



nantes@fubicy.org

Contribution de PLACE AU VELO

**Enquête publique pour la révision du SCOT
de la métropole Nantes – Saint Nazaire**



Contribution de l'association Place au Vélo-Nantes à l'enquête publique pour la révision du SCOT de la métropole Nantes – Saint Nazaire

L'association Place au vélo, reconnue d'intérêt général, regroupe 1300 adhérents et exerce son activité au sein de l'agglomération nantaise et plus largement dans le département de Loire Atlantique. Elle a pour objet de promouvoir, impulser, développer par tous les moyens y compris juridiques, l'utilisation du vélo comme moyen de transport respectueux de l'environnement et bénéfique pour la santé.

Les engagements de la COP 21 nécessitent aujourd'hui d'amplifier le processus de transition énergétique et écologique pour lutter contre le dérèglement climatique. Nous souscrivons aux engagements du SCOT au sujet de la transition énergétique pour réduire au moins de 40 % les émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990 et la réduction de la consommation énergétique finale de 50 % entre 2012 et 2050. Ce sont des objectifs dans lesquels nous nous inscrivons pleinement.

Sachant que les transports sont responsables de 50 % des émissions de gaz à effet de serre pour Nantes Métropole et 35 % pour la CARENE, nous pensons que les déplacements doux et les modes actifs en général, économes en énergie et bons pour la santé et le développement économique local, sont des facteurs majeurs de réduction des émissions de polluants atmosphériques, dont les gaz à effet de serre.

Nous partageons l'ambition d'un territoire accueillant pour tous, des enfants aux personnes âgées, fondé sur le concept d'accessibilité universelle, garant de la qualité de vie, d'un air plus respirable particulièrement pour les enfants et les personnes fragiles. L'utilisation du vélo et la marche à pied dans le cadre des déplacements de proximité sont essentiels et répondent aux enjeux de santé publique.

L'aménagement du territoire doit prioriser des espaces de proximité entre les activités économiques, sociales, culturelles et les lieux d'habitation. Cette proximité d'activités a pour finalité d'assurer une meilleure qualité de vie en facilitant des déplacements plus courts et plus confortables pour les habitants de ces différents territoires. C'est une question cruciale pour l'attractivité et la vie des centres-villes et bourgs, comme le montre le dernier livre d'Olivier Razemon¹. L'implantation de centres commerciaux à la périphérie des villes et bourgs contribue à l'étalement urbain, à la sur-motorisation et nuit au commerce de proximité.

À l'intérieur de ces espaces de vie de proximité, les infrastructures cyclables sont à prioriser dans la mesure où les distances relativement courtes sont parfaitement adaptées aux déplacements à vélo, avec un rayon d'action qui s'accroît grâce au vélo à assistance électrique.

À l'image des métropoles européennes néerlandaises, danoises, allemandes, italiennes du nord ou espagnoles, la part des cyclistes pourrait être beaucoup plus importante (jusqu'à 50 % de part modale de déplacements à vélo) dans les pôles structurants et centres urbains du SCOT.

Dans ce sens, les objectifs de Nantes Métropole d'atteindre une part modale de la voiture réduite à 50 % en 2030 et une part modale du vélo de 12 % en 2030 prennent déjà du retard selon l'Enquête Ménage Déplacements réalisée sur le département en 2014/2015 et ne nous apparaissent pas

¹ Comment la France a tué ses villes ; Ed. Rue de l'échiquier

suffisamment ambitieux au regard de nos voisins européens cités plus haut. L'enquête déplacements départementale a révélé que 50 % des déplacements des habitants de Loire-Atlantique font en moyenne moins de 3 km et sont effectués à plus de 50 % en voiture en ville et à plus de 70 % en périphérie proche !

C'est pourquoi, il nous semble nécessaire que le SCOT intègre un schéma de développement plus ambitieux des déplacements à vélo, en prévoyant notamment des aménagements structurants.

