

Le vélo, phoenix de la mobilité

Comment remettre en selle le vélo dans la chaîne de déplacement ?

Le 10 mai 2011, le Conseil Général de Loire Atlantique accueillait le **mardi de l'ORT** consacré aux modes doux. **Le vélo, phoenix de la mobilité : Comment remettre en selle le vélo dans la chaîne de déplacements ?** Les intervenants ont essayé de répondre à cette problématique. L'animation en était assurée par Gilles MERIODEAU de l'ADEME.

Programme

Le vélo : l'évolution de son utilisation, les freins à son développement, les perspectives
- **Gilles BLANCHARD**, Responsable du groupe sécurité routière au CETE de l'Ouest

Témoignages :

Le plan vélo de Nantes Métropole : fondements d'une nouvelle ambition
- **Hadrien BEDOK**, Chef de service Mission déplacements doux à la Direction générale des déplacements de Nantes Métropole

La politique cyclable départementale
- **Laurent RENO**, Sous-Directeur des études à la Direction des infrastructures du Conseil Général de Loire-Atlantique

La région des Pays de la Loire et le vélo : politiques régionales et réflexions
- **Marie-Laure Motreuil**, Vice-Présidente du Conseil Régional

Le point de location vélos SETRAM
- **Sylvain ROCHAT**, Responsable marketing et commercial à la SETRAM

Développer le vélo comme mode de déplacement : les actions de l'association «Place au vélo»
- **Christophe RAVERDY**, Vice-Président de Place au vélo et Président de la FUB

Le vélo : évolution, leviers de développement et perspectives

Gilles BLANCHARD, responsable du groupe sécurité routière au CETE de l'Ouest

D'une ville qui ne cesse de s'adapter à l'automobile de 1950 à 1980 au constat de l'échec du tout-voiture dans les années 1990 ; du développement du vélo en libre service à Lyon en 2005 à la généralisation des doubles-sens cyclables en zone 30 : voici quelques moments-clés de l'évolution de l'utilisation du vélo.

Pourquoi le vélo ?

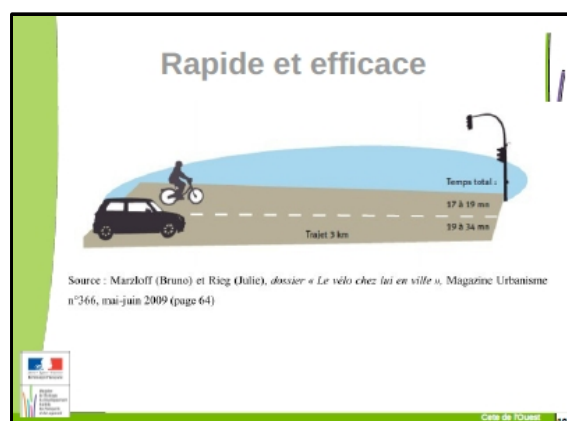
En dehors des bienfaits sur la santé reconnus par l'INSERM et les nutritionnistes, nous retrouvons un critère économique non négligeable, à la fois pour l'utilisateur, mais également pour le commerce et la collectivité.

Il faut savoir que 2/3 des voyages effectués en voiture individuelle couvrent une distance inférieure à 5 km, distance sur laquelle le temps de parcours entre le vélo et l'automobile sont comparables, voire plus favorable aux deux-roues. L'utilisation du vélo, tout en préservant l'environnement, doit être pensé comme **complémentaire aux transports collectifs** où le tronçon 1-3km peut être considéré comme le maillon faible.

Il faut sortir de la double spirale de l'insécurité routière, où le **sentiment subjectif de l'insécurité routière** est un frein à l'utilisation du vélo aux yeux des cyclistes potentiels. La part modale n'est que de 5 % en France contre 25 % en moyenne aux Pays-Bas. **Un scénario de rattrapage est à mettre en place.**



Dans ce scénario, tout d'abord, évitons de penser que le vélo n'est qu'une question de culture. Chacun est, à un moment de sa vie, cycliste. Puis adaptons la ville : Madame MERLI aux journées européennes de la sécurité routière en 2008 disait : **«il faut reconstruire la ville»** : développement des zones 30 (il faut diminuer le différentiel de vitesse entre les vélos et les voitures), développement des stationnements vélos, etc. **Le vélo doit être intégré dans la chaîne de déplacement, et dans toute réflexion liée à la mobilité** (urbanisme, habitat, intermodalité, Plan de Déplacement en Entreprise, etc). Il doit être pensé comme complémentaire aux autres modes de déplacement. Enfin, rappelons que le vélo ne concerne pas que le touriste, 10% des cyclistes représentent 100% d'entre nous.



