



Projets, perspectives, propositions de Place au Vélo à l'attention des élus de Nantes Métropole

• Constat actuel des déplacements à vélo

Nous faisons le constat d'une augmentation importante des déplacements à vélo dans le centre ville de Nantes. Il est indéniable que l'aménagement du cours des 50 Otages constitue un élément de forte visibilité des cyclistes dans la ville et a été une incitation à se mettre en selle pour un autre public. Depuis quelques temps les biporteurs transportant des enfants se multiplient, des artisans ou commerçants utilisent le triporteur comme outil de travail. Ce sont des indicateurs qui prouvent que le vélo est à Nantes un mode de déplacement pertinent qui trouve sa place, transforme l'image de la ville, renforce sa dynamique et l'attractivité du centre.

Il faut aller maintenant plus loin. Une réflexion globale à l'échelle de la métropole nantaise doit être entamée pour que **ce mode de déplacement ne soit pas réservé aux seuls déplacements du centre ville**. Les progrès des technologies dans les domaines du vélo sont importants avec la mise sur le marché des vélos à assistance électrique de plus en plus fiables et performants et à des coûts plus abordables. Ces nouveaux vélos permettent de couvrir des distances importantes sans demander un effort physique que seul des gens très sportifs peuvent faire avec un vélo classique. Aujourd'hui un VAE permet de faire facilement une douzaine de kilomètres à une vitesse moyenne de 20 km/h. C'est à dire plus rapidement que la voiture ou les transports en commun. Il faut donc se saisir de ces nouveaux outils pour proposer aux personnes qui le souhaitent une véritable alternative aux autres modes de transport. C'est un enjeu pour les déplacements des actifs venant travailler à Nantes : les parkings relais sont saturés, les transports en commun le sont également aux heures de pointe. En renonçant à sa voiture le cycliste décongestionne l'espace public.

• Les enjeux des dix ans à venir

La métropole doit faire face à plusieurs enjeux :

- Enjeu démographique,
- Enjeu autour d'une politique d'aménagement du territoire visant à limiter l'étalement urbain,
- Enjeu autour des zones d'activité économique et commerciale visant à rapprocher les habitants de leurs lieux de travail et de leurs lieux de résidence,
- Enjeu autour de l'utilisation et de l'occupation de l'espace public,
- Enjeu de santé publique (pollution atmosphérique et sonore, réchauffement climatique)

La question des déplacements urbains est au cœur de ces enjeux. Notre association qui s'est créée en 1991 sur la revendication non satisfaite d'un franchissement de la Loire aménagé pour les vélos (pont de Cheviré) doit être force de propositions pour aider et accompagner les pouvoirs publics à

prendre des décisions ambitieuses en termes d'infrastructures cyclables dans l'objectif d'assurer des liaisons performantes sur l'ensemble du territoire de Nantes Métropole.

Les budgets des collectivités locales et territoriales sont de plus en plus contraints. Les dotations de l'État sont revues à la baisse. L'abandon de l'écotaxe ne permettra pas la réalisation des projets envisagés dans les domaines des transports collectifs. La situation économique difficile ne permet pas aujourd'hui d'espérer des rentrées fiscales importantes. Un parallèle pourrait être établi avec la situation que connaissaient les Pays Bas en 1973 lors du premier choc pétrolier. À cette période ce pays a connu une très forte augmentation des coûts de l'énergie. Bien plus importante que les autres pays européens compte tenu de ses relations géopolitiques avec les pays de l'OPEP. Pour faire face à cette crise énergétique, les Pays Bas avaient décidé d'instaurer des dimanches sans voiture et alors que la bicyclette commençait à décliner, ce pays a décidé d'investir massivement dans les infrastructures cyclables¹. Aujourd'hui les Pays Bas avec le Danemark sont les États européens ayant le plus fort pourcentage de cyclistes urbains. Ce sont des pays parmi les plus avancés sur le plan social et économique. Ils font la preuve que les déplacements à vélo riment avec bien être social et bonne santé économique. Aujourd'hui le contexte a évolué et nous abordons une phase de transition énergétique. De ce point de vue **l'alternative des déplacements à bicyclette doit être considérée comme un facteur devant et pouvant apporter des réponses pertinentes et efficaces aux contraintes et aux enjeux des dix années à venir.**

