



**Propositions de l'association Droit au vélo Nouvelle-Calédonie à  
l'attention des candidats aux municipales 2020 en vue du  
développement du vélo à Nouméa**

*Février 2020*



1



2



3



4



5



6



7



8

1. Reconnaissance du projet de piste cyclable de Nouville en 2018. 2. Balade « tous à vélo » en sept. 2014. 3. Jeu sur le partage de la route présenté lors de la semaine de la mobilité 2016. 4. Carte des itinéraires cyclables à aménager prioritairement et figurant dans les 25 recommandations adressées à la ville de Nouméa en 2015. 5. Exemple de signalisation inadaptée aux cycles promenade Vernier. 6. Bourse aux vélos organisée dans le cadre d'un dimanche en modes doux en septembre 2016. 7. Présentation par les habitants du quartier du projet de passerelle reliant Ouémo à la promenade Vernier lors de l'Altertour 2018. 8. Fin de la balade à vélo « sur les traces du Néobus » à la Fontaine Céleste en septembre 2016

## Place au vélo !

Reconnue pour sa biodiversité exceptionnelle, la Nouvelle Calédonie est aussi exceptionnelle par ses émissions de gaz à effet de serre, ce qui lui vaut de figurer dans le top5 des pays qui contribuent le plus, par habitant, à la perte de cette biodiversité.

Avec un mode de vie de plus en plus sédentaire, plus de deux calédoniens sur trois sont en surpoids, et pourtant, l'usage systématique de la voiture est massivement encouragé, que ce soit par la publicité, l'élargissement des routes, des places de stationnement ou la multiplication des parkings.

Continuer à encourager ce mode de vie coûte cher aux collectivités, en dépenses de santé et en infrastructures par exemple, alors même que ces collectivités rencontrent aujourd'hui des difficultés budgétaires croissantes.

Lorsque l'on prend conscience des conséquences de l'usage massif de l'automobile sur la santé, sur le porte-monnaie des particuliers comme des collectivités, sur l'environnement, n'est-il pas « insensé » de continuer d'utiliser un véhicule de plus d'une tonne pour déplacer une personne de 80kg, et pour parcourir moins de 3 km dans 50% des cas ?

Parce que le développement du vélo comme mode de déplacement en milieu urbain permettrait de répondre, au moins en partie, aux multiples enjeux auxquels la Nouvelle Calédonie est confrontée, « *il faut cesser de traiter le vélo avec condescendance* », pour reprendre les propos d'Elizabeth Borne.

L'association Droit au vélo Nouvelle-Calédonie est persuadée que le vélo a toute sa place dans les débats qui animeront les campagnes pour les municipales début 2020, car développer le vélo relève en premier lieu des compétences des communes.

Le 12 décembre 2015, à l'occasion de l'adoption de l'Accord de Paris suite à la réunion de la COP21, le président français François Hollande déclarait : « *Il est rare dans une vie d'avoir l'occasion de changer le monde. Vous avez cette occasion-là, de changer le monde* ».

Les candidats aux élections municipales saisiront ils cette occasion de changer le monde à leur échelle, c'est-à-dire la ville, pour que le vélo y prenne véritablement toute la place qu'il mérite ?

François Le Borgne

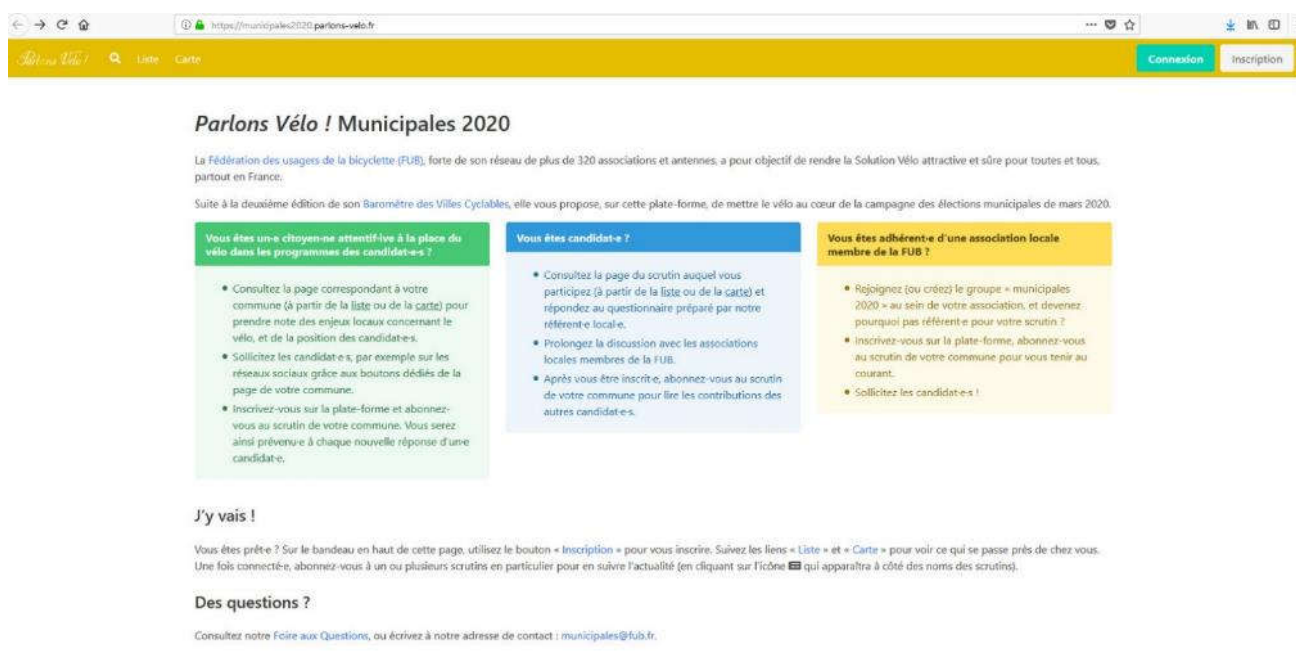
Président de l'Association Droit au vélo Nouvelle-Calédonie

## Introduction

Ce manifeste rédigé dans le contexte de la campagne pour les élections municipales de mars 2020 vise à permettre aux différentes listes candidates de proposer des mesures réalistes et pragmatiques favorisant le développement du vélo dans leurs communes dans le cadre des programmes politiques qu'ils proposeront aux électeurs. Il est rédigé dans deux versions différentes. Une première version de ce manifeste est spécifique à Nouméa dans la mesure où cette commune regroupe plus du tiers de la population de la Nouvelle Calédonie et également parce que la grande majorité des adhérents de Droit au vélo NC y réside. Une seconde version, destinée aux autres grandes agglomérations de Nouvelle Calédonie, aborde le sujet de manière plus générale.

Cette démarche de consultation des candidats s'inscrit dans le cadre de l'opération « *Parlons vélo ! Municipales 2020* » organisée par la Fédération des Usagers de la bicyclette à l'échelle nationale et qui succède au baromètre des villes cyclables 2019. Elle **vise à mettre le vélo au cœur de la campagne des municipales**.

Le présent manifeste ainsi que les propositions qui seront formulées en réponse par les listes candidates seront mises en ligne et consultables sur le site <https://municipales2020.parlons-velo.fr> (fig.1 ci-dessous)<sup>1</sup>.



**Figure 1 : Site internet mis en place par la Fédération des Usagers de la Bicyclette et permettant d'accéder aux manifestes des associations de promotion du vélo ainsi qu'aux projets vélo déposés par les listes candidates aux élections municipales**

Le présent document comporte pour cela différentes parties :

- une première partie qui décrit l'association Droit au vélo Nouvelle-Calédonie et ses actions
- une seconde partie décrivant le potentiel de développement du vélo à Nouméa
- une troisième partie rappelant les enjeux d'une politique favorisant le vélo comme mode de déplacement
- une quatrième partie consacrée aux freins qui ralentissent le développement du vélo
- une cinquième partie proposant les leviers prioritaires d'actions

<sup>1</sup> sélectionner « liste » en haut à gauche puis saisir Nouméa ou 98800 dans la barre de recherche

## Première partie :

### **Présentation de l'association Droit au vélo Nouvelle-Calédonie**

Créée en février 2014, l'association Droit au vélo Nouvelle-Calédonie a pour objet de promouvoir et développer le vélo comme moyen de déplacement propre, économique et comme alternative réaliste à la voiture, en particulier en milieu urbain.

L'association compte une centaine de membres actifs ainsi qu'environ 300 sympathisants. Ne disposant pas d'employé, son action repose uniquement sur le bénévolat.

Droit au vélo NC est affiliée à la fédération des Usagers de la bicyclette (FUB), à la Fédération Française de Cyclotourisme et depuis peu au Mouvement Intergénérationnel pour l'Avenir (MIA).

Depuis sa création, les principales actions menées par Droit au vélo Nouvelle-Calédonie sont :

- L'élaboration de **25 recommandations** pour développer le vélo à Nouméa (2015) et débouchant sur le **schéma directeur des modes actifs de la ville de Nouméa**, adopté en 2019 par le conseil municipal ;
- L'instauration dès 2014 d'un **dialogue avec les élus** de la ville et les services techniques, ce qui a permis d'être consulté sur certains projets de pistes cyclables (ex : extension Promenade Vernier, liaison vers Ouémo), sur des projets de stationnement vélo (ex : dans l'hypercentre), et d'apporter des améliorations au réseau existant (ex : contournement des parkings de la promenade Vernier)
- La mise en place de la **fête du vélo** dès 2015 avec le soutien régulier de la ville de Nouméa ;
- La participation à des événements de sensibilisation sur les bienfaits du vélo en partenariat avec d'autres associations et collectivités (Earth Hour, Semaine de la mobilité, projection de films documentaires sur le vélo suivies d'un débat, Altertour 2018, Tinavélo 2019, Journée citoyenne de la transition écologique à Rivière Salée, Journée du développement durable au Lycée Jules Garnier...)
- La demande d'une **TGC à taux zéro** formulée conjointement avec les vélocistes pour l'importation et la vente des vélos, ce qui s'est finalement traduit par une aide à l'achat de Vélos à assistance électrique mise en place par l'Agence Calédonienne de l'Energie ;
- La participation à des **comités consultatifs** : comité de l'Aménagement et de l'Urbanisme de la province Sud, Commission des Services Publics du SMTU ;
- L'élaboration d'**avis** (projet de piste cyclable de Nouville, Néobus, schéma modes actifs de la province Sud et de la ville de Nouméa, guide des aménagements cyclables de la province Nord, PUD de la ville de Nouméa, ...)
- **Défense des intérêts des cyclistes** : cas d'un père irrégulièrement verbalisé pour avoir transporté deux enfants sur son vélo, demandes récurrentes d'application des sanctions pour stationnement dangereux sur les bandes cyclables ;
- Elaboration d'un jeu sur les bons et mauvais comportements des usagers de la rue ;
- Elaboration d'un **spot TV sur le partage de la route** (en cours) ;
- Participation en 2018 au « **groupe des 30** » pour la révision du Plan de Déplacement de l'Agglomération du Grand Nouméa ;
- Organisation sur Nouméa en 2017 puis 2019 de l'enquête nationale initiée par la FUB et intitulée « baromètre des villes cyclables »
- **Interpellation des candidats** sur leurs programmes vélo lors des campagnes pour les élections municipales (2014), législatives (2017) et provinciales (2019) ;
- Intervention dans la **presse** : articles, interview à la télé
- Atelier d'autoréparation
- Bourses aux vélos
- Organisation de balades urbaines à vélo, y compris by night

## Deuxième partie :

### **Nouméa, une ville propice à la pratique du vélo**

#### Un climat propice

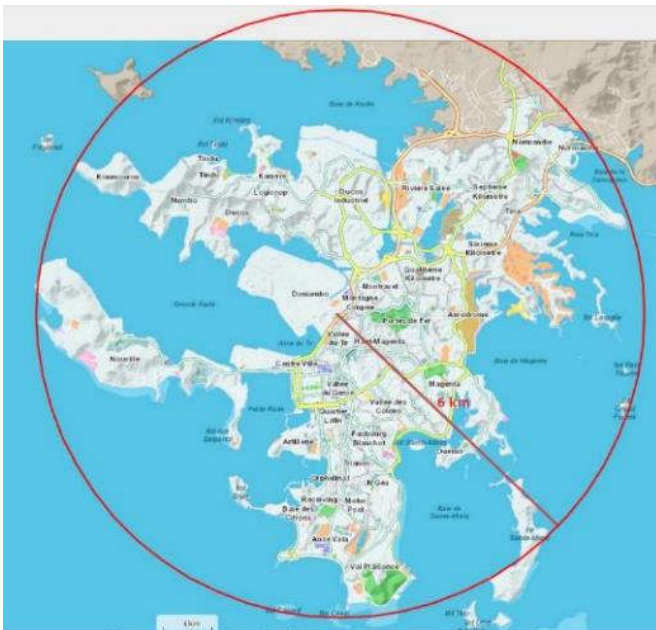
Avec 2549 heures d'ensoleillement par an selon météo France, l'ensoleillement de Nouméa est semblable à celui qui est mesuré sur Nice ou Barcelone. Hormis la saison chaude (décembre-mars) au cours de laquelle la personne qui se déplace à vélo à Nouméa devra probablement prendre une douche à son arrivée, le climat de Nouméa est tout à fait favorable à la pratique du vélo, et encore davantage depuis le développement du vélo à assistance électrique qui permet en outre d'affronter plus aisément les rues pentues.

#### Une population sportive

De plus, selon l'enquête intitulée « le baromètre santé »<sup>2</sup>, ¾ des 18-60 ans déclarent consacrer plus de 30mn par jour à une activité physique modérée, avantage non négligeable lorsqu'on enfourche sa bicyclette, ce temps d'exercice physique correspondant à un trajet d'environ 7 à 8 km à vélo.

