

POUR UNE MÉTROPOLE VÉLO

MUNICIPALES 2020 :

5 THÉMATIQUES INCONTOURNABLES POUR UN MANDAT CYCLABLE AMBITIEUX



PLACE AU VÉLO

ASSOCIATION DE CYCLISTES URBAINS DE
L'AGGLOMÉRATION NANTAISE

www.placeauvelo-nantes.fr

Plaidoyer vélo pour les élections municipales 2020 : 5 thématiques incontournables pour un mandat ambitieux

L'association Place au Vélo a vu le jour en 1991 et rassemble aujourd'hui plus de 1 300 adhérent·e·s, réuni·e·s derrière la promotion du vélo comme moyen de transport au quotidien, pour toutes et tous. Pour que Nantes devienne véritablement une métropole apaisée, sûre et cyclable, il est nécessaire d'engager lors du prochain mandat un plan vélo renouvelé et ambitieux. Place au Vélo présente ses propositions, en cinq thématiques, pour faire l'état des lieux des engagements qui doivent être pris pour faire toute la place au vélo, le moyen de transport du futur... dès aujourd'hui !

Le vélo est le moyen de transport le plus adapté aux grands enjeux d'aujourd'hui. Il est en effet un élément de réponse à de nombreuses problématiques de santé, de transition écologique et énergétique, d'attractivité des villes, d'accès à la mobilité pour toutes et tous, à moindre coût, dans le centre comme en périphérie, et bien sûr de création d'emplois.

Le vélo apparaît, dans le cadre de la préservation de l'environnement, comme une partie de la solution : pas ou très peu de gaz à effet de serre et un climat préservé, pas de pollution et donc des risques sanitaires évités, une économie du vélo locale, non délocalisable... et prometteuse : c'est en milliards d'euros que l'on chiffre les retombées directes du vélo en France chaque année¹. Dans le cadre d'une action pour une ville juste et agréable, le vélo c'est aussi de la convivialité, moins d'accidents et d'insécurité routière, moins de bruit, moins de congestion, moins de sédentarité.

Nantes s'est reposée sur ses lauriers. Deuxième du baromètre des villes cyclables de la FUB en 2017, elle a stagné à cette place en 2019, talonnée par des villes qui ont su initier un changement de braquet pour se donner les moyens de la cyclabilité, de la continuité des aménagements, de l'apaisement et de la sécurité. Il est temps de relancer le dynamisme dont a su faire preuve l'agglomération nantaise pour atteindre à l'horizon 2030 l'objectif qu'elle s'est fixé de 12 % de trajets effectués en vélo.



S'ORGANISER ET SE DONNER LES MOYENS

Pour un plan vélo plus ambitieux

Contexte

Avec **moins de 10 € dépensés par an et par habitant·e** pour sa politique vélo, Nantes se situe loin derrière d'autres métropoles françaises comme Bordeaux, Toulouse ou Lyon (plus de 20€). Le plan vélo élaboré en 2015 "n'a pas tenu ses promesses", expliquent Greenpeace, le Réseau Action Climat et l'UNICEF, qui mettent en avant la nécessité d'un recul de la place de la voiture pour lutter contre la pollution et regrettent qu'à Nantes l'offre de stationnement vélo soit faible et le réseau vélo discontinu². Beaucoup a été fait mais pour prolonger et amplifier les efforts passés, il est aujourd'hui nécessaire de renouveler un plan vélo plus ambitieux, mieux financé et concerté, dès le début du mandat. Ce nouvel élan doit être l'occasion d'un dialogue accru avec les cyclistes. À vélo, on n'a pas toujours l'impression d'être pris·e en compte dans certains aménagements, qui manquent souvent de cohérence entre eux.

Les objectifs

- ➡ **Budget 30 €/an/habitant·e pour se donner les moyens d'atteindre la part modale de 12 %**
- ➡ **Cohérence et transversalité de l'action menée pour garantir que l'ensemble des 24 communes disposent d'aménagements de qualité.**
- ➡ **Efficacité et réactivité pour éviter que ne perdurent des problèmes déjà identifiés et pour prévenir d'autres erreurs.**

Une évolution de la gouvernance est souhaitable pour plus de transversalité entre services et collectivités et plus de transparence, notamment grâce à un dialogue intensifié avec les associations et les citoyen·ne·s. Cette évolution doit poursuivre l'objectif d'**un système vélo global et cohérent grâce à une conception réaliste** (techniquement faisable).

