Avis

sur les déplacements doux en Loire et Sillon

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
Loire et Sillon

Mai 2014

SOMMAIRE

INTRODUCTION 3

LA SECURITE : FAIRE UNE PLACE AUX CYCLISTES 4

Des aménagements pensés pour tous 4

Sensibiliser l'ensemble des usagers à la sécurité.....5

Encourager l'usage du vélo : la sécurité par le nombre 5

UNE POLITIQUE A METTRE EN OEUVRE..... 6

Une politique pour demain, globale et ambitieuse 6

Utiliser tous les moyens d'action.....7

Dédier des moyens et des ressources 8

Conclusion : un enjeu fort de développement durable du territoire.....8

ANIMER ET SENSIBILISER 9

Accompagner tous les habitants.....9

Accompagner le monde scolaire.....10

Accompagner les entreprises et les collectivités 11

Communiquer.....11

Organiser un évènement fédérateur 12

AMENAGER 13

Des petits aménagements pour développer les déplacements doux.....13

Des aménagements adaptés à chaque configuration.....13

Traçage des itinéraires « vélos » pour se déplacer entre les communes 13

Le stationnement des vélos 13

Le maintien en bon état des aménagements.....14

EVALUER..... 15

CONCLUSION 17

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE 18

ANNEXES 19

Politiques de déplacements doux 19

Travaux du Conseil de Développement.....19

INTRODUCTION

La recherche permanente de rapidité dans notre société moderne a atteint ses limites et parfois, le trajet en voiture peut devenir moins rapide qu'en vélo ou à pied dès lors que l'on ne peut pas se garer à proximité du lieu où l'on souhaite se rendre, ou que l'on se trouve bloqué dans un embouteillage.

La nécessaire sobriété des comportements en matière de mobilité invite à étudier la question des déplacements alternatifs. Ces derniers[1] font référence à des déplacements doux non motorisés, essentiellement la marche et le vélo, mais on peut aussi utiliser pour se déplacer les rollers, la trottinette… Ils représentent une alternative sérieuse notamment pour les trajets de courtes distances. Il s'agit de l'utilisation de ces modes pour les déplacements quotidiens : travail, école, activités régulières, courses… Ce qui nécessite donc des trajets simples, rapides, pratiques, sécurisés, accessibles au plus grand nombre, à la différence d'activités sportives ou de loisirs pour lesquelles l'organisation relève davantage du tourisme.

En France, l'utilisation du vélo "utile" est très peu développée :

- 5% des scolaires en France,
- 50% aux Pays Bas

Dans le cadre de son avis généraliste sur l'organisation de l'espace à l'horizon 2030[2], le Conseil de Développement avait déjà mis l'accent, entre autres thèmes, sur l'enjeu des déplacements sur le territoire.

> « Liaisons douces :
>
> Un retour à la bicyclette pour les déplacements courts sera favorisé par l'aménagement de voies réservées.»

La réflexion du Conseil de Développement, dans le cadre des déplacements utiles à vélo, s'organise autour de plusieurs axes :

- La sécurité
- Une Politique à mettre en œuvre
- L'animation, la sensibilisation et la communication auprès des usagers
- Les aménagements
- Le suivi et l'évaluation

Cette démarche de réflexion, menée par le Conseil de Développement, a pour but d'apporter une plus-value à la réflexion des Elus de la CCLS, sans viser l'exhaustivité et en s'appuyant sur l'analyse menée auprès de la population et des acteurs locaux concernés.

Notre objectif est de voir comment améliorer et sécuriser les possibilités de déplacements doux - dans nos communes, entre les communes ou vers les points d'arrêt d'autres transports collectifs- alternatifs à la voiture individuelle.

[1] Les voies douces sont également destinées à faciliter le cheminement des poussettes simples ou doubles ainsi que des personnes à mobilité réduite avec canne, déambulateur ou fauteuils. Mais cet aspect des déplacements n'est pas traité dans ce document.

[2] Cf. Avis du Conseil de développement Loire & Sillon sur *l'organisation de l'espace et des déplacements en Loire & Sillon à l'horizon 2030*, printemps 2012.

LA SECURITE : FAIRE UNE PLACE AUX CYCLISTES

Malgré les multiples avantages qu'offre le vélo, l'insécurité de ce mode de déplacement représente un frein essentiel à son développement. Les problèmes le plus souvent cités sont :

- l'inadaptation de l'espace public, induisant un risque d'accident de la circulation
- le risque de vol ou de dégradation du vélo
- le risque d'agression

Ce sentiment d'insécurité, notamment l'insécurité routière, est partagé par de nombreux utilisateurs du vélo sur le territoire de la CCLS. C'est également l'un des principaux motifs évoqués par ceux qui privilégient la voiture au vélo[3].

Force est de constater également que le territoire dispose de très peu d'aménagements ou de dispositifs favorisant l'usage sécurisé du vélo[4].

