

octobre 2020

### surfer sur l'engouement pour le vélo ?



#### point de vue...

La crise sanitaire du Covid-19 et les restrictions de déplacement ont mis nos territoires en pause avec une forte baisse du trafic routier, entraînant naturellement une baisse de la pollution atmosphérique et sonore, y compris dans les villes moyennes et les territoires peu denses. Cette situation inédite ainsi que les contraintes sanitaires ont encouragé les collectivités à faire preuve de réactivité et d'adaptation, d'autant plus en cette période où la transition énergétique devient une priorité.

Le gouvernement et les collectivités se sont ainsi saisis de cette situation en accompagnant le développement des aménagements cyclables et piétons provisoires et en expérimentant de nouvelles méthodes de fabrication de l'espace public. Le verdict est sans appel avec un développement de la pratique cyclable : carnets de rendez-vous des réparateurs vélo pleins, hausse du nombre d'achats de vélos, etc.

Cette période a permis à de nombreuses personnes de réinterroger leurs modes de vie, notamment en matière de déplacements, tant sur le plan sanitaire qu'écologique. N'est-ce pas l'occasion de mettre à profit ces remises en question collectives pour accélérer la transition écologique ?

## un contexte sanitaire national...

Selon le Cerema\*, le trafic automobile aurait baissé de 60% à 90%

pendant le confinement. Ce trafic a repris progressivement, mais nombre de collectivités ont saisi l'occasion de tester des aménagements cyclables confortables, d'autant que la fréquentation des transports en commun n'a pas tout à fait retrouvé son niveau d'avant-crise pour des raisons de nécessaire distanciation physique.

Automobilistes ou usagers des transports en commun se sont tournés vers le vélo. Preuve en est forte augmentation des ventes de vélos ou les carnets de rendez-vous déjà pleins des vélocistes.

\* Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, établissement public venant en appui aux politiques publiques

## ...des spécificités locales : balade et tourisme

En région de Saint-Nazaire, déconfinement n'a pas signifié

que retour au travail. L'arrivée des beaux jours, la réouverture des fronts de mer et des plages, mais aussi la saison touristique ont marqué le retour des cyclistes et des piétons. La plupart des territoires touristiques ont constaté une hausse des balades et du tourisme à vélo. Pour beaucoup les vacances à vélo ont été synonymes de « geste barrière » à part entière.

Selon Vélo & Territoires\*, la fréquentation des itinéraires cyclables loisirs-tourisme du réseau EuroVélo (Loire à Vélo et Vélodyssée notamment) a augmenté de 30% entre le 11 mai et le 16 août par rapport à la même période en 2019, et même de 42% le week-end.

D'ailleurs plusieurs destinations touristiques aménagent des pistes provisoires, ou convertissent du stationnement en trottoir afin de satisfaire aux règles de distanciation physique en secteurs d'affluence. Et si ces aménagements temporaires, permettant un partage de l'espace public plus équilibré, devenaient la règle, en période estivale tout du moins ?

\* Source : Vélo & Territoires, association regroupant une centaine de territoires - principalement Régions et Départements - données issues de sa plateforme nationale des fréquentations (PNF) recensant les données de 182 compteurs situés en milieux urbains, périurbains et ruraux.

## définition



Donc si une personne se rend au travail en déposant ses enfants à l'école sur le chemin, elle effectue 2 déplacements.

## la pratique du vélo



C'est la distance moyenne et le temps moyen d'un déplacement à vélo

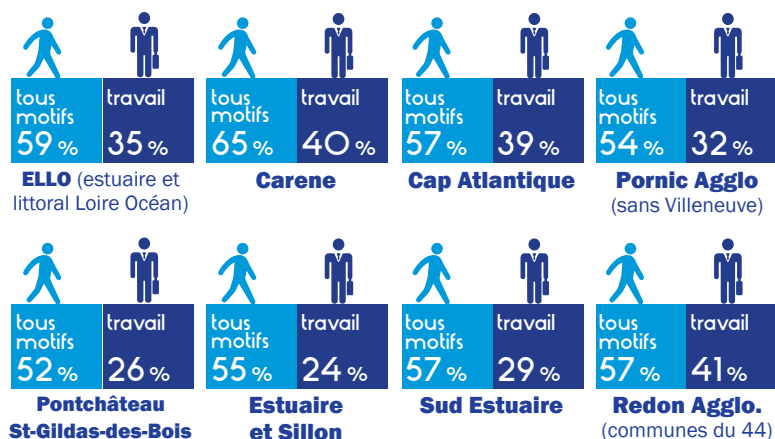
[source : EDGT, ELLLO]



C'est la distance moyenne parcourue chaque jour avec un vélo à assistance électrique

[source : Carene, 12/2017]

## part des déplacements de moins de 5 km



Le territoire de l'estuaire et du littoral Loire Océan est un « territoire du ¼ h » : le temps moyen d'un déplacement s'élève à **15** minutes.

