



PISTES DE RÉFLEXIONS À DESTINATION DES CANDIDATS DE LA MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE AUX MUNICIPALES DE 2020

L'échelon local est le plus pertinent pour comprendre et répondre aux questions sociales et environnementales. Tandis que l'État peut impulser une dynamique globale, les communes sont expertes dans la connaissance de leur territoire et de ses problématiques propres, et sont donc les plus à même d'organiser leur espace et les déplacements. Il revient donc aux élus locaux de prendre les décisions qui amorceront le cercle vertueux permettant de sortir du modèle tout-voiture utopiste des Trente Glorieuses, dont l'emprise demeure très forte sur le territoire de la Métropole, y compris dans les projets qui ont vu le jour dans la mandature s'achevant. Renégocier ce modèle est la clé pour améliorer la qualité de l'air, limiter le réchauffement climatique et l'artificialisation des sols, rendre l'espace public à nouveau convivial et résoudre les problèmes sociaux liés à la mobilité.

L'enquête ménages et déplacements (EMD) menée sur la métropole en 2016 et 2017 révèle que la distance moyenne d'un déplacement réalisé par un habitant de la Métropole Rouen Normandie (au sein de la Métropole) est de 4,3 km et que 22% des déplacements des habitants de la Métropole font moins de 3km et sont effectués en voiture. Ceux-ci représentent autant de trajets qui pourraient être effectués à pieds ou en vélo. Avec près de 185 000 réponses, soit +63 % par rapport à l'édition de 2017, le Baromètre Parlons vélo des villes cyclables est la plus grande enquête participative jamais menée dans le monde au sujet du vélo, confirmant que le sujet vélo sera bien au cœur des débats des élections municipales. Sur la métropole, 7 villes se sont qualifiées (plus de 50 réponses) quand elles n'étaient que 2 en 2017. Pour information une carte des points noirs (situés le plus souvent sur des intersections) à aménager en priorité est disponible en ligne : <https://carto.parlons-velo.fr/>.

Les freins au développement du vélo sont multiples. L'objectif de ce document est de les identifier et de proposer des solutions pour y remédier.

Afin d'améliorer la qualité des déplacements à vélos et de favoriser leur nombre il est indispensable de réduire le sentiment d'insécurité ressentie par les habitants souhaitant passer à la pratique, d'améliorer le réseau cyclable sur la métropole et de le faire connaître auprès de ses habitants. Pour ce faire plusieurs actions seraient à mener à différentes échelles :

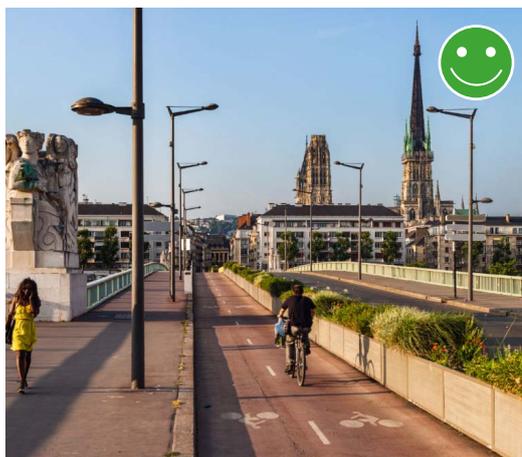
1. APAISER L'ESPACE PUBLIC

> **Favoriser les aménagements de l'espace public compréhensibles par tous ses usagers**, notamment aux intersections. Aussi les pistes cyclables sur trottoir, anxiogènes pour les piétons comme les cyclistes, sont à bannir. En effet, si ces dernières séparent les cyclistes du flux des voitures elles sont conçues pour une pratique de loisir du vélo mais ne sont pas adaptées à une pratique quotidienne de déplacement. Par leur manque de lisibilité, elles conduisent à des conflits d'usage entre piétons et cyclistes. De plus, elles sont souvent synonymes d'inconfort avec le franchissement de nombreux surbaissés, l'obligation de slalomer entre les piétons et de s'arrêter presque systématiquement à toutes les intersections pour laisser passer les voitures.

> **Sensibiliser les usagers au partage de l'espace public** : la Métropole doit mettre en place des campagnes de sensibilisation grand public, automobilistes, motards, cyclistes, piétons, et veiller à la formation des conducteurs de transports en commun dans le cadre des délégations de service public.

Les sas vélos, par exemple, sont très peu respectés par les automobilistes, par simple méconnaissance de cet aménagement. Ainsi il serait opportun de les sensibiliser plus généralement aux aménagements cyclables par des campagnes pédagogiques : bande cyclable ≠ aire de stationnement, explication du sas vélo, du cédez-le-passage vélo, rappel des distances de sécurité... De même, pour les cyclistes autour des grands thèmes de sécurisation : éclairage, angle mort, éducation au comportement dans différentes zones (Zone 30, Zones de rencontre...)...