Il convient cependant de nuancer ce constat par des faits objectifs :

- La gendarmerie de Savenay n'a indiqué aucune accidentologie particulière.
- L'insécurité des cyclistes n'a aucune commune mesure avec celle des deux-roues motorisés (10 x plus de tués pour 10 x moins d'usagers). On constate également que les risques sont plus élevés en rase-campagne qu'en agglomération.

Les enquêtes réalisées régulièrement montrent que la pratique fréquente du vélo en donne à ses utilisateurs une meilleure image et une vision plus factuelle que celle des non-utilisateurs, y compris en matière de sécurité.

Il n'en reste pas moins que l'insécurité, réelle ou perçue, reste le premier obstacle à lever. De nombreux moyens permettent d'y parvenir.

Des aménagements pensés pour tous

Qu'il s'agisse d'aménagements dédiés aux cyclistes ou de la voirie en général, il convient de les penser en se mettant à la place du cycliste qui les fréquentera, et des autres usagers qui côtoieront le cycliste. Il faudra s'intéresser aux aménagements déjà existants, parfois inadaptés, et également adopter ce réflexe pour les aménagements nouveaux.

- L'apaisement des vitesses des véhicules motorisés est en effet un facteur essentiel de sécurité pour les cyclistes[5]. On cherchera donc à généraliser les zones de circulation apaisée.

[3] Le Conseil de Développement a réalisé une enquête auprès d'habitants de la CCLS et a testé plusieurs itinéraires.
[4] Les municipalités ont été rencontrées et un inventaire photographique de "bonnes pratiques" a été réalisé.
[5] A moins de 30 km/h, une collision entre une voiture et un piéton ou un cycliste ne conduit, dans la majorité des cas, qu'à des blessures relativement légères. A l'inverse, dès 50 km/h, les chances de survie sont très faibles.

- La voirie ne doit pas, de manière générale, présenter d'obstacles ou de gêne aux déplacements doux : chicanes, bordures en relief, gravillons, discontinuités, plantations « débordantes », stationnement inadapté.
- Les équipements de stationnement des vélos devront être bien signalés, clairement visibles, situés dans des lieux éclairés et non isolés. Ils permettront d'attacher à la fois cadre et roues.
- Les aménagements cyclables seront continus et bien signalés par des panneaux adaptés et un marquage au sol prolongé dans les intersections. L'objectif est de rendre visible la présence des cyclistes et de faciliter leur circulation.
- Les aménagements seront simples, pour une lisibilité optimale par tous les usagers. En particulier, les carrefours offriront une bonne visibilité réciproque, et des règles claires de priorité.

Sensibiliser l'ensemble des usagers à la sécurité

La sensibilisation aux déplacements cyclables portera en particulier sur la sécurité. Elle s'adressera aux cyclistes mais aussi aux automobilistes qui les croisent, et plus généralement à tous les usagers, étant entendu que l'on est alternativement automobiliste, piéton ou cycliste.

Plusieurs formes sont à envisager :

- formation et sensibilisation auprès des scolaires : prêt de circuits pédagogiques, animations, etc.
- sensibilisation aux comportements sûrs et civiques : stationnement, distances de dépassement...
- conseils pour un bon équipement du vélo : éclairage, pneus, freinage, dispositif antivol robuste et normalisé,
- recommandations pour l'équipement du cycliste : visibilité,
- rappel des principales règles du code de la route.

Encourager l'usage du vélo : la sécurité par le nombre

Le risque pour un cycliste d'entrer en collision avec un véhicule motorisé diminue quand le nombre de cyclistes présents sur le territoire concerné augmente. Le développement du nombre de cyclistes augmentera de fait leur sécurité : leur présence et leur visibilité accrue sur la voie publique assoira leur légitimité, au bénéfice d'un rééquilibrage des modes de déplacement.

L'ensemble des dispositifs d'encouragement à l'usage du vélo, développés dans les paragraphes suivants, contribueront à accroître la sécurité de ce mode de déplacement.

UNE POLITIQUE A METTRE EN OEUVRE

Encourager les déplacements doux sur le territoire de la CCLS mérite et nécessite une véritable politique, tant à l'échelle communale qu'à l'échelle intercommunale.

Une politique pour demain, globale et ambitieuse

Le rééquilibrage des modes de déplacement au profit des modes doux, et notamment du vélo, ne peut se faire que dans le cadre d'une **vision à moyen et long terme**. C'est un **projet à bâtir sur 5 à 10 ans. Une politique ambitieuse permettra d'encourager et d'accompagner les changements progressifs de mentalités et de pratiques.**

Aborder la problématique des déplacements doux avec une **vision globale** permettra d'imaginer de véritables **schémas de déplacement**, plutôt que de juxtaposer des projets ponctuels sans cohérence. Ceci sera fait à l'échelle de chaque commune et à l'échelle intercommunale, afin d'obtenir un **maillage d'itinéraires** répondant aux besoins des populations.