Le plan vélo de Nantes Métropole : fondements d'une nouvelle ambition

Hadrien BEDOK, Chef du service Mission déplacements doux à la direction générale des déplacements de Nantes Métropole



Cela se traduit également par une **hiérarchisation des voies et la prise en compte du vélo dans les plans de circulation**. Les projets de piétonnisation de l'hyper-centre, la création de zone à trafic limité avec des axes structurants pour les vélos, la définition de zones apaisées sont des éléments forts favorisant le déplacement quotidien à vélo.

Une communication offensive a été mise en place vantant les atouts du vélo, des actions de promotion du deux-roues ont également été montées. Enfin, des comptages trimestriels et bientôt automatiques permettent de **suivre l'évolution de la pratique du vélo**. Un retour régulier sur les aménagements est mis en œuvre afin de s'assurer de leur bon fonctionnement. Un travail est également mené avec les associations d'usagers qui complètent le travail d'observation à travers le développement de fiche de signalisation.

Même si l'usage du vélo est en nette progression dans l'agglomération nantaise, ce dernier ne représente toujours que **2 % des déplacements tous modes**, et ce, malgré ses atouts évoqués ci-avant par Gilles BLANCHARD.

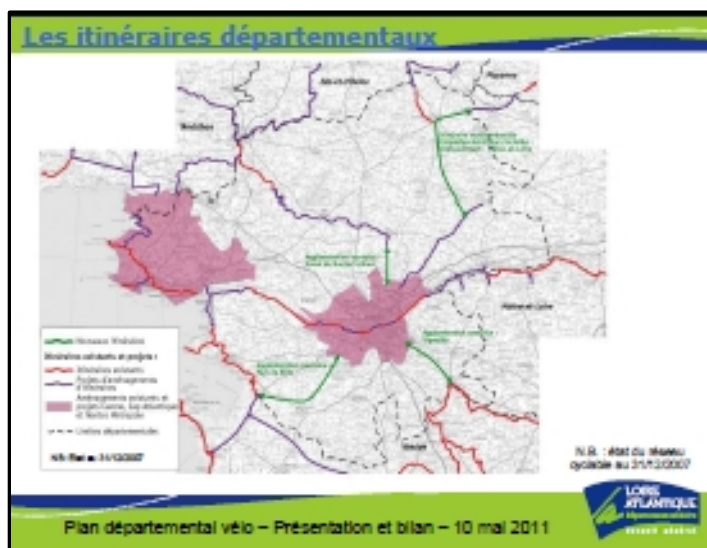
Le **Plan Vélo de Nantes Métropole** a pour ambition de faire du vélo quotidien un mode majeur des déplacements de proximité, au service de la mobilité, de la qualité de vie et de l'environnement. Un objectif à terme est d'atteindre 15% des parts modales en cœur d'agglomération.

Quatre axes de travail : renforcer les services liés au vélo, faciliter son usage sur la voirie publique, communiquer et inciter aux évolutions de comportements en faveur du vélo et enfin, évaluer les actions mises en œuvre. Cela passe notamment par l'augmentation du nombre de stationnements vélos (1 000 appuis vélos nouveaux/an, renforcement de l'offre en gare), la généralisation des doubles-sens cyclables, les tourne-à-droite sur tous les carrefours à feux, etc.



