



Urbanisme tactique* - Crise COVID-19 Pourquoi et comment favoriser l'usage du vélo ?

Se poser les bonnes questions

Une question d'urgence sanitaire

- Distanciation sociale
 - Le vélo : transport individuel et distanciation sociale (par opposition aux transports en commun et aux occupants d'une voiture)
 - Faible risque de contagion COVID-19 à vélo
 - Vélo : alternative aux transports en commun pour réserver en priorité les tramways et bus aux personnes fragiles
- Apaiser l'usage de la voiture
 - Vitesses excessives → surcharge des urgences
 - \ trafic → \ pollution → \ atteintes pulmonaires et cardiovasculaires, facteurs de risque entraînant de nombreux décès Covid-19
 - \ particules fines → moins de Covid-19 en suspension dans l'air
- Lutte contre la sédentarité / Besoin d'activité physique
- Diminution du stress

Une question économique

- Crise sanitaire sur la durée = crise économique
- Diminution des revenus de nombreux foyers
- Coût très élevé pour les entreprises et la collectivité
- Intérêt du vélo
- Économie des frais de santé publique
- Infrastructures moins coûteuses que les transports en commun, ou les routes
- Transport très peu coûteux à l'usage - utilisateur à l'abri du coût de l'énergie
- Économie de proximité

Une question de mobilité

- Flexibilité / efficacité - pas de temps d'attente comparé aux transports en commun à fréquence réduite
- Frein à la pratique du vélo par peur et manque d'infrastructures dédiées

- Possibilité de modification temporaire ou définitive de l'espace public afin de favoriser son usage comme moyen de déplacement quotidien.
- Opportunité de répondre à l'objectif gouvernemental de triplement de la part modale du vélo en 2024.

Une question de sécurité routière

- 2*2 voies sans voitures ou presque → ↗ vitesse → ↗ accidentologie + mise en danger piétons et vélos
- Nécessité sécurisation temporaire (régulation vitesse + sécurisation vélos et piétons)

Une question de climat

- Face à l'urgence climatique
 - Nécessité de réduire l'usage de la voiture en ville
 - Favoriser l'usage du vélo et de la marche à pied
- Face à la prolifération du virus
 - La pollution « transporte » le virus
 - Les particules fines sont le « terreau » du virus

Une question sociétale

Face à la prise de conscience du risque, une opportunité historique pour réellement transformer nantes

Aménagements temporaires en temps de confinement

En cette période de confinement exceptionnelle dans le cadre de la lutte contre l'épidémie de Covid 19, de nombreux travailleur.euse.s, notamment les soignant.e.s, continuent de se rendre à leur travail chaque jour, y compris à vélo. Un certain nombre de déplacements absolument nécessaires, notamment pour des achats de première nécessité, sont bien sûr également effectués à vélo. Mais les vitesses excessives pratiquées par un certain nombre d'automobilistes profitant de routes quasi-vides, puisque le trafic automobile est fortement limité par les mesures de confinement, les mettent en danger.

Nous soulignons :

- La nécessité de protéger les personnes à vélo en temps de confinement, et notamment celles obligées de se rendre à leur travail, parfois mises en danger par le comportement des motorisés,
- La nécessité d'offrir des pistes ou bandes cyclables suffisamment larges pour que soit possible la distanciation sociale naturellement appliquée par les personnes à vélo lorsqu'elles ont assez d'espace.

Nous attirons également l'attention sur :

- L'occasion idéale que représente cette période de trafic limité pour tester de nouveaux aménagements pour l'instant exceptionnels et temporaires... mais qui pourraient être reproduits dans le futur, s'ils s'avèrent concluants,
- Le fait que d'autres villes dans le monde instaurent ces aménagements temporaires : Montpellier l'a fait, Paris, Grenoble, Rennes s'y préparent... et dans le monde on trouve de nombreux autres exemples : Berlin, Mexico, New York, Bogota...

- le fait que l'usage du vélo, comme le soulignent les spécialistes de la santé, constitue une arme doublement efficace contre l'épidémie de Covid19 puisqu'il permet d'une part de mieux respecter la distanciation sociale que dans les transports en commun ou à pieds, et d'autre part de préserver au mieux du virus les hypertendu.e.s (en faisant baisser leur tension par une activité physique modérée) mais aussi les personnes en bonne santé, en entraînant leurs muscles respiratoires et en nettoyant leurs poumons.