- Liaisons cyclables express et sécurisées entre les communes pour les trajets domicile/travail, domicile/études, domicile/loisirs. (Ces types de voie n'existent pas actuellement entre Thouaré/Carquefou, Orvault/La Chapelle sur Erdre, Pont St Martin/Nantes, Trignac/St Nazaire...)
- Liaison pour franchir l'Erdre entre Nantes et Sucé par passerelle ou bateau pour les nombreux étudiants, salariés et sportifs qui vont vers Gesvrine ou la Chantrerie (projet engagé par l'AFUL Chantrerie)
- Liaisons cyclables sécurisées entre les communes et les transports en commun structurant comme le tram train pour rejoindre les gares de Sucé, Nort sur Erdre, ou le TER à Savenay et St Étienne de Montluc dont les parkings voitures sont souvent saturés. Le stationnement vélo sécurisé doit être développé dans les gares, et sa capacité pensée pour anticiper le développement de l'usage du vélo (le stationnement vélo, non sécurisé, de la gare de Savenay est déjà saturé). D'autant que la capacité d'embarquement des vélos dans les TER va être progressivement réduite avec les nouvelles rames Régiolis (d'une dizaine de places à 3 places par rame).
- Un accompagnement plus fort du développement des Vélos à Assistance Électrique (V.A.E.) qui permettent de faire facilement 10 kms pour aller travailler pour des coûts d'infrastructures largement réduits par rapport à ceux nécessaires aux modes motorisés.
- Un accompagnement des transports du dernier km de livraison par vélo cargo.

Les bénéfices du vélo à l'échelle individuelle et collective sont largement documentés et démontrés, qu'il s'agisse de la santé, de l'efficacité, de l'économie, des émissions de la pollution de l'air, ou encore de la décongestion routière. Sur ce dernier point, nous rappelons 3 enseignements de l'étude de l'ADEME² :

- « Un abonné au sein d'une consigne vélo en gare économise en moyenne 2200 km en voiture par an »
- « Les services liés aux VAE (aide à l'achat ou location longue durée) offrent également une belle opportunité de diminution de l'usage de la voiture. Entre 650 et 1400 km en voiture par an sont évités par usager en moyenne. L'assistance électrique permet en effet une augmentation importante de la portée des déplacements faits à vélo. »

² Voir en particulier la toute récente étude de l'ADEME sur les « services vélo » :

<http://www.presse.ademe.fr/2016/09/etudes-services-velos-covoiturage-courte-distance-vers-une-mobilite-multimodale.html>

- « Les services vélos ont une influence sur le taux de motorisation de ses utilisateurs en permettant à certain d'entre eux de se séparer d'une voiture ou de renoncer à l'achat d'une voiture. » (gain de pouvoir d'achat, bénéfique santé)

Les politiques publiques locales (départements, intercommunalités) ont jusqu'à présent encouragé le développement du cyclotourisme avec succès, et c'est un effort qu'il faut poursuivre. Mais il faut aussi développer l'usage du vélo utilitaire, comme le font des agglomérations ou des métropoles (Nantes Métropole, CARENE), des intercommunalités (Erdre et Gesvres) ou, et cela est moins connu, des petites communes ligériennes pour des liaisons intercommunales péri-urbaines ou rurales³. Pour cela, les collectivités peuvent compter sur l'expertise d'usage et les compétences de nombreuses associations dont l'objet est de développer l'usage du vélo, y compris en zone rurale ou péri-urbaine⁴. Un collectif départemental d'associations dont l'objet est d'assurer la promotion des déplacements à vélo au quotidien vient de se créer sur la Loire Atlantique.

Les promoteurs du SCOT doivent agir dans le cadre du Schéma Régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) afin d'intégrer les modes actifs (vélo, marche) et leur connexion avec les différents réseaux de transport et modes de déplacements⁵.

