant.

L'évolution de la structure urbaine, la sauvegarde de l'environnement et d'une certaine qualité de vie conduisent donc les élus à faire des choix d'aménagement qui privilégient le partage de l'espace public disponible.

Les villes traditionnelles n'ont pas été conçues pour absorber un trafic automobile grandissant mais dans le même temps la voiture individuelle reste le mode de déplacement le plus apprécié de la plupart des habitants. Les décideurs sont ainsi contraints de gérer en permanence ce décalage et ils proposent, dans tous les grands centres urbains, des solutions qui essaient d'accorder une place à chaque mode de transport.

Cette "place pour chacun" conduit souvent à des analyses et donc à des revendications mode par mode. Les automobiles contestent l'espace, qu'ils jugent insuffisamment utilisé, accordé aux cyclistes tandis que ces derniers sont confrontés quotidiennement au stationnement abusif sur les bandes cyclables. Sur les trottoirs, les piétons se sentent agressés par les rollers qui eux-même trouvent injuste d'être exclus des bandes cyclables, sans parler des deux-roues motorisés qui jugent dangereux un certain nombre d'aménagements réalisés pour l'automobile...

Cette cohabitation, certes "insatisfaisante pour chacun" est pourtant la "meilleure pour tous". C'est celle du mélange et du partage. Il serait vain de vouloir séparer physiquement, même au motif d'une meilleure sécurité, les espaces dévolus à chaque mode. Cet "apartheid spatial" conduit au conflit permanent.

Le partage consenti de l'espace vaut toujours mieux que sa partition mais il nécessite une éducation sociale des circulations. La gestion des déplacements doit donc sans cesse avoir pour objet de remettre au cœur de la problématique, l'habitant, qui est d'abord un piéton avant d'utiliser d'autres modes de transport.

LES COMPORTEMENTS SOCIAUX

Le développement de la pratique du vélo en milieu urbain se heurte à de nombreux obstacles dont la plupart ne relèvent pas de l'aménagement technique mais du comportement social. L'usage d'un mode de transport ne fait pas appel qu'à la rationalité mais le plus souvent à une forme d'idéologie.

Chaque habitant a un ou plusieurs vélos dans son garage mais les utilise rarement pour le déplacement quotidien. **L'usage du vélo pour le sport ou le loisir est très répandu mais les codes sociaux en vigueur freinent son utilisation pour le trajet domicile-travail.**

Il existe de nombreuses études générales sur ces comportements mais il serait intéressant de disposer d'éléments locaux d'appréciation pour analyser les pratiques sociales en matière de transport. Pourquoi un cadre hollandais se rend-il facilement au travail en vélo alors que son homologue français vit souvent cela, à quelques exceptions près comme Strasbourg par exemple, comme une situation dévalorisante ?

Les enquêtes-déplacements sont des éléments essentiels d'aide à la décision mais elles ne contiennent pas de questions "d'opinion". **Des études qualitatives spécifiques pourraient être utiles pour analyser les comportements liés à l'usage des modes de transport, et particulièrement au vélo, et mettre en regard des solutions adaptées.**

LA PÉDAGOGIE DES TRANSPORTS

L'information sur les coûts des déplacements est souvent insuffisante. L'Agglomération pourrait diffuser une information à ce sujet : Quel est le budget "déplacements" annuel d'un habitant ou d'une famille ? Que coûte un déplacement, en voiture, en bus, en vélo ou la combinaison de plusieurs ?

Le Conseil a déjà proposé que l'AURAN, dans le cadre de ses observatoires, soit missionnée sur ce thème. Il y a une vraie pédagogie des transports à inventer.

2 - Des remarques spécifiques

UN BUDGET RELATIVEMENT FAIBLE

Le schéma proposé est ambitieux puisqu'il propose un plan d'ensemble de 810 km, soit 510 km venant s'ajouter aux 300 déjà réalisés. La notion de réseau structurant est intéressante et permettra à la fois d'assurer une meilleure cohérence d'ensemble et d'affiner les dessertes.

Pour mettre en oeuvre ce programme, la Communauté Urbaine disposera d'un budget annuel d'un million d'euros. Sera-ce suffisant au regard de l'ambition affichée ?