Dans ce contexte, le Cerema a publié des recommandations (p.2 et 3) pour saisir l'opportunité. On le cite :

“Le besoin est d'autant plus grand que de nombreuses infrastructures cyclables ont été interdites à tort aux cyclistes au motif qu'elles ne serviraient que pour faire du sport ou se promener.

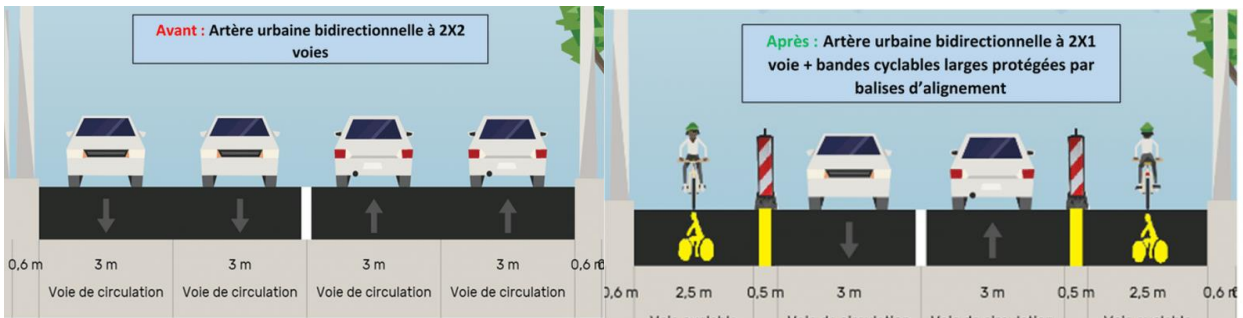
La création d'aménagements cyclables sur les voiries parallèles est donc une solution pour maintenir la possibilité d'utiliser le vélo pour des raisons utilitaires dans des conditions satisfaisantes.”¹

Sur la base de quatre options identifiées par le Cerema (p.2 et 3), Place au Vélo Nantes, après consultation de travailleur.euse.s se déplaçant à vélo pendant le confinement, présente une liste (non-exhaustive) de 14 propositions qui mériteraient d'être étudiées (p.3 et 4).

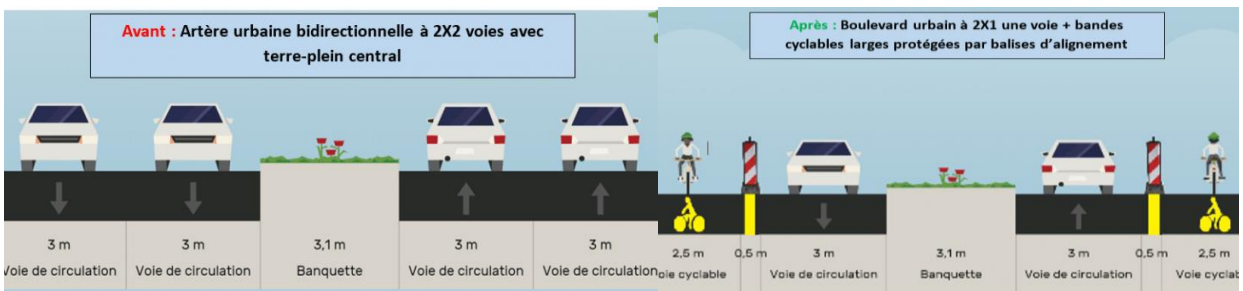
¹ Cerema, “Aménagements cyclables temporaires et confinement: quelles opportunités ?”
14.02.2020

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/amenagements-cyclables-temporaires-confinement-quelles#toc--modifier-le-plan-de-circulation->