[source : enquête déplacements grand territoire (EDGT) de Loire-Atlantique, 2015. Les données présentées n'incluent pas Arc Sud Bretagne ni la partie de Redon Agglomération située en Bretagne]

**En 2015, la part modale du vélo était de 3 % en Loire-Atlantique** (source : Edgt)  
**avec la mise en place d'un « système vélo » par les collectivités, elle pourrait facilement tripler et passer à 9 % pour atteindre l'objectif fixé par l'Etat à horizon 2024.**

## zoom sur ...

### les solutions offertes par l'urbanisme tactique...

L'urbanisme tactique est une méthode d'aménagement de l'espace :

- ponctuelle
- peu coûteuse
- innovante
- facile à mettre en place
- réversible et/ou adaptable

Les aménagements cyclables provisoires ou « de transition » en sont un bon exemple.

Repérée pour la première fois dans les années 1970 à Bogota, mais aussi développée à San Francisco ou encore au Canada, cette méthode se veut participative. Elle était à l'origine initiée par les habitants et présentée comme une forme d'aménagement « revendicatif », désormais intégrée dans les démarches des collectivités.



## interpeler, sensibiliser

### matériel amovible

Les actions ponctuelles permettent aussi de sensibiliser, par exemple à la place occupée par la voiture en stationnement.



© Abri Plus

### action de sensibilisation

Organisée sur la place Graslin à Nantes, par l'association Place au Vélo, pour marquer le manque de stationnement vélo. L'association propose ses arceaux-palettes à la location.



© Place au Vélo Nantes

## l'impulsion de l'Etat

Au lendemain du confinement, Elisabeth Borne, alors ministre de la Transition écologique et solidaire, missionne Pierre Serne, président du Club des villes et territoires cyclables, pour coordonner la mise en place d'actions favorisant le vélo en préparation du déconfinement. A commencer par le guide « Aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement » suivi de son pendant sur les piétons, destiné aux collectivités.

La gouvernance locale se met en place progressivement, en s'appuyant sur des démarches partenariales instaurées par la loi d'orientation des mobilités (LOM), et notamment sur l'« expertise terrain » des associations.

Le dispositif de l'Etat est destiné aux collectivités, aux employeurs mais aussi aux particuliers. Il est décliné en trois volets :

## ...et ses actions « coups de pouce »

> Un plan de financement doté de 80 millions d'euros :

> Un plan de financement doté de 80 millions d'euros :

- Subvention de 50 € pour la remise en état du vélo > plus de 600 000 vélos ont ainsi été pris en charge, objectif 1 million d'ici fin 2020
- Séances de « remise en selle » avec l'appui des associations locales
- Création prochaine de l'académie des experts en mobilité active avec l'objectif de former 1 250 réparateurs vélo d'ici 2023 et ainsi faire face à la demande

> Un soutien au développement des pistes cyclables temporaires : guide, simplification réglementaire ou encore soutien financier.

> Le forfait mobilité durable pour les salariés [décret n°2020-541 du 9 mai 2020] permet aux entreprises qui le souhaitent de participer à hauteur de 400 € par an aux frais de trajet des salariés se rendant au travail à vélo, en covoiturage ou en véhicule « propre ».

En septembre 2020, le plan de relance prévoit 200 millions d'euros sur 2 ans en faveur du vélo, dont 50% pour augmenter le fonds mobilités actives pendant 2 ans, et 50% pour favoriser l'intermodalité train/vélo dans le financement du stationnement sécurisé en gare.



## des initiatives locales...

Début juillet 2020, plus de **1 000 km** d'aménagements cyclables et piétons de transition ont

été réalisés ou sont en projet en France dans plus de 100 collectivités.

La majorité sont des bandes cyclables (sur le bord de la chaussée) ou des pistes cyclables (séparées de la chaussée).