#### Des distances de déplacement compatibles que l'on parcourt facilement à vélo

D'autre part, Nouméa est une ville dont la taille permet à une personne de s'y déplacer facilement à vélo quasiment d'un bout à l'autre. En effet, comme le montre la figure 2, une personne habitant au centre de la presqu'île (vallée du Tir) aura au maximum 6 km à parcourir (à vol d'oiseau) pour rejoindre la limite de la commune, ce qui lui prendra entre 20 et 25 mn à vélo.



**Figure 2** : Carte de Nouméa  
(source : [www.carto.noumea.nc](http://www.carto.noumea.nc))

Centré sur la vallée du Tir, le cercle de plus petit diamètre qui permet d'englober l'ensemble de la presqu'île possède un rayon de 6 km, distance maximale à parcourir pour rejoindre le centre géométrique de Nouméa (Vallée du Tir) à l'une des extrémités de la commune (ex : Normandie, Kuendu Beach, plage du « club med »)

Le Syndicat Mixte des Transports urbains indique en outre que dans le Grand Nouméa, plus d'un déplacement sur deux fait moins de 3km<sup>3</sup>, déplacement qui pourrait donc très être aisément être effectué à vélo. En outre, pour ces petits déplacements urbains, le vélo est souvent le moyen de transport le plus rapide !

<sup>2</sup> Baromètre santé adulte 2015 – Enquête sur la santé des calédoniens de 18-60 ans – Résultats préliminaires – Rapport de l'Agence Sanitaire et Sociale de Nouvelle-Calédonie

<sup>3</sup><https://www.smtu.nc/mobilite/le-saviez-vous-430.html>

### **Un service d'entretien des vélos particulièrement dense**

Le nombre de marchands et réparateurs de vélos opérant sur Nouméa est impressionnant, avec par exemple pas moins de 4 enseignes situées dans le quartier de Faubourg Blanchot. Même s'il est inégalement réparti au sein du territoire de la commune, ce service favorise la pratique du vélo. Il constitue l'un des points forts de la ville identifiés par les répondants au baromètre des villes cyclables en 2017 et en 2019.

### **Un cadre exceptionnel qui s'apprécie davantage à vélo**

Le littoral de Nouméa offre un cadre et des paysages que bien des villes nous envient, paysages que l'on apprécie d'autant plus à vélo. Les paysages accessibles depuis la promenade Vernier-Sainte Marie en sont un bel exemple.

Ce potentiel pourrait être davantage valorisé, notamment du point de vue touristique, par une piste cyclable longeant l'intégralité du littoral de Magenta jusqu'au centre-ville en passant par les plages.

### **Des citoyens qui seraient prêts à se déplacer à vélo sous certaines conditions**

A l'échelle nationale, la Fédération des usagers de la bicyclette estimait en juillet 2019 que 60% des Français seraient prêts à utiliser leur vélo<sup>4</sup> pour se déplacer si les conditions de déplacement s'y prêtaient.

On retrouve cette proportion dans l'étude menée en 2005 par Geller<sup>5</sup> dans la ville de Portland aux Etats-Unis (étude dont les résultats sont exploités dans la partie 4 ci-après).

Des enquêtes permettant de disposer de ces chiffres pour Nouméa n'ont, à notre connaissance, pas été réalisées. Mais il y a de fortes chances que les données soient du même ordre. Les résultats obtenus à l'issue du baromètre des villes cyclables, enquête menée en 2017 et 2019 à Nouméa, indiquent quant à eux les raisons pour lesquelles certaines personnes qui seraient prêtes à utiliser leur vélo y renoncent finalement (voir parties 4 et 5).

---

<sup>4</sup> [https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Communiqués/dossier\\_presse\\_fub\\_lom\\_02-07-2019.pdf](https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Communiqués/dossier_presse_fub_lom_02-07-2019.pdf)

<sup>5</sup> R. Geller (2005). *Four types of cyclists*, coordinateur vélo de Portland (Oregon) - <https://www.portlandoregon.gov/transportation/article/264746>

## Troisième partie

### Les enjeux du développement du vélo comme mode de déplacement à Nouméa

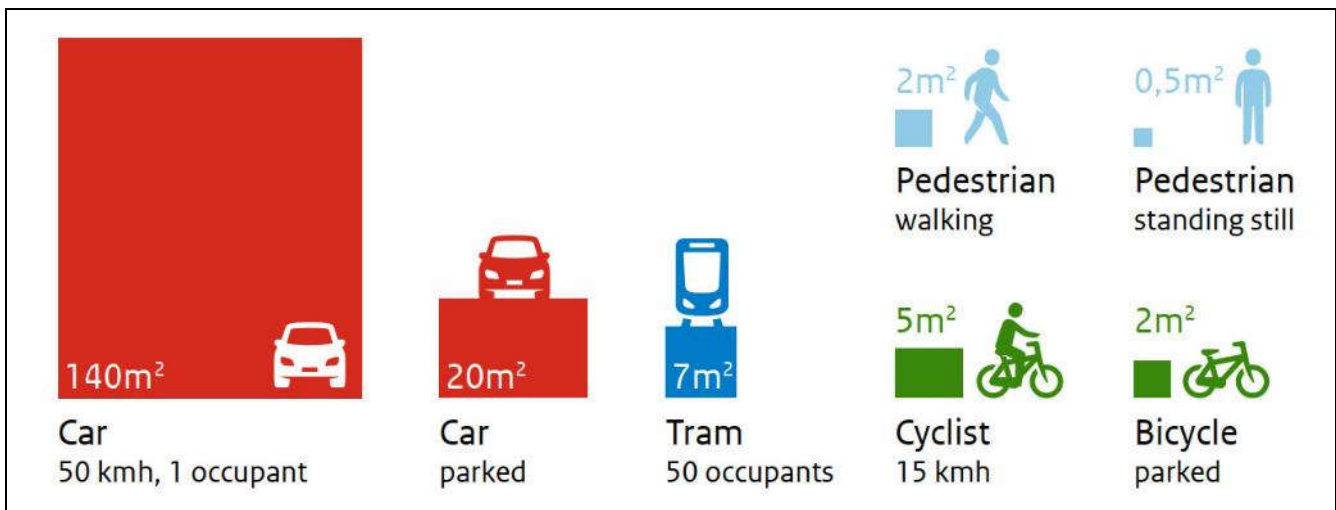
Promouvoir le vélo comme mode de déplacement permet de répondre à de multiples enjeux auxquels la société calédonienne est confrontée. La commune de Nouméa regroupe plus du tiers de la population de Nouvelle-Calédonie. Y développer le vélo, aura nécessairement un impact important à l'échelle du Pays, ainsi qu'un effet d'entraînement sur les autres communes à commencer par celles du Grand Nouméa.

#### Enjeu n°1 : l'amélioration du cadre de vie

Dans un espace limité, donner plus de place pour le vélo, **c'est nécessairement moins de place pour la voiture**. A ce sujet, il est désormais bien établi que le développement du vélo comme mode de déplacement passe nécessairement par des mesures qui visent à restreindre l'usage de la voiture en ville. Moins de voitures, c'est aussi moins de pollution automobile, moins de bruit, moins d'embouteillage... L'espace aujourd'hui consacré à l'automobile (voies, stationnement) est alors réaffecté à des pistes cyclables, des lieux de rencontre, des commerces de proximité...

« **A pro-bicycle plan must have some anti-car measures** » Filip Watteeuw (Homme politique belge)

En moyenne, un vélo en circulation occupe 28 fois moins de place qu'une voiture sur la route, et 10 fois moins de place une fois stationné (fig.3 ci-après).

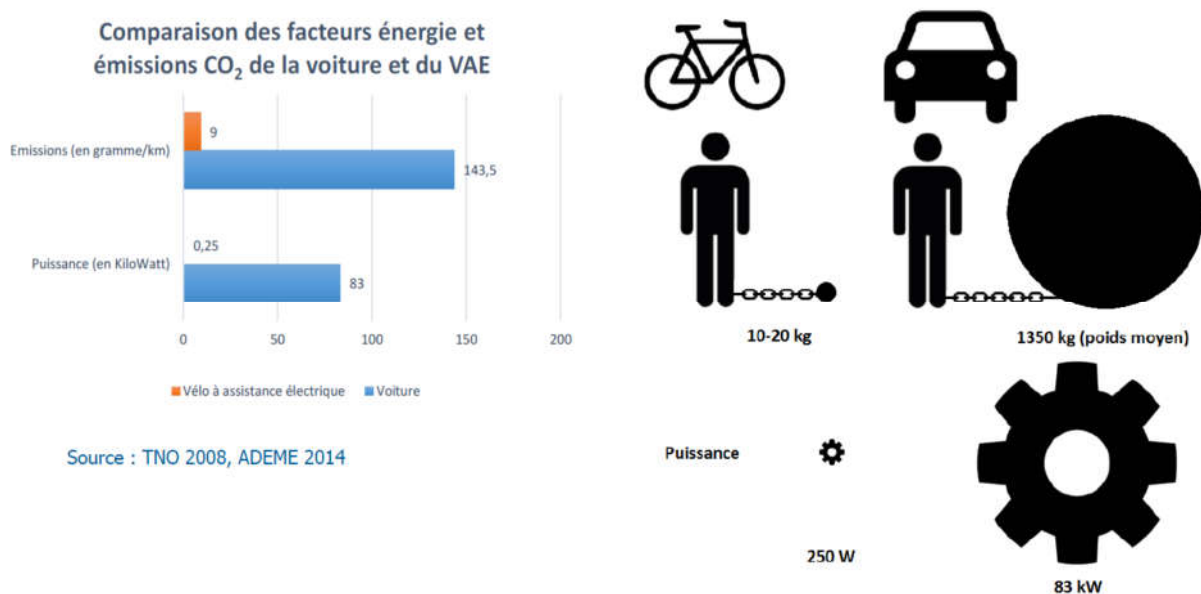


**Figure 3** : espace occupé par différents moyens de déplacement sur la route et en stationnement (source : Harm&Cancel, 2018, *Cycling facts*, Netherland Institute for transport analysis)

Le vélo facilite en outre l'**accessibilité** aux centres urbains où il est plus facile et plus rapide de se garer à vélo à proximité de la destination, qu'en voiture. Il permet de donner un nouveau souffle aux commerces de proximité (voir enjeu n°5 ci-dessous).



Comme le montre la figure 4 ci-dessous, le vélo est un mode de déplacement particulièrement efficace :



**Figure 4** : Comparaison des masses des véhicules, puissances et émissions de CO<sub>2</sub> associées pour le VAE et la voiture (source : ADEME, 2014)

## **Enjeu n°2 : La santé publique, le bien-être**

Une étude conduite aux Etats-Unis a montré **que le seul facteur parfaitement corrélé à l'augmentation de la prévalence de l'obésité est le nombre d'automobiles en circulation**<sup>6</sup>.

Il semble bien que cette règle s'applique également à la Nouvelle Calédonie. Avec une croissance de 3% par an, **le parc automobile augmente plus rapidement que la population calédonienne** (dont la croissance est de 1,8% par an selon l'ISEE). Il est intéressant de constater que parallèlement à cet accroissement de la place de l'automobile dans la vie des Calédoniens, le pourcentage de personnes en surpoids atteint 67% de la tranche 18-60 ans<sup>7</sup> en 2015 dont 38% d'obèses (contre un peu moins de 30% en 2010).

La sédentarité favorise le surpoids et le développement de maladies (diabète, maladies cardio-vasculaires, hypertension artérielle, certains cancers, dépression) alors qu'une activité physique modérée et quotidienne de 30mn par jour permet de prévenir ces maladies, comme le souligne l'Agence Sanitaire et Sociale<sup>8</sup>.

Ces maladies liées à la sédentarité ont des conséquences majeures sur les dépenses publiques, et donc sur les cotisations sociales. Sur l'exercice 2018, la CAFAT indique<sup>9</sup> un montant de dépenses de santé qui s'élève à **70,3 milliards de francs CFP**, la part attribuée aux longues maladies (diabète, hypertension artérielle sévère,

<sup>6</sup> [https://www.lemonde.fr/planete/article/2005/07/02/l-obesite-premiere-epidemie-non-infectieuse-de-l-histoire-par-philippe-froguel\\_668105\\_3244.html](https://www.lemonde.fr/planete/article/2005/07/02/l-obesite-premiere-epidemie-non-infectieuse-de-l-histoire-par-philippe-froguel_668105_3244.html)

<sup>7</sup> Baromètre santé adulte 2015 – Enquête sur la santé des calédoniens de 18-60 ans – Résultats préliminaires – Rapport de l'Agence Sanitaire et Sociale de Nouvelle-Calédonie

<sup>8</sup> <https://www.santepourtous.nc/les-thematiques/mange-mieux-bouge-plus/bouger-tous-les-jours/pourquoi-bouger>

<sup>9</sup> CAFAT – Rapport d'activité 2018 intitulé « Nouveau souffle » - 61 pages – téléchargeable sur [www.cafat.nc](http://www.cafat.nc)

insuffisance cardiaque grave, insuffisance respiratoire chronique grave, maladies coronaires) représentant à elle seule 56% de ces dépenses, soit un montant de 39,4 milliards de francs CFP.

Une étude menée au Royaume Uni en 2019 démontre **qu'effectuer ses trajets domicile-travail à vélo divisait par deux le risque d'infarctus, de maladies coronariennes et de certains cancers**<sup>10</sup>.

Par ailleurs, il est établi qu'une pratique régulière du vélo est source d'émotions positives et renforce le sentiment de **bien-être**. Par exemple, près de 70% des Hollandais de plus de 18 ans associent le vélo à la joie<sup>11</sup>, alors que cette association n'est faite que par 12% des Hollandais pour ce qui concerne les transports en commun.