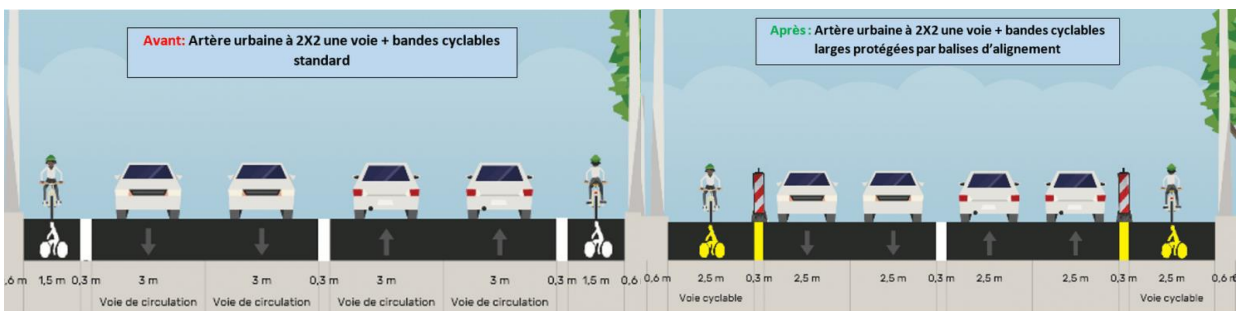
Option 1 : créer des bandes cyclables matérialisées par des balises (sans terre-plein central) sans réduire le nombre de voies automobile



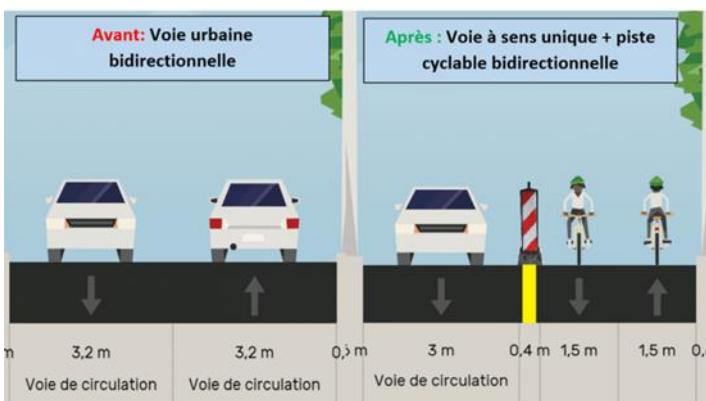
Option 2 : réduire le nombre de voies automobile pour créer des bandes cyclables matérialisées par des balises (avec terre-plein central)



Option 3 : élargir les bandes cyclables, sans réduire le nombre de voies automobiles



Option 4 : réduire le nombre de voies automobiles en révisant le plan de circulation pour créer des bidirectionnelles cyclables



Mesures proposées

1. Réduction et contrôle de la vitesse

Si la circulation motorisée a considérablement diminué, elle s'est malheureusement transformée en course de vitesse dans les rues de l'agglomération.

Quelques soient les quartiers, les vitesses observées sont largement supérieures à 50 km/h. Cette situation met doublement les usagers vulnérables en danger et notamment les cyclistes qui ont à se déporter sur la voie en raison de la fermeture d'une piste en site propre ou de rouler dans une bande cyclable bien trop étroite.

Rappelons les résultats du baromètre 2019, la sécurité doit être assurée et garantie, c'est la condition essentielle pour faire progresser la pratique du vélo.

Nous en appelons donc à la Police Municipale et également la Police Nationale pour contrôler et verbaliser tous les excès.

2. Modification des cadencements de feux

La circulation voiture et celle des transports en public a diminué, il serait donc souhaitable de modifier le cadencement des feux partout où cela permet de rendre le cycliste prioritaire soit par exemple Aimée Delrue ou Pirmil

3. Réouverture des pistes en site propre fermées

Les itinéraires en site propre tels que le quai de la Fosse ou la Loire à Vélo entre Sainte-Luce et Nantes doivent être réouverts à la circulation vélo car ces aménagements assurent d'une part une sécurité totale de circulation et un temps de trajet réduit par rapport à la route, non sécurisée en l'état.

Ces trajets sont fortement utilisés par des personnels soignants, ou autres métiers qui nous assurent sécurité ou quotidien tout simplement. On peut les applaudir mais on peut aussi leur garantir un trajet sûr, cela fait partie des conditions de travail. Nous sollicitons votre appui auprès du Préfet pour ces réouvertures.