LA QUESTION DE LA SÉCURITÉ

Beaucoup de pratiquants potentiels sont dissuadés d'utiliser le vélo pour leurs déplacements par les mauvaises conditions de sécurité. Cette question est vitale et conduit les associations de défense du vélo urbain à **demander maintenant des aménagements plus qualitatifs que quantitatifs.**

C'est une question particulièrement difficile à traiter parce qu'il faut assurer une vraie sécurité au cycliste sans pour autant transformer son espace de circulation en "camp retranché" isolé du reste.

Il faut, par ailleurs, veiller à ne pas nommer "piste cyclable" n'importe quel aménagement destiné à limiter le trafic automobile.

LA COMMUNICATION

À plusieurs reprises, le Conseil de Développement a fait le rapprochement entre les efforts publicitaires consentis par les constructeurs automobiles et les budgets consacrés à la promotion du vélo.

Il y a incontestablement des efforts à faire pour valoriser la pratique du vélo avec des moyens conséquents. Le million d'euros de la Communauté Urbaine

pour réaliser les aménagements cyclables représente tout au plus le coût d'une campagne publicitaire automobile d'une dizaine de jours sur une grande chaîne de télévision. Les enjeux de santé publique liés à la pratique du vélo constituent également un axe de communication important.

LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES LIÉES AU VÉLO

Le marché du vélo est important mais semble limité aux usages loisirs ou sportifs. Il y a lieu de s'interroger sur cette situation et d'examiner les coopérations possibles, locales ou nationales, avec tous ceux dont l'activité économique est liée à la pratique du vélo.

LA GESTION DU TEMPS

C'est un leit-motiv du Conseil de Développement mais il semble important, à chaque fois que le thème des déplacements est évoqué, de rappeler la nécessité de mettre en oeuvre une gestion des temporalités. **Le partage de l'espace public, la cohabitation des modes de déplacements correspondent à des démarches similaires à celle de la gestion du temps.** Beaucoup d'Agglomérations mettent en oeuvre des Bureaux du temps et la Communauté Urbaine doit utilement intégrer cette dimension. La gestion des temporalités est, sans être le seul, un des remèdes à certaines formes de congestion urbaine.

FAIRE PREUVE D'EXEMPLARITÉ

Le développement de la pratique du vélo ne pourra être obtenu sans actions exemplaires. À ce titre, le futur plan de mobilité de la Communauté Urbaine doit inclure des mesures significatives en faveur du vélo pour renforcer la crédibilité de sa politique. Une flotte de vélos de service, éventuellement utilisables pour des déplacements privés (avec une faible participation pour un week-end ou des vacances par exemple) constituerait un geste fort. La Communauté Urbaine de Strasbourg a une flotte de 600 vélos, celle de Nantes pourrait aussi consentir un effort dans ce domaine. C'est un investissement faible financièrement mais fort en retour de notoriété et d'image.

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT

DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES

Contribution de Marc Peroy
ANDE (Association Nantaise D'placements Environnement)

Saisine de la Communauté Urbaine
sur le schéma de révision du réseau cyclable de l'Agglomération Nantaise

- mai 2003 -



Association Nantaise Déplacements Environnement

Nantes, le 21 mai 2003

Schéma directeur cyclable de l'agglomération nantaise : révision 2003

Participation de l'ANDE à l'avis du Conseil de Développement

La présentation du projet de révision du schéma directeur cyclable de l'agglomération nantaise qui nous a été faite le 12 mai 2003 amène un certain nombre de remarques.

Schéma général de 810 km

Les aménagements ordinaires des quartiers doivent être maintenant entrés dans les pratiques et la culture des élus et techniciens des quartiers, communes et pôles communautaires. Le schéma global ne s'impose pas et devient illisible à l'échelle de l'agglomération. Nous remarquons les efforts des communes de Rezé et de La Chapelle qui rejoignent Nantes et St Herblain avec un maillage assez fin de desserte des quartiers.

Schéma structurant 410km

Par contre, le plan des aménagements structurants est très intéressant de par sa volonté de toucher la totalité des communes et de proposer les continuités qui manquaient. Cependant, la plupart de ces continuités étaient déjà inscrites aux programmes précédents et n'ont pas encore été réalisées, principalement par manque de financement et également parfois par manque de volonté politique.