Les propositions

> Poursuite d'un objectif de 12 % de part modale en 2030.

Renouvellement du plan vélo en début de mandat avec comme objectif la mise en place d'un système vélo global, financé à hauteur de 30 €/an/habitant.e, soit 115 000 € d'ici 2026 (avec prise en compte de l'augmentation de la population projetée) d'ici à 2026.

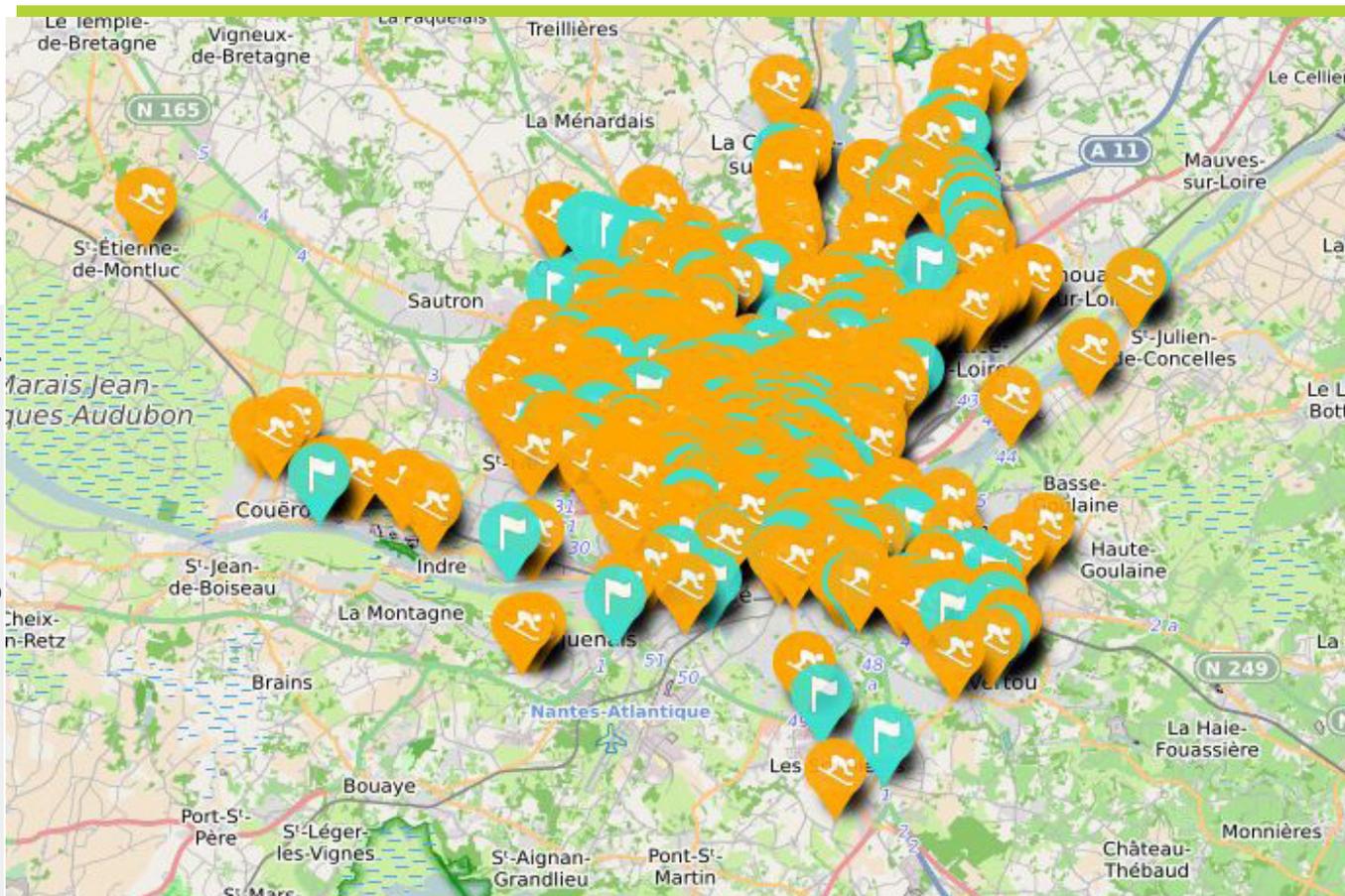
> Création d'un observatoire et/ou un comité vélo chargé de surveiller l'avancement du plan vélo et augmentation de la fréquence de réunion avec Place au Vélo pour partager les projets et actions menées dans le cadre du plan vélo. (tous les 2 mois contre tous les 3 mois actuellement).