4. Une tentative d'urbanisme tactique ou aménagements temporaires

L'urbanisme tactique propose des aménagements temporaires qui utilisent du mobilier facile à installer [et à désinstaller] pour démontrer les changements possibles à l'aménagement de l'espace public. On peut ainsi montrer comment l'aménagement peut influencer le comportement des usagers

Nous proposons ici une première proposition suite à une réflexion initiée par les divers exemples en Europe et dans le monde. (Voir notre revue de presse en annexe).

Un rapide sondage a été fait auprès de la cyclosphère sur Twitter sur les axes à privilégier et voici le palmarès qui en ressort : Bd Dalby, Quai de la Fosse, Bd Amiral Courbet, Bd de la Fraternité, Bd des Anglais, Bd Michelet, Quai Henri Barbusse, Route de Vannes, Rue Bellamy.

La proposition de Place au Vélo ne reprend pas toute la liste car nous avons privilégié, comme à Montpellier, les accès au CHU, zones d'emploi ou de soins. Néanmoins la question des boulevards du XIXe se pose crucialement.

Notre proposition s'appuie totalement sur les recommandations du Cerema parues le 14 avril 2020, elles pourront être compétées prochainement.

N°	Lieu	Mesure	Remarques
1	Loire à Vélo entre Ste Luce et Nantes	Réouverture de la piste	La fermeture contraint les vélotafeurs à prendre la route et se mettre en situation de danger
2	- Pont des 3 continents	Option 1	
3	Mise en sens unique de la rue d'Allonville avec circulation du sens supprimé par le bd Dalby	Option 4 Réalisation d'une piste en double sens sur la voie supprimée à la voiture	Sensibilisation à un futur plan de circulation
4	- Boulevard Gustave Roch	Option 1	
5	- Quai de la Fosse & pont Anne de Bretagne	Option 1 ou réouverture de la piste sur le quai en veillant à ce que les piétons n'occupent pas l'espace cyclable)	Particulièrement nécessaire pour le personnel soignant venant de l'Ouest
6	- Route de Paris entre Haluchère et Carrefour	Option 1	réclamé par des salarié.e.s travaillant dans les grandes enseignes dans les environs (Castorama, Carrefour...)
7	- Bd de Seattle entre Loire et Bd de Doulon	Option 3	
8	- Bd de Vendée avec sa bc étroite bordant les voitures rapides au Nord du P relais Bourdonnière	Élargir la bande cyclable par l'interdiction du stationnement automobile sur les bas-côtés. Protéger la bande par des balises.	Probablement peu de voitures garées étant donné les circonstances.

9	- Route de Vannes à proximité de Morlière au niveau Conforama/Auchan	Matérialiser une bande cyclable délimitée par des balises dans les deux sens. Interdire le stationnement sur les bas-côtés.	
10	- Route de Rennes avant le Cardo	<u>direction Nord-Sud</u> : utiliser les espaces en zebra pour mettre en place ou élargir les bandes cyclables (une seule voie automobile a priori). <u>direction Sud-Nord</u> : option 2 (suppression d'une voie automobile pour élargir une bande cyclable balisée.	
11	Avenue des Naudières & Avenue de Cheverny	Revoir le sens de circulation (option 4) : sens unique pour les voitures sur chacune des deux avenues, double sens cyclable sur les voies ainsi libérées.	
12	Bd du Massacre sur la portion au Nd-Est de la Chézine	Sécuriser la circulation cycliste par élargissement et balisage de la bande cyclable sur la portion au Nd-Est de la Chézine. (option 2)	
13	Quai Barbusse	Veiller au respect par les joggeur.euse.s de la piste cyclable bidirectionnelle en site propre.	
14	A partir du périphérique rue de l'Aviation prolongement rue Jules Vallès, rue de l'aérodrome puis rue de la Chesnaie.	Etudier une sécurisation? Mise en valeur et balisage du trajet sécurisé via rue Jean Baptiste Clément et rue des Canuts et de son franchissement du périphérique.	
15	Route du vignoble	Mise en sens unique (option 4) pour les voitures afin de mettre en place une bidirectionnelle cyclable. Les voitures peuvent emprunter le bd Auguste Priou (D59).	