Quelques remarques

Le plan fait apparaître de grosses lacunes, en particulier au niveau des coupures par les rivières. Les liaisons de franchissement en navette fluviale de la Loire entre Trentemoult - Chantenay - Gare Maritime ; St Sébastien - Beaulieu sur la Loire ainsi que la liaison Gare - Facultés sur l'Erdre seraient les bienvenues sur la carte. Et Cheviré bien évidemment ! Serait également opportune une liaison sur l'Erdre utilisant le pont autoroutier entre Port-la-Blanche et La Gourmière.

Par ailleurs, le schéma ne reprend pas les continuités cyclables le long des rivières. Celles-ci, nous dit-on sont prévues dans le schéma des continuités piéton-promenade. Mais il ne faut pas pour autant faire l'impasse des circulations vélos au long de ces itinéraires. Les cyclistes sont friands de ces liaisons. Si on ne les prévoit pas, les cohabitations piétons-cyclistes ne seront pas aisées sur certaines portions (cas des bords de l'Erdre entre la Jonelière et la Tortière par exemple).

Nous constatons avec plaisir l'insertion d'itinéraires cyclables au long des voies de chemin de fer : Carquefou-Hopital Bellier ; Pont de la Vendée-route de Vertou ; pont de Pornic. Mais il est probable que les négociations avec RFF ainsi que le coût de ces aménagements nous donnent des délais de réalisation tels qu'il est urgent de programmer ces itinéraires très intéressants pour les cyclistes.

La Loi sur l'Air (et l'utilisation rationnelle de l'énergie) a rendu obligatoires les aménagements cyclables lors de la reprise de voirie. En conséquence ce n'est plus l'effet d'une volonté politique que d'en réaliser, mais le minimum légal.



Association Nantaise Déplacements Environnement

Considérant que les aménagements les plus faciles ont été réalisés (170 km du réseau structurant sur les 410 km projetés), les bandes et pistes restantes pour compléter les continuités et développer le réseau vers les communes pas encore atteintes vont amener des coûts importants. Or, le budget actuellement prévu, 1M€ en 2003, même si on nous promet de l'augmenter les prochaines années, sera très loin du compte pour avancer dans des délais raisonnables. Des itinéraires buteront encore longtemps sur des coupures infranchissables (passage du périphérique, rivières, voies ferrées...). Il va donc falloir mettre des priorités à ces aménagements.

Une communication efficace :

Du contact avec le public - en particulier les utilisateurs de l'automobile qui pourraient faire le pas de lâcher l'auto pour le vélo - il ressort une insatisfaction majoritaire vis à vis des aménagements cyclables existants : ils sont perçus comme non sécurisants et dangereux.

Pour améliorer cette image, nous ne voyons pas d'autre alternative que de communiquer positivement sur le déplacement cyclable. Nous pensons que le temps est probablement venu de faire moins en quantité mais mieux en sécurité et surtout de le faire savoir.

Le schéma directeur reste un outil qui guidera les techniciens et nous continuerons à y apporter nos remarques. Mais les élus, comme le grand public, ont besoin de projets phares. A l'image du tramway pour le réseau de transport en commun, quelques itinéraires lisibles, sécurisés, en site propre mettront en valeur l'ensemble du réseau.

Les aménagements prioritaires

Avec l'association Place au vélo, nous souhaitons voir la création de nouveaux itinéraires cyclables à caractère incitatif pour le grand public.

Nous proposons donc d'aménager en priorité un itinéraire parfaitement sécurisé traversant le cœur de l'agglomération.

Notre préférence va à une liaison Carquefou – Chantenay longeant la voie ferrée jusqu'à Doulon, puis des emprises ferroviaires jusqu'au pont de la Moutonnerie, passant par la gare nord, le Château des Ducs, la Place du Commerce, le quai de la Fosse, les quais de Loire. A l'écart de la circulation automobile, direct et sûr, cet itinéraire serait une vitrine idéale.

Au delà de ce premier projet nous souhaitons que les coulées vertes, bords de Chézine, de Gesvres, d'Erdre, de Cens, de Loire et de Sèvre, soient considérées comme des supports privilégiés pour des axes cyclables majeurs, sécurisés, qui formeront une armature complémentaire du réseau sur voirie partagée dont le développement est d'ores et déjà acquis.

En résumé : poursuivons l'effort mené depuis plus de dix ans, mais avec des réalisations permettant de valoriser la pratique. Nous y trouverons certainement des sources de financement moins limitées que celles d'un budget annuel spécifique qui, s'il a l'avantage de révéler une volonté continue, ne permet pas d'opérations spectaculaires.