Les personnes qui se déplacent à pied ou à vélo sont globalement contentes, moins stressées, plus relaxes, et éprouvent un plus fort sentiment de liberté que celles qui utilisent leur voiture pour se rendre au travail<sup>12</sup>. En plus d'améliorer la santé physique, la pratique quotidienne du vélo a un impact positif sur la santé mentale et le bien-être<sup>13,14</sup>.

La pratique du vélo est également un moyen efficace de lutter contre l'éco-anxiété<sup>15</sup> ou la solastalgie, sentiment de détresse et de tristesse qui se développe de plus en plus chez les jeunes voyant leur environnement proche se dégrader de manière définitive en raison de bouleversements environnementaux.

Enfin, développer le vélo participe à la réduction de la pollution de l'air par l'automobile et donc à la diminution des risques associés. Selon l'étude publiée le 21 juin 2016 par Santé publique France, la pollution de l'air due aux particules fines est responsable de 48 000 morts chaque année en France.

Développer le vélo comme mode de déplacement à **Nouméa** permet d'offrir à plus du tiers de la population calédonienne la possibilité d'adopter un mode de vie plus sain et de réduire les risques de dépression. **Ces avantages se traduisent par plusieurs milliards d'économie de dépenses publiques annuelles.**

### **Enjeu n°3 : la cohésion sociale**

Comme le montre parfaitement le film documentaire « *Why we cycle* », le vélo est un excellent vecteur de cohésion sociale et de solidarité. Il stimule les interactions sociales, entre le cycliste et les autres usagers de la route et avec son environnement dans son ensemble. Alors que la carrosserie isole l'automobiliste de son environnement, le cycliste interagit avec un grand nombre d'usagers de la route. Il profite d'une liberté que n'offre pas la voiture, liberté et autonomie que peuvent découvrir les jeunes dès leur plus jeune âge, ce qui participe à leur épanouissement personnel. De plus, le rayon d'action du vélo correspondrait à l'espace de découverte dont ont besoin les adolescents.

<sup>10</sup> Carlos et al. 2017. **Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study.** *BMJ* 2017;357:j1456 - <https://www.bmj.com/content/357/bmj.j1456>

<sup>11</sup> Hendriksen, I. and R. van Gijlswijk (2010), *Fietsen is groen, gezond en voordelig* [Cycling is green, healthy, and economical]. Leiden: TNO Quality of Life group.

<sup>12</sup> Willis, D. et al. (2013), "Uniquely Satisfied: Exploring Cyclist Trip Satisfaction". Washington DC, Transportation Research Board 92nd Annual Meeting, No. 13-0943.2013.

<sup>13</sup> Singleton, P. (2018), "Walking (and cycling) to well-being: Modal and other determinants of subjective well-being during the commute." *Travel Behaviour and Society*.

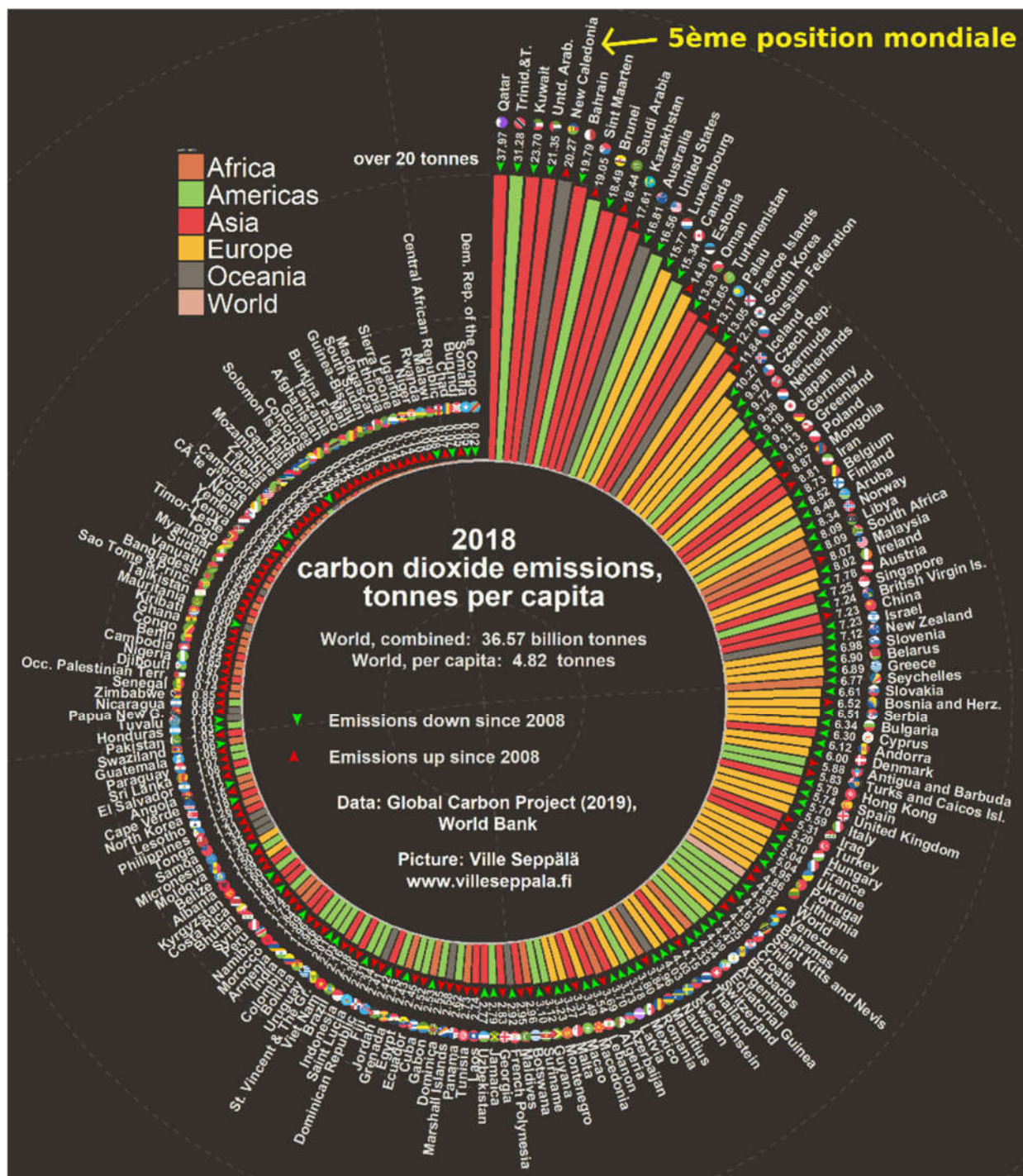
<sup>14</sup> Anable, J. & B. Gatersleben (2005), "All work and no play? The role of instrumental and affective factors in work and leisure journeys by different travel modes." *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 39.2-3: 163-181.

<sup>15</sup> <https://www.dnc.nc/la-nouvelle-zelande-va-lutter-contre-l-eco-anxiete-chez-les-jeunes/>

Le vélo réduit les différences sociales contrairement à la voiture qui, surtout en Nouvelle Calédonie, constitue un signe extérieur de richesse et une source importante d'inégalité des citoyens face au besoin de se déplacer.

### Enjeu n°4 : La réduction des gaz à effet de serre

Avec 21,1 tonnes de CO<sub>2</sub>/hab/an (contre 6t/hab/an en France métropolitaine), la Nouvelle Calédonie figure parmi les champions mondiaux d'émissions de CO<sub>2</sub> par habitant (fig.5).



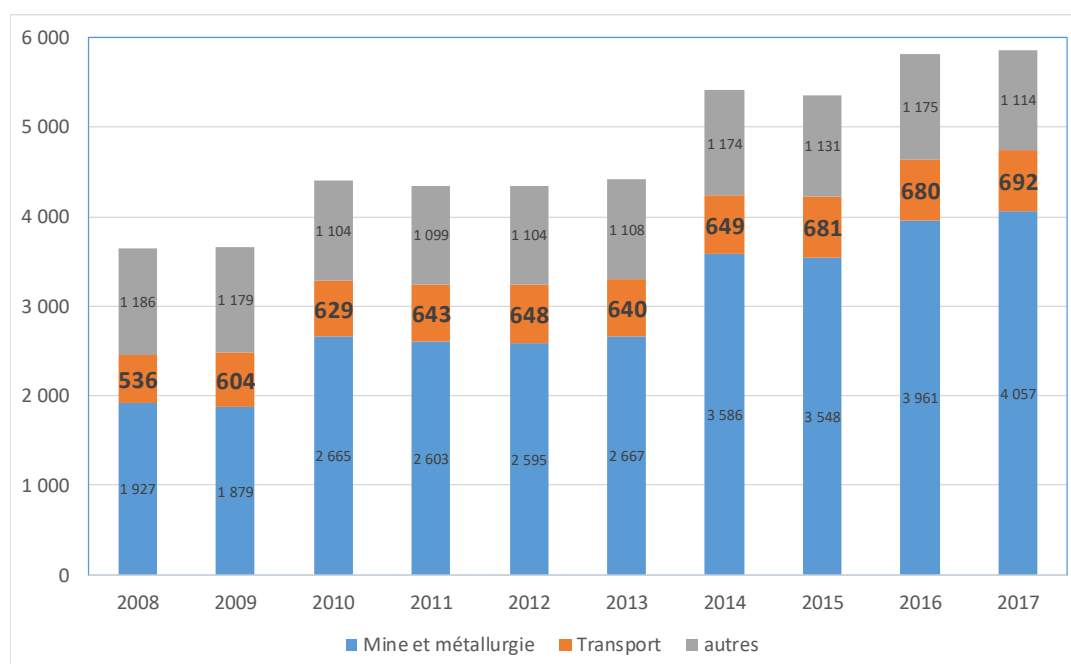
**Figure 5** : représentation, pour chaque pays du monde, des émissions de gaz à effet de serre rapportées à sa population. La Nouvelle Calédonie se place en 5<sup>ème</sup> position.

Elle dispose également du plus beau lagon du monde, inscrit au Patrimoine Mondial, un certain nombre d'excursions sur le lagon s'effectuant au départ de Nouméa.

Or ce lagon est particulièrement exposé aux impacts des émissions de gaz à effet de serre. Le rapport spécial du Groupe International d'Experts sur le Climat (GIEC) intitulé « Rapport spécial sur les Océans et la Cryosphère dans le contexte du changement climatique<sup>16</sup> » identifie les récifs coralliens comme les premiers écosystèmes marins qui sont impactés par le réchauffement climatique.

Face à la communauté internationale, la Nouvelle-Calédonie a un devoir d'exemplarité dans la maîtrise de ses émissions de gaz à effet de serre. **Pourtant les émissions du pays continuent d'augmenter** (fig. 6).

En Nouvelle Calédonie, le secteur des transports est le deuxième secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre, après celui de la mine et de la métallurgie. Avec en moyenne 2,3 tonnes de CO<sub>2</sub>/hab/an, le Calédonien émet davantage de CO<sub>2</sub> pour se déplacer qu'un habitant de la France métropolitaine (2,0 t CO<sub>2</sub>/hab/an).



**Figure 6 : Evolution des émissions annuelles directes de gaz à effet de serre de la Nouvelle-Calédonie (en kt eq CO<sub>2</sub>) - source : DIMENC<sup>17</sup>**

Et 87% des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports sont attribuées au secteur routier largement dominé par la voiture individuelle en Nouvelle-Calédonie, et plus particulièrement dans l'agglomération du Grand Nouméa.

**« Les transports constituent la troisième source de CO<sub>2</sub> dans le monde. Si 10% seulement des déplacements en ville étaient effectués à vélo, les émissions des transports urbains diminueraient de 7% »**

María Fernanda Espinosa, présidente de l'assemblée générale des Nations Unies, Juin 2019

<sup>16</sup> IPCC, 2019: Summary for Policymakers. In: IPCC Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate [H.-O. Pörtner, D.C. Roberts, V. Masson-Delmotte, P. Zhai, M. Tignor, E. Poloczanska, K. Mintenbeck, A. Alegría, M. Nicolai, A. Okem, J. Petzold, B. Rama, N.M. Weyer (eds.)]. <https://www.ipcc.ch/srocc/chapter/summary-for-policymakers/>

<sup>17</sup> [https://dimenc.gouv.nc/sites/default/files/rapport\\_activites\\_stenc\\_2017\\_signe.pdf](https://dimenc.gouv.nc/sites/default/files/rapport_activites_stenc_2017_signe.pdf) - voir p10

Lors de sa séance du 23 décembre 2019, le Congrès de Nouvelle-Calédonie a reconnu **l'état d'urgence climatique et environnemental et demandé aux communes d'en tirer les conséquences dans les domaines des transports et infrastructures**<sup>18</sup> notamment.

Une ville qui a pris conscience de cette situation ne peut qu'encourager et faciliter les déplacements à vélo, de manière à contribuer à l'effort mondial nécessaire pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

### **Enjeu n°5 : les bénéfices sur le pouvoir d'achat et l'économie**

Les coûts individuels et collectifs de la voiture sont astronomiques.

Ainsi, dans une enquête réalisée en 2017 par la province Sud et portant sur 700 agents du Grand Nouméa, il ressort qu'une voiture coûte en moyenne 670 000 francs CFP/an<sup>19</sup> pour un particulier ou un ménage, ce qui est cohérent avec les chiffres fournis par l'ADEME pour la France (600 000 francs/an/voiture<sup>20</sup>).

#### **Ce budget est cinquante fois inférieur pour un vélo (achat, entretien)<sup>21</sup>.**

Une étude belge<sup>22</sup> réalisée à la demande du gouvernement régional de Bruxelles a montré que le Bruxellois moyen remplaçant la voiture par un vélo économisait 2853 € (342 000 francs CFP) par an (montant comprenant les coûts d'entretien, les taxes et le carburant mais pas les coûts d'achat).

