



nantes@fubicy.org

Contribution de PLACE AU VELO

L'association Place au vélo, reconnue d'intérêt général, regroupe 1 300 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.

Membre du Collectif Transport et en accord avec ses membres, Place au vélo apporte ici un complément pour le vélo à la précédente contribution du Collectif.

PDU Nantes métropole – Le point de vue de l'association Place au vélo

Les transports routiers sont le 1^{er} secteur consommateur d'énergie (produits pétroliers), émetteur de gaz à effet de serre et contributeur majeur aux épisodes de pollution atmosphérique sur le territoire métropolitain (que nous avons hélas connus cet hiver).

Les bénéfices des modes actifs pour le bien commun ne sont plus à démontrer...

Les bénéfices du vélo et de la marche, à l'échelle individuelle comme collective, sont largement documentés et démontrés¹, qu'il s'agisse de la santé, de la productivité au travail, de l'efficacité, de l'économie locale, de la qualité de l'air, de l'indépendance énergétique, de la sécurité routière, ou encore de la décongestion routière. Les nuisances et externalités négatives des transports routiers motorisés ont aussi été largement étudiées.

Le vélo est le mode de déplacement qui a le potentiel de croissance la plus forte pour les déplacements dans la métropole nantaise. C'est donc un levier majeur à activer davantage pour atteindre les objectifs du plan climat air énergie, rendre les communes de la métropole plus humaines et accessibles à tous, viser une utilisation toujours plus efficiente des fonds publics... Pourtant, l'objectif de part modale du vélo a été revu à la baisse : initialement fixé à 15 % pour 2030, il a été abaissé à 12 % dans le plan vélo actuel.

¹ Difficile de citer toutes les sources. En voici des principales : travaux de Frédéric Héran, études de European Cyclists' Federation, rapports sur l'indemnité kilométrique vélo de la CIDUV, étude ADEME sur les services vélo, publications du CGDD, ORS Ile de France...

...encore faut-il que les décideurs considèrent le vélo comme un moyen de transport...

Les modes actifs à propulsion musculaire (vélo, marche à pied, trottinette, avec ou sans assistance électrique) sont trop rarement considérés comme un mode de transport utilitaire à part entière² pour effectuer les trajets du quotidien (domicile-travail, achats, loisirs, domicile-école...), qu'il est possible de combiner avec d'autres modes dans une logique multimodale (train, bus, covoiturage...). La généralisation des vélos "cargo" (avec une caisse pour le transport de personnes ou de marchandises), des vélos pliants, des vélos à assistance électrique vient renforcer ce potentiel encore insuffisamment exploité.

L'objection "culturelle", notamment en référence à nos voisins nordiques, ne tient pas. Aux Pays-Bas, ce sont la crise pétrolière, la mortalité routière et l'absence du lobby automobile qui ont motivé les autorités à réduire l'utilisation de la voiture et à promouvoir les modes actifs, avec le résultat que l'on sait 40 ans plus tard ! Et le vélo est un moyen de transport accessible à de très nombreux publics comme le montrent les témoignages de notre site www.unptitvelodanslatete.fr

Dans les villes où la pratique du vélo est supérieure à Nantes, l'exemplarité des élus est remarquée et n'est pas sans incidence sur l'acceptation du vélo comme moyen normal de déplacement.

...et que les politiques publiques soient davantage évaluées

Quels sont les résultats des investissements métropolitains dans les transports collectifs et les modes actifs ? Quels indicateurs ? Combien de voyageurs pour quel investissement public au km et combien de gaz à effet de serre et polluants évités ? Quels vont être les nouveaux cyclistes ? Comment s'effectue le report modal ? Les anciens automobilistes se sont-ils tournés vers le scooter ou le vélo ? Quels sont les flux de cyclistes dans la métropole ? Combien de collégiens se rendent à leur établissement à vélo ? Quels sont les aménagements que les cyclistes évitent ? Pourquoi empruntent-ils un itinéraire pourtant non aménagé ? Les données sont-elles en open data ?

Il est nécessaire de mettre en place un observatoire des modes actifs.

Pourtant l'enjeu "vélo" est là, qu'il s'agisse des "petits" ou "moyens" déplacements, et même les "grands" grâce à la multimodalité qu'il faut renforcer

L'enquête déplacements grand territoire a montré que les "petits" déplacements augmentent, que la distance moyenne de déplacement (dans la métropole) est de 5,3 km, ou encore que 50 % des déplacements en Loire-Atlantique font moins de 3 km (dont 40 % effectués en voiture !)... Soient des distances tout à fait adaptées à l'usage de la marche, du vélo ou des transports en commun. Le gisement est donc énorme. L'usage de la voiture pour ces petits déplacements représente un gâchis d'espace et d'énergie, et entraîne de nombreuses nuisances.