• Les bénéfices attendus des déplacements à vélo

- Un bénéfice économique : le kilomètre des infrastructures cyclables revient cent fois moins cher qu'une infrastructure routière,
- Un bénéfice en termes d'utilisation rationnelle de l'espace public,
- Un bénéfice global en termes de santé publique par une diminution de la pollution sonore et aérienne et un bénéfice individuel de santé physique et mentale pour les usagers grâce à l'activité physique produite pour se déplacer à vélo,
- Bénéfice en termes de réduction d'énergie fossile,
- Bénéfice commercial : l'utilisation du vélo favorise le commerce de proximité,
- Bénéfice pour la filière économique du cycle : 650.000 emplois en Europe ; (le double de l'emploi de l'industrie sidérurgique) ; mais aussi bénéfice pour la filière régionale : CYCLEUROPE à Machecoul, Arcade Cycles à La Roche sur Yon ; Nihola à Couëron...
- Bénéfice social par une convivialité plus grande et des rencontres plus fréquentes entre habitants.

• La situation actuelle

- L'étalement urbain est de plus en plus important,
- Les flux de déplacement des véhicules motorisés vont en s'accroissant et le périphérique est saturé à certaines heures, l'évolution démographique accentuera cette congestion, si rien n'est fait,
- Le franchissement de la Loire est problématique,
- Les projets de ligne de tramway sont en suspens (le projet de liaison ligne 1/ligne 2 sera mis à l'étude dans ce mandat mais les échéances semblent lointaines)

¹ Olivier Razemon, *Le pouvoir de la pédale*, Rue de l'Échiquier, 2014, p.117

- Les transports collectifs sont performants et de qualité mais trouvent leurs limites aux heures de pointe,
- Les P+R sont saturés,

- **Les projets envisagés**

- Un aménagement du périphérique pour assurer une meilleure fluidité,
- Un ou des franchissements de la Loire,
- Une extension du réseau chronobus,
- Une amélioration du busway,
- Une éventuelle liaison ligne tram 1-2,

Nous constatons que jamais dans les grands projets n'apparaissent des liaisons cyclables performantes ou alors elles ne sont envisagées qu'à travers un complément à ces projets et sont donc perçues comme un coût supplémentaire. Compte tenu des enjeux précités, des bénéfices sociétaux et économiques importants générés par les déplacements à vélo à l'échelle de la Communauté urbaine, **Place au Vélo demande la mise en étude « d'autoroutes à vélo »² à l'image de celles qui existent ou qui sont projetées dans certains pays européens.**

Dans une perspective de rationnement budgétaire cette infrastructure ne doit pas être envisagée en complément des autres projets d'infrastructures routières mais doit être priorisée.

En effet nous considérons qu'aujourd'hui beaucoup d'habitants sont prêts à se déplacer à vélo au-delà du centre de Nantes et au-delà du périphérique si on leur propose des infrastructures cyclables performantes, rapides et de qualité. L'autoroute vélos répond à ces critères. Sans intersection avec les voies motorisées, sans rupture, prioritaires sur les axes routiers, ce type de voie vélo remplit les conditions nécessaires pour permettre aux habitants de faire massivement ce choix du déplacement à vélo.

- **Une planification des aménagements à programmer en collaboration avec les pouvoirs publics**

Partir de l'existant

Aujourd'hui des voies cyclables existent, leurs qualités sont variables, elles sont trop souvent marquées par des discontinuités qui constituent des freins à un public peu habitué à cohabiter avec les véhicules motorisés. Pourtant lorsqu'on étudie de près le réseau cyclable on observe qu'il suffirait de mettre fin à ces ruptures parfois très courtes pour aboutir à des voies cyclables qui pourraient constituer un véritable périphérique vélo. **Nous proposons aux services de Nantes Métropole de travailler avec eux pour construire et partager un diagnostic afin de proposer un schéma général des liaisons cyclables** pouvant aboutir à créer ce périphérique vélo et de relier ainsi l'ensemble des communes de la Métropole nantaise.