Favoriser l'utilisation du vélo pour les déplacements urbains est une mesure qui a toute sa place dans la politique de lutte contre la vie chère et d'augmentation du pouvoir d'achat des calédoniens. Laisser sa voiture au garage et utiliser son vélo pour se déplacer permet donc de réaliser de sérieuses économies et d'augmenter le pouvoir d'achat, élément clé pour l'économie du pays.

Concernant les **coûts collectifs** :

-l'entretien des réseaux routiers coûte annuellement plus de 12 milliards d'euros aux collectivités territoriales (à l'échelle nationale), soit 9 % de leur budget (ADEME<sup>23</sup>)

-les coûts pour la santé résultant d'un usage massif de la voiture peuvent être estimés à plusieurs dizaines de milliards de francs CFP en Nouvelle-Calédonie (voir enjeu n°2) ;

Enfin, **le vélo est bon pour le commerce local**. Contrairement aux idées reçues, de nombreux exemples montrent que la diminution de la circulation automobile en ville, la réduction des places de stationnement, ou la fermeture d'une rue aux voitures profitent aux entreprises locales.

Par exemple, depuis la mise en œuvre du nouveau plan de circulation de Madrid et de son règlement d'accès aux véhicules urbains (UVAR) dans le centre-ville, les achats en décembre 2018 ont augmenté de 9,5 % sur la Gran Via (sans voiture), de 8,6 % à Madrid Central et de 3,3 % dans l'agglomération<sup>24</sup>.

<sup>18</sup> <https://juridoc.gouv.nc/juridoc/jdwebe.nsf/ioncentry?openpage&ap=2020&page=4>

<sup>19</sup> Plan de Déplacements Administration (PDA) de la province Sud - Synthèse du diagnostic Juillet 2017

<sup>20</sup> ADEME –janvier 2019 - infographie "Comment se déplacer autrement et moins cher" téléchargeable sur <https://www.ademe.fr/comment-deplacer-autrement-moins-cher>

<sup>21</sup> <https://multimedia.ademe.fr/infographies/infographie-la-mobilite-ademe/>

<sup>22</sup> Transport & Mobility Leuven. (2012). Impact et potentiel de l'usage du vélo sur l'économie et l'emploi en Région de Bruxelles-Capitale. Les effets directs et indirects de l'usage du vélo en 2002, 2012 et 2020, pour le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale.

<sup>23</sup> <https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/passage-ecomobilite-010516-030718.pdf>

<sup>24</sup> El Pais, El gasto en Navidad aumentó un 8,6% en Madrid Central frente al 3,3% en el resto de la ciudad, 22. Januar 2019, <https://bit.ly/2Hr8r6n>+<https://bit.ly/2EZVYU8>

De même, au Royaume-Uni, une enquête a montré qu'après la mise en place d'une nouvelle infrastructure piétonne dans un quartier londonien, 66 % des piétons ont déclaré qu'ils faisaient plus d'achats et 90 % des commerces locaux ont convenu que les changements apportés à la rue avaient entraîné une augmentation générale des achats<sup>25</sup>.

Enfin, une étude<sup>26</sup> menée par la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) et le CNRS, avec le soutien du gouvernement français, a montré que les automobilistes ne passent en moyenne que 53,7 % du temps passé par les piétons dans les commerces de proximité. Les cyclistes passent plus de temps dans les commerces de proximité que les automobilistes : en moyenne 60,4 % du temps passé par les piétons dans les commerces de proximité. Les piétons et les cyclistes ont tendance à entrer plus souvent dans les magasins locaux que les automobilistes.

D'après ces résultats, développer le vélo dans Nouméa permettrait de redynamiser les commerces de proximité, en particulier dans le centre-ville.

**Mais on est très loin du compte à Nouméa !** Ainsi, au budget primitif 2019 de la ville, un montant de 928 millions de FCFP est inscrit pour les réfections de chaussées et les aménagements de voirie (y compris la route du Port Despointes) pour « améliorer la sécurité et le confort des automobilistes ». Dans le même temps **aucun crédit n'est inscrit pour les aménagements cyclables pour la sécurité et le confort des cyclistes.**

## Conclusion

En raison de ces multiples avantages, il n'est pas étonnant que le vélo soit promu comme mode de déplacement à développer à l'échelle mondiale par l'ONU<sup>27</sup>. Pourtant, la pratique du vélo à Nouméa reste très inférieure à ce qu'elle pourrait devenir en raison d'un certain nombre de freins qui sont expliqués ci-après.

---

<sup>25</sup> Living Streets, 2018, The Pedestrian Pound, <http://bit.ly/2FkflgO>

<sup>26</sup> Fubicy and ADEME, 2003, "Piétons et cyclistes dynamisent les commerces de centre-ville et de proximité", étude menée par la FUB avec la participation de l'ADEME. Publication Ademe n°4841

<sup>27</sup> UN Environment 2016. Global Outlook on Walking and Cycling 2016 - <http://www.unep.org/Transport/SharetheRoad>

## Quatrième partie :

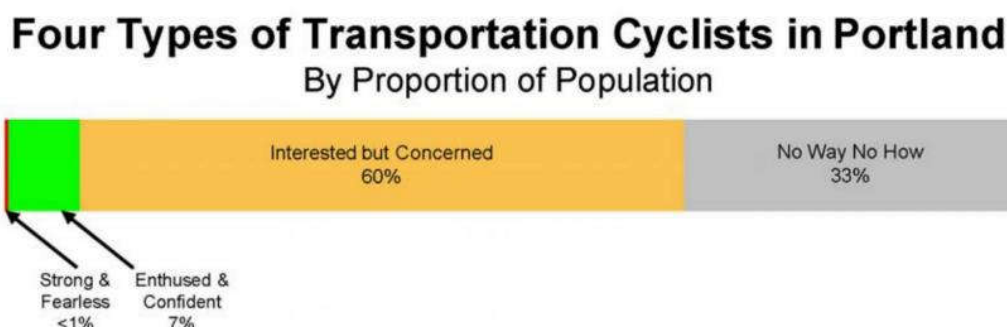
### Les freins à la pratique du vélo

Dans cette partie, nous nous appuyerons sur des principes généraux déjà bien établis à l'échelle mondiale et déclinés sur Nouméa, notamment sur la base des résultats du baromètre des villes cyclables.

#### **Frein n°1 : Peu ou pas d'itinéraires cyclables = très peu de vélo**

Comme l'ont montré diverses études<sup>28-29</sup>, l'émergence d'un environnement favorable, comme par exemple l'augmentation du linéaire de pistes cyclables, est une condition essentielle au développement de la pratique du vélo. Pour que se déplacer à vélo devienne « facile » et « sûr », voire « l'option par défaut », **la ville a un rôle essentiel à jouer en aménageant un cadre urbain qui facilite et encourage les déplacements à vélo.**

Négliger cet aspect, c'est accepter que la pratique du vélo comme mode de déplacement reste réservée à un pourcentage très réduit de la population. C'est ce que démontre R. Geller dans l'étude (fig.7 ci-dessous) réalisée sur la ville de Portland (USA, Oregon) et qui semble se vérifier sur le Grand Nouméa où la proportion de gens qui se déplacent à vélo est évaluée à 0,6% dans l'enquête Ménages Logements Déplacements menée en 2013 par le SIGN<sup>30</sup>.



**Figure 7 : Répartition par Geller (2005) de la population de Portland selon quatre grands types de comportements vis-à-vis du vélo - déplacement**

- (1) Les « **intrépides** » (strong&fearless) capables de rouler à vélo quelles que soient les conditions du trafic, les infrastructures vélo et la météo
- (2) Les « **enthousiastes et confiants** » (enthused & confident) qui ne roulent pas à n'importe quelles conditions, utilisant le vélo là où la ville a développé des voies cyclables
- (3) Les « **intéressés mais inquiets** » (interested but concerned) sensibles aux messages véhiculés sur le vélo, aux efforts de la ville, ils feraient bien du vélo mais ils n'aiment pas les voitures qui roulent vite, l'idée de penser à ce qui leur arriverait si une voiture grillait un feu rouge les rend nerveux, ils souhaitent de véritables pistes cyclables sécurisées
- (4) Les « **pas intéressés du tout** »

<sup>28</sup> International Institute for Applied Systems Analysis. "Increasing opportunities for sustainable behavior." ScienceDaily. ScienceDaily, 24 January 2020. [www.sciencedaily.com/releases/2020/01/200124112929.htm](http://www.sciencedaily.com/releases/2020/01/200124112929.htm)

<sup>29</sup> R. Geller (2005). *Four types of cyclists*, coordinateur vélo de Portland (Oregon) - <https://www.portlandoregon.gov/transportation/article/264746>

<sup>30</sup> Syndicat Intercommunal du Grand Nouméa (2013) – Enquête Ménages Logements Déplacements – Volet déplacement – 143 pages

Selon R. Geller, **les villes qui ont placé leurs efforts pour répondre aux attentes des 60% de gens « intéressés mais inquiets » sont celles qui ont véritablement réussi à développer le vélo comme mode de déplacement.** C'est par exemple le cas de villes comme Amsterdam ou Copenhague dont les efforts effectués en termes d'aménagements cyclables sont mondialement connus.

**Avec seulement 26 km de voies cyclables qui incluent à la fois les « bandes cyclables » situées sur la chaussée, et les « pistes cyclables » séparées du trafic automobile, Nouméa fait partie des villes les plus en retard par rapport aux villes françaises de tailles comparables** qui ont commencé à mettre en œuvre une véritable politique d'aménagement en faveur des vélos.



**Photo 1 : Bande cyclable de la rue Michel Ange**

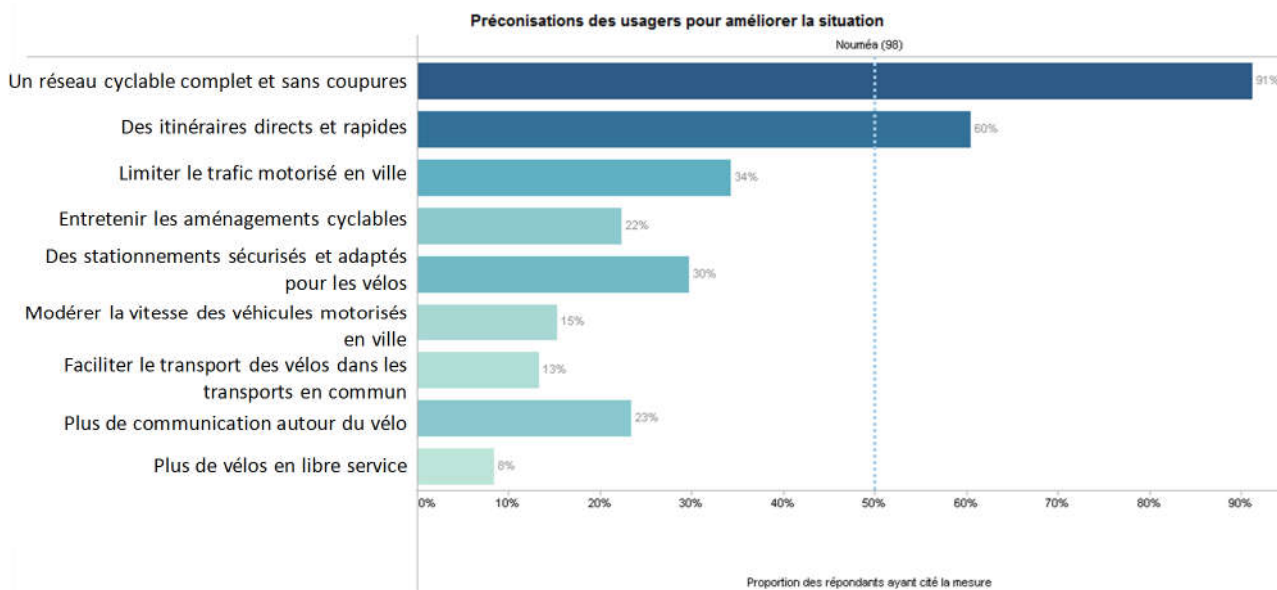
A titre de comparaison, Grenoble qui compte une population de 160 000 habitants, comparable à celle du Grand Nouméa, possède un réseau cyclable de 320 km. C'est très certainement l'une des raisons qui explique que le baromètre des villes cyclables réalisé en 2017 par la FUB plaçait Grenoble à la première place des villes cyclables de populations comprises entre 100 000 et 200 000 habitants alors qu'avec des conditions de déplacements jugées « défavorables » par les 283 personnes questionnées, Nouméa se plaçait à la 25<sup>ème</sup> place (sur 31) dans la même catégorie.

Si plusieurs km de voie cyclable ont été rajoutés ces dernières années, force est de constater que les efforts entrepris ont surtout porté sur les itinéraires de loisir (promenade Vernier) et assez peu sur les itinéraires quotidiens, en particulier sur les grands axes.

De plus, les 26km de linéaire « cyclable » actuels non seulement constituent un réseau très discontinu, mais ils n'offrent pas le même niveau de sécurité. Se déplacer à vélo sur la piste cyclable de promenade Vernier répond au besoin de sécurité de n'importe quelle catégorie de cycliste, qu'il soit jeune, âgé, débutant, confirmé, sportif, alors que des parents ne laisseraient vraisemblablement pas des jeunes enfants utiliser la bande cyclable de la rue Michel Ange (photo 1 ci-dessus) ou du quai Jules Ferry qui jouxte une 3 voies.

Le baromètre des villes cyclable 2017 (fig.8) fait clairement ressortir que pour se déplacer à vélo dans Nouméa, la ville devra développer un réseau cyclable complet, sans coupures et des itinéraires vélo directs et rapides.