> Coordination intercommunale, notamment via la rédaction, la promotion et le respect à tous les niveaux (communal, pôles de proximité et métropole) d'une charte de qualité des aménagements.

> Responsabilisation d'un ou une élu.e-vélo, appuyé.e par un département spécifique au sein des services de la collectivité.

Depuis son ouverture en octobre 2019, l'application Vigilo a permis de collecter plus de **9 000 signalements citoyens** concernant des aménagements piétons ou cyclistes inexistantes ou mal conçus ! Ces données permettent d'identifier a minima **400 sites qui nécessitent un remaniement sérieux** en termes de sécurisation, de continuité cyclable, de signalisation... et 70% d'incivilité à contrôler.

Source: site internet Vigilo Nantes Métropole



Aménagement mal conçu

Signalisation, marquage



UN RÉSEAU VÉLO EXPRESS

Pour un Vélopolitain

Contexte

Pour atteindre la **part modale vélo de 12 % sur laquelle s'est engagée la métropole**, on estime entre 60 et 70 000 le nombre de cyclistes supplémentaires qui doivent enfourcher leur vélo au quotidien. Mais beaucoup de personnes se disent découragées par le manque ressenti de sécurité ou par la mauvaise qualité des aménagements consacrés au vélo.

Le baromètre 2019 des villes cyclables, de la FUB, met ainsi en exergue le **sentiment d'insécurité**, à la traversée des carrefours et notamment les giratoires, sur les grands axes ou pour les personnes âgées ou les enfants. Sont également pointés du doigt l'insuffisance ou l'inexistence de parcours alternatifs en cas de travaux et le stationnement récurrent de véhicules motorisés sur les espaces réservés aux vélos. Enfin, la distance à parcourir est fréquemment évoquée comme un frein à l'utilisation du vélo au quotidien.

Il faut donc mettre à disposition un réseau cyclable protégé et bien conçu, pour **desservir avec efficacité l'ensemble des 24 communes de la métropole**. Actuellement, sur les 570 km de pistes cyclables de la métropole, certains segments sont en effet discontinus ou dangereux, trop étroits ou mal entretenus, difficilement identifiables. Les itinéraires d'un point A à un point B restent trop peu lisibles. Beaucoup doit donc encore être fait pour rendre les trajets à vélo sécurisés et rapides.