On cherchera en particulier à permettre de relier les centre-bourgs, les villages, les grands équipements publics communaux et intercommunaux (scolaires, sportifs, culturels, administratifs), les équipements commerciaux, les zones d'emploi, les infrastructures de transport (gares ferroviaires et routières, aires de covoiturage etc.), les zones naturelles et de loisir. A titre d'exemple, on pourra consulter le Plan de Référence sur les circulations douces réalisé par la Commune de Campbon en 2010.

On privilégiera les liaisons courtes, qui représentent le rayon de déplacement de base du cycliste. Mais on pourra également envisager des liaisons plus longues permettant de traverser le territoire de la CCLS et de faire la liaison avec les territoires voisins (voir l'exemple strasbourgeois des pistes cyclables sécurisées et continues, où une vitesse moyenne de 20 km/h est possible).

Pour assurer la réussite d'un tel projet, on veillera à :

- Réaliser un maillage de proximité **cohérent avec les réseaux et les projets des territoires voisins**.
- **Déjouer les faiblesses du territoire** en la matière. L'absence de difficulté de circulation et de stationnement, pour l'instant, n'encourage pas naturellement la limitation des déplacements automobiles, comme cela peut être le cas en zone urbaine. Le relief de certains itinéraires empruntant le Sillon peut décourager les déplacements à vélo.
- S'appuyer sur les **points forts et les nombreuses potentialités du territoire** : la multiplicité des voies aménageables (chemins ruraux, ancienne voie ferrée Blain-Pontchâteau[6]), les équipements déjà existants (pistes et bandes cyclables, stationnements vélos), les attentes des habitants, etc.

Les initiatives locales en matière de politique de déplacements doux sont nombreuses dans la région. Un projet sur la CCLS pourra **s'inspirer et s'enrichir de toutes ces expériences**.

[6] Cette voie pourrait aussi bien servir de liaison entre communes et hameaux, que de piste cyclable "rapide" reliée aux territoires voisins (liaison Blain-Pontchâteau)

L'intérêt des déplacements doux est d'être envisagé, dans le cadre d'une **politique globale de déplacement sur le territoire**, en **complémentarité** et en **cohérence** avec les transports collectifs (train, bus) et les déplacements motorisés individuels (voiture, cyclo). Une étude des déplacements sur le territoire pourra utilement être réalisée afin de dresser un état des lieux des pratiques, des besoins et des attentes (voir l'étude de déplacements urbains réalisée par la Commune de La Chapelle Launay en 2009).

Enfin, **une politique de déplacements doux doit s'intégrer aux autres politiques d'aménagement du territoire**. Chaque projet d'aménagement doit être pensé avec un volet "accessibilité par les modes de déplacements doux" : nouveaux quartiers, nouveau collège, nouvel équipement culturel, pôle d'échange multimodal, etc. A ce titre, les **PLU**[7] communaux ou un éventuel PLU intercommunal doivent être élaborés ou révisés dans cet esprit. Rappelons que le **SCOT**[8] **métropolitain** Nantes-Saint Nazaire, dans son chapitre 4.2, prévoit de *"Développer la ville des courtes distances en favorisant les modes de déplacements doux complémentaires des transports publics", "ces objectifs devant faire l'objet d'orientations particulières d'aménagement dans les PLU".*

Utiliser tous les moyens d'action

On a trop souvent tendance à limiter la problématique des déplacements doux, en particulier le vélo, à des aménagements de voirie. Certes ceux-ci sont indispensables pour sécuriser les déplacements et matérialiser les itinéraires. Ils représentent souvent la majeure partie des dépenses affectées à ces politiques.

Mais **une politique qui se veut ambitieuse et efficace doit se décliner à l'aide de tous les leviers d'action disponibles.**

Cette politique doit faire l'objet d'une véritable **animation** qui permettra de la rendre lisible et connue de tous, partagée par les citoyens, portée par le plus grand nombre. L'éventail des possibilités est large : événement annuel, manifestations au fil de l'année, systèmes d'incitation à la pratique du vélo, etc. L'objectif est bien d'accompagner le changement des pratiques de déplacement.

- **Sensibiliser** la population à l'usage de moyens alternatifs de déplacement afin d'inciter chacun à aller dans cette direction. Une communication cohérente et attractive sera mise en place dans ce but, en utilisant tous les vecteurs possibles.
- S'appuyer sur l'ensemble des acteurs et des forces vives locales : monde scolaire, associations, entreprises, collectivités locales, AOT[9], commerçants, artisans, habitants.
- **Aménager** des itinéraires, des voies propres, du balisage, du stationnement.
- Penser à **disposer localement** de moyens pour louer, entretenir ou acheter des vélos.
- Enfin, l'**évaluation** continue de cette politique permettra d'en déterminer les résultats pour réaliser les ajustements et réorientations nécessaires à la pleine atteinte de ses objectifs.