**Figure 8 : Préconisations des usagers du vélo formulées lors du baromètre des villes cyclables (2017)**

### **Frein n°2 : un trafic automobile qui laisse peu de place aux autres modes de déplacement et qui crée un fort sentiment d'insécurité**

A Nouméa, l'automobile est omniprésente. La place qui lui est accordée va croissant d'année en année (création de la troisième voie quai Ferry, élargissement de la route du Port Despointes, construction de nouveaux parkings le long de la promenade Vernier,...). Les voitures sont de plus en plus imposantes par leur emprise, leur hauteur, leur masse, leur bruit et les différents accessoires dangereux qu'elles laissent saillir vis-à-vis des autres usagers (parechoc, parabuffle, roues élargies...). Peu de cyclistes osent s'aventurer sur la 4 voies de l'avenue Foch ou sur la 2 x 2 voies de la rue de la Victoire.

C'est l'omniprésence et la prépondérance de la voiture, l'importance du trafic automobile, la vitesse, qui créent ce sentiment d'insécurité exprimé par les cyclistes qui se déplacent dans Nouméa. Lors du baromètre des villes cyclables réalisé en 2017, le trafic motorisé est qualifié de « gênant » et la sécurité générale des déplacements à vélo dans Nouméa est considérée comme « mauvaise » avec une note de 2,3/6. Cette note passe à 2/6 au niveau des intersections et à 1,7/6 le long des grands axes et à 1,4/6 pour ce qui concerne la sécurité des enfants et personnes âgées.

Les résultats préliminaires du baromètre des villes cyclables réalisé en 2019 indiquent que la gêne occasionnée par le trafic automobile est plus gênante en 2019 qu'en 2017 et que **le sentiment d'insécurité ressenti lors des déplacements à vélo dans Nouméa s'est aggravé entre 2017 et 2019, la dégradation étant accentuée le long des grands axes.**

Comme indiqué page 8 (enjeu n°1) et comme préconisé par les personnes qui se déplacent à vélo (fig.8), la ville ne pourra pas développer le vélo sans « prendre de la place à la voiture » ni sans limiter fortement le trafic motorisé.

### **Frein n°3 : La quasi-absence de stationnement permettant de garer son vélo de manière sécurisée**

Les efforts conduits par la ville de Nouméa ces dernières années pour mettre en place quelques arceaux de stationnement vélo (dans l'hypercentre, devant le centre aquatique, au Parc de Sainte Marie récemment

ouvert...) ne semblent pas transparaître dans le baromètre des villes cyclables, ce sujet recueillant une note « mauvaise », encore plus en 2019 qu'en 2017.

Il est vrai qu'il reste très difficile aujourd'hui de stationner son vélo lorsque l'on se déplace en ville, la solution consistant le plus souvent à attacher son vélo à un poteau de signalisation, un lampadaire ou à une grille. Compte tenu du prix élevé de certains types de vélo (ex : les vélos à assistance électrique), il est impératif que les stationnements permettent de laisser son vélo attaché en toute sécurité, c'est-à-dire qu'ils soient bien pensés, conçus et localisés avec l'implication des usagers.

Beaucoup reste à faire dans ce domaine, la présence de stationnement vélo à la fois sur les lieux publics, les écoles, mais également sur les lieux de travail ou encore dans son immeuble, faisant partie intégrante du « système vélo ».

#### **Frein n°4 : Une « culture » du tout-voiture omniprésente et entretenue**

Que ce soit dans les rues, dans les médias, sur les affiches publicitaires, la voiture est partout ! Elle est devenue la solution facile et le seul moyen de déplacement que l'on imagine, que l'on voit et dont on parle en dépit des nombreuses nuisances qu'elle occasionne, à commencer par la mortalité routière.

Les baromètres 2017 et 2019 notent la communication de la ville sur le vélo comme médiocre, situation qui s'est dégradée entre 2017 et 2019.

Or, développer le vélo passera nécessairement par une communication nouvelle qui encourage sa pratique en présentant ses avantages et bénéfiques (cf. troisième partie). La ville a un rôle à jouer dans ce domaine afin d'être actrice d'un changement de mentalité.

#### **Frein n°5 : L'avis des usagers de la bicyclette rarement sollicité et peu pris en compte lors de la réalisation des aménagements**

Malgré l'instauration de rencontres dès 2014 entre les élus et l'association Droit au vélo Nouvelle-Calédonie, l'association a été très peu consultée sur les projets d'aménagements de la ville de Nouméa. Pour la plupart, ses courriers sont restés sans réponse. Il en résulte un nombre non négligeable d'aménagements ne répondant pas réellement aux besoins des personnes qui les utilisent au quotidien. C'est par exemple le cas des bandes cyclables des rues Taragnat et Charleroi, de l'accès à la place des cocotiers depuis l'avenue Foch, des stationnements 2 roues mis en place dans l'hypercentre, de la signalisation de la bande cyclable du quai Ferry ou encore sur la Promenade Vernier.

Par ailleurs, l'association Droit au vélo NC n'a pratiquement pas été associée à l'élaboration du schéma directeur des modes actifs de la ville de Nouméa. Il en résulte que ce schéma développe des options fortement déconseillées par les usagers de la bicyclette, tel que la mise en œuvre des trottoirs partagés.

Les travaux de réfection de voirie et de trottoirs auraient également pu être l'occasion de compléter le linéaire cyclable, d'autant que par endroit la largeur disponible le permettait (ex : avenue Foch). Cela aurait en outre constitué une application concrète du principe d'aménagement durable du territoire posé par le schéma de transition énergétique de la Nouvelle Calédonie (levier 20).

**Le baromètre des villes cyclables réalisé en 2019 montre que l'attention portée par la ville de Nouméa aux besoins des usagers du vélo s'est dégradée depuis 2017.**

D'autre part la conception et la réalisation d'itinéraires cyclables répond désormais à des règles et principes bien précis d'aménagement, issus du retour d'expérience international, que les aménageurs doivent désormais s'approprier, ce qui nécessite des formations suivies d'une mise en pratique.

## Cinquième partie

### **Les propositions de Droit au vélo NC pour les futurs élus municipaux**

Les propositions présentées ci-dessous s'inscrivent dans les grands principes d'aménagement issus de la « science cyclable » et des réflexions les plus récentes<sup>31</sup>. Elles reprennent en outre les demandes exprimées par les répondants au baromètre des villes cyclables 2019 et utilisateurs réguliers du vélo (voir en annexe). Les candidats aux élections municipales sont invités à répondre directement à ces propositions sur le site : <https://municipales2020.parlons-velo.fr/liste> (saisir « Nouméa » ou « 98800 » dans la barre de recherche).

#### **Proposition n°1 : Remettre à niveau le schéma directeur des modes actifs (SDMA) de la ville de Nouméa puis le réaliser**

- 1.1. Remettre à niveau le SDMA, **dès la première année de la mandature**, de manière à ce que la ville dispose dès la fin 2020 d'un outil de planification ambitieux, efficace et répondant aux besoins des usagers.
- 1.2. Mettre en application **les règles de l'art et standards** formulés à l'échelle nationales (ex : guide des aménagements cyclables<sup>32</sup>) pour la remise à niveau du SDMA et sa réalisation.
- 1.3 Poser le principe de **réalisation systématique des aménagements permettant la pratique sécurisée du vélo lors des réalisations ou des rénovations de voiries** (comme imposé en métropole par l'article L228-2 et 228-3 du code de l'environnement), conditionner l'autorisation de création de zones d'activités à l'accessibilité vélo dans les documents d'urbanisme pour mieux intégrer ce mode de déplacement dans le fonctionnement des territoires.
- 1.4. **Associer** systématiquement, dans le processus de remise à niveau, puis dans sa réalisation, les usagers du vélo représentés par l'Association Droit au vélo NC, les représentants des quartiers concernés ainsi que des spécialistes reconnus en matière d'aménagements cyclables.
- 1.5. Mettre en place un « **comité vélo** » se réunissant au moins 2 fois par an pour suivre la mise en œuvre du SDMA.
- 1.6. Désigner un(e) « **responsable vélo** », en charge de piloter le processus de remise à niveau puis de mise en œuvre du SDMA, ainsi qu'un **élu référent**.
- 1.7. Prendre en compte les **résultats des enquêtes « baromètre des villes cyclables »**.
- 1.8. Etablir un **budget annuel** permettant la mise en œuvre complète du SDMA pendant la mandature, le budget minimum à consacrer aux travaux de voirie, tel que recommandé par l'ONU<sup>33</sup>, représentant au moins 20% du budget voirie de la commune. Saisir pour cela les sources de financement nationales (contrats d'agglomération, Fonds national Vélo). Œuvrer avec les institutions compétentes concernées à la mise en place de taxes ou malus sur les véhicules à fortes émissions afin d'affecter ces revenus à la réalisation du SDMA.
- 1.9. Former** l'ensemble des techniciens chargés des aménagements vélo aux spécificités de ce mode de déplacement.

---

<sup>31</sup> Guide pour une mobilité quotidienne bas carbone (février 2020) - <https://theshiftproject.org/article/guide-mobilite-quotidienne-bas-carbone-rapport-shift/>

<sup>32</sup> S. Labouret et R. Vasta (2019). Guide des aménagements cyclables. Paris en Selle

<sup>33</sup> UN Environment 2016. Global Outlook on Walking and Cycling 2016 - <http://www.unep.org/Transport/SharetheRoad>

## **Proposition n°2 (qui découle de la proposition n°1) : Développer un réseau cyclable cohérent**

**2.1. Créer un véritable réseau continu de pistes cyclables, larges, et sécurisées** incluant le long des baies (côté mer) et les grands axes identifiés comme « axes à aménager prioritairement » sur la cartographie du baromètre des villes cyclables 2019<sup>34</sup> : Anse Vata, Baie des Citrons, Baie des Pêcheurs, Avenue Foch, Avenue de la Victoire, rue Galliéni, rue/quai Ferry, rue Lékawé, Avenue Cook, rue Bénébig ; route de l'Anse Vata, route de Port Despointes.

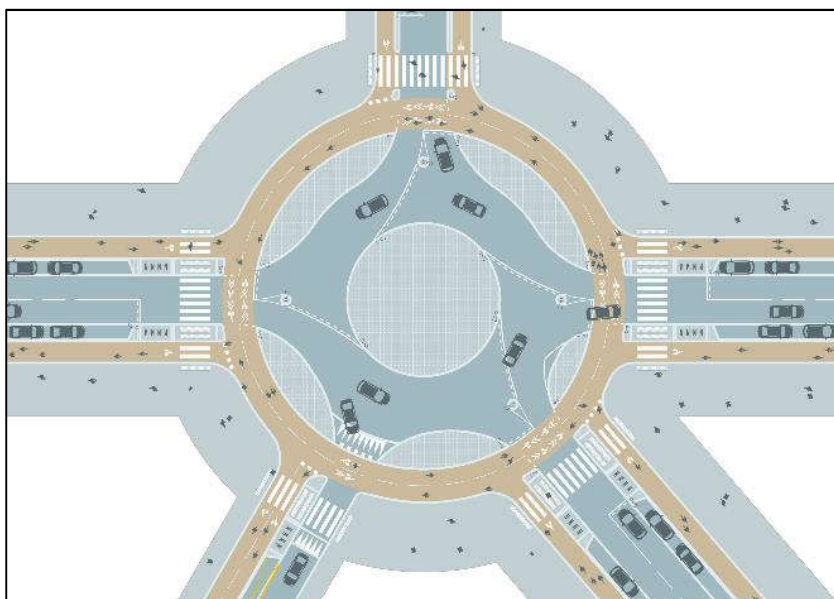
Le long des axes où le trafic automobile est important (>2000 voitures/j) les « bandes cyclables » sont à éviter absolument et à remplacer par de véritables « pistes cyclables » pour de multiples raisons (sentiment fort d'insécurité, voitures empiétant sur les bandes dans les virages, stationnement abusif, non respect de la distance de dépassement des cyclistes, dangers liés à l'ouverture des portières).

**2.2. Mettre en place des itinéraires signalés** (y compris des itinéraires touristiques) pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité (Place des cocotiers, Quai Ferry, plages, Université, Lycées, Musées, Ducos...) en exploitant également les espaces verts (Montravel, Rivière Salée, Mangrove de Ouémo...)

**2.3. Créer des connexions avec les communes voisines** en partenariat avec ces dernières : créer une voie verte longeant la VDE en direction du Mont-Dore ainsi qu'une voie verte vers Dumbéa via l'ancienne voie ferrée, anticiper la création de la ligne n°2 du Néobus en prévoyant dès le départ de doubler cette voie d'une véritable piste cyclable sur 100% du linéaire.

**2.4. Réaménager la voirie de certains quartiers** afin d'en faire des vitrines en matière d'aménagements cyclables (ex : quartier de Tuband SIC, quartier de Rivière salée, Ducos-Tindu-Kaméré)

**2.5. Réduire les coupures urbaines** en s'appuyant sur le fonds mobilité actives « continuité cyclable » doté d'un budget de 50 millions d'euros (en 2019) et dont a pu bénéficier la ville de Nouméa en 2019 pour la création de la passerelle cyclable de Ouémo : **traiter les points noirs** identifiés dans le baromètre des villes cyclables (ex : transformer le rond-point de Belle-Vie en rond-point « cyclable » (fig.9), reprendre la voirie rue Bénébig afin de permettre aux cycles d'emprunter cette rue de manière sécurisée), résoudre les discontinuités (ex : le long de la ligne n°1 du Néobus, à Magenta-aérodrome jusque vers les boucles de Tina et le Centre Tjibaou), aménager le carrefour Voie Meunier/rue Daly selon les règles de l'art.



**Figure 9 : Exemple de giratoire aménagé pour les cycles.**

(Extrait du *Guide des Aménagement cyclables*, Paris en selle, 2019)

Le trottoir s'arrête là où commence la piste. La piste est continue avec des girations confortables. Tout espace non utile à la circulation motorisée ou cycliste est neutralisé (terre-pleins).