> Parmi les collectivités ayant pris l'initiative de ces aménagements provisoires, près de **50 %** ont également prévu le renforcement du stationnement vélo.

> **Plus de la moitié** de ces aménagements étaient déjà fléchés dans un « plan vélo », mais les circonstances ont permis d'enclencher leur concrétisation.

> **1/4** ne disposaient pas de « plan vélo » avant et comptent désormais s'en doter.

> **75 %** envisagent de les poursuivre voire de les pérenniser.

[source : Club des Villes & Territoires Cyclables, suivi qualitatif de la dynamique des aménagements cyclables et piétons de transition, phase 1 menée du 12 juin au 3 juillet 2020]

## ... qui ont entraîné un boom de la pratique

Toujours selon l'enquête du CVTC, plus de **90 %** des

collectivités vont ou ont déjà réalisé des mesures de suivi de leurs aménagements, y compris en récoltant les retours des associations d'usagers (62% des collectivités).

Entre le 11 mai et le 13 septembre 2020, la fréquentation des aménagements cyclables a augmenté de **30 %** par rapport à la même période en 2019 :

- + 34% en milieu urbain
- + 20% en milieu périurbain
- + 19% en milieu rural

**Un effet « rentrée des classes » ?** Du 31 août au 13 septembre 2020, la fréquentation a augmenté de plus de 30% par rapport à la même période en 2019.

[source : Vélo & Territoires, Fréquentation vélo et déconfinement, sur la base de 182 compteurs répartis en milieux urbain, périurbain et rural en France – Bulletin n°8, 15 septembre 2020]

## expérimenter... sur le territoire ELLO (Estuaire et Littoral Loire Océan)

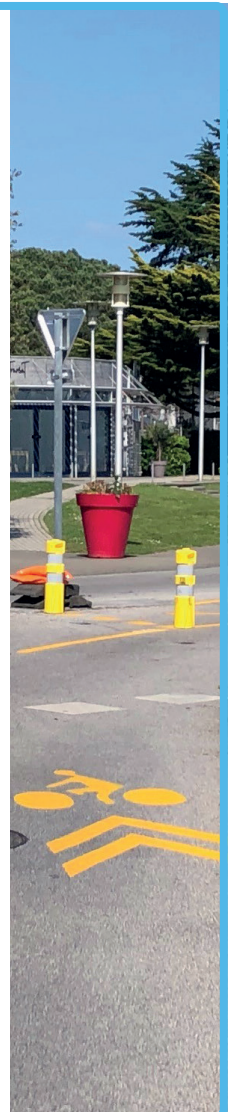
### SAINT-NAZAIRE

A Saint-Nazaire, une voie motorisée a été transformée dès le 11 mai en piste cyclable le long du front de mer, avec l'objectif de favoriser la distanciation physique. Un 2e tronçon a été aménagé vers le pôle d'Océanis...

Parallèlement, Saint-Nazaire Agglomération a anticipé la recrudescence de la demande en vélos en commandant 600 vélos supplémentaires (service de location de vélos à assistance électrique), portant ainsi la flotte à 1 850 vélos en juillet 2020, quasiment tous loués dès l'été. Une nouvelle commande va porter la flotte à 2 060 vélos en octobre 2020. La demande de location de courte durée a ainsi augmenté de 30% entre l'été 2019 et l'été 2020.

Côté stationnement, des « box individuels » vont être installés prochainement en centre-ville de Saint-Nazaire pour répondre aux besoins des résidents ne disposant pas de stationnement à domicile.

**Cela conforte la nécessité de se doter d'une ambition transversale : aménagements cyclables, mais aussi services (stationnement, location, réparation...) et promotion / sensibilisation. Suite à l'expérimentation, la Ville de St Nazaire souhaite aujourd'hui se doter d'une stratégie globale en matière de déplacements tous modes et stationnement, avec la perspective d'une délibération-cadre sur les mobilités.**

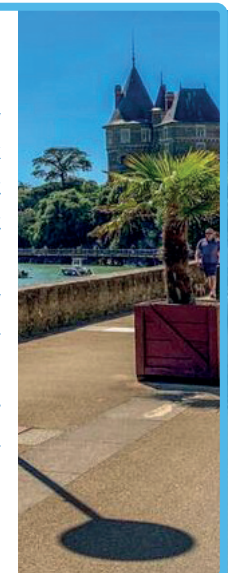


### PORNIC

du 1<sup>er</sup> juillet au 31 août 2020, le quai Leray et deux rues adjacentes ont été fermés aux véhicules motorisés de midi à minuit. C'était déjà le cas depuis 2017, mais uniquement en soirée.

