

Conseil du grand quartier de la Roseraie

Réponse à la saisine « plan vélo – étape 3 : facilitation de la pratique »

Février 2018

Membres du groupe de travail :

**Odile GUIBERT, Annie CHEVALLIER, Annie FOUGERI, Erick TERCINIER, Michel TRIBOUART,
Association A l'école des anciens sous l'arbre à palabre (Arthur YAMADJAKO)**

+ Marc CHAPEAU, Michel ARDOUIN et l'association Salpinte sans Frontière (non membres du CQ)

Constats posés par le groupe de travail :

Les membres du groupe de travail ont une pratique assez différente du vélo en ville ; certains l'utilisent quotidiennement, d'autres assez occasionnellement et les d'autres encore pas du tout. Les constats posés sont donc une synthèse de ces différentes postures.

Le premier constat est celui d'une **grande méconnaissance des règles**, et singulièrement des dispositions du code de la route, s'agissant des la circulation des vélos, aussi bien de la part des cyclistes que des autres utilisateurs des voies publiques (automobilistes et piétons). Cette méconnaissance est un facteur d'appréhension pour l'utilisation du vélo car elle insécurise les cyclistes, et surtout les cyclistes potentiels, sur ce qu'ils peuvent ou pas faire, sur leurs obligations, mais aussi sur leurs droits et sur la capacité des autres usagers, notamment automobilistes, à connaître et respecter ces droits. Les voies publiques ne sont pas perçues comme un espace suffisamment pacifié pour que les principes du « vivre-ensemble » y prévalent et la confrontation conflictuelle des intérêts particuliers des différents type d'usagers reste majoritairement la règle générale, surtout vis à vis des cyclistes, d'après les expériences vécues par les membres du groupe de travail (aussi bien quand ils sont cyclistes que quand ils sont automobilistes ou piétons).

Le deuxième constat qui décourage la pratique du vélo en ville est **l'importance du vol**. Quasiment tous les membres du groupe de travail ont vécu une ou plusieurs expériences de vol de leur vélo, majoritairement sur l'espace public, mais parfois même au domicile. Pour certains, le vol du vélo donne un coup d'arrêt définitif à la pratique du vélo en ville.

Le troisième constat est que **la pratique du vélo reste très conditionnée par la météo**. C'est un constat pour lequel il y a peu d'actions concrètes envisageables, mais donc l'impact négatif pourraient être minimisé s'il y avait une vigilance à ne pas amplifier les désagréments liés à une météo défavorable, comme par exemple veiller à ce que la configuration de la chaussée ne permette pas la création de flaques d'eau importantes susceptibles d'éclabousser les cyclistes (et même les piétons) alors même que la pluie a cessé.

Enfin, les membres considèrent que la pratique du vélo en ville pourrait être encouragée par **des dispositions qui en promeuvent l'agrément et les bienfaits**, facilitant le « passage à l'acte » pour ceux qui hésitent à l'utiliser. Ainsi, certains membres ont utilisé pour la première fois leur vélo (jusqu'alors réservé à un usage de loisirs en campagne ou dans des espaces protégés) en ville à l'occasion des circuits de diagnostic qu'ils ont effectué pour la 2^{ème} étape de la présente saisine et ont été agréablement surpris par l'agrément qu'ils y ont trouvé. La création d'espaces ou d'outils au service des cyclistes témoignant de la considération que leur portent les pouvoirs publics (et notamment la Municipalité) participerait de la promotion de la pratique du vélo en ville.

Préconisations :

Sur la méconnaissance des règles :

Les dispositions du code de la route relatives aux droits et obligations sont très peu connues. Pourtant, ces dispositions sont de plus en plus favorables aux cyclistes, mais leur méconnaissance, par les cyclistes, mais surtout par les automobilistes, en empêche le bénéfice. Il est donc nécessaire de mieux les faire connaître.