<sup>34</sup> <https://carto.parlons-velo.fr/?c=98818>

**2.6. Maintenir le réseau cyclable avec un soin prioritaire** : nettoyage régulier des graviers, feuilles et débris (verre cassés), remplacement des panneaux de signalisation dégradés, entretien de la peinture, coupe des branches gênant le passage des cyclistes,

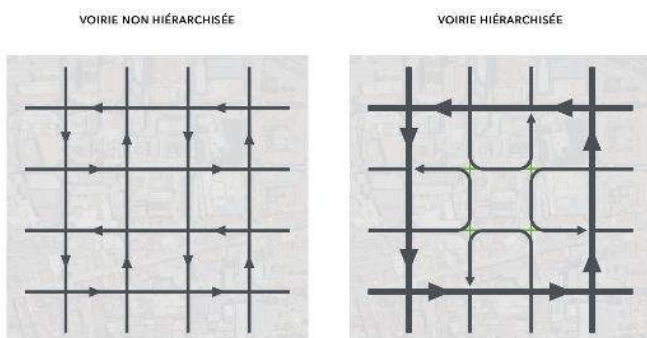
**2.7. Revoir la signalisation et les règles de priorité** sur la piste cyclable de la promenade Vernier/Sainte-Marie et le long du quai Ferry afin de la rendre cohérente avec l'usage du vélo et les règles générales de priorités prévues dans le code de la route.

**Proposition n°3 : Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous**

**3.1. Repenser le plan de circulation du centre-ville pour apaiser la ville**

Le volume du trafic motorisé d'une rue est la conséquence directe du plan de circulation qui restreint ou favorise certains parcours. Le plan de circulation motorisé d'une **ville cyclable** est un plan qui hiérarchise le réseau viaire entre deux types de rues (fig.10 ci-dessous):

- **les axes de transit**, capacitaires pour l'ensemble des modes de déplacement (y compris les pistes cyclables) afin de relier différentes zones d'une agglomération,
- **les rues de desserte**, intéressant uniquement le trafic motorisé local qui pour origine ou destination une adresse à proximité, et suffisamment apaisées pour une mixité des modes de déplacement.

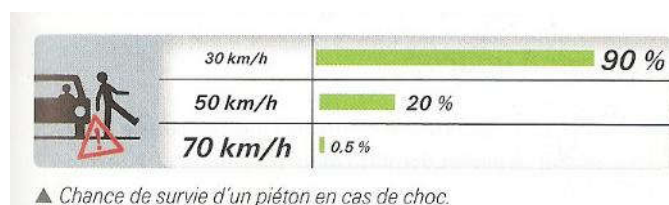


**Figure 10 (extrait du guide des aménagements cyclables)** : Avec une voirie hiérarchisée, les rues de desserte locale n'autorisent pas le trafic motorisé de transit, qui se redéploie sur les grands axes et diminue: Une partie significative du flux se reporte alors sur d'autres modes ou s'évapore (les automobilistes adaptent leurs horaires, modifient leurs destinations ou renoncent à certains déplacements).

Pour dissuader le trafic de transit d'emprunter une rue ou un quartier, il faut que le plan de circulation empêche physiquement la traversée motorisée (mais pas la traversée cyclable): piétonisation ponctuelle, mise en sens unique, mise en tête-bêche (deux sens uniques qui se font face ou se tournent le dos), mise en semi-impasse... Des moyens simples (jardinières, potelets, panneaux) peuvent suffire.

**3.2. Mettre un terme aux travaux d'élargissement des rues et des bandes de stationnement**

Elargir les rues, c'est permettre aux voitures de s'y déplacer plus rapidement. C'est également faciliter l'accès aux gros véhicules. Ces deux conséquences étant opposées à la sécurisation des déplacements à vélo, et des piétons (fig.11).



**Figure 11** : Chance de survie d'un piéton en cas de choc avec une automobile, en fonction de la vitesse de cette dernière (extrait du code de la route de Nouvelle-Calédonie, 2014)

### **3.3. Réduire le nombre de voies automobiles**

Réaménager les avenues qui sont à 2x2 voies (voire plus) en 2x1 voie en redistribuant l'espace au profit des transports en commun, des piétons et des vélos (cas des avenues Foch et Clémenceau baie de la Moselle, av. du Général de Gaulle, rue Galliéni, rue Jules Ferry, Avenue de la Victoire, promenade Roger Laroque, ...)

### **3.4. Développer les « zones à 30 km/h »**

Multiplier le nombre de rues limitées à 30km/h en ville, en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs) et développer des « zones de rencontres » là où le trafic est très limité.

### **3.5. Créer de zones piétonnes**

### **3.6. Demander les modifications du code de la route permettant la mise en place de « double sens cyclable » dans les zones à 30 km/h**

### **3.7. Entrées/sorties des classes**

Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles et autres établissements recevant des jeunes aux heures d'entrée et de sortie des classes, en sécurisant les déplacements à vélo et en décourageant l'accompagnement en voiture.

**3.8. Etendre le stationnement voiture payant** pour donner un avantage comparatif aux autres modes de déplacement.

### **3.9. Verbalisation**

Réprimer systématiquement :

- le stationnement illicite sur trottoir et voies cyclables ;
- les excès de vitesse à commencer par les « zones à 30 » (route des artifices, rue Brun...).

Rendre public le nombre de contraventions dressées pour ces infractions pour une transparence de l'action de la police municipale et un suivi de l'évolution de ces pratiques.

### **3.10. Lutter contre les chiens errants**

Les chiens errants s'en prennent régulièrement aux cyclistes. Lutter activement contre cette nuisance permettra de sécuriser les déplacements à vélo.

## **Proposition n°4 : Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo**

### **4.1. Développer l'offre de stationnement vélo sur toute la commune**

Implanter des arceaux vélos normatifs en « U » renversé dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement (cadre et roues), notamment près des commerces et des lieux publics (place des cocotiers, plages, ...)

### **4.2. Créer du stationnement sécurisé de type « vélobox »**

Installer des stationnements fermés type vélobox ou espace vélo sécurisé dans des parcs concédés, des locaux ou des garages en rez-de-chaussée à proximité des pôles d'attractivité et des zones d'intermodalité.

### **4.3. Stationnement aux écoles**

Compléter la création de locaux vélos dans les écoles et les équipements publics.

#### **4.4. Stationnement devant les passages piétons**

Transformer les places de stationnement automobile situées à moins de 5m avant les passages piétons en place de stationnement vélo afin d'améliorer la visibilité des piétons et renforcer leur sécurité.

#### **4.5. Aides à l'achat de vélos**

Créer une aide à l'achat d'un vélo pour les particuliers (sous condition de ressources, par exemple pour lycéens et étudiants) et les entrepreneurs locaux (remorque, vélo-cargo, VAE, ...)

#### **4.6. Aide à la location**

Favoriser l'implantation de services de location courte et longue durée de vélos (incluant vélos pliants, vélos cargos, VAE) et proposer une tarification adaptée (à destination des jeunes et des foyers à faibles revenus par exemple).

#### **4.7. Ecouter et soutenir les associations qui œuvrent dans le domaine du vélo-déplacement**

Soutenir les associations de défense des usagers de la bicyclette et de services vélo (vélo-écoles, ateliers de réparation) par des conventions de partenariat et mettre des locaux à disposition de ces associations.

Répondre aux courriers adressés à la mairie par ces associations.

#### **4.8. Faire la demande auprès des institutions compétentes pour l'adoption des textes favorisant le vélo dans Nouméa et notamment :**

- pour que les modifications du code de la route adoptées en métropole ces dernières années et bénéficiant aux vélos puissent être adoptées également en Nouvelle Calédonie (double-sens cyclable, tourne-à-droite, etc.)

- pour la mise en place du forfait mobilité (remboursement par l'employeur d'une partie des dépenses résultant de l'utilisation de son vélo) en Nouvelle Calédonie et permettre aux employés de la ville d'en bénéficier.

### **Proposition n°5 : promouvoir une culture vélo**

#### **5.1. Savoir rouler**

Favoriser le développement du programme national « savoir rouler à vélo » dans les écoles primaires et en s'appuyant également sur le réseau des maisons de quartier

#### **5.2. Exemplarité**

En tant que maire, venir au moins une fois par semaine à l'hôtel de ville à vélo, ce qui permettra non seulement de montrer l'exemple mais également de prendre conscience des difficultés auxquelles sont confrontés les cyclistes, de rester en bonne santé et de faire des économies par la même occasion.

#### **5.3. Equipement des services municipaux**

Equiper les services municipaux de vélos-cargos pour réaliser une partie des livraisons municipales et des entretiens à vélo.

#### **5.4. Mettre en place des facilités vélos pour les employés de la mairie**

Permettre à tout employé de la ville de Nouméa de pouvoir se rendre au travail à vélo en mettant à sa disposition sur son lieu de travail une douche, un local pour déjeuner sur place et un stationnement sécurisé pour son vélo.

Remplacer le rack à vélo en « pince-roues » de l'annexe par des arceaux normatifs en « U » renversés (sur l'exemple du Centre Administratif de la province Sud) et les placer à proximité de l'entrée et non pas au fond du parking.

#### **5.5. Journée sans voiture**

Créer une « journée sans voiture » annuellement, à l'occasion de la semaine de la mobilité par exemple ou de la fête du vélo

#### **5.6. Participer à l'organisation de la « fête du vélo »**

Participer à l'organisation de la fête du vélo avec les associations concernées. Faciliter la sécurisation de l'évènement.

#### **5.7. Communication**

Lancer un plan de communication orienté sur les bienfaits du vélo, sur le respect mutuel des usagers de la rue, sur les transformations de la ville qui favorisent les modes actifs, contribuer au changement des mentalités et battre en brèche les idées reçues (ex : croyance sur le fait que réduire la place de la voiture au centre-ville est défavorable au commerce de proximité).


Proscrire la publicité pour la voiture.





## **ANNEXE**


### **Observations formulées par les répondants au baromètre des villes cyclables (sept-nov. 2019)**


# Nouméa

 Avez-vous des commentaires à ajouter sur la situation de l'usage du vélo dans votre ville ?


 Trop de grosses voitures (4x4) qui circulent dans Nouméa.


 Aménagement des grands axes faubourg blanchot route anse vata centre ville etc... box de garage près des transport et autre lieux public plage ect priorité aux déplacements doux sur toute l'agglomération


 Aucun effort de démocratiser le velo Les voitures conduisent n'importe comment Il est urgent d'agir sur des trajets quotidiens et pas seulement le bord de mer

 \- Pas de piste cyclable sur toute la voie de Neobus - Pistes cyclables parfois mal pensées : insertion dans la piste cyclable et réinsertion au sein de la circulation très difficile sur certaines pistes - Certaines pistes cyclables sont accidentées (bouche d'égout)


 Non

 Pouvoir se rendre sur son lieu de travail à vélo serait très agréable


 difficulté de circuler en dehors des pistes cyclables.


 La reconnaissance du velo comme moyen de transport quotidien à Nouméa est venu tardivement. Les services de la ville ont du retard à rattrapé. Il faut que la mairie poursuivre ses actions dans ce domaine.

 Non


 les pistes cyclables sont un très bon point pour Nouméa cependant il y a encore beaucoup trop de gens qui ne respecte pas cette espace (piétons, chiens, poussettes, enfants sans parents), qui circulent dessus et ne font pas attention aux vélos ce qui entraine chutes, freinages d'urgences, changement brutales de direction.


 Non


 Il faudrait avoir des pistes cyclables sur l'ensemble de la commune pour la sécurité...

 L environnement serait vraiment agréable pour une circulation cycliste toute l année. Dommage que le danger est extrême pour les cyclistes sur route.


 Moderer la pub pour les 4x4 et demander l avis des usagers lors du developpement des pistes cyclables.

 seules les baies touristiques sont accessibles sans trop de danger aux cyclistes, même si ces pistes sont en fait des bandes de roulement à partager avec rollers etc. et limitées à 20 km/h ; le reste de la ville n'est pas adapté au vélo, malgré quelques pistes cyclables (mais discontinues). La priorité reste donnée aux véhicules, malgré quelques efforts de la municipalité pour créer des "bouts" de pistes cyclables ... Les mentalités sont loin de changer : les véhicules sont souvent excédés par les vélos, et leur comportement routier les met en danger (feux régulièrement nno respectés etc.). C'est extrêmement compliqué et dangereux de circuler à vélo en dehors des baies touristiques, donc je continue à prendre ma voiture pour mes trajets quotidiens et familiaux ...

 Dans les écoles, il devrait y avoir des parcs à vélo pour que les plus grands viennent en vélo à l'école et les déposer en toute sécurité.

 Les pistes cyclables sont geniales mais devraient être plus respectées (les gens en roller /skate avec leur chien en laisse ou les mamans à poussettes et en roller ou les piétons !!) Développer plus de trottoirs pour les piétons et les pistes cyclables pour se déplacer à vélo comme a Amsterdam! Je suis Calédonienne et je serais ravie de me déplacer a velo mais j'ai peu et j'ai été victime d'un accident sur la piste cyclable a cause de deux skate board qui ne respectaient pas l'utilisation de la piste! Merci d'être à notre écoute

 Il conviendrait de développer les pistes cyclables y compris pour circuler dans le Grand Nouméa

 les axes de circulations avec les communes limitrophes, Mont Dore et Dumbéa sont inexistants. Pas de piste cyclable en parallèle du Néobus. Prévoir un véritable axe vélo lors de la phase Néobus 2 en liaison avec le MDore . Au MDore absence d'un axe sécurisé qui permette de rejoindre en 2 roues les services de la municipalité. Les embryons de pistes cyclables sont discontinus et les cyclistes se retrouvent inmanquablement dans la circulation normale principalement à La Conception et à Boulari

 Les efforts de mise en place et connexion de pistes cyclables sont à poursuivre !

➡ Plus de pistes cyclables encouragent les gens à se déplacer à vélo et par conséquent à bouger. Des pistes doivent être faites pour se rendre au travail, pas uniquement pour se balader à la Promenade Vernier.