Source: site internet de l'AURAN



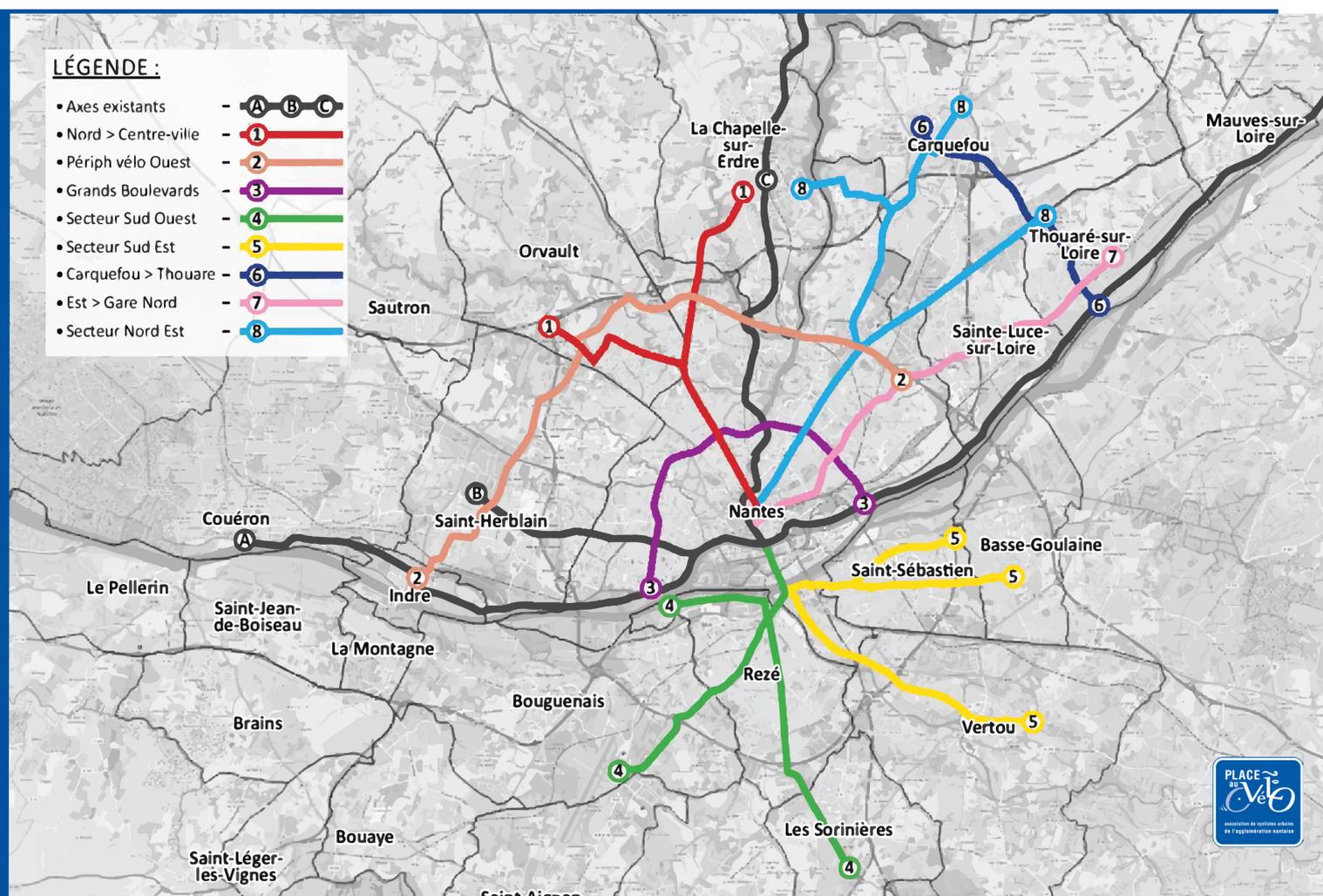
Cours des 50 otages
en 1990

Les objectifs

Mettre en place un réseau Vélopolitain qui dote le territoire de grands axes structurants.

Développer un réseau cyclable à haut niveau de service, ambitieux et cohérent, au maillage pertinent :

- Relier bassin de vie et bassin d'emploi
- Mailler le territoire pour pouvoir se rendre à n'importe quel endroit efficacement sur des axes bien jalonnés d'un véritable Vélopolitain
- Sécuriser tou-te-s les usager-ère-s par des pistes séparées et bien conçues
- Améliorer la qualité de service du réseau cyclable pour garantir son confort et la rapidité des trajets
- Désengorger la ville : moins de bouchon et de trafic, plus de calme et de convivialité grâce à un usage accru du vélo.



Carte du Vélopolitain proposée

Les propositions

Mise en place d'un réseau cyclable hiérarchisé, comprenant notamment un réseau structurant de grande qualité : le "vélopolitain", un réseau express à haut niveau de service.

Respect d'un cahier des charges ambitieux et dimensionné pour une fréquentation en hausse, pour des voies cyclables "à haut niveau de service" :

> **la piste séparée**, absolument nécessaire sur les liaisons principales, et qui doit être privilégiée partout ;

> **2 m de largeur** par sens de circulation (sauf contrainte ponctuelle, avec un minimum de 1,5 m) et la possibilité pour les cyclistes de se doubler ou de rouler côte à côte sans se gêner sur plus de la moitié du parcours ;

> une **continuité y compris dans les carrefours**, grâce à des aménagements spécifiques qui donnent la priorité aux cyclistes et avec un temps d'attente maximal de 45 secondes ;

> un **revêtement visiblement distinct** et de qualité ;

> de **l'éclairage** ;

> des trajectoires rectilignes, aux virages suffisamment amples

> une **vitesse** de 25 km/h possible en pointe sur la plupart (80%) du trajet, pour atteindre une vitesse moyenne d'environ 20 km/h sur les trajets de plus de 2 km ;

> un **entretien** régulier (balayage en fonction des conditions climatiques, pas de déformation de la chaussée) ;

> une forte **lisibilité** : jalonnement spécifique et homogénéité.