[7] PLU : Plan local d'urbanisme. C'est le principal document de planification de l'occupation des sols (zones urbaines, zones à urbaniser, zones agricoles, zones naturelles et forestières, emplacements réservés notamment pour la construction future d'équipements publics...).

[8] SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale. C'est un document d'urbanisme qui détermine, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, un projet de territoire visant à mettre en cohérence l'ensemble des politiques notamment en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et d'équipements commerciaux, dans un environnement préservé et valorisé.

[9] AOT : Autorité organisatrice de transport - En France, une autorité organisatrice de transports est une collectivité publique à laquelle la loi d'orientation pour les transports intérieurs no 82-1153 du 30 décembre 1982 dite *Loti* a confié la mission de définir la politique de desserte et la politique tarifaire des transports. À l'échelle locale, les communes, ou plus souvent leurs regroupements, sont autorités organisatrices des transports urbains. Les départements sont autorités organisatrices des transports non urbains sur leur territoire, et les régions sont autorités organisatrices des transports ferroviaires régionaux.

Dédier des moyens et des ressources

L'élaboration et la mise en œuvre pérenne d'une politique globale de déplacements nécessite en premier lieu d'y affecter une organisation et des moyens humains adaptés.

La CCLS exerce la compétence Transports sur son territoire, mais celle-ci se concentre aujourd'hui uniquement sur le domaine des transports collectifs. Il convient d'**élargir le champ d'action** de ce service **à l'ensemble de la problématique des déplacements**, dont les déplacements doux. A cet effet, il serait souhaitable de prévoir le **gréement d'une équipe technique** suffisamment dimensionnée et à même de mettre en œuvre une politique de déplacement sur le territoire. Celle-ci travaillera en étroite liaison avec les services des communes de la CCLS et avec les autres collectivités concernées, en particulier le Conseil Général.

Ces équipes pourront utilement s'entourer des nombreux **acteurs d'expérience** dans le domaine : associations d'usagers, autres collectivités, Conseils de Développement, ADEME[10], etc. Ceux-ci pourront leur apporter **conseils, appuis techniques et retours d'expériences** enrichissants.

Enfin, les projets proposés devront bénéficier de **budgets pluriannuels** intercommunaux et communaux adaptés, pour leur mise en œuvre.

Un travail de **recherche de partenariats et de subventions** devra être mené afin de compléter l'effort financier supporté par les collectivités.

A condition de relever d'une politique cohérente de déplacement, ces projets pourront par exemple prétendre à des subventions du Conseil Général de Loire-Atlantique (CG 44) au titre du Plan Vélo[11].

D'autres organismes tels que l'ADEME peuvent apporter concours financier et appui technique.

Conclusion : un enjeu fort de développement durable du territoire

Une politique ambitieuse de favorisation des déplacements doux répond pleinement aux objectifs de développement durable du territoire. En effet, elle permet de concilier les impératifs économiques, sociaux et environnementaux :

- **Economique :** développement de l'attractivité du territoire par une image positive et sa notoriété, développement d'activités nouvelles autour des déplacements doux ;
- **Social :** renforcement du lien social par un mode de déplacement propice aux échanges et aux rencontres, développement de modes de déplacement peu coûteux, qui facilitent notamment l'accès à l'emploi des personnes en difficulté sociale ;
- **Environnemental** : promotion de modes de déplacement respectueux de l'environnement, mise en valeur des richesses naturelles et paysagères du territoire.

[10] ADEME : L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie est un établissement public. Sa mission est de susciter, animer, coordonner, faciliter ou réaliser des opérations ayant pour objet la protection de l'environnement et la maîtrise de l'énergie.
[11] Voir en annexe

ANIMER ET SENSIBILISER

Encourager la pratique du vélo pour les déplacements courts du quotidien nécessite un accompagnement et une animation auprès de tous publics.

Accompagner tous les habitants

Il convient à la fois de lever les verrous pouvant limiter la pratique du vélo (sécurité, coût d'achat, effort physique etc.) et de mettre en place des dispositifs incitatifs.

On pourra par exemple promouvoir l'achat de vélos, et en particulier les vélos à assistance électrique (VAE), particulièrement adaptés pour faciliter les déplacements dans les côtes du Sillon. Ainsi, la collectivité pourrait subventionner l'achat de VAE par les particuliers (exemple de la Communauté de Communes du Pays des Herbiers). Ces vélos pourraient être essayés lors de journées d'animation dédiées, et tout au long de l'année via des prêts à la journée.

Un réseau de partenaires (magasins de sport ou de cycles) pourrait être monté pour le prêt des vélos. Il pourrait également constituer un réseau d'ateliers où les habitants pourraient faire entretenir leurs vélos. Ce réseau de points de vente permettrait enfin aux habitants d'acheter les accessoires nécessaires à la pratique du vélo, notamment les accessoires de sécurité (éclairage, casques, cadenas).

L'activité de prêt et de réparation de vélos pourrait également être confiée à une structure d'insertion.

