

Collectif Bicyclette Bretagne

Plaidoyer pour les Côtes d'Armor

Le Collectif Bicyclette Bretagne, créé en décembre 2020, rassemble 26 structures associatives (25 associations + le Comité Régional FFCT) pour un total de plus de 16000 adhérents, qui ont décidé d'agir ensemble au niveau régional et au niveau départemental, afin de contribuer à la mise en place, dans toute la Région Bretagne, de politiques visant à développer l'usage du vélo comme moyen de déplacement alternatif à l'automobile, et complémentaire des transports en commun, pour les déplacements utilitaires quotidiens et les loisirs.

Qu'il soit ou non à assistance électrique, le vélo représente un moyen de transport rapide, accessible à une grande partie de la population, bon pour la santé, peu onéreux, et bon pour le climat avec un potentiel important de diminution de l'empreinte carbone de nos mobilités.

Dans le département des Côtes d'Armor, il est constitué des quatre associations membres, et souhaite devenir l'interlocuteur privilégié du département concernant les domaines de compétence de celui-ci en lien avec l'usage du vélo et sa promotion. Les quatre associations sont :

- Liaisons Douces (en Pays de Dinan) – 34 la Prévotais – 22770 LANCIEUX
- Pays d'Paimpol à Vélo – 2 Rue Bécot – 22500 PAIMPOL
- Trégor Bicyclette – 60 route de Pors an Nay – 22300 LANNION
- Vélo Utile – 17 rue de Robien – 22000 SAINT BRIEUC

Un atelier vélo existe aussi à Lamballe depuis l'été 2020 : Les pignons déjantés.

Le département des Côtes d'Armor a initié fin 2022 la réflexion autour d'un plan vélo départemental, et se fait assister dans sa réalisation par le cabinet Inddigo.

Ce plaidoyer présente les quatre priorités que nous souhaitons porter dans le cadre du plan vélo départemental des Côtes d'Armor.

1. Prévoir des aménagements cyclables qualitatifs le long des routes départementales

Le vélo est un mode déplacement à part entière, décarboné et bon pour la santé. Il doit son essor dans les villes grâce notamment au développement des aménagements cyclables, rendus obligatoires par la loi LAURE en 1996 puis la loi LOM en 2019, dont les articles L228-2 et L228-3 du Code de l'environnement rendent obligatoires la réalisation d'aménagements cyclables « à l'occasion de réalisations ou de rénovations des voies urbaines ... la mise au point d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ». La voirie départementale doit désormais permettre les déplacements sécurisés à vélo à l'extérieur des villes. Au vu des différentiels de vitesses avec les véhicules motorisés, cela passe nécessairement par des pistes cyclables séparées de la voie pour automobiles.

Ces pistes cyclables doivent être partie intégrante du patrimoine départemental hors agglomération. Le département doit contribuer à leur création et à leur maintenance "à l'occasion de réalisations ou de rénovations des voies départementales" , le cas échéant en partenariat avec les autres acteurs publics.

La qualité de la réalisation des aménagements cyclables étant un élément clef pour déclencher l'adoption du vélo comme moyen de déplacement chez les nouveaux cyclistes, il est nécessaire que le département se dote d'un référentiel technique pour construire ces aménagements. Beaucoup de départements se sont déjà dotés d'un tel référentiel inspiré des techniques éprouvées dans les pays du nord de l'Europe. Ce référentiel aurait vocation à être repris par les communes et leur EPCI (bureau d'études), auxquels il manque cruellement.

2. Sécuriser les accès aux établissements scolaires pour développer les mobilités actives à destination des enfants et des personnels

Alors qu'aux Pays-Bas 76% des élèves du secondaire se rendent à leur établissement scolaire à vélo, en France ces trajets sont encore très largement effectués en voiture. En France on parle même de « génération banquette arrière ». En plus des enjeux environnementaux et financiers (le transport scolaire), l'hyper sédentarité des plus jeunes est devenu un problème majeur de santé publique. Chez l'enfant et l'adolescent, le manque d'activité physique a des conséquences délétères sur la santé. Un des moyens les plus simples d'avoir une activité régulière est de se rendre au collège à pied ou à vélo plutôt qu'en car scolaire ou en voiture¹. La mise en place du « Savoir Rouler à Vélo » en fin d'école primaire favorise l'émergence d'une génération vélo et incite nos plus jeunes à exercer ce type de mobilité en entrant au collège.

