

Compte-Rendu de Réunion Plan Vélo et urbanisme tactique 24/04/2020

13h15 -> 14h45

Métropole / EDEN / Dynamo

Présents :

Dynamo : Isabelle Vaillant, Audrey Laurain

EDEN : Hadrien Fournet, Alexandre Hertzmann, Jacques Charroy

Métropole du Grand Nancy :

Leonel Da Cunha (Directeur Mobilités Circulation à la Métropole du Grand Nancy)

Noémie Koch (Chef de projet Mobilités Actives chez Métropole du Grand Nancy)

Victor Jaquet (Chef de cabinet d'André Rossinot),

Préambule :

Nos deux associations EDEN et Dynamo se sont mobilisées lundi 20 avril pour solliciter le président de la Métropole du Grand Nancy et ses 20 communes pour mettre en place d'urgence un plan pour favoriser les mobilités douces: vélos, piétons et nouveaux engins de mobilité, en vue de contribuer à absorber le flux d'usagers lors du déconfinement.

En effet, la part modale des transports en commun était de 12% sur Nancy avant le confinement. Dans le même temps, 70% du trafic motorisé a disparu. Il est probable que, si rien n'est fait, une part significative des déplacements en transports en commun se reporte sur la voiture individuelle et que le trafic résultant génère de gros embouteillages. Pour maintenir la distanciation sociale tout en conservant des flux de circulation acceptables, nous pensons qu'une augmentation significative de l'espace dédié aux mobilités douces (pistes cyclables et trottoirs) est nécessaire, un mouvement amorcé dans de nombreuses villes françaises (Grenoble, Paris, Montpellier...) et à l'international (Bruxelles, Berlin, Oakland...). Le déconfinement s'amorcera le 11 mai prochain et se prolongera durant de nombreuses semaines voire plusieurs mois.

Nous avons souligné le fait que nous les sollicitons sur l'ensemble du système vélo : aménagements, stationnements, services et que nous nous tenions à leur disposition pour les aider.

Réponses de la Métropole :

1) Les aménagements :

Les services de la Métropole travaillent sur ces questions depuis mi-mars, suite à l'engouement général et à l'initiative du gouvernement de nommer Pierre Serne, président du club des villes cyclables pour favoriser le vélo après le déconfinement. Ces affirmations ont été confirmées le jour même dans la presse par Malika Dati, dans les colonnes de l'Est Républicain.

Toutefois, il ne s'agit que d'études préliminaires qui continuent d'être creusées. La Métropole n'a pas encore fait de communication politique à ce sujet, estimant qu'il s'agit d'abord de consulter toutes les communes.

Les techniciens envisagent sérieusement d'utiliser les méthodes de l'urbanisme tactique, à l'aide d'équipements simples et modulaires, type balises de chantier et peinture au sol, faciles à mettre en œuvre et réversibles. Ils envisagent de tester des choses au risque de faire des erreurs mais d'essayer quand même. Toutefois, les stocks de la Métropole ne sont pas toujours au complet (évaluation à mener) et les entreprises locales ne fonctionnent pas encore suffisamment pour estimer une réactivité.

Dans le même temps, les services techniques continuent de se servir de leur base de travail précédente sur les transversales cyclables avec le bureau d'études Indiggo et également des résultats de l'enquête Parlons Vélo de la FUB, particulièrement des points noirs. Les entrées du centre ville en grosses artères sont fortement étudiées. L'objectif affiché est bien de réaliser à horizon de quelques mois un réseau cyclable continu et sécurisé à l'échelle de la Métropole. Ils estiment que la situation des transports restera creuse jusqu'au mois de septembre, ce qui laisse ces quelques mois pour planifier et expérimenter.