Le dispositif a été prolongé sur le quai Leray tous les dimanches du 1<sup>er</sup> septembre au 4 octobre 2020

La ville de Pornic a renforcé ce dispositif pour faciliter le respect de la distanciation physique entre les promeneurs, les clients et les commerçants.



... et ailleurs

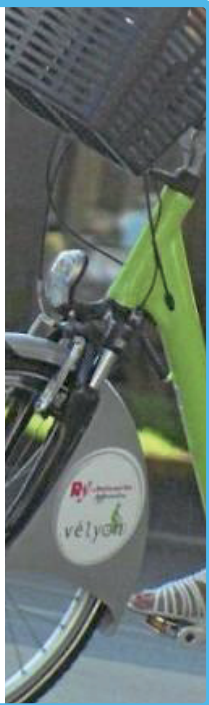
### LA ROCHE-SUR-YON

Pour accompagner la période de déconfinement, la Ville de La Roche-sur-Yon met en œuvre un « plan vélo » afin d'en faciliter la pratique.

Quatre axes majeurs disposent désormais d'aménagements cyclables, sur une longueur totale de 4 km.

Parallèlement, un parking vélo sécurisé a été installé devant les halles du marché et est accessible gratuitement les jours de marché.

Enfin, la Ville a établi un partenariat avec l'association locale de cyclistes afin de relayer le « coup de pouce vélo » : cours de « remise en selle », conseils pour l'achat d'un vélo d'occasion et aide à sa réparation.



### PARIS (entre la Porte Maillot et La Défense via le pont de Neuilly)

Les cyclistes attendaient depuis longtemps un aménagement cyclable sécurisé sur cet axe, plus particulièrement le pont de Neuilly. C'est chose faite depuis juin 2020.

Sur ce pont à 2\*4 voies avec séparateur central, une voie a été transformée en piste cyclable bidirectionnelle afin de sécuriser les cyclistes mais aussi favoriser la distanciation physique avec les piétons.

L'association locale de cyclistes a d'ailleurs baptisé cet aménagement « Vélopolitain 1 », en référence à la ligne 1 du métro qu'il suit en surface.

Plus généralement, cet exemple met en relief deux problématiques. D'une part la difficulté de proposer des aménagements cyclables satisfaisants sur les « points durs » : carrefours (mouvements de véhicules) ou encore ponts (emprise souvent rétrécie et impossibilité d'élargir), etc. D'autre part la pluralité des gestionnaires de voirie sur un même itinéraire, nécessitant une coordination (dans cet exemple, le pont de Neuilly est géré par l'Etat alors que le reste de l'axe est géré par les communes).



## s'autoriser à tester

L'urgence du confinement, de surcroît du déconfinement, a nécessité des interventions rapides et a encouragé l'expérimentation. Ces initiatives sont d'autant plus intéressantes qu'elles sont mises en place et partagées sur l'ensemble du territoire français voire au-delà des frontières (Bogota a été pionnière).

L'expérimentation permet de mettre en œuvre rapidement des aménagements sur l'espace public, en s'affranchissant d'un diagnostic préalable approfondi.

Elle a toutefois un corollaire nécessaire : l'évaluation. Il s'agit de mesurer et d'ajuster l'aménagement réalisé en fonction de son usage : comptages avant/après, observation plus particulière des mouvements aux carrefours, appropriation par les cyclistes, sécurité, etc.

Une collaboration avec les associations locales est à ce titre incontournable pour s'appuyer sur l'expertise usager.

Ces aménagements, évalués et éventuellement ajustés, peuvent préfigurer des aménagements pérennes.

Ce mode de faire est-il susceptible de remettre en question les méthodes traditionnelles de fabrication de l'espace public ?

Plus globalement, toutes ces actions contribuent à renforcer les politiques publiques urbaines déjà engagées depuis longtemps.

## au service des stratégies urbaines

Donner davantage de confort pour les déambulations piétonnes, l'accès à vélo, ... permet de redonner un élan aux centres-bourgs et centres-villes, et ainsi relancer une dynamique de vie locale, de commerces et de services de proximité.

