



A Brest, le vélo à la rencontre du tramway

Des tables rondes pour en parler, et la confrontation avec les réalités du terrain. A Brest, l'association locale inscrit dans la durée son rôle fédérateur entre vélo et tramway.

Si Brest est connue pour sa façade maritime, elle l'est moins pour sa pratique du vélo. En témoigne le procès gagné par Brest à Pied et à Vélo (BAPAV) en 2009 face à la collectivité, Brest Métropole Océane (BMO), pour le non respect de la loi LAURE et de l'obligation de mise en place d'itinéraires cyclables lors de la rénovation de voiries urbaines.

La convention après le conflit

Conflictuelles hier, les relations entre la collectivité et l'association Brest à Pied et à Vélo ont récemment pris un tour nettement plus collaboratif, qui s'est traduit par la signature d'une convention triennale au printemps 2012.

La ville connaît de profondes mutations urbaines avec la mise en circulation du tramway et la création de nouveaux quartiers au cœur de la ville. Dans ce nouveau contexte, quelle est et quelle sera la place des mobilités douces et en particulier du vélo urbain ?

Nous allons tenter d'apporter des éclairages à ces questions à partir des échanges de deux journées d'études qui se sont déroulées à Brest : la première portait sur l'intermodalité vélo/tram et la seconde,

plus large, était consacrée à l'écomobilité.

Brest avec Dijon

BAPAV a organisé en lien avec son homologue Dijonnais, Ensemble à Vélo dans l'Agglomération Dijonnaise (EVAD), une journée d'étude le 22 juin 2012 sur l'intermodalité vélo/tram en partenariat avec les collectivités Brest Métropole Océane et le Grand Dijon. Ainsi, à la veille de l'inauguration des tramways brestois et dijonnais, les deux collectivités et les associations vélo avaient souhaité se saisir de cette opportunité pour réfléchir à la place du vélo dans ces systèmes de mobilités.

Cette journée d'échange a débuté par une table ronde « vélo et tramway : tandem gagnant » qui a regroupé une vingtaine de participants composés d'élus, de techniciens et d'associatifs. Elle s'est poursuivie par une balade technique à vélo le long du tramway et s'est clôturée par un temps informel, un café-vélo destiné au grand public.

Une belle opportunité

Lors de la table ronde, les interventions de BAPAV, d'EVAD, des collectivités, de Dominique Lebrun, coordonnateur interministériel pour le

développement de l'usage du vélo, et de Gilles Aboucaya du CETE de l'Ouest, ont permis d'aborder les contextes brestois et dijonnais au regard des leviers de l'intermodalité vélo et tramway et du rôle que l'Etat peut et doit jouer. Les résultats de l'enquête vélo et tramway menée par la FUB ont également apporté des éclairages sur la prise en compte des déplacements à vélo dans les projets de tramways. Il en ressort que l'arrivée du tramway constitue une opportunité indéniable pour ces deux villes en termes d'aménagements cyclables.

L'ouverture d'une ligne budgétaire vélo

Malgré la progression du linéaire cyclable, on regrette parfois les erreurs de réalisation des aménagements qui font penser à une mauvaise prise en compte du vélo. A Brest, le tramway a notamment permis de requalifier l'espace public et de mettre en place des aires piétonnes (inexistantes jusque-là). Ces dernières années, la politique vélo de la Communauté urbaine brestoise s'est développée avec la mise en place du schéma directeur vélo et l'ouverture d'une ligne budgétaire dédiée au vélo, ce qui a d'ailleurs permis de conventionner BAPAV. La nouvelle offre de transport Bibus Kéolis Tram + Bus intègre par ailleurs un service de location de vélo (flotte de 200 vélos) destiné en priorité aux étudiants.

De nombreux points noirs

Quant aux aménagements cyclables mis en place le long du tram, le linéaire a certes progressé mais de nombreux points noirs ont malheureusement été constatés par BAPAV. Il s'agit, d'une part, d'erreurs de « conception » avec des discontinuités, des ruptures de cheminement, ainsi que des aménagements peu clairs (et ce pour tous les usagers !) ; d'autre part, on trouve également de véritables anomalies de réalisation telles que des poteaux de signalisa-



Brest à Pied et à Vélo

Concernant les aménagements cyclables mis en place le long du tramway de Brest, de nombreux points noirs ont été constatés par BAPAV

tion au milieu des aménagements cyclables ou encore de la signalisation incohérente et non réglementaire.

Des enjeux de cohabitation

En conclusion de la journée, si le tramway constitue une belle occasion de mettre en œuvre des itinéraires vélos performants, dans la pratique ce n'est pas si simple. Les enjeux de cohabitation, la réflexion des usages, la réduction de la vitesse automobile, les questions de nœud modal et des rabattements cyclistes sont au centre des enjeux sans oublier la participation et l'expertise des associations de terrain. De plus, l'Etat a un véritable rôle à jouer afin de fédérer les acteurs et d'endosser un rôle de médiateur sur les questions liées au vélo.

Cette journée a permis de dresser un premier état des lieux du contexte brestois et marque surtout la volonté de Brest à Pied et à Vélo avec le soutien de la collectivité d'initier le débat sur le vélo à Brest en mobilisant un réseau d'acteurs.

