

« Décarboner la mobilité en Vallée de la Seine »



CR Mini-Atelier n°2 : Le vélo au quotidien en Vallée de la Seine

Pilote : Francisco Luciano | Scribe : Alessia Clause-

Quels succès / quels échecs dans la mise en place, dans vos localités, des politiques vélo ?

A. Succès :

- À Paris, la pratique du vélo a été multipliée par 10 entre l'EMD 2000 et 2010.
- Le déploiement de la location longue durée de VAE dans la CA (communauté d'agglos) du Cotentin rencontre un succès (mise en place récente : septembre 2019).
- A Paris des infrastructures supplémentaires et de qualité croissante ont été mises en place, mais il existe une frustration/tension entre le vélo et les autres modes. Avoir opposé les modes dans le passé est un facteur divisant aujourd'hui.
- Le déploiement massif de doubles-sens cyclables a eu un effet très positif à Paris. Une limite : dans les carrefours, la jonction est souvent mal réalisée. L'avantage du double-sens cyclable est qu'il est rapide et pas cher à réaliser.
- La prise de conscience sur le sujet a bien progressé. D'après le préfet, il y a des améliorations réelles en termes d'infrastructures dans plusieurs villes en Normandie. Mais se pose la question de l'entretien des vélos : dans des villes de 80 000 habitants, il n'y a pas toujours de vélocistes, ou ils sont très compliqués à trouver.
- La grève a entraîné une augmentation de pratique à Paris. Or, le plus dur pour adopter la pratique est de tester une première fois.
- Dans le Val d'Oise, le vélo associatif et le vélotaf a rencontré un succès pendant la grève (on a montré qu'on pouvait aller en vélo d'Eaubonne à Paris par exemple, on a accompagné des gens qui ne l'avaient jamais fait).

B. Échecs :

- Sur tout le territoire français il y a un manque de jalonnement (signalétique etc.), et un manque d'entretien des réseaux cyclables / des infrastructures cyclables.
- Il existe un manque de continuité du réseau cyclable.
- Il n'y a pas assez de stationnement pour vélo, notamment à Paris dans les immeubles.
- Le risque de vol de vélo est trop présent.
- Les populations éloignées de la pratique cyclable ne sont pas accompagnées pour commencer le vélo.
- Dans le Val d'Oise, la LAURA n'est jamais appliquée lors de travaux sur une voie départementale (LAURA : loi datant de 15 ans stipulant que lors d'un nouvel aménagement, il faut prévoir la création d'une ligne cyclable). Et même lorsque la LAURA est appliquée, il y a des gros problèmes de discontinuité.
- À Paris et en IDF, les voies cyclables ne bénéficient pas du même entretien que les voies de circulation automobiles (couverture des pistes cyclables : purée de feuilles mortes, verglas etc.).
- À Rouen, les pistes cyclables ont été aménagées sur les trottoirs, ce qui entraîne un conflit d'usage entre cyclistes et piétons.
- Les déplacements hors zone urbaine sont insuffisamment sécurisés.
- Dans l'imaginaire collectif, le vélo a une réputation de mode dangereux.

Avez-vous constaté que la mise en place d'une infra ou d'un service a véritablement favorisé la pratique du vélo ? Si non, que manquait-il ?

- Difficulté de faire changer les comportements
 - Les assos vélo qui accompagnent les individus dans le changement de comportement modal ne sont pas suffisamment connues.
 - Il y a trop de publicité pour la voiture, il y a un enjeu de désirabilité à prendre en compte.
 - Il n'est pas facile de changer ses habitudes quand on est dans la routine. Il faut casser les habitudes (les grèves ont eu un impact positif sur la pratique du vélo à Paris).
- Intermodalité
 - Il faut prévoir du stationnement pour l'intermodalité vélo-bus et vélo-métro (pas juste en gare ferroviaire).
 - Il y a un manque d'articulation entre la politique de mobilité et la politique d'urbanisme. Dans la couronne parisienne, le chainage des déplacements ne permet pas de tout faire à vélo, il faut réduire les distances parcourues au quotidien en créant de la proximité.
 - Il existe un manque d'articulation entre tous les modes de déplacement, même dans le tourisme. Le long de la Seine, il faut pouvoir proposer des escales à vélos aux touristes qui naviguent. Cela vaut aussi pour la mobilité quotidienne : possibilité d'embarquer son vélo dans un train etc.
- Report modal
 - Le report modal se fait des TC vers le vélo, et pas de la VP vers le vélo. Il faut séduire les gens en voiture, c'est là que l'aspect marketing est important.
 - La proportion d'anciens automobilistes est bien plus importante dans le VAE que dans le vélo classique.
- Parmi les inconvénients du VAE les batteries tiennent moins longtemps, et on a froid (en hiver).
- La dangerosité est un frein pour accompagner les enfants à l'école.
- L'impossibilité de se changer / doucher sur son lieu de travail est un frein à la pratique.
- Le VAE a permis à de nombreuses personnes d'utiliser le vélo quotidiennement, cela a élargi le spectre de cyclistes.
- Il faut transporter les enfants à vélo pour que ce mode de déplacement devienne une évidence pour eux.
- Les calculateurs d'itinéraires comme citymapper sont des facteurs de succès. De même les itinéraires visibles avec chaussée colorée dans certaines villes (Saint-Nazaire, Pays-Bas).
- Le vélo n'a pas évolué, il est toujours monospace / deux-roues, il faut plus de sécurité, ce qui est permis par les vélos à 4 roues par exemple. Diversifier les modèles disponibles permettrait de mieux répondre à la variété des besoins.
- Le niveau et la qualité des équipements individuels qu'achètent les individus a fortement augmenté (habits, lumières, sacoches). Les équipements sont de plus en plus beaux, il y a un effet de mode / d'esthétique.
- Depuis l'aménagement d'une vraie piste cyclable le long du canal de l'Ourcq, on voit beaucoup plus de cyclistes sur la route (pour des déplacements Domicile-Travail mais aussi pour des balades).
- Il faut modérer la VP en volume et vitesse, en parallèle de la politique vélo.