Il ne faut pas pour autant négliger le potentiel du vélo pour les déplacements supérieurs à 5 km (notamment avec la progression du vélo à assistance électrique ou du vélo pliant). Pour cela, le développement de l'intermodalité doit se poursuivre. Nous rappelons ici deux enseignements de l'étude de l'ADEME sur les "services vélos" :

- "Un abonné au sein d'une consigne vélo en gare économise en moyenne 2 200 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 1 400 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 Pour le constater, il suffit de parcourir les publications des collectivités, le "transport" se réduit à la voiture et aux transports en commun (exemples : guide "Nantes en fête" 2016, pages 4 et 5 du journal de Nantes Métropole n°68, article "gare nord : attention aux travaux" sur le site de la ville de Nantes, feuille de route régionale de transition énergétique...)

Le vélo est un moyen de transport à valoriser pour rejoindre un arrêt transport en commun ou un lieu de covoiturage. Il contribue à décongestionner les lignes très fréquentées et renforce par conséquent l'attractivité des transports en commun, lorsqu'il n'est plus possible d'investir dans de nouvelles flottes ou dessertes à coût raisonnable et efficient.

Les stationnements vélos dans les sites fréquentés (gares, parkings relais...) doivent être visibles, sécurisés, faciles d'accès et équipés de "services" (entretien, réparation, location, consignes pour déposer ses affaires, etc..). Leur capacité doit pouvoir être ajustée de façon dynamique.

L'acceptation de l'embarquement des vélos dans les trains, bus et tramways doit être plus grande, alors qu'elle est actuellement en recul sur le réseau TAN et même SNCF (nouvelles rames Régionalis). Concernant les transports collectifs par car, il faut davantage expérimenter la possibilité d'embarquer des vélos³.

Enfin, il faut poursuivre les efforts en matière de billettique unifiée et multimodale. Un premier pas a été fait avec le badge LiberTAN qui permet avec un même support d'utiliser les transports de la TAN, des voitures en partage (Marguerite), le vélo en libre service (Bicloo) et le stationnement vélo (NGE, Effia, TAN). Il faut aller plus loin, adjoindre d'autres services de mobilité (permettre pourquoi pas l'utilisation du TER, la Région a en projet une billettique unifiée) pour bénéficier, avec un seul support, de tout l'éventail des solutions de mobilité vertueuse.

Enjeu aussi pour la logistique et les marchandises

L'essor du commerce de proximité et la croissance démographique induisent des livraisons en plus grandes quantités ou à des fréquences accrues. En complément des véhicules à motorisation GNV ou électrique, le transport à vélo (des marchandises comme des déchets) doit être encouragé, notamment à partir de centres de logistiques urbains, idéalement proches d'infrastructures de transport de marchandises fluviales ou ferroviaires.

Selon une étude européenne, la moitié de toutes les livraisons faites par des véhicules motorisés dans les villes européennes aujourd'hui pourrait être faite à vélo⁴ ! En introduisant des contraintes horaires pour les livraisons motorisées en zone piétonne, il est possible de favoriser les livraisons à vélo, que plusieurs entrepreneurs nantais proposent déjà (Triporteurs nantais, Chronovélo, Vélojo, ...).

Concernant les livraisons effectuées par des véhicules routiers, la bonne utilisation des places réservées aux livraisons est un sujet de tension (exemple de la rue de Strasbourg) : les livreurs stationnent sur les aménagements cyclables ou en pleine voie à cause de véhicules de tourisme indûment stationnés sur les places livraison.

Le développement et la qualité des aménagements cyclables sont importants...

Les réalisations projetées par le 2^{ème} plan vélo sont évidemment intéressantes et bienvenues. Toutes les communes de la métropole, ainsi que les aménageurs, doivent s'engager pour la réalisation de ce plan, notamment en appliquant tout simplement la réglementation (exemple : généralisation du double sens cyclable dans l'ensemble des voies où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h)⁵ et en pratiquant une concertation avec les usagers⁶.

³ Voir à ce sujet l'étude du GART de juin 2016, les situations locales sont très hétérogènes

⁴ Projet européen Cycle Logistics financé par le programme Intelligent Energy Europe de l'UE. 2013

⁵ Plusieurs communes de la métropole sont concernées...