Une autre possibilité d'accompagnement serait de créer un système de location de vélos (classiques ou VAE), via des points centraux et / ou des bornes réparties sur le territoire.

Un mouvement citoyen d'usagers du vélo sur le territoire pourrait être un partenaire utile et constructif.

Accompagner le monde scolaire

Il est important de sensibiliser les enfants et les adolescents à l'usage de bonnes pratiques de déplacements doux. Ils sont le moteur du changement des comportements.

On veillera toutefois à ne pas limiter la politique à ce public, il faut s'adresser à toutes les générations, même celles en âge d'être motorisées.

Il est à noter que les premiers échanges entre le Conseil de Développement et plusieurs établissements de Savenay (de l'école élémentaire jusqu'au lycée) montrent un intérêt réciproque. Ce thème peut favoriser le développement de l'autonomie, de l'initiative et de la citoyenneté des jeunes[12].

Les possibilités d'animation vers le monde scolaire sont vastes et peuvent facilement se combiner en un projet attractif :

- enquête sur les déplacements (notamment sur les trajets domicile-école) auprès des élèves ou par les élèves, dont la restitution pourrait servir de thème à une animation associant les parents, les élus[13] etc,
- proposition d'outils et ressources pédagogiques sur les thèmes de la sécurité routière, les déplacements doux, la santé, l'environnement,
- proposition d'animations de sensibilisation sur ces thèmes,
- mise à disposition de matériel de type "mini parcours vélo",
- proposition d'animations sur le thème des déplacements doux lors des nouveaux temps scolaires qui seront dégagés quotidiennement dès la rentrée 2014,
- mise en place d'animations ludiques (défi kilomètres inter-écoles pied/vélo, rallye piéton/vélo sur le thème des déplacements et de l'environnement, etc.),
- "Marchons vers l'école !" est une opération internationale qui a lieu, tous les ans, la première semaine du mois d'octobre. Elle a pour but d'encourager la marche à pied et la pratique du vélo pour les écoliers le temps d'une journée ou pendant une semaine. Mais plus qu'un événement, "Marchons vers l'école !" est avant tout une démarche visant à favoriser les modes de déplacements doux entre l'école et le domicile. Le but étant de rendre cette opération pérenne afin que marcher vers l'école (re)devienne une habitude. Cet outil permet la concertation entre les différents services et acteurs concernés par le déplacement des élèves sur le territoire. L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME), par l'intermédiaire de ses directions régionales propose son expertise et son apport technique pour accompagner les volontaires souhaitant organiser cette journée. La CCLS pourrait faire appel à cet organisme pour étudier la possibilité de mettre cette expérience en place avec le concours des écoles (et des parents…).

De la même manière que la CCLS organise les transports collectifs scolaires sur son territoire, elle pourrait, avec les communes, organiser ou encourager la création de :

- vélobus : sorte de ramassage scolaire à vélo, où chaque élève rejoint le groupe avec son vélo, lors de son passage selon un itinéraire et des horaires prévus. Le groupe est encadré par un ou des adultes jusqu'à l'école.
- pédibus : organisation identique, mais à pied. Particulièrement adapté pour les plus jeunes.

[12] Les collégiens sont concernés et le collège Saint-Exupéry est prêt à travailler de façon très soutenue avec le CD via le CESC (Comité d'Education à la Santé et la Citoyenneté)
[13] Au printemps 2014, un tel projet est en cours entre le CD et les élèves de CM2 de l'école Robert Desnos de Savenay.

En fait, c'est un véritable Plan de Déplacement Scolaire qui pourrait ainsi être monté.

Le projet de nouveau collège à Savenay, ou d'autres projets d'établissements scolaires pourraient judicieusement s'intégrer à ces animations.

Accompagner les entreprises et les collectivités

En plus des animations à destination de tous les habitants, des actions spécifiques sont à mener pour accompagner les entreprises du territoire.

Il s'agit de les aider à mettre en place des solutions facilitant les déplacements domicile-travail de leurs salariés, alternatives et complémentaires de la voiture : aide à l'acquisition de vélos (en complément ou à la place du financement partiel de l'abonnement aux transports en commun), aide à l'achat d'équipements de protection contre la pluie, mise à disposition de douches et vestiaires etc.

Appui technique, animation, incitations pourraient être développés dans ce sens.

Là encore, la CCLS pourrait prendre part à la mise en place des Plans de Déplacement des Entreprises.

Les animations auprès des collectivités pourraient prendre la forme de séminaires pour les élus et techniciens sur le thème des déplacements doux (partage d'expériences, formation aux enjeux et aux méthodes, présentation des outils : guides, subventions etc.), d'accompagnement sur des projets, etc.

Communiquer

La communication est un outil essentiel d'une politique en faveur des déplacements doux. Il s'agit de faire connaître cette politique, de montrer comment elle se décline concrètement pour le quotidien des habitants, d'encourager l'adhésion et la participation de tous.