> **Éduquer les scolaires à la pratique du vélo en ville** pour en faire des cyclistes autonomes et aguerris dès le plus jeune âge.



Piste cyclable sur trottoir à proscrire

Piste cyclable séparée des flux des autres usagers à privilégier.

2. AMÉNAGER L'ESPACE PUBLIC

> **Développer pour les cyclistes un réseau structurant express** (notamment reliant les différentes communes) **et un réseau secondaire** prenant, tous deux, en compte une hiérarchisation de la voirie. L'emprise des aménagements cyclables doit se faire préférentiellement au détriment de l'emprise de la voiture (stationnement et chaussée), et non au détriment des transports en commun ou des piétons (à nouveau, bannir les pistes cyclables sur trottoir), de sorte à rééquilibrer l'espace public en faveur des modes vertueux. Par ailleurs, en moyenne 2/3 des cyclistes tués sur les routes le sont hors agglomération, il ne faut donc pas négliger l'aménagement des routes départementales reliant deux communes de la métropole.

> **Une programmation pluriannuelle de financement des aménagements** pourrait être mise en place à l'échelle métropolitaine avant d'enclencher les opérations. La définition d'un budget dédié au développement du réseau cyclable est à prévoir dès le début de la prochaine mandature.

> **Une cartographie en ligne** pourrait également être mise en place afin de faire connaître l'ensemble du réseau et permettre aux cyclistes de choisir leurs itinéraires. Cet outil permettrait également de mettre en évidence les discontinuités du réseau et ainsi aider à la programmation des aménagements.

> **En ville, certains aménagements simples en faveur des vélos, déjà présents ponctuellement, pourraient être généralisés** à l'ensemble du territoire métropolitain.

- Le code de la route permet aujourd'hui d'instaurer des cédez-le-passage cyclistes aux carrefours à feux pour des mouvements de tourne-à-droite ou de tout droit. Les sas vélo permettent aux cyclistes de se placer en fonction de leur itinéraire devant les véhicules motorisés et de démarrer en toute sécurité à un carrefour à feux.

- Les doubles sens cyclables, dans les rues à sens unique, évitent les détours pénalisants pour les vélos et permettent un meilleur maillage du réseau cyclable.

Par ailleurs, il ne suffit pas d'aménager un réseau cyclable, il faut également pourvoir à son entretien. En effet, s'ils ne sont pas entretenus les aménagements peuvent devenir inconfortables voire dangereux pour les cyclistes (bris de verre, feuilles mortes, chaussées dégradées ...)



Panneaux cédez-le-passage pour les vélos

Sas vélo

3. CONCEVOIR UN « SYSTÈME VÉLO »

Pour que la pratique du vélo se développe, il ne suffit pas de développer les aménagements cyclables. Un « système vélo » doit simplifier la logistique, notamment en début et fin de parcours, et rendre possibles, à vélo, les déplacements où la voiture est encore perçue comme indispensable.

> En règle générale, **le stationnement et le stockage des vélos** doivent être simples, accessibles, et prémunir des vols, dégradations et intempéries.

- Stationnement résidentiel : Dans les zones urbaines denses, les immeubles ne bénéficient que très rarement de local à vélo facile d'accès. Il est important de créer du stationnement résidentiel dans les immeubles ou à proximité (boxes sécurisés) et d'en faire un critère inscrit au PLUi, pour toutes les nouvelles constructions ou grandes rénovations.

- Stationnement vélotaf : Sur les lieux de travail, entreprises, administrations, écoles, collèges, lycées, et plus généralement à des nœuds stratégiques du territoire, des abris couverts et sécurisés doivent permettre d'abriter son vélo. Quand un parking voiture existe, souterrain ou non, quelques places peuvent suffire à une telle installation, et offrir des services minimaux (pompe par exemple). La possibilité d'ouvrir les parkings vélo sécurisés ASTUCE, existants mais sous-exploités, à tous cyclistes, pourrait être explorée.

- Stationnement de proximité : L'installation d'équipements légers (arceaux) permettant d'accrocher rapidement son vélo renforce la participation à la vie locale, et notamment le commerce de proximité, sachant qu'un client à vélo est plus régulier qu'un client automobiliste. Les grands équipements publics (stades, piscines, bibliothèques,...) ainsi que les écoles, collèges, lycées doivent être équipés d'arceaux, dans leur enceinte et couverts si possible, ou au moins à proximité immédiate.



Stationnements vélos aménagés dans un parking souterrain

Abris Vélo aux abords d'équipement public

4. FAVORISER LES DÉPLACEMENTS PARTICULIERS

Certains types de trajets à vélo présentent des difficultés particulières. Les pentes sont un frein propre au territoire rouennais. Par ailleurs, l'EMD met en lumière que de nombreux trajets sont réalisés en voiture du fait de la possibilité de transport supplémentaire qu'elle offre (accompagnement d'enfants ou transport de courses).