⁶ Une concertation réelle, c'est-à-dire que l'avis des usagers peut influencer la conception et la réalisation des aménagements, ce qui nécessite de l'organiser bien en amont

Il faut en particulier étudier et traiter les points noirs où la sécurité du cheminement n'est pas assurée, et traiter les discontinuités cyclables et piétonnières. Ces points noirs et ruptures d'aménagement peuvent décourager les cyclistes débutants et ruiner tout le crédit de réalisations sans continuité (exemples : franchissement de périphérique, non ou insuffisamment aménagé avec une piste cyclable de part et d'autre, passerelle cyclable entre Atlantis et Zénith, Bd Dalby, Bd Guist'Hau, rue Paul Bellamy...). La lisibilité des itinéraires et aménagements cyclables doit être homogénéisée et clarifiée, et globalement accompagnée d'une signalétique généralisée (pour l'instant à l'état d'ébauche sur la métropole). Les chicanes et les potelets ne doivent être installés qu'à titre exceptionnel, lorsqu'ils peuvent empêcher la présence de voitures sur les aménagements cyclables et effectivement protéger les cyclistes. Souvent implantés pour interdire l'accès des aménagements cyclables aux scooters et motos, ils sont en réalité plutôt inefficaces pour cette catégorie de véhicules motorisés, comme l'a récemment rappelé le CEREMA⁷. Ces "dispositifs anti-accès motorisé" ne doivent en aucun cas gêner la trajectoire et la circulation des cyclistes comme cela est encore le cas à plusieurs endroits dans la métropole.

Si la part modale du vélo a bien progressé pour la ville de Nantes, elle reste trop faible et en stagnation pour les déplacements depuis ou entre les autres communes de la métropole. L'enjeu des franchissements (facilités et sécurisés) du périphérique est donc très fort, de même que le franchissement des obstacles naturels comme l'Erdre⁸ ou la Loire.

La priorité vélo sur les autres modes motorisés doit être recherchée et mise en œuvre le plus souvent possible, en s'appuyant sur les recommandations du CEREMA ainsi qu'en expérimentant de nouvelles configurations (cf. giratoire de la porte de la Chapelle). Nous nous interrogeons sur la multiplication récente de "figurines cycliste" le long des passages piéton (par exemple sur l'île de Nantes) : cet aménagement "à minima" ne règle pas la question de la priorité et peut inciter les cyclistes à s'engager en pensant qu'ils ont la priorité.

La cohabitation la plus harmonieuse avec les piétons doit être systématiquement recherchée. L'espace à prendre pour les aménagements cyclables n'est pas sur les trottoirs mais bien sur la chaussée. Le vélo reste un véhicule et trop d'aménageurs ont tendance à repousser les cyclistes sur les trottoirs, créant ainsi des tensions et des conflits d'usage. Dans les zones piétonnes, il est essentiel de matérialiser la trajectoire des cyclistes pour prévenir les conflits d'usage (futurs abords de la gare nord par exemple).

Le stationnement automobile peut aussi constituer un danger ou un obstacle : stationnement en épis (qui aurait dû être davantage réduit lors du 1^{er} plan vélo, et dont il faut poursuivre la suppression), bandes cyclables le long des portières, stationnement "très gênant", "manque" d'espace pour implanter des appuis-vélos...

Enfin, le développement du stationnement vélo (appuis, consignes, en ouvrage...) doit se poursuivre et s'accompagner de mesures spécifiques pour l'habitat collectif. Si Place au vélo déploie le programme Alvéole pour l'habitat social, rien n'est prévu pour les autres catégories d'habitat collectif. Nantes Métropole pourrait lancer un appel à projets à destination des copropriétés pour encourager et financer une partie des investissements pour aménager ou sécuriser un local. En parallèle, la lutte contre le vol doit s'amplifier, avec la poursuite de la communication autour des bonnes pratiques mais aussi l'expérimentation de nouveaux moyens de dissuasion et de démantèlement des filières (exemple : vélos "appâts" à San Francisco).

...mais les (actuels et futurs) cyclistes se sentent-ils en sécurité ?

La qualité des aménagements cyclables est nécessaire mais loin d'être suffisante. Le principal frein actuellement est l'insécurité perçue par les non pratiquants du vélo. Ce sentiment d'insécurité est dû à la difficulté de la cohabitation avec la circulation automobile, l'espace partagé est mal vécu.

⁷ Fiche n°36 "Les dispositifs anti-accès motorisé - Comment contrôler l'accès aux aménagements cyclables"

⁸ Nous rappelons la démarche engagée par l'AFUL Chantrerie pour le franchissement de l'Erdre pour les modes actifs : <https://web.emn.fr/x-dg/aful-c/index.php?page=Franchir-l-erdre>

Comme l'a démontré le chercheur Frédéric Héran, c'est bien la limitation de l'espace alloué aux modes motorisés et la limitation effective (c'est-à-dire mesurée et contrôlée) des vitesses qui favorisent les conditions de cohabitation des différents modes de transport⁹, en plus du développement de pistes cyclables (c'est-à-dire protégées du trafic motorisé... en veillant aux intersections !) là où cela est possible.