L'environnement de l'agglomération nantaise est riche de ses grandes et petites rivières (Erdre, Sèvre, Cens, Chézine, Gesvres) **autant de « coulées vertes » qui peuvent être aménagées dans un**

² Ce terme « autoroutes vélos » peut apparaître antinomique. Il est volontairement utilisé car très parlant pour les usagers. Une autoroute est une voie dédiée aux véhicules motorisés de plus de 50 cm³, sans intersection, sans rupture, dotée de bretelles d'accès et de sortie. Une autoroute vélos doit être étudiée suivant le même concept.

respect environnemental et constituer des voies cyclables, séparées des promenades piétonnes, permettant de rejoindre le centre de Nantes et éviter de coûteux aménagements de voiries urbaines. On observe que les cours de ces rivières convergent vers le centre de Nantes, ce qui permet un réseau en étoile. En les reliant entre elles en amont on construit un périphérique. À titre d'exemple la Chézine est reliée au Cens et au bourg d'Orvault par une piste cyclable presque continue mais le giratoire du Croisy est une rupture quasiment infranchissable à vélo.

Aménager le franchissement du périphérique

Le périphérique constitue une vraie frontière le plus souvent infranchissable à vélo. Les portes d'accès et de sortie n'ont jamais été conçues pour les déplacements à vélos. La priorité doit porter sur leur aménagement. L'autoroute et le périphérique vélo y contribueront.

Aménager les voies à statut départemental

La majorité des voies à statut départemental est sous-aménagée. Pourtant **la plupart d'entre elles sont à gabarit très large, permettant un aménagement de part et d'autre d'une voie cyclable en site propre**. Ces « routes urbaines » sont des axes importants pour tous les usagers, elles irriguent des zones d'activité économiques et commerciales. Les salariés sont nombreux, les transports collectifs souvent inexistantes. Le développement des déplacements à vélo est potentiellement important. L'aménagement cyclable doit en conséquence être totalement sécurisé.

Restructurer les boulevards dits du XIX^{ème}

Ils sont des axes urbains importants pour tous les modes de déplacements. Fortement urbanisés ils ont pour point commun d'avoir été aménagés avec un modèle de stationnement dit en « épis », dangereux pour les cyclistes. Le plus souvent bordés par des bandes cyclables étroites, non réglementaires, **ces boulevards doivent faire l'objet d'une restructuration globale** facilitant les déplacements en transports en commun et à vélo.

Le centre ville

Le centre ville offre aujourd'hui une cyclabilité relativement bonne. Il reste quelques voies à aménager dont **la rue de Strasbourg** mais la mise en œuvre des axes structurants Nord Sud et Est Ouest qui doivent être complétés et améliorés aux intersections permet une irrigation. L'effort doit donc porter plus sur la périphérie du centre. **(Bd Dalby, Bds du XIX^{ème})**

Une hiérarchisation de la voirie

Les aménagements cyclables doivent être conçus en fonction de la hiérarchisation de la voirie et de l'importance des flux de la circulation motorisée. Site propre ou séparée de la circulation sur les voies primaires intra urbaines, bande cyclable sur la voirie interquartier, sans aménagement particulier à l'intérieur des quartiers.

La vitesse des véhicules motorisés doit être limitée à 50 km/h sur les voies primaires et généralisée à 30 km/h sur les autres voies. À l'intérieur des quartiers les zones de rencontre avec limitation à 20 km/h doivent se généraliser, les zones mixtes piétons/vélos doivent également être aménagées dans les quartiers, notamment auprès des écoles et ne plus se limiter aux seuls centres villes ou aux centres bourgs.

Aménagement des itinéraires scolaires, des espaces sportifs et culturels

Si les discontinuités sont un frein pour les usagers adultes, elles sont un obstacle absolu pour les jeunes cyclistes entre 8 et 13 ans car leurs parents ne prennent pas le risque de les laisser circuler dans des conditions trop dangereuses à leurs yeux, même si cette perception est parfois exagérée.