Un système de location de vélos spéciaux (à assistance électrique, pliants, cargos) et de remorques permettrait à l'usager d'essayer et de se convaincre de la pertinence de ces alternatives, et donc de se passer de la voiture individuelle.

Une pente sur un trajet ne doit plus empêcher de prendre le vélo. Le cycliste doit pouvoir **emmener son vélo dans les transports en commun** sur une portion de son itinéraire, en autorisant les vélos notamment dans les bus montants (hors heures de pointe) ou en les équipant de racks. À défaut, il doit pouvoir stationner son vélo pour commencer ou finir en transports en commun son trajet : c'est la condition pour que l'intermodalité devienne courante. Les gares, stations de métro ou bus doivent donc être munis de moyens de stationnement proportionnés aux tailles de ces nœuds du réseau (des simples arceaux jusqu'aux abris couverts sécurisés).



Vélo cargo

Système d'accroche pour les vélos à l'arrière du bus du Trait

5. PILOTAGE DE LA POLITIQUE CYCLABLE

L'élaboration de la politique cyclable doit s'appuyer sur l'expertise d'usage des citoyens, en intégrant les associations à son pilotage de manière institutionnalisée. Le but est de mettre en place les mesures précédemment citées et de partager régulièrement des diagnostics du système vélo au sein d'un observatoire.

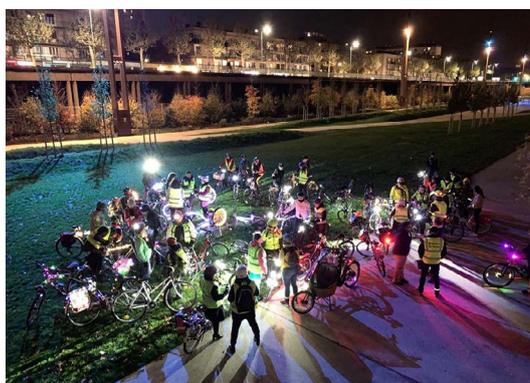
Une méthodologie participative sur le long terme : sur les thèmes des aménagements, de la promotion du vélo et de la sensibilisation de tous les usagers à la pratique du vélo, la Métropole et Sabine doivent être partenaires et prendre des engagements réciproques via une convention. La Métropole doit s'engager dans une démarche de concertation systématique, en amont des projets de politique cyclable, notamment concernant les aménagements. L'association doit se constituer relais local entre cyclistes et communes, en rendant un avis sur les projets, et au quotidien, en effectuant des retours et des signalements concernant les problèmes structurels ou ponctuels sur le réseau cyclable via des outils numériques mis en place par la Métropole.

6- DIFFUSION D'UNE CULTURE VÉLO

Événements : Différents temps forts doivent être organisés régulièrement pour promouvoir l'image du vélo, sensibiliser le grand public à la pratique du vélo, et lui faire connaître le système vélo. La Métropole doit financer de manière pérenne une fête du vélo, sur le modèle de celle de 2017, incluant un débat public de type assises. Sabine apporte sa contribution, en organisant le débat, ainsi que des animations (par exemple : bourse aux vélos, balade, chasse aux trésors à destination du jeune public).

Maison du vélo : un lieu situé dans une zone stratégique doit incarner une politique cyclable volontariste. Ce doit être un lieu de coordination, de ressources et services, et le théâtre d'événements. Cette maison pourrait intégrer :

- un atelier de réparation pour tous types de vélos (y compris VAE),
- la location moyenne et longue durée de vélos (classiques, enfant, ou spéciaux : à assistance électrique, pliants, cargos ou triporteurs, tandems) et d'équipements spéciaux (remorques...),
- un centre de ressources (vélocithèque) et de conseil en mobilité, promouvant le système vélo et sa culture. En effet, un important frein au développement de la pratique du vélo est la méconnaissance du réseau cyclable, des services, et des équipements possibles facilitant la vie du cycliste.
- un pôle dédié au cyclo-tourisme, voire une agence de voyages, et relais pour la Seine à vélo, stratégique dans les années à venir pour l'attractivité touristique.
- le marquage bicycode,
- une vélo-école,
- une recyclerie de pièces détachées de vélos.



Balade lumineuse à vélo organisée par Sabine en décembre 2019

Maison Métropolitaine des mobilités alternatives à Bordeaux

Pour plus d'informations, ou si vous souhaitez échanger sur ces différents sujets n'hésitez pas à nous contacter. Depuis 1994, l'association Sabine Rouen défend, en toute indépendance, l'usage du vélo comme moyen de transport idéal pour les courts trajets.
rouensabine@fub.fr - sabinerouenvelo.org