Les limitations de vitesses à 30 km/h doivent être étendues, ainsi que les zones de rencontre (limitation à 20 km/h et priorité aux piétons et cyclistes où qu'ils se trouvent) aux abords des établissements scolaires (avec accès à pied, cheminements protégés, fermeture de la circulation motorisée hors PMR aux heures d'entrée et sortie...).

La progression du nombre de cyclistes peut constituer un puissant élément de motivation et favoriser leur visibilité dans l'espace public (notamment vis-à-vis des conducteurs d'engins motorisés qui seront plus attentifs). Cependant, l'accroissement de la présence de conducteurs de scooters ou de motos sur les aménagements cyclables (bandes, pistes, sas), et dans les espaces piétonniers (par exemple place Graslin) est inquiétante et conduit certains cyclistes à se détourner d'itinéraires pourtant aménagés.

Il faut enfin engager une réelle communication de long terme sur les comportements de tous les usagers de la rue, notamment motorisés, et aussi mettre davantage de moyens humains et techniques pour faire respecter les aménagements cyclables et piétonniers (flotage, radars "pédagogiques" ou non, expérimentation de la vidéo verbalisation...). Ces moyens doivent être d'une plus grande réactivité lorsque la situation l'exige (exemples : boulevard Charles Gautier à Saint-Herblain, intersection boulevard de Gaulle/rue René Viviani sur l'Île de Nantes, route de Sainte-Luce...).

La relation avec les forces de l'ordre (police municipale, police nationale, gendarmerie) doit être renforcée pour sensibiliser les agents à l'accueil des cyclistes victimes d'intimidations ou d'agressions.

Alors que la voiture bénéficie d'un "sursaut" ...

Les premières réalisations du 2^{ème} plan vélo sont encourageantes ; les récentes annonces sur la création de nouveaux stationnements automobiles (place Aristide Briand, parking cathédrale, ouverture du Cours Saint Pierre au stationnement...) ou les crispations (pour ne pas dire blocages et modification substantielle des projets...) autour du stationnement (automobile) des riverains le sont beaucoup moins. La création de capacité de stationnement automobile créera une incitation supplémentaire à l'usage de la voiture. Comme le rappelle le Réseau Action Climat France¹⁰ : **"L'utilisation de la voiture diminue de moitié au moins lorsque la possibilité de stationner à destination n'est pas garantie. Ne sacrifiez pas vos efforts pour la mobilité durable avec une politique de stationnement [automobile] contradictoire"**.

Nantes bénéficie d'une forte attractivité démographique et la métropole se densifie. Il est crucial de diminuer le taux de motorisation des ménages pour d'une part favoriser le report vers les modes actifs et d'autre part inciter à une mobilité motorisée beaucoup plus partagée. L'accueil des nouveaux habitants est l'occasion de faire connaître toute l'offre de mobilité partagée ou active.

Contrairement à des opinions largement répandues, les aménagements pour les cyclistes et les piétons, et les limitations à 30 km/h, ne nuisent ni à la fluidité du trafic automobile ni à sa vitesse moyenne¹¹. Les cyclistes et les piétons sont de plus des clients plus réguliers et plus fidèles que les automobilistes, dont les commerçants ont tendance à surestimer la proportion (et l'impact financier) dans leur clientèle¹².

⁹ Voir en particulier la progression de l'usage du vélo à Barcelone ou Bristol

¹⁰ "Les villes Respire de demain : repenser la mobilité face à l'urgence climatique et sanitaire"

¹¹ Réseau Action Climat France, op cit

¹² Olivier Razemon dans "Comment la France a tué ses villes"

Enfin, on peut rappeler les ordres de grandeur du coût des infrastructures¹³ :

- Vélo : 10 000 €/km de bande cyclable, 100 €/appui vélo, 600 €/place vélo de parking sous abri
- Auto : 2 500 €/place de parking en surface, 15 000 €/place de parking en ouvrage
- Bus en site propre : 5 M€/km

Conclusion : il faut créer un véritable "système vélo", connecté avec les réseaux de mobilité partagée

"Se déplacer mieux, moins et autrement est à tout à fait possible à condition de repenser la place des véhicules individuels et motorisés en ville puisque ces derniers occupent 80 % de la voirie actuellement" rappelle le Réseau Action Climat France¹⁴.

Achat, location, essai, stationnement, aménagements, entretien, apprentissage, tourisme, incitations, animations... Autant de maillons du "système vélo" à organiser, promouvoir et articuler avec les services de mobilité partagée (transports collectifs, parkings relais...).

Comme l'a démontré l'étude citée plus haut de l'ADEME : *"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"*, et donc de libérer de l'espace public et privé, du pouvoir d'achat pour l'économie locale, de diminuer la dépendance énergétique, les pollutions...

¹³ Frédéric Héran dans *"Le retour de la bicyclette"*

¹⁴ *"Les villes Respire de demain : repenser la mobilité face à l'urgence climatique et sanitaire"*