Plus d'1 français·e sur 4
parmi celles et ceux qui diminuent leur usage du vélo, le
font car ils estiment³

Que c'est trop dangereux

10%

et/ou

Que les aménagements ne
sont pas adaptés

16%



UNE VILLE PAISIBLE, EN TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Pour une meilleure qualité de vie

Contexte

À l'heure du changement climatique, il est urgent d'**agir, à tous les niveaux, pour restreindre drastiquement les émissions de gaz à effet de serre**. Nantes doit sortir de sa dépendance aux modes motorisés et donc devenir plus cyclables. Le trafic routier est responsable de 47 % des émissions globales de GES dans l'agglomération⁴.

A l'enjeu climatique s'ajoute **un enjeu sanitaire et de qualité de vie** : même si la qualité de l'air est globalement bonne dans la métropole, il faut progresser pour devenir réellement un modèle en la matière. Un certain nombre d'axes sont identifiés comme préoccupants en matière d'exposition des populations aux particules fines ou aux NOx : rues de Strasbourg, Paul Bellamy et Saint-Jacques, quai de la Fosse, route de Rennes, boulevards des Frères Goncourt, Henri Orrion, des Martyrs Nantais, du Général De Gaulle et Jean Monnet⁵. La pollution atmosphérique aux particules fines serait responsable en France chaque année de plus de 43 000 décès. Ce qui en fait la principale cause environnementale de décès⁶. Or, 40 % des particules fines présentes dans l'air ambiant et 73 % des émissions de NOx sont le fait du trafic routier.

Moins connue, **la pollution sonore** est une autre nuisance attribuable en premier lieu au trafic routier. Elle touche notamment 3,4 % de la population de la métropole (plus de 20 000 habitants) "exposée à des dépassements de valeur limite de bruit en journée le long des axes routiers"⁷.

Et bien sûr, chacun·e a pu en faire l'expérience : les déplacements en voiture sont souvent source de stress, d'isolement (une grande majorité des déplacements s'effectue seul dans l'habitacle), de contraintes diverses. Le vélo, lui, crée du **lien social** : il permet une proximité entre les usager·ère·s, une convivialité sur la route et la possibilité de redécouvrir son quartier, sa ville, en discutant avec les passant·e·s, les ami·e·s, en fréquentant les commerces de proximités et en profitant des paysages!

Les objectifs

- ➡ Apaiser la ville en réduisant le trafic motorisé, en offrant des moyens de report moins polluants
- ➡ Accroître la sécurité et praticité du réseau cyclable, notamment pour les jeunes publics (scolaires)
- ➡ Assurer la qualité d'aménagements cyclables plus lisibles, pour une ville plus agréable à vivre et moins accidentogène.

Les propositions

> Suppression du trafic de transit dans les zones d'habitation et dans l'hypercentre : **mon quartier n'est pas un raccourci !** Repenser le plan de circulation en concertation avec les habitant·e·s (voies hiérarchisées, piétonisation ponctuelle, mise en tête bêche, mise en semi impasse, vélorues ou Zones à Trafic Limité) et généraliser les zones 30. Exemples de rues où il faut décider ensemble quoi faire : rues des Châtaigniers, Champenois, Stephenson, des Rochettes, de la Ville en Bois...

> **Systématisation** des aménagements cyclables protégés, sauf dans les ZTL, Zones mixtes et Zones 30. Ces zones de partage de la voirie doivent se multiplier, être bornées, particulièrement aux abords des écoles (rayon minimal d'1 km). Sécurisation des intersections par l'interdiction, pour plus de visibilité, du stationnement automobile dans les 5 m qui les précèdent (mesure qui sera rendue obligatoire en 2026 par la loi). Respect systématique de la loi LAURE qui impose la création d'aménagements cyclables lors de la rénovation ou la création d'une voirie urbaine, prise en compte des modes actifs dans la conception de tous les projets urbains et architecturaux.

