

NOTE TECHNIQUE

Pour la mise en place de pistes cyclables temporaires et d'autres mesures visant à développer l'usage du Vélo (classique ou à assistance électrique-VAE) et de la marche à pied en vue du déconfinement

L'épidémie du Covid-19 et notre confinement soudain ont bouleversé nos vies et nos villes.

La crise sanitaire que nous traversons actuellement doit être l'occasion de repenser nos modes de vie. En effet, les rues restent désertes, vides de véhicules, rappelant ainsi que l'espace est organisé principalement autour de l'omniprésence des véhicules motorisés. À l'inverse, les mobilités douces restent cantonnées dans leurs espaces restreints, trottoirs et voies cyclables rarement sécurisées, et font face à l'augmentation indéniable des excès de vitesse des véhicules polluants (1) alors même que le faible débit de circulation permettrait d'expérimenter de nouvelles mesures.

Notre santé, à la fois individuelle et collective, se retrouve désormais au centre de toutes les préoccupations. La majorité d'entre nous reste à la maison autant que possible pour éviter la propagation de l'épidémie. Face à cette situation inédite, de nouvelles habitudes se créent et pourraient changer notre quotidien.

La ville, elle aussi, se transforme. Son air paraît plus respirable. Les voitures se sont effacées de l'espace urbain, les piétons et les enfants s'approprient les rues, tandis que les rares vélos circulent de plus en plus sur les grands axes. Le vélo/VAE et la marche garantissent distanciation sociale et activité physique à l'heure du confinement et éviteront demain que les transports en commun soient saturés.

Pour répondre aux besoins de mobilité des personnes qui souhaitent éviter les transports en commun pour des raisons sanitaires, de nombreuses villes ont transformé temporairement des voies automobiles actuellement inutilisées en pistes cyclables. En effet, il est indispensable d'éviter le report modal des transports en commun vers la mobilité individuelle motorisée (voiture solo) : la pollution de l'air est un facteur central de comorbidité des maladies pulmonaires et il serait totalement paradoxal d'élever le risque de mortalité par des mesures visant en

premier lieu à réduire la contagion.

Convaincue que les mobilités actives (marche et vélo/VAE) sont un moyen de faire face à la crise sanitaire actuelle, mais aussi pour des questions de mobilité, de sécurité, d'économies, de climat et de vie sociale, l'association FNE 43, avec l'appui de ses associations adhérentes, vous propose la mise en place des projets suivants :

- 1. La fermeture de voies pour faciliter la circulation des piétons et cyclistes.** Des municipalités ont ainsi transformé plusieurs kilomètres de rues en voies lentes, où seuls les riverains peuvent rouler doucement, la chaussée étant réservée aux piétons, joggeurs, cyclistes, promeneurs (2). Cela peut se faire à travers des zones de rencontre, outil légal facile à déployer (3). Par exemple : l'axe Pannessac/Chaussade au Puy est déjà classé « zone de rencontre ».
- 2. L'élargissement ou la création de pistes et bandes cyclables sur les voies automobiles, et l'ouverture de tous les couloirs de bus aux vélos,** ainsi que l'ont mis en place plusieurs villes européennes, qui ont reconverti des kilomètres de voies automobiles en quelques semaines (4), ou la ville de Paris qui a prévu de « dédoubler » des voies de transport en commun en créant des pistes cyclables sur le même tracé. Cela peut se traduire concrètement par la transformation des rues à deux voies à sens unique en réservant la voie de droite aux cyclistes et aux véhicules d'urgence. Par exemple : au Puy, les boulevards du Breuil, St-Louis, Carnot, de la République, le Faubourg St-Jean, l'avenue de Vals. Cette demande s'applique aux avenues et boulevards où il n'existe pas d'aménagements cyclables ou des aménagements cyclables non adaptés.^{[1][2][3][4][5][6][7][8][9][10][11][12][13][14][15][16][17][18][19][20][21][22][23][24][25][26][27][28][29][30][31][32][33][34][35][36][37][38][39][40][41][42][43][44][45][46][47][48][49][50][51][52][53][54][55][56][57][58][59][60][61][62][63][64][65][66][67][68][69][70][71][72][73][74][75][76][77][78][79][80][81][82][83][84][85][86][87][88][89][90][91][92][93][94][95][96][97][98][99][100]}
- 3. La suppression de places de stationnement devant les commerces (les pharmacies, boulangeries, épicerie et autres magasins alimentaires, les librairies et les buralistes, ...)** dont les trottoirs sont trop étroits pour permettre de se croiser à plus d'un mètre de distance, comme plusieurs villes ont décidé de l'instaurer (5).
- 4. La réquisition de places de stationnement** pour développer le stationnement des vélos ainsi que l'activité « d'auto-réparation » pour répondre à l'explosion des besoins en matière de mécanique dans le respect des règles de distanciation et favoriser le réemploi des 9 millions de vélos dormants en France plutôt que l'achat de neuf. Cela permettrait également d'installer des arceaux de stationnement vélo/VAE, ainsi que des racks à vélos (définitifs ou temporaires) sur les places de stationnement voiture, ainsi récupérées, afin de libérer de l'espace sur les trottoirs pour les piétons.