Dans l'économie sociale et solidaire

Les discussions se sont d'ailleurs poursuivies en novembre 2012 lors de la table ronde sur « l'écomobilité,

une autre manière de se déplacer ? » dans le cadre du forum sur les circuits courts organisé par BMO à l'occasion du mois de l'économie sociale et solidaire (ESS). Cet atelier animé par BAPAV a regroupé une trentaine de participants : il était question d'aborder la problématique de l'écomobilité sous l'angle de l'économie sociale et solidaire dans le contexte du Pays de Brest en dressant un état des lieux des initiatives locales. Les intervenants, En route pour l'Emploi, (association qui œuvre pour favoriser la mobilité des personnes en insertion professionnelle sur le Pays de Brest), Brest Courrier à vélo (premier service de coursiers à vélo à Brest) et le bureau d'études Altermodal, département Transports et Déplacements Inddigo (basé à Nantes), se sont interrogés sur le rôle de l'ESS dans le développement des déplacements collaboratifs sur le territoire au regard de leurs activités respectives.

Il faut encore imaginer et convaincre

Les échanges ont permis de présenter des offres d'intermodalités pour différents publics. Plusieurs enjeux ont été avancés et en particulier un fort besoin de sensibilisation et d'accompagnement des personnes au changement pour montrer qu'une



Stationnement vélo à proximité du tramway à Brest

Brest à Pied et à Vélo

offre multimodale est un atout pour l'attractivité d'un territoire.

Sur le territoire du Pays de Brest, des initiatives sont à l'œuvre à l'image d'une plateforme de covoiturage, de PDE, de nouveaux services (coursiers à vélo, auto-école sociale, prêt de véhicules, location de vélos, etc.). Néanmoins, ces projets à l'état embryonnaire sont souvent confrontés à de nombreux freins qu'il s'agit de lever. Nombre de solutions et de nouveaux modèles restent ainsi à imaginer sur le territoire. Est avancée également l'idée d'une future Maison du vélo et de la mobilité sur le territoire.

Le rôle fédérateur de l'association locale

L'ensemble de ces échanges ont ainsi permis de mieux cerner les enjeux en matière d'intermodalité et de mobilité douce sur le territoire brestois. L'association Brest à Pied et à Vélo a d'ailleurs un rôle fédérateur à jouer autour de ces questions.

C'est pourquoi elle s'inscrit dès à présent dans une logique de mise en réseau d'acteurs issus de l'écono-



Les cyclistes peuvent monter avec leur vélo dans les tramways de Brest, sauf aux heures de pointe

Brest à Pied et à Vélo



mie sociale et solidaire : elle souhaite, dans les années à venir, accompagner le développement des mobilités douces et porter des projets de services vélos : création d'atelier vélo, offre de location longue/courte durée et mise en place d'un parking à vélo sécurisé, etc.. Ces projets et ambitions s'inscrivent ainsi dans un réel développement écono-

mique qu'il s'agit de penser dès à présent dans une logique de réseau d'acteurs locaux.

En conclusion, le vélo et l'écomobilité au sens large peinent encore à se faire une place dans le territoire brestois ; néanmoins des potentiels et une volonté politique existent. Si le vélo se démocratise dans une ville au climat pluvieux et venteux (mais

doux !), à la topographie accidentée, où la reconstruction a favorisé l'hégémonie de la voiture individuelle, alors il est permis de rêver... Rêvons ! Et parions que le vélo urbain a de beaux jours devant lui à Brest !

Claire Jusseau



Entendu à la table ronde du 22 juin 2012

Sur le rôle de l'Etat

Catherine Hervieu, élue du Grand Dijon, estime que la prise en compte du vélo a bien été pensée en amont, mais qu'il existe un grand nombre de contraintes dans la réalisation des aménagements. Elle s'est adressée à Dominique Lebrun, coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, en lui rappelant ses attentes concernant le rôle de l'Etat dans le développement du vélo. Selon elle, il est absolument indispensable que l'Etat articule et donne cohérence aux politiques vélo. Les collectivités ont grandement besoin de l'Etat notamment en matière de réglementations, d'incitations fiscales et de mise en place de programmes de formation sur les aspects vélo. Beaucoup de participants rejoignent cette idée que l'Etat pourrait être l'interlocuteur privilégié des collectivités sur les questions d'intermodalité.

Sur l'intermodalité

Gilles Aboucaya, du CETE de l'Ouest, a exposé les leviers de l'intermodalité vélo et tramway. Il rappelle au préalable que son organisme peut être sollicité pour venir en appui ou conseil auprès des collectivités et associations, ce rôle étant peu connu à ce jour par ces mêmes partenaires.

Gilles Aboucaya a d'abord évoqué brièvement la loi LAURE qui constitue selon lui un premier levier en matière d'intermodalité^(*).

Pour lui, l'intermodalité doit être pensée comme une chaîne de déplacements où les itinéraires cyclables doivent être sécurisés, performants, jalonnés pour être compétitifs face à l'automobile. Le stationnement doit être sécurisé et protégé et la question du noeud modal avec le rabattement cycliste se trouve au coeur des enjeux. On a pu observer ces dernières années une nette amélioration des aménagements. Toutefois, il faut signaler ceux qui font cohabiter piétons et vélos : en voulant sécuriser les déplacements vélos, ces réalisations dégradent les déplacements piétons s'ils ne sont pas suffisamment larges. Par ailleurs, les PMR voient leur environnement dégradé du fait d'une difficulté à savoir où se positionner sur le trottoir, la bande blanche n'étant pas perçue par les aveugles alors qu'elle constitue le seul séparateur. Enfin, ils dégradent également le niveau de performance du déplacement à vélo.

Le tramway est une belle occasion de mettre en oeuvre des itinéraires vélos performants.

(*) Piqûre de rappel : « À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, ..., doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. » Article L228-2 du Code de l'environnement issu de la LAURE.



Visite des aménagements cyclables de Brest lors de la table ronde du 22 juin dernier

Brest à Pied et à Vélo