> Entretien et nettoyage des aménagements cyclables, mise en place d'itinéraires alternatifs sûrs et pratiques en cas de travaux.

> Expérimentations de signalisation (cédez-le-passage cycliste (tourne-à-gauche aux feux et tourne-à-droite aux stops suppression ddu feu répétiteur), feux détecteurs de vélos pour donner la priorité (à l'exemple de l'intersection rue de Ploërmel - Bd de Doulon), révision du cadencement des feux, marquage original des sas-vélo...), généralisation des doubles-sens cyclables, les sas-vélo et les cédez-le-passage cycliste aux feux.

> Réduction de la circulation des véhicules motorisés et du stationnement-ventouse en étendant les zones de stationnement payant, en diminuant le stationnement en surface en centre-ville sans créer de nouveaux parkings souterrains, en privilégiant les zones bleues pour les rues commerçantes.





DES SERVICES POUR LE VÉLO

Pour un véritable «système vélo»

Contexte

65 % des habitantes et habitants de la métropole possèdent un vélo⁹. Pourtant les services à leur disposition sont bien souvent insuffisants : **comment se garer de manière sécurisée en allant faire ses courses, sur son lieu de travail ?** Environ 13 000 places de parking-vélo peuvent être référencées dans la métropole¹⁰, soit à peine 2 places pour 100 habitant-e-s. **Quel trajet efficace et rapide emprunter ? Comment réparer et apprendre à réparer son véhicule en autonomie ?** Et pour celles et ceux qui souhaitent (mieux) s'équiper, **comment financer l'achat du vélo adapté à leurs besoins ?** 11,6 % de la population de la métropole vit en dessous du seuil de pauvreté¹¹, et une partie des solutions vélo (vélo-cargo etc...) représente un investissement conséquent y compris pour les classes moyennes. **Comment dans ce contexte, rendre le vélo financièrement accessible à toutes et tous ?**

Les objectifs

Pour rendre l'usage du vélo agréable, facile et pratique, il faut mettre en place un véritable "système vélo". Un ensemble de services doit être accessible en tout point de la métropole et une série de dispositions doivent être prises :

- ➡ Des stationnements en nombre suffisant, aux endroits adéquats, et sécurisés, pour se garer sans crainte là où on en a besoin ;
- ➡ La possibilité d'effectuer ses déplacements en intermodalité, c'est à dire en empruntant successivement différents modes de transport (par exemple vélo + tram + à pieds) ;
- ➡ Rendre le changement de mobilité accessible (financièrement notamment) à toutes et tous, entrepreneurs et entrepreneuses, ménages aux revenus modestes, via des aides à l'achat et des solutions de réparation et d'entretien ;
- ➡ Mieux informer sur la pratique du vélo, les itinéraires, etc...

Les propositions

- > Implanter du stationnement vélo sécurisé à l'abord des gares et des stations de transport en commun, des lieux de travail, d'habitation, de loisirs, notamment par des parcs couverts. Généraliser la présence d'arceaux de stationnement à proximité des commerces notamment.
- > Rendre obligatoire la création d'un local vélo dans les immeubles d'habitation et lieux accueillant du public, subventionner l'implantation de tels locaux dans les immeubles déjà existants lorsque les propriétaires n'en ont pas les moyens.
- > Expérimenter l'embarquement des vélos dans le tramway pour favoriser l'intermodalité.
- > Soutenir financièrement l'achat de vélos de tout type (classique, à assistance électrique, pliant, cargo, biporteur, selon les besoins), sous condition de ressource, et accroître l'offre de vélo en location, y compris courte durée (journée, week-end, semaine) avec une tarification adaptée (à destination des jeunes et des foyers à faible revenu notamment).
- > Soutenir les associations dans leurs actions de service de réparation, de marquage contre le vol, d'entretien et d'information, de vélo-école et changement de pratiques en créant par exemple une maison du vélo et ses relais dans les communes et pôles métropolitains.

25 % : c'est la part des Français-es qui **augmenterait leur usage du vélo** si des emplacements de **stationnements** sécurisés ou des espaces de stockages dans les transports collectifs étaient mis en place¹².