Images issues d'un document édité par le CEREMA

- Est-ce que les actions de sensibilisation à la sécurité routière en milieu scolaire existent encore ? Si oui, mettent-elles suffisamment l'accent sur les dispositions relatives à la circulation des vélos ?
- Est-ce que la Ville d'Angers pourrait régulièrement faire des campagnes d'information sur les droits et obligations des cyclistes, dans le Vivre à Angers, sur les panneaux lumineux, par des campagnes d'affichage ou en diffusant des sortes de petits « mémentos » à l'image de ce qui a été réalisé par le CEREMA dans les équipements publics ?
- Par ailleurs, le code de la route semble assez peu précis s'agissant des obligations de sécurité, notamment en termes de visibilité, pour les cyclistes. Le port d'équipement de visibilité est obligatoire pour les cyclistes hors agglomération, mais en agglomération, cette obligation semble dépendre du degré de luminosité qui relève plutôt de l'appréciation de chacun. Sans imposer de règles que le code de la route ne mentionne pas, il serait peut-être utile de faire des « recommandations » en la matière. Et de s'assurer que ces recommandations sont reprises par les vendeurs ou loueurs de vélo, et surtout par les entreprises qui emploient des livreurs / coursiers à vélo. Le constat fait par de nombreux membres est que les considérations économiques et « marketing » de ces entreprises ont l'air de primer sur celles de sécurité et que ces cyclistes « professionnels » roulent fréquemment très vite, de nuit, avec des uniformes et des sacs très sombres ce qui fait qu'ils sont très peu visibles. Cette pratique est clairement un « contre-exemple » pour favoriser l'utilisation du vélo en ville.
- Enfin, la cohabitation entre cyclistes et vélos peut également être conflictuelle et les « règles » en la matière sont peu connues : est-ce qu'un cycliste peut emprunter un passage piéton ou une rue piétonne à vélo ou doit-il mettre pied à terre ?

Sur la lutte contre le vol :

- Une des pistes d'amélioration à privilégier est de sécuriser les espaces de stationnement des vélos sur l'espace public et aux abords des équipements municipaux qui est un des gros points faibles de la pratique du vélo en ville car presque tous les membres ont connu cette mésaventure. L'arceau vélo conjugué à un antivol classique du commerce semblent notoirement insuffisant pour dissuader le vol d'après l'expérience des membres. Les systèmes de parkings à vélo semblent beaucoup plus sécurisés et sécurisants à conditions que les conditions d'accès à ces parkings soient simples mais restrictives (par abonnement ?).



Parking à vélo accessible par badge abonné à Villeneuve-Loubet

- Un autre moyen de lutter contre les impacts très négatifs du vol de vélo est de favoriser la généralisation de l'identification individuelle des vélos (par puce ou gravure) alimentant une base de données. Ainsi, si un vélo est malheureusement volé, il a plus de chances d'être retrouvé (y compris en bon état). C'est une expérience vécue par une des participantes du groupe de travail qui est plutôt rassurante quant à l'usage du vélo. L'association « Place au Vélo » semble proposer de graver gratuitement un numéro d'identification sur les vélos de tous ses adhérents. La Ville pourrait relayer cette initiative pour l'ensemble des cyclistes angevins.

Sur les conditions météorologiques :

- La météorologie est un impondérable qui affecte fortement l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement. Toutefois, quelques mesures peuvent être prises pour en réduire les désagréments, comme par exemple couvrir les emplacements de stationnement public de vélos pour les protéger des intempéries passagères. Les cyclistes sont particulièrement sensibles aux déformations de chaussée qui provoquent des flaques d'eau qui perdurent après des passages pluvieux. Aussi, une plus grande vigilance pour prévenir ou réparer ces déformations sur les principaux itinéraires cyclables serait souhaitable.

Sur la promotion du vélo en ville :

- En premier lieu, il serait utile de proposer des manifestations ou des dispositifs qui favorisent la découverte de l'utilisation du vélo en ville, un peu sur le principe de la journée de « la Loire à vélo » pour le vélo-loisirs. Par exemple, consacrer quelques journées par an à la découverte de certains itinéraires cyclables urbains en les fermant à la circulation des automobiles (comme ce qui s'est fait la veille de l'arrivée d'une étape du Tour de France cycliste à Angers en juillet 2016).
- L'installation d'équipements facilitant la pratique du vélo, comme des stations publiques de gonflage ou de réparation ou des bornes de rechargement pour vélos électriques seraient également un bon encouragement à utiliser le vélo en ville.



Stations de gonflage et de réparation pour vélo à Rennes

- Puisque de plus en plus de vélo permettent de fixer des GPS ou des smartphones sur le guidon, une application locale pourrait être développée pour faciliter la vie des cyclistes angevins en proposant des itinéraires aménagés pour se rendre d'un endroit donné à un autre, l'offre de stationnement vélo en temps réel à proximité des lieux de destination, le repérage de stations de gonflage, réparation ou de rechargement électrique s'il en existe...
- Encourager la création de sociétés de taxi-vélo urbain comme il en existe à Nantes et dans d'autres villes est aussi un moyen de rendre encore plus familier la présence du vélo en ville.
- Enfin, comme il existe des incitations salariales à utiliser le vélo plutôt que la voiture pour les trajets domiciles-travail, une politique d'incitation financière, soit fiscale (mais qui semble impossible à l'échelle d'une collectivité locale), soit par le biais d'une tarification bonifiée de l'accès à certains équipements municipaux (équipements culturels ou sportifs) par le vélo plutôt que par la voiture pourrait être imaginé.