Là encore la sécurité est un élément clef. La moitié des parents (51% d'après une enquête IFOP) semblent enclins à privilégier les mobilités actives pour leurs enfants à condition que leur sécurité soit garantie. La sécurisation des espaces piétons (39%) et l'aménagement de pistes cyclables (34%) arrivent respectivement en deuxième et troisième position des mesures prioritaires perçues par les parents en termes de transport scolaire².

En zone rurale, la sécurisation de l'accès aux arrêts de car scolaire et le stationnement des vélos à proximité doit être une priorité. Ce rabattement vélo peut permettre de réduire les boucles de transport scolaire et rendre cette intermodalité attractive en terme de temps de transport et rivaliser avec le trop fréquent accompagnement automobile par les parents.

Enfin, cette sécurisation des accès va de pair avec un stationnement aisé des vélos des collégiens, dimensionné à la hauteur d'objectifs ambitieux.

3. Intégrer les associations locales dans l'élaboration du plan vélo et sa mise en place

Qui d'autre que des associations d'usagers peuvent donner une expertise de terrain ? Nous sommes des acteurs privilégiés des politiques cyclables, témoins des changements et usages du quotidien. Qui plus est, nous avons développé au fil des années une expertise technique concernant les aménagements cyclables et plus généralement le système vélo, souvent appréciés des collectivités

1 <https://www.ameli.fr/assure/sante/themes/surpoids-obesite-enfant-adolescent/definition-causes>

2 <https://www.moby-ecomobilite.fr/les-parents-et-les-transport-domicile-etablissement-scolaire-2023/>

locales, même si nous ne prétendons nullement nous substituer aux professionnels du secteur, qui doivent de leur côté continuer à développer leurs compétences dans ces domaines.

Nous souhaitons être associés à la mise en pratique du plan vélo, et dès lors que des projets d'aménagements sont prévus dans les périmètres d'action respectifs de ces associations :

Trégor Bicyclette, Pays de Paimpol à Vélo, Vélo utile, Liaisons Douces et toute nouvelle association affiliée à la FUB qui se créerait dans les Côtes d'Armor.

Le CBB pourra le cas échéant et selon ses moyens disponibles étudier les projets sur les territoires non couverts par les associations locales (par exemple Loudéac).

4. Développer et faciliter les mobilités actives en milieu rural

Le plan cyclable du département doit prioriser les liaisons entre les communes rurales, ainsi que les liaisons continues entre les communes rurales ou périphériques et leurs villes-centre.

Nous demandons que soient étudiées les possibilités de fermer certains axes secondaires pour le transit automobile et que le statut de ces routes puisse être changé pour répondre à des impératifs d'accessibilité des riverains et de sécurité des usagers les plus vulnérables comme le prévoit le décret n° 2022-635 du 22 avril 2022 modifiant certaines dispositions du code de la route relatives aux voies vertes³.

Le réseau routier est particulièrement dense dans le département et choisir de consacrer certaines routes secondaires aux mobilités actives est une solution peu coûteuse pour sécuriser les trajets, permettant aussi de limiter leur entretien si elles ne reçoivent plus de véhicules lourds. Quand ces voies ne sont pas dans le champ de compétence du département, celui-ci peut suggérer et accompagner les EPCI et les communes rurales pour faire ces choix en cohérence avec le schéma cyclable du département. La continuité des itinéraires aménagés entre les EPCI doit être un objectif pour atteindre in fine un schéma cohérent. Ces continuités devront aussi être en cohérence avec le schéma régional des véloroutes et voies vertes. Cette continuité serait favorisée également par une signalétique claire et homogène adossée à un référentiel d'aménagements, qui s'appuie sur l'expérience des usagers locaux.

Enfin, cette réaffectation d'axes secondaires serait une façon efficace de limiter le "trafic Waze", un trafic automobile dû aux applications GPS qui depuis quelques années amènent un trafic de transit important sur des routes qui ne sont pas du tout dimensionnées pour l'accueillir.

3 <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000045641454>