LE VÉLO, AFFAIRE DE TOUTES ET TOUS

Pour une génération vélo

Contexte

Aujourd'hui, le vélo (hors location et hors vélo à assistance électrique) est le mode principal de transport de 5 % de la population française âgée 18 à 75 ans, et **un mode occasionnel de déplacement pour 24 %**.¹³

Pour faire progresser ces chiffres, chacun-e doit se sentir capable de prendre le vélo pour effectuer ses trajets de moins de 5 km. Ces déplacements représentent 55 % des déplacements effectués dans la métropole. Ils peuvent être effectués en **20 minutes ou moins à vélo**, mais une fois sur deux ils se font quand même en voiture !

Le vélo en ville, ça s'apprend et ça se découvre ! On estime qu'aujourd'hui environ 1 élève de la métropole sur 4 est formé à se déplacer à vélo. C'est bien, mais ce n'est pas suffisant. Et les adultes aussi peuvent apprendre : moins de 40% des adultes se déclarent complètement à l'aise à vélo¹⁴. Dans une métropole pensée pour le vélo et les piétons, tout le monde, de 7 à 77 ans, doit pouvoir se sentir bien à vélo !

Les objectifs

- ➡ **Faire émerger une génération vélo : 100 % des élèves sortant de primaire doivent être en mesure d'effectuer leurs trajets quotidiens à vélo en autonomie ;**
- ➡ **Donner l'exemple à tous les niveaux et favoriser le respect entre les usager·ère·s ;**
- ➡ **Multiplier les occasions d'accompagner les débutant·e·s, pour permettre un changement d'habitudes, au quotidien, simple et agréable.**

Les propositions

> Accentuer les dispositifs de formation dans les écoles, accélérer la formation de formateur·trice·s capables de transmettre le “savoir-rouler” dans les écoles et les entreprises, équiper les établissements scolaires en vélos d’apprentissage, en pistes cyclables pédagogiques et en locaux-parking vélo sécurisés.

> Être une collectivité exemplaire : se déplacer à vélo en tant qu’élu·e, proposer aux agent·e·s territoriaux un forfait mobilité, réprimer systématiquement les comportements illicites et dangereux (notamment le stationnement sur les bandes et pistes cyclables), équiper la police municipale de vélos supplémentaires.

> Communiquer sur le respect mutuel des usager·ère·s, les nouvelles dispositions du code de la route spécifiques au vélo et battre en brèche les idées reçues, rendre les événements organisés sur la métropole plus accueillants pour les personnes à vélo (la pratique sur le temps de loisirs est un premier pas vers le vélo au quotidien).

“Les enfants qui peuvent se déplacer et jouer dans la rue sans être gênés par la circulation établissent **deux fois plus de contacts sociaux** avec leurs camarades de jeu dans leur quartier que ceux qui ne peuvent quitter le foyer sans être accompagnés par un adulte.”¹⁵



© Guillaume EGON



SOURCES

1. Atout France, Grand Angle Spécial économie du vélo, 2009; Observatoire du Tourisme à Vélo, Consommation et retombées économiques du vélo en France, 2018.
2. Réseau Action Climat, Greenpeace et Unicef, Lutter contre la pollution, 2019.
3. Fondation Nicolas Hulot, Baromètre des mobilités du quotidien, 2019.
4. Nantes Métropole, Evaluation environnementale du PDU 2018-2027, 2018.
5. ibidem.
6. Santé publique France, Impacts de l'exposition chronique aux particules fines sur la mortalité en France continentale et analyse des gains en santé de plusieurs scénarios de réduction de la pollution atmosphérique, 2016.
7. Nantes Métropole, Evaluation environnementale du PDU 2018-2027, 2018, chiffres de 2015
8. IDF Mobilités, cité par, Greenpeace, Les Amis de la Terre et Unicef, Lutte contre la pollution de l'air, 2019.
9. Harris interactive pour Nantes Métropole, 2016.
10. OpenStreetMap Nantes, 2015.
11. Insee, 2016.
12. Fondation Nicolas Hulot, Baromètre des mobilités du quotidien, 2019.
13. ibidem.
14. Observatoire des mobilités actives, Les Français et le vélo, 2012.
15. Club des villes et territoires cyclables, Le Vélo Tête de liste, 2020.