➡ partage de la ligne néobus avec les vélos, notamment en centre ville... relier les différents tronçons de piste cyclable sur Magenta plages et aéroport. poursuivre la piste cyclable jusqu'au CCT. Construire très rapidement la piste cyclable sur Nouville université et plage Kuendu. améliorer les pistes cyclables sur Anse vata et baie des citrons. lancer une concertation participative sur la pratique du vélo à Ducos-Tindi Kaméré...

➡ Je souhaite que la mairie de Nouméa s'engage plus fortement pour créer un réseau de pistes cyclables maillant l'ensemble de la ville et non pas seulement certains quartiers privilégiés de "Nouméa Sud". Qu'elle rende concret son schéma directeurs des modes actifs. Cela contribuera à résorber le trafic routier et à lutter contre le surpoids en promouvant le sport santé dans un pays où il y a beaucoup de problèmes de diabète.

➡ Nouma n'est pas une ville cyclable

➡ D'énormes progrès sont à réaliser par la mairie. Les cyclistes sont en danger dans les rues de Nouméa.

➡ Des progrès mais reste beaucoup à faire

➡ NON

➡ certains axes restent très dangereux, d'autres sont assez bien sécurisés.

➡ Malgré la loi des pistes cyclables réservées uniquement aux cyclistes et roller, il y a trop fréquemment toutes sortes d'usagers ( piétons avec des écouteurs et qui regardent leurs téléphones, des enfants sans surveillance, des marcheurs...) qui engendre des dangers et génèrent un gros stress pour tous. Il y a aussi un gros manque de luminosité dans les rues, on a besoin de plus d'éclairage pour rouler en sécurité le soir et la nuit ( ex: le Ouen-Toro: seule montée un peu plus tranquille dans Nouméa en dehors des heures de pointe. Après le coucher du soleil, il y a moins de monde, mais les cyclistes se retrouvent dans le noir...). Nous avons besoin de plus de continuité pour les pistes cyclables et d'indications de priorités dans les intersections. Merci pour cet espace d'expression.

➡ Pistes cyclables uniquement conçues pour le cyclotourisme/balade du dimanche. Aucune continuité des pistes et bandes cyclables. Dangerosité très élevée aux intersections. Il faut être un cycliste très aguerri pour s'aventurer dans les rues de Nouméa !

➡ À Nouméa le vélo n'est encore considéré que comme un loisir alors qu'il devrait être un moyen de déplacement très utilisé (la ville est étendue et il y fait souvent beau)

➡ Il faudrait des douches au travail

➡ la piste cyclable de la promenade vernier et de la Baie Ste marie est une excellente chose . Il faudrait qu'elle soit prolongée jusqu'aux boucles de Tina d'un coté et sur les baies ( anse vata / baie des citrons ) de l'autre

➡ Il y a un axe comme la route qui part de la baie de l'anse vata au TRIANON sur laquelle il n'y a aucune piste cyclable de matérialisée ! Il y a pourtant de la place ! Et d'autre part très peu d'automobilistes respect les 30 km/h .... il faudrait des trottoirs sécurisés pour les écoliers, une piste cyclable et des ralentisseurs et radars pédagogiques ! Merci pour votre enquête !

➡ Il serait souhaitable d'avoir une piste cyclable vers Nouville pour encourager les lycéens et les étudiants à utiliser leurs vélos en toute sécurité.

➡ Continuez à développer tout ça!!!

➡ Vélo à développer

➡ Les axes stratégiques pour traverser la ville et aller au centre ville sont dépourvus de pistes cyclables continues et sécurisées, ce qui est dangereux, désagréable, et freine à l'usage du vélo comme moyen de transport. Un linéaire de pistes pour la pratique du vélo en "loisir" existe et est agréable à pratiquer.

➡ Cela s'améliore, merci pour ce qui est déjà fait. il serait super dans une ville aussi agréable que cela se développe en plus. Nous avons tous à y gagner

➡ Il est grand temps que la ville installe plus de piste cyclable et que celles-ci soient réfléchies. Mettre des pistes en sens unique dans un sens et ne pas en mettre dans l'autre sens et juste aberrant! Ex. Rue Jule Ferry, cyclable et rue du général Galliéni, pas cyclable. . . La ville doit aussi rapidement connecter par piste cyclable Nouméa avec el Grand Nouméa pour éviter que les cyclistes empruntent la bande d'arrêt d'urgence des voie expresses (SAV, VDE, etc. . . ) en mettant leur vie en danger.

➡ Plus de piste cyclable. Une solution pour ranger les vélos dans les espaces publics. Plus de pistes telles que les boucles de tina.

➡ Développer les déplacements à vélo entre les communes de Nouméa notamment le trajet du domicile et le lieu de travail !

➡ Nouméa est une ville où il est possible de pratiquer le vélo de loisirs (piste cyclable le long des bords de mer dans les quartiers résidentiels). Mais ce n'est pas une ville faite pour circuler quotidiennement en vélo en toute sécurité.

- ➡ La démocratisation du transport à vélo reste un exercice périlleux car je ne me sens pas véritablement en sécurité notamment sur les grands axes routiers sur lesquels les véhicules motorisés sont encore très réticents quant au respect des vélos.
- ➡ Les pistes cyclables de Nouméa sont en amélioration mais malheureusement imaginées au moins cher dans le but de faire du km pour faire du km et peut-être au bout obtenir un label? Résultat: traversées de parking, de station-service, piste d'une durée de 50 m???, piste à double sens avec obligation de traverser des routes à grande circulation, piste s'arrêtant n'importe où, carrefours dangereux, partage permanent avec tout ce qui roule (normal!!) mais aussi avec les piétons et les chiens, multiples stop, saut de trottoirs, piste limitée à...20 km/h. La seule piste fermée d'une longueur de + de 5 km possède un bitume très détérioré ce qui limite son usage au VTT. En bref, il faut encore être un fondu de vélo pour rouler dans Nouméa, malgré des efforts visibles de la mairie. Les sorties de Nouméa sont hasardeuses et peuvent être dangereuses à la vue de quelques agressions passées.
- ➡ de très bonnes réalisations ont eu lieu ces dernières années comme jamais auparavant mais le retard est tellement important qu'il ne faut pas couper cette dynamique et faire encore plus pour demain avoir une ville moins bruyante, vertueusement plus écologique pour le bien de tous et pour rendre notre ville plus apaisante et bonne à vivre.
- ➡ Faites BEAUCOUP PLUS de pistes cyclables à NOUMÉA car c'est indispensable et surtout pour la sécurité de chacun !!
- ➡ C'est pas demain la veille dans la ville du tout voiture.
- ➡ Politique pour l'usage du vélo, et grosse amélioration des pistes et itinéraires cyclables depuis et avec la mandature actuelle installée à la Mairie.
- ➡ Malgré des efforts de la mairie fait pour allonger les pistes cyclables, il reste beaucoup à faire pour que les vélos puissent circuler en sécurité notamment en centre ville.
- ➡ la mairie à l'écoute des usagers en vélo déjà un bon signe
- ➡ Rendre le casque obligatoire
- ➡ La qualité de la vie à Nouméa serait meilleur si la pratique du vélo était une solution de déplacement simple, rapide, sécurisée et généralisée.
- ➡ Certaines pistes cyclables ne sont pas utilisées par les cyclistes (professionnels ou semi-professionnels exemple Baie de l'Orphelinat) qui utilisent en formation groupée les rues. Aucune infrastructure n'existe sur la rue Benebig, les avenues de la Victoire, Henri Lafleur très denses en circulation et donc très dangereuses pour les cyclistes, sur les principaux axes alors qu'elles sont toutes concentrées sur les baies (pour les loisirs) => comment aller au travail en vélo dans ces cas là.
- ➡ Je fais tous les jours du vélo, je trouve hyper dangereux la promenade pierre Vernier, il faut faire attention aux chiens qui non pas de laisse, les enfants sans surveillance et livrer à eux voir même en bas âge. Sans compter les gens qui courent et marchent sur la piste, les poussettes, les trottinettes. Et si nous leur disant un mot, on se fait agresser verbalement.
- ➡ Continuer la mise en place des axes pour les vélos.
- ➡ Plus de pistes cyclables sécurisées pour aller au travail et adapter la vie aux vélos ainsi que la bretelle du mont dore. Merci Madame la Maire, félicitations pour le travail déjà accompli reste à éduquer les conducteurs sur le respect des postes cyclables.
- ➡ Malgré l'existence de section de piste cyclable, tout reste à faire pour un schéma de circulation à vélo digne de ce nom.
- ➡ l'usage du vélo sur Nouméa est en cours d'amélioration mais des efforts sont encore à fournir pour sécuriser les déplacements des usagers du 2 roues
- ➡ Plus de voies cyclables, plus de respect de la part des autres usagers
- ➡ Le vélo comme moyen de transport n'existe pas à Nouméa, seule une piste cyclable de plusieurs kilomètres fait le tour des baies: ce n'est que du loisir ou sport, mais pas un mode de déplacement efficace. Par contre, le trafic urbain est basé sur la politesse et la prudence. Un vélo est généralement perçu comme fragile, son usage quotidien est communément considéré dangereux.
- ➡ Actuellement les pistes cyclables ciblent les itinéraires de loisir ou touristiques mais pas les déplacements quotidiens sur les grands axes (av de la victoire, rue bénéfier, route de l'anse vata ...)
- ➡ La géographie de la ville est difficile pour les cyclistes, il convient donc de leur faciliter la vie en créant des espaces cyclables sécurisés plus nombreux sur les voies permettant de relier l'est à l'ouest de Nouméa sans forcément faire le tour des baies.
- ➡ Il y a tout à faire
- ➡ Une incitation fiscale a été faite pour l'acquisition de vélo électrique car Nouméa est très vallonnée. C'est une excellente initiative. C'est une ville où il faut absolument développer le vélo: elle n'est pas très étendue, les conditions météo sont bonnes et cela s'y prête parfaitement. Mais il faut à tout prix faire des sites dédiés aux vélos à fin de sécuriser les déplacements

- Avoir plus de pistes cyclables sécurisées notamment aux abords des écoles collèges (magenta porte de fer bauboux...)
- Questions mal posées.
- une grande promenade pour vélo très dégagée et sécurisée a été mise en place et ne cesse de s'agrandir, ce qui est super, mais dès qu'on quitte cette promenade et qu'on veut aller plus dans le centre de la ville, le déplacement à vélo est quasi impossible, très dangereux et d'ailleurs on voit très peu de vélo comparé à ceux qui circulent sur la promenade.
- Faire plus de pistes cyclables et en empêcher l'accès aux piétons et autres poussettes, tricycles etc ...
- En constante amélioration
- Non
- Aucun effort est fait lors de la remise en état des rues, pour ajouter une piste cyclable
- ajoutons le problème des chiens qui complique la vie du cycliste
- r
- Nouméa est une ville assez ventée et avec beaucoup de collines, le VAE est un précieux atout pour pouvoir se déplacer sans trop transpirer. Il existe de plus en plus de voies cyclables, mais les entrées et sorties de celles-ci sont souvent compliquées (angle droit par rapport à la route...). Le principal problème est le comportement des conducteurs.
- Non
- Une piste faisant le tour des baies serait bien. Pourquoi pas étendre les journées en mode doux à l'anse vata sur toute l'année, en fermant une double voie .
- A Nouméa les espaces dédiés aux vélos à usage loisir sont très bien (pistes cyclables le long des baies) . Mais circuler à vélo en ville reste difficile et peu sécurisant en raison de la circulation et du manque d'espaces séparés.
- Il y a une prise de conscience sur le développement nécessaire de l'usage du vélo mais les politiques publiques sont timides alors que cet usage pourrait aussi être un vecteur de santé publique en plus de son aspect environnemental évident.
- En dehors de la nouvelle voie de circulation dédiée du NEOBUS (nouvelle ligne principale de bus intra-muros) à côté de laquelle a été créée une piste cyclable (à 80%), circuler dans Nouméa reste insécuritaire, principalement du fait du mauvais comportement des automobilistes. En outre il est quasi impossible de trouver des supports de parking à vélo en ville, et les vols sont très fréquents.
- En 2 ans des sections de pistes cyclables sur les fronts de mer se sont ouvertes, ce qui est une bonne chose pour le sport, "le vélo loisir-plaisir". Ceci dit les artères en centre ville restent dangereuses pour les cyclistes, et donc se déplacer à vélo reste compliqué.
- A Nouméa, les pistes cyclables sont presque inexistantes pour les déplacements en ville vers le travail. En revanche UNE piste est TRES plébiscitée pour le sport ou la détente: la promenade Vernier, réalisée le long de la cote, protégée des voitures, et partagée avec les amoureux de skate et roller, trotinette et autres engins roulants doucement. La ville développe donc cette longue piste ( bientôt une 20aine de km? ) qui longe la cote, pour la détente, mais n'envisage pas le vélo comme un mode de transport quotidien. De fait : peu de pistes en ville, des tronçons épars, non reliés entre eux, des cohabitations un peu intimidantes avec de gros véhicules ( les gens de la Nouvelle Calédonie sont friands de pickups: bigger/ better). Les conducteurs sont par contre globalement très calmes et civils, et laissent en général un bon mètre de distance pour doubler, voire la voie en entier, ils attendent de pouvoir doubler sans danger, et même laissent passer les vélos en ville, en agrémentant le passage d'un sourire!
- Nouméa et l'agglomération ont d'énormes progrès à faire. L'association "droit au vélo" est très active mais les décideurs restent globalement sur une vision urbanistique obsolète, notamment en matière de déplacements urbains.
- NON
- Pour mon trajet quotidien domicile-travail, j'ai la chance d'avoir de bonnes conditions de circulation à vélo (sécurité, fluidité), mais on va dire que je suis une privilégiée car ce n'est pas du tout la même chose dans l'ensemble des quartiers de la ville. La situation tend toutefois à s'améliorer du fait de la politique de la ville, mais on part de loin. Ce qui est par contre gênant c'est que la voiture et en particulier les grosses voitures sont une religion en Nouvelle-Calédonie et qu'il va être long de faire changer les mentalités.
- Le développement des voies cyclables est orienté loisir, mais pas comme moyen de transport alternatif à la voiture. On rejoint la piste cyclable en voiture et on fait son tour de vélo.
- Une information à destination des conducteurs sur les droits des conducteurs de vélos en particulier dans les doubles voies cyclistes m'en paraît indispensable . Une information pour les cyclistes sur le port du casque et d'un gilet Est à faire .
- Une réelle politique d'aménagement d'un réseau de piste cyclable et une communication dans ce sens.
- RAS
- RAS
- Manque de sécurité Et de pistes