Ces aménagements pourraient, dans certains cas, être pérennisés et concrétiser ainsi l'engagement des villes dans la transition écologique. Car il ne s'agit pas uniquement de faciliter le confinement, mais bien d'éviter d'y avoir recours à nouveau à l'avenir. Et pour y parvenir, la transformation de nos modes de déplacement actuels vers des modes de déplacements collectifs plus vertueux (transports en commun : bus, navettes, ..., covoiturage, taxi/taxi collectifs, véhicules gaz naturel, électriques, hydrogène, ...) et des mobilités douces s'avérera décisive. Tous ces modes génèrent peu ou pas de pollution : air, bruit, ..., pas de Gaz à Effet de Serre.

Ces pistes à explorer pour imaginer une sortie de confinement mieux adaptée aux défis de la protection de l'environnement et d'un cadre de vie plus sûr et serein pour tous découlent de **l'urbanisme tactique** (6). Ce concept et outil d'organisation de l'espace urbain, en associant flexibilité et analyse rapide des effets, permet ainsi d'expérimenter des changements dans l'organisation de l'espace, d'évaluer leur efficacité, de modifier ce qui ne fonctionne pas, voire de pérenniser ce qui a réussi. Dans le cadre du confinement et plus encore dans la



Réseau
Ecologie
Nature

perspective du déconfinement, cette forme de réflexion urbaine nous semble pertinente pour faciliter les déplacements des habitant·e·s des espaces urbains et péri-urbains.

Les retours d'expériences soulignent en effet que le vélo au quotidien (hors promenade, tourisme, sport, loisirs) permet de déplacer plus de personnes que la voiture sur un même axe, d'autant qu'en ville, la vitesse moyenne des vélos est supérieure à celle des automobiles et qu'ils occupent moins d'espace (7). Même en considérant la distanciation sociale, les vélos resteront donc plus efficaces que les véhicules motorisés. Le CEREMA, organisme de référence en matière d'urbanisme, a ainsi dévoilé le 14 avril son guide pour des aménagements cyclables temporaires (8). De leur côté, des villes européennes, ont mis en œuvre depuis quelques semaines des pistes cyclables élargies sur les voies motorisées, et ont publié leur guide, traduit en français par l'association Paris en selle (9).

En France, dans le prolongement du plan gouvernemental dévoilé le Jeudi 30 Avril 2018 par Elisabeth BORNE, Ministre de la Transition écologique et solidaire, élaboré avec le concours de la FUB pour faciliter la pratique du vélo lors du déconfinement, il est proposé 3 « coups de pouce » :

- « coup de pouce » vélo réparation,
- « coup de pouce » remise en selle,
- « coup de pouce » stationnement vélo.

(plateforme : Coupdepoucevelo.fr et contact@fub.fr).

D'autres points méritent d'être traités avec la même attention : modes d'alimentation, agriculture et productions de proximité, circuits courts, redéploiement des marchés locaux, pollutions sonores et lumineuses, présence de la « nature en ville », L'urgence restant la mobilité en vue du déconfinement, nous reviendrons ultérieurement sur ces différents thèmes.

Réimaginer la place que nous accordons aux véhicules thermiques individuels s'avère plus que jamais une nécessité. Nous, FNE 43 et associations adhérentes, engagées dans la protection de l'environnement et la promotion des mobilités douces, appelons les communes et intercommunalités à s'emparer de ces solutions et à construire ensemble un avenir meilleur. C'est l'affaire de tous, associations de cyclistes et de citoyens des villes et quartiers, mais surtout élus et techniciens pour la prise de décision et la mise en œuvre. **C'est pourquoi, nous proposons également de co-construire cet avenir en accompagnant les élu.e.s et leurs agents lors de comités de pilotage et de suivi.**

Dans l'attente de votre retour et avec nos meilleures salutations, nous restons à votre disposition pour toutes questions complémentaires.

Fait le 15 Mai 2020,

France Nature Environnement Haute-Loire

FIT-plateforme mobilité 43-vélo école



Réseau
Ecologie
Nature

- (1) <https://www.autoplus.fr/actualite/Laurent-Nunez-exces-vitesse-confinement-coronavirus-controles-1547797.html>
- (2) <https://sf.streetsblog.org/2020/04/14/eyes-on-the-street-a-quick-look-at-oaklands-slow-streets/>
- (3) <https://www.diables-rouges.be/pentagone-a-bruxelles-une-zone-20-avec-pietons-et-cyclistes-prioritaires/>
- (4) <https://www.theguardian.com/world/2020/apr/11/world-cities-turn-their-streets-over-to-walkers-and-cyclists>
- (5) <https://www.thejournal.ie/dublin-city-cycle-lanes-foot-paths-social-distancing-5077763-Apr2020/>
- (6) <https://blogs.alternatives-economiques.fr/vidalenc/2020/04/05/semaineconfinement3-ideespourapres-oser-l-urbanisme-tactique-pour-adapter-nos-villes-au-post-covid-19>
- (7) <https://www.provelo.org/fr/page/velo-un-outil-formidable-decongestionner-villes>
- (8) <https://www.cerema.fr/fr/actualites/amenagements-cyclables-temporaires-confinement-quelles>
- (9) <https://drive.google.com/file/d/143RtaEaLSDVISmPCP2607ms1QPH3cJHn/view>