## carte blanche à...



### Frédéric Héran

Economiste et urbaniste, maître de conférences à l'Université de Lille 1 et chercheur au CLERSE (Centre lillois d'études et de recherches sociologiques et économiques)

### Priorité aux piétons

Dans un passé que beaucoup espèrent révolu, le « tout automobile » était implicitement défini comme la priorité accordée à la voiture en toutes circonstances. Les autres modes de déplacement pouvaient se développer, à condition de ne pas gêner les automobilistes. Les transports publics étaient conçus pour ceux qui n'avaient pas accès à la voiture et les modes actifs délaissés.

En ces temps de réflexion approfondie sur ce que devrait être une mobilité plus durable, c'est le moment de s'interroger sur les modes à privilégier. Or, quel est le mode le moins générateur de nuisances, le plus économique pour les ménages comme pour la collectivité, le plus inclusif, le plus convivial et le plus démocratique ? La marche, bien sûr, mais elle a besoin de relais pour franchir de grandes distances. Ensuite le vélo s'impose comme un mode à peine moins bon sur tous ces critères, mais plus efficace. Le cycliste, sorte de piéton augmenté, peut aller trois à quatre fois plus loin avec la même énergie dépensée, grâce à cet exosquelette qu'est la bicyclette. Le vélo à assistance électrique permet de presque doubler les distances parcourues à vélo classique, soit facilement 10 km. Puis des transports publics bien pensés (fréquents, directs, prioritaires, à grande amplitude horaire) facilitent les déplacements plus lointains ; le covoiturage étant un complément utile en zone moins dense. Enfin, l'autosolisme n'est plus qu'une solution marginale faute de mieux.

Faire un diagnostic lucide du caractère non durable du tout automobile, ce n'est pas condamner la voiture, mais lui trouver peu à peu une place plus raisonnable dans l'espace public et dans nos modes de vie, afin de redonner, en ville comme en périphérie, toute sa place au piéton, y compris et surtout aux enfants et aux personnes fragiles, en aménageant des trottoirs confortables et arborés, des places vivantes qui ne soient plus seulement des carrefours, des rues tranquilles au coeur des quartiers et des lotissements.



### à lire ou à relire

## Reconquérir les rues, exemples à travers le monde et pistes d'actions

Nicolas Soulier

« Pour des villes où l'on aimerait habiter » : architecte et urbaniste, l'auteur partage des réflexions, des pistes d'actions et des expériences. Pour être vivante, une rue ne doit pas seulement circuler, elle doit être habitée. Il y est question d'urbanisme tactique, de conception citoyenne, de rééquilibrage du partage de l'espace, ou encore d'écologie urbaine. Le tout au service d'espaces publics « à vivre ».



## voir aussi...

### ressources

[Aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement](#), Les cahiers du Cerema, mai 2020

[Aménagements provisoires pour les piétons : tester pour aménager durablement](#), Les cahiers du Cerema, mai 2020

[Suivi qualitatif de la dynamique des aménagements cyclables et piétons de transition en France, phase 2](#), 14 octobre 2020, Solcy et Marrec + Le Villain pour le Club des villes et territoires cyclables

[L'urbanisme tactique, #résiliencesAGURAM](#), mai 2020

[S'inspirer de l'urbanisme tactique pour adapter les villes à la distanciation physique](#), The Conversation, 23 avril 2020

[L'urbanisme tactique au service du renouveau urbain ?](#), Le Moniteur, 7 mai 2020

[Le vélo devient un transport de masse, les villes doivent s'adapter](#), Olivier, Razemon, blog L'interconnexion n'est plus assurée, 21 septembre 2020

[Transflash spécial crise sanitaire et mobilité, paroles déconfinées](#), Cerema, 24 juillet 2020

# addrn

agence d'urbanisme de la région de Saint-Nazaire

**Rédactrice en chef :** Mathilde Delépine

**Comité de rédaction :**

Claude Maillère, Marie Pouplet

**Conception graphique :**

Sandra Biguet

**Responsable de publication :**

Pierre Vionnet

**Crédits photos :**

p.1 @pixabay.com ; p.4 @Beatles ; feuillet

©Ville de Pornic ; ©addrn ; ©Ville de la Roche-s/Yon ; ©Defense-92.fr

**Dépôt légal :** 3<sup>ème</sup> trimestre 2020

**Site internet :** www.addrn.fr