La politique cyclable départementale

Laurent RENO, Sous directeur des études à la direction des infrastructures du Conseil Général de Loire-Atlantique

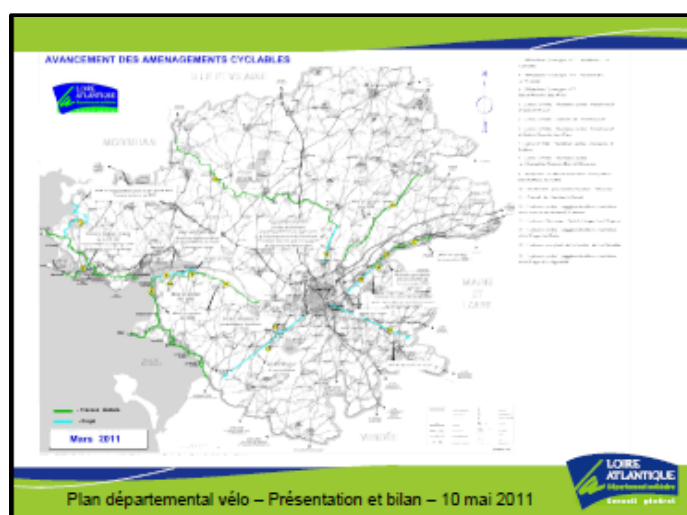


Pourquoi un plan départemental vélo ?

Le premier constat faisait état d'aménagements cyclables discontinus et variés, mais avec un manque de lisibilité, de potentialités du territoire avec des enjeux en terme de mobilité (et notamment la desserte des établissements scolaires), de tourisme, de sécurité routière et d'environnement. Le plan départemental vélo de la Loire-Atlantique est un schéma sur 10 ans (2008-2018), avec un budget global de 20 millions d'euros se déclinant en **7 grandes actions**.

Ce plan d'actions porte aussi bien sur des travaux à **maîtrise d'ouvrage départementale** (stationnements aux abords de collèges, aménagement de bandes multifonctionnelles sur le réseau routier, réalisation d'itinéraires cyclables), que sur de **l'incitation au développement et à l'émergence d'initiatives locales** (aménagements cyclables en agglomération et hors agglomération, vers les collèges, les gares, les points d'échanges LILA et les aires de co-voiturage).

Un premier bilan après 3 années de déploiement : une avancée importante des itinéraires départementaux (études et travaux), une hausse constatée de la fréquentation de ces derniers en 2010 et une montée en puissance des demandes de subventions mais qui restent encore à un niveau relativement faible.



La région des Pays de la Loire et le vélo : politiques régionales et réflexions

Marie-Laure MOTREUIL, Vice-Présidente du Conseil Régional

La promotion des mobilités alternatives est au cœur **de l'action du Conseil Régional des Pays de la Loire** et est inscrite dans son Agenda 21 : 16% du budget régional en 2011 est consacré aux infrastructures et transports régionaux, pour répondre à un transport en plein essor (+ 38 % de voyageurs depuis 2004).

Le développement du deux-roues est un atout en terme d'économie d'espaces autour des gares, et est **complémentaire à l'usage du train**, même si des conflits d'usage peuvent se développer en période de pointe. **Un dispositif «train+vélo»** a été mis en place pour les abonnés régionaux dans les gares d'Angers et de La Roche-sur-Yon, proposant des stationnements sécurisés et des locations de vélos. Ce dispositif est complété par l'aménagement du matériel roulant et d'abris vélos sécurisés par badge.

(La promotion des mobilités alternatives au cœur de l'action de la Région : les mesures mises en place

2/ L'aménagement du matériel roulant

- le matériel roulant ferroviaire réserve entre 3 et 6 emplacements pour les vélos
- des autocars régionaux équipés de supports pouvant accueillir 6 vélos (lignes Nantes-Noirmoutier Nantes – St Jean de Monts).



La Région est également **partenaire de La Loire à vélo** et proposera courant de l'été 2011, en partenariat avec la Région Centre, un service innovant de prise en charge des vélos dans une voiture dédiée sur les rames Corail Interloire. Ce partenariat se complète par la subvention d'itinéraires dans le cadre du Schéma Régional véloroutes et voies vertes.

En terme de **statistiques**, une surcharge est aujourd'hui observée sur les axes principaux liés aux mouvements pendulaires. Des réflexions quant à **l'évolution de ce dispositif «train+vélo»** sont en cours. Un programme de déploiement d'abris dans les gares et haltes, la mise en place de subventions d'itinéraires vélos des centres-bourgs vers les gares et la promotion de l'usage du vélo pliant constituent quelques points forts des réflexions en cours au sein du Conseil Régional.