Tous les supports peuvent être utilisés : des plus traditionnels (affichage, bulletins communautaires et municipaux, plaquettes) aux plus modernes (site internet, applications pour smartphone, etc.).

Un guide éco-citoyen pour tout public pourrait être réalisé avec l'aide de spécialistes, comprenant par exemple :

- les informations sur les aménagements cyclables de la CCLS : plan des itinéraires cyclables, stationnement vélo, points de location, points de réparation etc.
- un rappel des règles du code de la route pour les cyclistes et vis-à-vis des cyclistes
- des conseils sur l'équipement des vélos et des cyclistes
- les zones de covoiturage
- les projets en cours

Un espace dédié sur le site internet de la CCLS pourrait permettre de calculer son temps de parcours, selon le mode de déplacement retenu. Il pourrait également indiquer l'économie réalisée en privilégiant un mode doux (coûts évités, CO^2 non rejeté, calories dépensées[14]).

Enfin, le balisage sur le terrain de l'ensemble des équipements cyclables participe à cette communication : en plus de la signalisation réglementaire, une signalisation visuelle attractive permet à la fois de mettre en valeur les équipements et de les rendre bien visibles pour leurs utilisateurs. Ce sera le cas, notamment, pour les itinéraires cyclables.

[14] Voir expérience du Pays du vignoble nantais

Evoquons également la communication qui pourrait être faite vers l'extérieur de la CCLS afin de mettre en valeur sa politique "déplacements doux". Ce thème bénéficie en effet d'une image positive dans l'opinion. Cela donnerait un beau coup de projecteur sur notre territoire et lui conférerait une image dynamique.

Organiser un évènement fédérateur

Le point d'orgue de ces animations au fil de l'eau pourrait être un événement annuel, convivial et fédérateur qui rassemblerait tous les acteurs du territoire. Le succès de l'accueil de la semaine cyclotouriste à Savenay en août 2013 montre que le territoire est capable d'organiser un tel événement.

Cette journée pourrait se décliner en plusieurs animations :

- conférences sur les intérêts des déplacements doux au quotidien
- expositions de sensibilisation, restitution du travail des élèves
- pique-nique, dégustation de produits locaux
- démonstration / essai de VAE
- brocante sur le thème du vélo et de la marche
- information sur les dispositifs mis en place et l'offre du territoire
- randonnées à vélo (itinéraires pratiques, itinéraires loisirs)
- formations à la sécurité à vélo
- atelier de vérification / réparation vélos
- séance de marquage de vélo contre le vol « Bicycode »[15]
- etc.

[15] Système mis en place par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)

AMENAGER

Des petits aménagements pour développer les déplacements doux

Le manque de sécurité est l'un des principaux arguments allant à l'encontre du développement des déplacements doux. Afin de rassurer les utilisateurs qui souhaiteraient pratiquer le vélo, divers aménagements simples et concrets peuvent être mis en place. Il y a nécessité de faire évoluer les pratiques des constructeurs et décideurs pour les aménagements, notamment en faisant appel à l'expertise d'usage. Il s'agit de petits aménagements qui ne nécessitent pas de gros investissements.

Des aménagements adaptés à chaque configuration

Les possibilités d'aménagement sont nombreuses et vont de la plus simple à la plus complexe et coûteuse. On cherchera à adapter chaque aménagement à la configuration des lieux : voies partagées là où la vitesse est inférieure à 30 km/h, aménagements sur chaussée pour des vitesses autour de 50 km/h (ex : bandes cyclables), aménagements séparés là où la vitesse est supérieure à 70 km/h (pistes cyclables). On veillera dans tous les cas à la continuité des itinéraires cyclables afin d'éviter les alternances dangereuses entre chaussée non aménagée et voie aménagée. Les entrées/sorties d'aménagements cyclables seront donc limitées en nombre et la réinsertion des cyclistes dans la circulation sera particulièrement étudiée.

Le cas particulier des giratoires, souvent dangereux pour les cyclistes, sera scrupuleusement étudié.

Traçage des itinéraires « vélos » pour se déplacer entre les communes

Pour se rendre d'une commune à l'autre, il est préférable d'emprunter les petites routes ou les petits chemins qui relient ces communes. Ces itinéraires sont souvent mal indiqués, ou mal connus, ce qui oblige les personnes à emprunter les routes départementales, où la fréquentation automobile peut être forte. L'utilisation du vélo devient alors dangereuse. A l'échelle de la CCLS, il peut être intéressant de répertorier les chemins qui relient les différentes communes du territoire. Après aménagement, cela permettrait aux cyclistes (et aux piétons) d'éviter les axes à trafic routier.

Il faut cependant envisager des itinéraires sécurisés et relativement rapides. A partir de là, on pourrait imaginer un fléchage de ces itinéraires pour faciliter ces déplacements. Si l'itinéraire traverse un axe de circulation, il faudra alors mettre en place des aménagements pour sécuriser ces traversées.