Les collectivités doivent :

- 1. Considérer le réseau cyclable (futur et à venir) comme un réseau de transport à part entière**
 - a. S'appuyer sur la déclaration des Départements & Régions cyclables « *Les territoires à vélo* » (une vision partagée de la France à vélo en 2030)⁶
 - b. Veiller à la qualité des aménagements financés au titre de la mesure 2.A.6.1 du FEDER (investissements en site propre pour le développement des modes de déplacement doux), notamment par la prise en compte de l'avis des associations de cyclistes.
 - c. Tirer parti de toutes les autres possibilités de financement du réseau cyclable, notamment au niveau européen, et permettre leur accès aux collectivités infra.
- 2. Promouvoir et développer les possibilités de transport actif, collectif, partagé ou multimodal⁷**
 - a. Développer les itinéraires et aménagements cyclables pour rejoindre les gares routières ou ferroviaires, ainsi que les établissements scolaires (lycées, collèges, écoles...).

³ Fiche CEREMA « Développer la marche et le vélo : l'expérience de 4 liaisons intercommunales », source : http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/fiche_velo_33_201402.pdf

⁴ 6 associations sont adhérentes de la Fédération des Usagers de la Bicyclette en Loire Atlantique, source : <http://www.fub.fr/reseau-fub/membres>

⁵ Article R4251-9 du Code général des collectivités territoriales, modifié par le décret n°2016-1071

⁶ Source : <http://www.departements-regions-cyclables.org/wp-content/uploads/2016/09/Dclaration-22Les-territoires--vlo22.pdf>

⁷ Voir l'étude du GART « les pratiques d'intermodalité vélo-transports collectifs »

<https://www.gart.org/publication/pratiques-dintermodalite-velo-transports-collectifs/>

- b. Développer les « services vélo » dans les gares (stationnement libre et sécurisé, location, entretien) notamment pour inciter les usagers effectuant un trajet multimodal domicile-travail à ne pas embarquer leur vélo.
- c. Renforcer la coordination des Autorités Organisatrices des Transports et les encourager à développer les modes actifs et les possibilités multimodales (aménagement cyclables et liaisons intercommunales, stationnement vélo aux arrêts des cars départementaux, sur les aires de covoiturage, cohérence des horaires...) par exemple en réunissant régulièrement les associations de cyclistes à l'échelle départementale.
- d. Valoriser l'image des transports actifs, collectifs ou partagés qu'il s'agisse de communication ou d'éducation (interventions en milieu scolaire, vélo-école adulte).

3. Tirer parti du réseau des aménagements cyclotouristiques en les adaptant pour permettre aussi un usage utilitaire

- a. Les véloroutes et voies vertes pourraient être davantage utilisées par les cyclistes du quotidien à peu de frais (signalisation des itinéraires, aménagements simples vers les véloroutes, entretien du revêtement, chicane ou barrières à modifier...). Le CEREMA réalise en ce moment une étude de cas sur l'utilisation des vélos-routes et voies vertes dans la mobilité quotidienne sur 3 sites. Il faudra s'appuyer sur les évaluations et les conclusions de cette étude pour en tirer des enseignements.
- b. La conception des nouveaux itinéraires cyclotouristiques pourrait privilégier des itinéraires plus directs et plus faciles entre les communes.

En conclusion, Place au Vélo souhaite que le SCOT prenne beaucoup mieux en compte les modes actifs de déplacement à l'échelle des territoires. Les déplacements à vélo notamment grâce aux améliorations technologiques permettent de parcourir des distances beaucoup plus importantes. Certaines personnes prennent goût au vélo en utilisant avec plaisir le V.A.E. qui présente un fort pouvoir de report modal depuis la voiture (observé par l'ADEME), donc un effet structurant de décongestion (circulation et stationnement motorisés).

À l'image des métropoles européennes, le vélo constitue un facteur fort de l'amélioration des déplacements de proximité (entre 5 et 10 km, voire plus). Un maillage des territoires par des voies cyclables sécurisées doit être pris en compte par le SCOT en tant que réseau de transport afin d'assurer les déplacements à vélo notamment dans le cadre de l'intermodalité apportant ainsi des éléments de réponses pertinentes aux enjeux climatiques et de santé publique. »

Nous soulignons toutefois que la cohérence de ce SCOT est mise à mal quand la presqu'île guérandaise et tout le sud Loire sont ignorés dans le document.

Nantes le 21 octobre 2016

Jean Paul BERTHELOT
Président Place au Vélo – Nantes