(Statistiques : montée des vélos dans les trains par axe



Le point de location vélos SETRAM

Sylvain ROCHAT, Responsable marketing et commercial à a SETRAM



L'ambition des élus du Mans était de proposer un système de vélo en libre service (VLS). Cette ambition s'est traduite dans le contrat de Délégation de Service Public de la SETRAM par un cahier des charges intégrant **un service de location courte et longue durée de vélos classiques, à assistance électrique (VAE) et pliants**. Le point unique de location est situé au centre du pôle d'échange multimodal de la gare du Mans.

Un **premier retour d'expérience** laisse clairement apparaître le **succès des VAE** au détriment des vélos classiques et pliants, et ce en raison d'une politique tarifaire très attractive : le parc initial a été doublé mais ne couvre pas encore aujourd'hui la demande, la location est majoritairement de la longue durée. A contrario, seule une quinzaine de vélos classiques sont actuellement en circulation pour un parc de 220. Le client est responsabilisé par son contrat de location, **très peu de vandalisme** a été observé, d'où le constat d'un sur-dimensionnement des moyens humains au sein de la SETRAM pour assurer ce service.

L'ORIGINE DU PROJET

- > **Projet porté par les élus du Mans**
Poussé par les élus Verts de la collectivité et les associations
Avec l'ambition de mettre en place du VLS
- > **Option du contrat de DSP SETRAM**
Passe d'un projet Ville à un projet Agglomération
Option sur les vélos dans le cahier des charges de la DSP : consignes à vélos, VLS, location longue durée...

LE FONCTIONNEMENT

- > **Pour le client :**
L'engagement au travers d'un contrat de location
Le règlement de l'intégralité du prix de la location à la prise du vélo
Le règlement des dégâts ou des réparations au retour du vélo
- > **Pour la SETRAM :**
L'engagement au travers d'un contrat de location
La réparation des vélos
2 ETP à temps plein

Enfin, en 2011, la SETRAM développe **une nouvelle offre** pour les habitants hors Le Mans Métropole qui ne pouvaient bénéficier des services de ce point vélo. L'acquisition de 70 nouveaux vélos à assistance électrique portera le parc à 170. Une consigne à vélos de 80 places accessibles au moyen d'une carte proposera la location d'un emplacement à la journée ou à l'année.

Développer le vélo comme mode de déplacement : les actions de l'association «Place au vélo»

Christophe RAVERDY, Vice-Président de Place au Vélo et Président de la FUB.

L'association Place au vélo œuvre depuis 20 ans pour **la promotion de l'usage du vélo vis à vis du grand public mais également auprès des collectivités :**

Cette promotion passe par l'organisation de grands rassemblements (Fête du vélo, vélo parade, participation à la semaine de la mobilité, parcours du cœur, randonnées), d'animations auprès des scolaires, de bourses aux vélos, etc. D'autres opérations telles le marquage des vélos et leur contrôle technique, le vélo-école pour adultes, le brico-vélo rencontrent également de francs succès.



L'association travaille fréquemment avec les institutionnels dans le cadre de la sécurité routière en participant aux réunions techniques des collectivités et, comme l'a évoqué Hadrien BEDOK, en faisant remonter à travers des **fiches de signalisation** tout point particulier sur Nantes Métropole. L'association est également une **association militante engagée**, qui a l'ambition de mettre le vélo à la portée du plus grand nombre, en organisant des opérations «coup de poing» sur la place nantaise chaque fois qu'elle le juge nécessaire.



Nos prochaines rencontres

Colloque

**Cloisonnée, partagée, connectée :
Quelle sera la mobilité de demain ?
Quelques pistes de réflexions**

Jeudi 16 juin à partir de 14 h,
Conseil Régional des Pays de la Loire (Nantes)

Mardi de l'ORT

Autoroutes de la mer

4ème trimestre 2011

Pour consulter les programmes et vous inscrire :
www.observatoire-transport-pays-de-la-loire.fr
Rubrique Actualités **Colloque** – **Mardi de l'ORT**



Observatoire Régional des Transports des Pays de la Loire
DREAL - BP32205 - 44022 Nantes Cedex 1
Association Loi 1901
SIRET 398 209 445 00046-APE6311Z

Contact : 02.53.46.58.89 ou pascale.tapias@observatoire-transport-pays-de-la-loire.fr