Le stationnement des vélos

Afin de favoriser l'utilisation du vélo, il est également indispensable d'effectuer des aménagements pour les stationner, notamment devant chaque magasin, ou lieu public. Les écoles sont, en principe, équipée de garage à vélos, situés dans l'enceinte de l'école, ce qui évite les risques de vol. Les écoles non équipées devront effectivement prévoir un abri sécurisé pour favoriser l'adhésion.

Le maintien en bon état des aménagements

La mise en place de petits aménagements est nécessaire pour développer les déplacements doux, mais cela n'est pas suffisant. En effet, ces aménagements nécessitent un entretien régulier afin de garantir un état convenable ou une bonne visibilité. Leur installation sans programme de maintenance conduirait rapidement à exprimer un abandon de la démarche et une perte du dynamisme engendré par le projet.

EVALUER

La réussite de ce projet nécessite des points de mesures intermédiaires. Ces bilans permettent de valider l'efficacité des actions engagées et de repositionner la poursuite de la démarche si besoin.

La mise en place d'une politique d'incitation à l'utilisation des déplacements doux, sur notre territoire, va demander de nombreuses années avant de porter ses fruits. Cette politique doit également être progressive et s'adapter aux évolutions du comportement des personnes.

Les points de révision du dispositif nécessiteront une grille de lecture utilisable dans le temps, favorisant la lecture des évolutions, à condition, évidemment, de faire un point zéro et de conserver les données d'origine… Le premier facteur d'évaluation du dispositif pourrait être le nombre d'utilisateurs des aménagements mis en place et leur niveau de satisfaction. Cependant, cette donnée uniquement quantitative, portant sur les individus, ne permet pas l'analyse suffisante de l'évolution.

La mise en place d'un groupe de pilotage, intercommunal, permettra de faire évoluer les conditions de suivi du dispositif en fonction de l'évolution des pratiques. Quelques points de mesure peuvent déjà être inscrits dans l'évaluation ultérieure de cette politique. Trois angles de mesures complémentaires doivent être développés : les éléments concernant les utilisateurs, les éléments d'évolution des aménagements et les services développés pour favoriser l'adhésion.

L'utilisateur

- Réaliser un diagnostic basé sur des observations visuelles (comptage en période scolaire et non scolaire).
- Proposer aux écoles de participer à des enquêtes standards.
- Analyser les statistiques et le taux d'accidentologie en général, et en particulier des enfants cyclistes et piétons sur le trajet domicile-école.
- Réduction du nombre de voitures devant les écoles aux heures critiques.
- Nombre d'élèves utilisant un mode doux pour se rendre à l'école.
- Taux d'occupation des parcs à vélo
- Taux d'équipement de la population en vélo
- L'évolution de la part modale des déplacements doux
- ….

L'infrastructure et les aménagements

- Evaluer l'augmentation du linéaire de zones dédiées aux déplacements doux.
- Quantifier et évaluer les aménagements significatifs.
- Définir (ou revoir) le programme d'aménagement à poursuivre
- Faire le point d'avancement de la mise en place des PDE (Plan de déplacement pour entreprises) et des PDES (Plan de déplacement pour établissement scolaires)
- ….

Les services

- Evaluer la mise en place de pédibus et de vélo-bus
- Evaluer l'évolution des services de vente, location, maintenance… des moyens de déplacement doux.
- Mesurer l'évolution des budgets publics consacrés aux déplacements doux sur le territoire.
- Mesurer l'implication des entreprises dans la mise en place de mode de déplacement doux.
- ….

CONCLUSION

Le vélo dispose d'un vrai capital de sympathie auprès de l'opinion et l'acceptabilité des politiques locales et nationales par cette opinion en faveur de « plus de vélo », et du « moins d'automobile » est bien supérieure à ce que l'on imagine. Mais ce besoin de vélo bute encore sur des freins très concrets. Il est de la responsabilité de la puissance publique de les lever, mais il appartient aux collectivités locales, aux entreprises, aux établissements scolaires et à chaque citoyen de prendre une part active à cet effort.

Quelques voies douces, stationnements sécurisés, double-sens et pistes cyclables ont été aménagés récemment sur la CCLS, mais ces expériences demandent à être confirmées et amplifiées. Les outils existent.

Une politique ambitieuse doit se mettre au service d'une communauté de communes partagée et apaisée… D'autant plus apaisée, que le 1er bénéfice de la pratique du vélo, c'est la santé[16].

Le Conseil de Développement préconise l'adhésion de la CCLS au club des villes et territoires cyclables.

