

La place du vélo en ville...il reste du chemin à parcourir !

L'évolution et les enjeux du réseau des pistes cyclables

Olivier Schneider explique qu'à « Brest, comme partout à divers degrés, le vélo retrouve petit à petit sa place de moyen de transport ». En effet, « il avait perdu son rôle au profit notamment de l'auto, ajoute-t-il, et depuis le début du XXIème siècle, on voit le retour du vélo. Les grands projets d'aménagement, comme le tramway, ont permis de reconfigurer l'espace public. Ainsi, le vélo et la marche ont retrouvés un rôle en tant que moyen de transport et pas uniquement comme activité récréative et de loisir », constate-t-il.

L'association, sous convention avec BMO, anime des ateliers de « sensibilisation au respect des cyclistes, explique Olivier Schneider. Nous insistons aussi sur la nécessité d'avoir un bon éclairage pour les cyclistes ». En effet, « BAPAV apporte des compétences que n'ont pas forcément les services techniques de BMO, ils viennent en complément » souligne Antoine Stouff. Au-delà de cela, BAPAV est également un interlocuteur privilégié et donne ses conseils sur les projets d'aménagement tel que les voiries.

Néanmoins pour le président de l'association, « le linéaire des pistes cyclables est un gruyère », explique-il. « Et bien qu'il se soit considérablement augmenté depuis une dizaine d'années, ajoute-t-il, il manque encore de cohérence spatiale, ce qui rend difficile son utilisation par les néophytes. ».

Pour Antoine Stouff, la première étape indispensable est l'agrandissement et la continuité d'un réseau de pistes cyclables. « Les deux derniers mandats se sont concentrés sur l'aménagement d'un réseau complet et continu. Au regard de la

carte, les objectifs semblent relativement atteints tout en sachant qu'il pourrait être bien mieux et améliorer » affirme-t-il. À travers le plan d'action vélo qui met en œuvre le schéma directeur vélo, BMO se donne des objectifs chiffrés : 10 km d'aménagement cyclable par an. « *Cela passe par des aménagements de type bandes cyclables et jalonnement* », ajoute-t-il. Il s'agit d'un système de fléchage qui permet d'accompagner les cyclistes étrangers. « *Il marque l'espace public et ça le rend visible par tous* », conclut-il.

Deux visions, deux approches complémentaires ?

Olivier Schneider, en se référant à l'échelle nationale, affirme que les propositions faites, en mars derniers, par le précédent gouvernement (NDLR : Plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA) – La marche et le vélo) sont nues de toutes réflexions sur l'aspect réemploi des cycles et du rôle que peuvent jouer les ateliers participatifs de réparation dans l'économie sociale et solidaire. Olivier Schneider explique que « *les villes ont investies dans les vélos libres services au détriment de la mise en place d'ateliers participatifs qui favorisent l'emploi, la convivialité et permet aux cyclistes une plus grande autonomie dans leur pratique* », constate-t-il. Enfin, il met la lumière sur les bienfaits sur la santé de l'activité physique, « *contrairement aux transports en commun qui créent l'inactivité physique, alors que pour un moindre coût, on pourrait favoriser d'autre moyen de transport* », explique-t-il.

L'association a également développé un atelier participatif de réparation. En effet, « *il y a eu une augmentation du nombre d'ateliers de ce type depuis 20 ans sur l'ensemble du territoire national* », constate-t-il, témoignant d'un besoin croissant pour les habitants. « *On répond à un besoin mais nos moyens sont limités* ».

À BMO, on a préféré accentuer les objectifs sur le réseau, en effet, « *d'autres villes ont mis en place des systèmes de vélo en libre-service alors que leur réseau n'était pas assez praticable. Ça n'a pas marché et ça coute très cher* ». (2 500 €/an/vélo). « *Nous avons préféré la location longue durée qui offre la possibilité d'essayer, notamment les vélos électriques. Ainsi, les gens voient si cela correspond à leurs besoins.* »

BMO réfléchit au stationnement des vélos, pour le moment il existe quelques abris fermés placés à des points stratégiques du tramway mais « *ces objets sont de 2m50 de long et pas très discret dans l'espace public, c'est donc difficile de le généraliser* ». Des idées, il y en a, comme par exemple convertir des rez-de-chaussée non commercialisés en stationnement collectifs.

Chiffres clés :

- *213 942 habitants à BMO*
- *Location de longue durée :*
 - o *200 vélos classiques*
 - o *50 vélos électriques*
- *Piste cyclable :*
 - o *2004 il y avait 84km*
 - o *2014 105 km de voie cyclable et 12 km de piste à l'écart*

Plus d'infos

<http://www.brest.fr/cadre-de-vie-deplacements/se-deplacer/le-plan-de-deplacements-urbains.html>

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Dossier-de-presse-Plan-d-actions.html>

<http://bapav.infini.fr> – Attention! Les dates de permanence de l'atelier participatif sont amenées à évoluer