Il en découle plusieurs conséquences graves sur les comportements et les choix des modes de déplacement :

- les jeunes sont convoyés par leurs parents en voiture, et ces « *parents taxi* » encombrant les rues et routes aux heures de pointe. Les rues proches des écoles et collèges deviennent pour cette raison dangereuses, y compris pour les piétons,
- les jeunes qui pourraient bénéficier d'un peu d'autonomie dans leurs déplacements en sont privés,
- ils sont privés également d'une activité physique bénéfique avant et après l'école, la lutte contre l'obésité passe aussi par là,
- les enfants qui n'ont plus d'espace où pratiquer le vélo le maîtrisent beaucoup moins bien arrivés à l'âge adulte,
- les jeunes n'ont plus que le véhicule individuel motorisé comme modèle de moyen de déplacement ; cela orientera probablement leur choix de mode de déplacement ultérieur vers un deux roues motorisé, puis une voiture, en excluant de facto le vélo.

En conséquence **une étude doit être lancée pour la mise en place d'itinéraires permettant à chaque élève du primaire ou du secondaire d'aller à vélo à l'école** et tous les espaces scolaires doivent être équipés d'un abri vélos sécurisé. Une étude doit également être envisagée par les communes pour **limiter la circulation des véhicules motorisés aux abords des écoles**. (cf. plus haut les zones de rencontre). Les espaces sportifs et culturels doivent faire l'objet d'une même démarche. Place au Vélo se propose d'accompagner les équipes scolaires et les parents pour mettre en place des actions favorisant les déplacements à vélo avec les élèves.

• L'action de Place au Vélo

L'association met à disposition de la collectivité son expertise d'usage. À ce titre elle souhaite notamment participer avec les services des déplacements à une mission d'intérêt général autour de l'élaboration d'un schéma global des déplacements à vélo sur l'ensemble de l'agglomération nantaise. Et ceci au regard de ce qui a été précédemment exposé.

La consultation des usagers, via Place au Vélo, doit être améliorée avant la réalisation d'un nouvel aménagement. La communication des documents de travail doit se faire en amont : la collectivité réalisera des économies en n'ayant pas à défaire ce qu'elle vient de réaliser, après écoute des usagers consultés trop tard. Les outils numériques participatifs doivent être mis à profit pour recenser les besoins et les points d'amélioration et pour cartographier l'existant (ex. : Cartoparties, Uello, Velobs). Cette contribution participative et de terrain coûtera moins chère et sera plus réactive.

L'association contribuera en conformité avec son objet à mettre en œuvre des actions visant à la promotion des déplacements à vélo dans l'espace urbain. Dans ce but l'équipe de salarié-e-s et les bénévoles sont à la disposition de tous les habitants pour les accompagner et les aider à l'utilisation du vélo en ville.

L'association agit notamment vers les publics en apprentissage du vélo par la vélo-école adulte. Elle agit auprès des scolaires et plus largement auprès de l'ensemble de la communauté cycliste à travers

les ateliers participatifs et collaboratifs bricos vélo. Elle agit auprès des entreprises à travers les plans de mobilité.

À travers des événements plus larges telles les opérations « bourse aux vélos », « cyclistes brillez » ou comme la fête du vélo et en lien avec les partenaires institutionnels, l'association touche le grand public dans une approche dynamique, conviviale et festive.

Conclusion

Place au Vélo fait le pari que les déplacements à vélo constituent un levier puissant pour apporter des réponses efficaces et rapides aux problèmes des déplacements en agglomération. Ils sont encore insuffisamment exploités et nous considérons qu'ils doivent faire l'objet de choix budgétaires pour les privilégier. Entre une troisième voie du périphérique ou une liaison tramway coûteuse et une autoroute vélos la collectivité doit faire le choix le plus pertinent au regard des arguments que nous avons exposés. Nous avons toujours soutenu et encouragé la collectivité à améliorer les aménagements cyclables. La croissance importante des usagers à vélos sont la preuve que la qualité des voies cyclables est le facteur majeur pour encourager les habitants à se déplacer à vélo. Pour aller plus loin, pour faire des choix ambitieux dans les domaines des mobilités actives nous demandons à participer activement à la coconstruction des projets avec les différents acteurs de la communauté urbaine.