[16] Avec la pratique actuelle du vélo en France (4%), les économies de dépenses de santé s'élèvent à 5.6 milliard d'euros par an. Cf. Etude « « Spécial économie du vélo », Hors-série n°6, revue Grand Angle, Atout France, 2009

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

- **SECURITE**
  Techni.Cités n°55 - La Sécurité des aménagements cyclables - 23/09/2008 - CERTU
  Savoirs de base en sécurité routière - Fiche n°7 Les cyclistes - 12/2008 – CERTU

- **AMENAGEMENTS**
  Recommandations pour les aménagements cyclables - 09/2008 - CERTU
  Recommandations pour les itinéraires cyclables - 08/2005 - CERTU
  La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables - 04/2004 - CERTU
  Zones 30 : des exemples à partager - 10/2006 - CERTU
  Ville et vélo - Fiches téléchargeables - CERTU (www.certu.fr) :
  Les bandes cyclables, les pistes cyclables, les double-sens cyclables - 08/2009
  Vélos et giratoires, les sas à vélo - 08/2009
  Le stationnement des vélos sur les espaces privés - 12/2006
  Zones de circulation apaisée - Fiches téléchargeables - 2008/2009 - CERTU
  Charte technique des aménagements cyclables - 12/2007 - Conseil Général de Loire Atlantique

- **POLITIQUES d'ENCOURAGEMENT**
  Techni.Cités - Dossier : "Le vélo part en campagne" - 08/03/2005 - CERTU
  L'usage du vélo en milieu urbain : une pratique qui se développe, des freins à desserrer. - 09/2013 - CERTU
  Comment encourager l'usage du vélo? - 09/2012 - CERTU
  Le plan départemental vélo 2008-2018 - 12/2007 - Département de Loire Atlantique
  Utiliser le vélo au quotidie - ADEME- 08/2013

- **SCHEMAS DE DEPLACEMENT**
  Les schémas cyclables - Fiche téléchargeable Ville et vélo - 08/2009 - CERTU (www.certu.fr)
  Plan de référence : les circulations douces à l'échelle du territoire communal - 12/2010 - Commune de Campbon - Cabinet Voix Mixtes
  Etude de déplacements urbains : diagnostic - 06/2009 - Commune de La Chappelle Launay - Cabinet ACS Territoires

- **VAE**
  Le vélo à assistance électrique : un nouveau mode de déplacement quotidien? - 11/2011 – CERTU

- **FINANCEMENT**
  Fonds de développement solidaire pour les communes - Guide Méthodologique - Conseil Général de Loire Atlantique - 06/2013

- **MOBILITE**
  CD de la Région de Blain : Prospective de la mobilité durable sur le territoire de la CCRB
  Mobilité rurale et périurbaine et PCET - ADEME Pays de Loire - 2011
  A vélo, vite ! – Véronique MIICHAUD – Ed. FYP – Janvier 2014

- **RETOURS D'EXPERIENCE :**
  CD du Pays d'Ancenis : Temps-fort mobilités douces et autres actions de sensibilisation sur les déplacements doux
  CC des Herbiers : document de communication/sensibilisation à l'usage du vélo
  GAL Sud-Mayenne : Bilan du voyage d'étude à Fribourg - 06/2010
  Quand la circulation met la pédale douce - L'atlas des villes p 168-168 - La Vie / Le Monde – 2013

- **TRAVAUX ANTERIEURS DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT LOIRE & SILLON:**
  Avis généraliste sur l'organisation de l'espace et des déplacements en Loire & Sillon à l'horizon 2030 - Printemps 2012

ANNEXES

Politiques de déplacements doux

- **Communes du territoire Loire et Sillon**
  - Plan de référence - Les circulations douces a l'échelle du territoire communal - Campbon - déc. 2011
  - Etude de déplacements urbains - La Chapelle-Launay - juin 2009.pps

- **Pôle métropolitain**
  - Extraits du Document d'Orientations Générales du SCoT métropolitain 2007-2013

- **Conseil Général de Loire-Atlantique**
  - Plan départemental vélo 2008-2018 - mai 2011
  - Charte technique des aménagements cyclables du Plan départemental vélo

- **Retours d'expérience d'autres collectivités**
  - Communauté de Communes du Pays des Herbiers
    - Retour d'expérience de la Communauté de Communes des Herbiers
    - Plan de mobilité de la Communauté de Communes des Herbiers
  - Retour d'expérience de Nantes Métropole
    - Carte vélo du centre-ville de Nantes
    - Géovélo calculateur d'itinéraire
    - Dépliant abonnement bicloo
    - Aller à l'école à pied ou en vélo
    - Dépliant vélo à assistance électrique
    - Dossier de demande de subvention pour l'achat d'un bi/triporteur
    - Dossier de demande de subvention pour achat vae

Travaux du Conseil de Développement

- **Intervention de la CCLS**
- **Enquête du CD sur les déplacements avec les élèves de CM2 de l'école Robert Desnos de Savenay**

Sillon - SAVENAY - 02 40 58 91 24 - www.sillon.fr - imprimé avec des encres végétales
IMPRIM'VERT

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
Loire et Sillon

2, boulevard de la Loire
44260 Savenay

Tél. 02 40 56 81 48
Fax 02 40 56 83 38

conseildedeveloppement@cc-loiresillon.fr