- ➡ Il n'y a pas la volonté de promouvoir le déplacement à vélo. Faire du vélo est considéré juste comme un sport du dimanche pour utiliser la piste cyclable de Magenta/Côte blanche mais "toutes" les autres pistes (2 ou 3 de environ 400 mètres de longueur) sont totalement inadaptées.
- ➡ Aujourd'hui presque limité à un usage loisir-sportif. Trop de discontinuité dans les itinéraires cyclables. Le seul grand itinéraire continu est excentré et concerne essentiellement le loisir.
- ➡ plus de pistes cyclables
- ➡ L'association Droit Au Vélo milite pour le vélo auprès de la mairie, donc ça s'améliore, mais doucement...
- ➡ En Dehors Des Pistes Loisirs, la circulation en vélo est impossible.
- ➡ A améliorer
- ➡ Les baies sont très bien dotées (on peut faire presque toutes les baies du quai ferry au rond point de Tina). Il conviendrait d'équiper les grands axes intérieurs de Nouméa par des pistes ou par trottoirs partagés. De même des parkings à vélos sécurisés aux stations de transports en commun (bus ou navettes maritimes).
- ➡ pas assez de pistes cyclables
- ➡ Reflechir au reseau des pistes cyclables en enfouchant un velo
- ➡ Ok
- ➡ CHALEUR ET DENIVELES...SEUL LE VAE PEUX SE DEVELOPPER POUR LES TRANSPORTS..MAIS C EST UNE BELLE CHOSE A PROMOUVOIR
- ➡ non
- ➡ Un sondage est le reflet d'un instant. La ville de Nouméa fait de gros effort mais part aussi de très loin, tant dans les infrastructures que dans les mentalités... Ne soyons pas trop durs !
- ➡ Les quartiers Sud sont maintenant bien desservis en piste cyclables (même si la place de la voiture reste trop importante le long des plages). Reste à desservir le Nord en continuité. Neobus constitue en ce sens une opportunité manquée.
- ➡ Le respect de l'autre, est important entre les usagers en vélo, et les automobilistes
- ➡ A Nouméa l'usage des vélos est assez récent. La ville comprenant beaucoup de colline, l'apparition des VAE a démocratisé l'usage du vélo
- ➡ Les transports en commun (bus de la ville de Nouméa) sont très polluants et irrespectueux des cyclistes
- ➡ je ne peux pas aller au collège à vélo car je devrais emprunter des routes trop dangereuses (j'y vais donc à pieds mais il n'y a pas non plus de trottoirs)
- ➡ il faut être motivés pour circuler à vélo en Nouvelle-Calédonie, où la culture du 4\*4 est très ancrée....
- ➡ il faut plus de pistes cyclables
- ➡ A Nouméa les bandes de roulements aménagées pour les 2 roues sont prévues pour être partagée avec vélo rooler skate... ce qui est dangereux et inapproprié
- ➡ ville escarpée, mais qui se prête bien à l'usage du VAE pour "monsieur tout le monde", le nombre de vélo augmente plus vite que la réalisation des aménagements, comme quoi partagé la voirie serait une meilleure idée que de séparer chaque mode.
- ➡ Dangereux sur les pistes cyclables utilisées par tout le monde (coureurs à pied, marcheurs, enfants, poussettes et autres) sans soucis de gêne pour les cyclistes.
- ➡ DEs progrès sont présents mais pas suffisant .
- ➡ Des progrès sont présents mais il n' y a pas de voies cyclables en continu à part la promenade Pierre Vernier qui n' est pas utilitaire . permet de faire du sport , d ' acquérir de l' aisance à vélo mais pas de se déplacer .
- ➡ DOMMAGE DENE PAS POUVOIR VIVRE A VELO VU LA BEAUTE DE L ILE ET LA POLLUTION S EN FAIT RESSEN- TIR DONC BRAVO AU GOUVERNEMENT DE NOUVELLE CALEDONIE
- ➡ Nous avons besoin de désengorger la ville des voitures en imposant d'avantage de voies en sens unique. Circuler en vélo à Nouméa est extrêmement dangereux
- ➡ Il faut permettre le double sens cyclable et aménager la rue bénébig
- ➡ Les choses évoluent mais pas suffisamment vite
- ➡ HEUREUSEMENT QU IL EXISTE LES BOUCLES DE TINA POUR PEDALER EN SECURITE TOUTE L ANNEE
- ➡ aucune incitation à l'usage du vélo n'est faite par les autorités publiques qui ne raisonnent qu'en termes de voitures et transports en commun aucune politique de réduction de l'usage des véhicules aucun balisage spécifique à la circulation des vélos n'est mis en place aucun franchissement protégé de rond-point ou de carrefour dangereux vu la mortalité routière en

Nouvelle-Calédonie beaucoup d'habitants ont peur de circuler à vélo alors que le climat offre 2800 heures d'ensoleillement par an comme sur la côte d'azur. Il faudrait donc multiplier les itinéraires et passages protégés pour donner aux cyclistes le DROIT de circuler alors qu'ils ne sont que tolérés dans la circulation

→ Beaucoup d'amélioration Sur la Ville. Les alentours commencent à être opérationnels

→ La ville est très en retard pour l'usage du vélo, elle vient tout juste d'élaborer Schéma Directeur des Mobilités Actives qui révèle des impossibilités majeures (étroitesse des voies de circulation, absence de foncier, etc.), pour sa mise en place à court terme

→ Je roule souvent avec mon petit fils qui se trouve dans une calèche aux normes, (ceintures pour l'enfant et casque), accrocher à mon vélo pour des ballades, et je suis toujours à 100 % vigilant pendant toutes les sorties.

→ Faire plus de piste cyclable pour circuler en ville et des parkings de vélos .

→ de mieux en mieux pour le sud de la ville

→ absence de création de pistes cyclables séparées et sûres - le long des nouvelles infrastructures - lignes néobus, proximité établissements scolaires et le long des grands axes malgré une attente exprimée du grand public

→ je souhaiterais que les pistes cyclables soient beaucoup plus nombreuses. certains accès sont impossibles à vélo car trop dangereux. Je suis obligée de rouler sur les trottoirs pour éviter la circulation et le danger.

→ Il y a plusieurs petits morceaux de pistes cyclables mais rien n'est relié il faut donc rouler sur la route ou cela peut devenir risqué

→ La ville de Nouméa a commencé à faire des efforts, c'est bien. Cependant il est urgent d'aller plus loin et plus vite car à l'heure de l'urgence climatique, des coûts de transport toujours plus chers, le déplacement en vélo est une alternative qui a fait ses preuves et qui se développe de manière significative ailleurs. La mise en place du neobus est aussi un facteur à prendre en compte car les usagers pourraient intégrer le vélo dans de leur trajet en bus. Soyons novateur, exemplaire et préparons l'avenir dès maintenant.

→ Je circule quotidiennement à vélo depuis 3 ans (2500 km/an). La situation s'est améliorée mais il reste beaucoup à faire pour que le vélo à Nouméa ne soit plus dangereux (Je circule à 50% trottoir, 40% piste cyclable et 10% route (trop dangereux). François Papin Adhérent Droit au Vélo Nouméa.

→ Ouvrez les voies neobus aux cycliste !

→ Il faudrait beaucoup plus de piste cyclable et une loi pour le port du casque. Les automobilistes nous mettent en danger en nous frôlant volontairement.

→ Le développement des pistes c'est vraiment bien. Par contre je ne pense pas que ceux qui les conçoivent soient cyclistes...pour nous mettre des bouches d'égouts et des signalétiques dessus! Vive les glissades !

→ Manque de pistes cyclables et de politique publique en faveur de la démocratisation du vélo

→ Les types d'itinéraires cyclables sont très disparates (passage de voies cyclables séparées du flux motorisé à de simple bandes non protégées et pleine de gravillons, voir aucun aménagement). Un gros effort est fait par la ville pour le "vélo loisir" mais pour le "vélo utile" le travail encore à réaliser est colossal. La taille des voitures (beaucoup de gros pick-up 4x4) circulant à Nouméa accroît le danger de la cohabitation cycliste sur une même voie.

→ Peu de pistes cyclables. Pas de continuité entre elles. Pas de priorité aux vélos. Aucun accès prévus aux écoles, collèges, lycées, universités. Les gens ont peur de laisser leurs enfants aller à l'école en vélo car tout est fait pour la bagnole, du coup, il y a encore plus de voitures. Les ados se déplacent en voiturettes en attendant de pouvoir s'acheter un pick-up ! Nouméa : royaume de la grosse cylindrée !

→ Le vélo à Nouméa est considéré comme non prioritaire même sur les pistes cyclables. Il doit laisser la priorité aux véhicules qui sortent/rentrent des parkings, des stations services. Il doit laisser la priorité aux piétons qui utilisent la voie cyclable mais aussi il doit jongler avec les containers de poubelles, les voitures stationner sur les voies cyclables

→ il y a encore beaucoup d'efforts à faire pour que l'utilisation des vélos soit facilitée et sécurisée

→ Tout reste à faire

→ La voiture est le mode de déplacement incontournable pour les Nouméens alors que la ville est assez petite donc les trajets sont courts.

→ Faire 5 km à vélo pour se rendre au travail, à Nouméa, s'est se mettre en danger. C'est malheureux et j'ai renoncé.

→ Les équipements et les infrastructures se développent. Il y a du progrès, mais encore beaucoup de travail et d'investissements sont nécessaires. Reste le délicat problème de la formation des automobilistes aux règles élémentaires de sécurité.

→ Il est indispensable de séparer le réseau cyclable du réseau routier (motorisé) à Nouméa pour que l'usage du vélo soit sûr. Le seul réseau cyclable correcte de tout Nouméa est celui situé baie de St Marie.

→ continuité des pistes

→ Certaines voies ont été réduites en taille et la pratique du vélo y est donc dangereuse. De plus croiser un bus est vraiment dangereux.

→ La ville de Nouméa a beaucoup développé les itinéraires cyclables ces dernières années mais ils sont principalement conçus pour le vélo de loisir (sport activité du dimanche) mais pas du tout pour le vélo de déplacement au quotidien. En dehors du circuit en bord de mer, les pistes n'ont aucune continuité pour traverser la ville et souvent on se retrouve à devoir s'insérer brutalement dans la circulation, parfois sur des artères très circulantes. Vu la considération du chauffeur de véhicule motorisé calédonien pour les autres modes de déplacement, c'est extrêmement dangereux et oblige les vélos à rouler sur les trottoirs !

→ L'aménagement de nouvelles pistes cyclables devrait être réalisée en accord avec les normes préconisées par les pays à fort usage de la bicyclette. De nombreuses nouvelles pistes ne permettent pas une entrée / sortie assez large pour s'y insérer sans risque de percuter un obstacle.

→ Les espaces pour la pratique sportive du vélo sont très bons et bien développés (malgré un certain manque de respect des autres usagers), mais la pratique quotidienne pour les déplacements en vélo est presque impossible tant sont déficitaires les pistes cyclables et autres aménagements pour les cyclistes, et tant est déficiente la politique de la ville en la matière.

→ Interdire les gros 4x4 dans la ville, pour être plus en sécurité.

→ Mettre en place des pistes cyclables protégées sur tous les axes comme Benebig et exploiter les espaces vert comme le Montravail pour y tracer des itinéraires vélos.

→ L'utilisation plus fréquente du vélo à Nouméa serait un + <=> vraiment agréable quasiment toute l'année, peu polluant, moins encombrant, ... un vrai plus pour la commune.

→ Nette insuffisance des aménagements.

→ L'usage du vélo au quotidien demeure risqué alors qu'il pourrait vraiment être développé pour le plaisir, le confort et la santé de tous, si la municipalité pensait un peu plus "vélo" dans l'aménagement de la ville au lieu de penser avant tout aux voitures et 4x4 qui n'ont plus leur place dans le centre ville, à apaiser en le rendant accessible uniquement aux piétons, transports en commun et vélos par exemple.

→ Manque des espaces dédiés à la libre circulation à vélo, il manque encore des pistes cyclables à réaliser, et un changement du comportement des automobilistes à l'égard des vélos et deux roues en général et pourquoi pas autoriser la pratique du vélo sur les voies à sens unique et les voies réservées au bus en toute légalité pour développer et encourager les calédoniens à utiliser le vélo au quotidien comme certaines villes de France ... (ex la Rochelle) Cordialement.

→ Le climat à Nouméa est pourtant le meilleur qui existe pour la pratique du vélo : beau temps quasi permanent, alizée qui rafraîchit. Il y a peu de fortes côtes et les habitants sont sympatriques et pas agressifs bien que pas du tout éduqués à la pratique du vélo et un fanatisme du véhicule (4x4) entretenu par les lobbys commerciaux et les politiques en place.

→ C'est dangereux et en plus il y a du dénivelé.

→ L'usage du vélo à Nouméa est très limité (0,3% des déplacements) en raison du peu d'infrastructures adaptées et de l'omniprésence de la voiture et du 4x4.