Restent toutefois des difficultés techniques à lever pour pouvoir aménager sur un réseau complet et cohérent, notamment à l'endroit des carrefours à feu (câblage de nouveaux feux) ou à proximité du tram (difficultés réglementaires avec la STRMTG qui prend normalement plusieurs mois pour valider un réaménagement sur système guidé). Nous notons que ces difficultés techniques ne sont pas des points bloquants dans les villes où la volonté politique de faire avancer rapidement les mobilités douces est réelle, et où des mesures d'urbanisme tactique sont en train d'être mises en œuvre alors qu'aucun plan concret n'est pour le moment avancé pour Nancy.

Nous avons aussi formulé à la Métropole une demande d'information sur les plans transports plus généraux liés au déconfinement, sans se limiter au cadre des mobilités douces. Les techniciens présents nous ont indiqué que les personnes qui s'occupaient de ce sujet n'étaient pas présentes et que ce plan était en cours de réalisation, sans nous donner plus d'informations. Nous regrettons que ces personnes



n'aient pas été présentes. Il est important que les mobilités douces soient prises en compte dans le cadre global des solutions de mobilité.

Les techniciens ont souligné la problématique des conséquences économiques à prendre en compte. Il faut que les dispositions du système vélo intègre ces problématiques.

Victor Jacquet, en tant que représentant du cabinet de M. Rossinot, n'exclut pas de communiquer sur le thème d'un plan mobilités douces pour le déconfinement dans les prochains jours.

2) Les services vélos :

Concernant les gestes barrières et les bonnes pratiques dans le cadre d'un atelier vélo, Léonel nous indique qu'ENVIE <https://lorraine.envie.org/> a produit des protocoles intéressants (prise de rdv, parcours, ...)

La Métropole est prête à soutenir le projet d'essaimage en cherchant des locaux et des moyens matériels, logistiques et financiers auprès des communes ciblées. Dynamo doit envoyer une estimation de ses besoins en espace et outillage pour un atelier vélo fonctionnel.

Pour les collectes de vélos dormants, la Métropole peut envisager de mettre à disposition des points de collecte à l'aide de bennes pour les remettre dans le circuit.

La maison du vélo va probablement étudier une reprise d'activité en proposant des formations vélos écoles, entretiens, location.

Il reste également un parc d'une centaine de vélos stockés dont 70 sont en réparation qui appartenaient auparavant à la maison du vélo. Ces vélos pourraient être réemployés facilement à destination des étudiants par exemple.

Nos réactions

Nous regrettons de n'avoir pas pu discuter avec un élu en direct. Les éléments donnés par les techniciens vont globalement dans le bon sens, bien que les plans montrés ne soient qu'au stade de l'ébauche, et qu'il n'y ait pour le moment vraiment rien de concret. La priorité actuelle est de développer un consensus entre tous les maires de la Métropole pour que le message politique soit accepté.

Nous pensons que les techniciens n'ont pas entièrement saisi le concept d'urbanisme tactique, très préoccupés par la réalisation réussie des aménagements temporaires du premier coup et en une seule fois. Il s'agit d'infrastructures temporaires mises en place rapidement à l'aide de mobilier simple, comme des panneaux, de la peinture ou des bacs. Particulièrement appropriés dans les quartiers résidentiels, ces principes peuvent être étendus aux axes de transit réaménagés par la Métropole pour tester des dispositions qui peuvent être supprimées par la suite ou adaptées, voire conservées suivant leur degré de succès.



Lorsque la Métropole nous a fait observer que certains passages demandaient un peu d'études pour être réalisés, notamment aux carrefours à feu, nous avons noté que nous pouvions nous passer à certains endroits de ces feus, pour faciliter une mise en œuvre rapide, ou simplement conserver le phasage actuel ainsi que les directions de trajet, tout en transformant certaines voies de voitures ou parkings en voies cyclables ou espaces piétonniers.

De même, puisque les solutions de stationnement vélo mobiles semblent compliquées à mettre en œuvre du fait de l'absence de stock et de la reprise incertaine de l'activité chez les fournisseurs d'arceaux vélo, nous pouvions envisager d'utiliser des barrières Vauban, extrêmement rapides à mettre en place.

Nous avons proposé une révision partielle du plan de circulation, qui serait probablement très efficace, afin de par exemple transformer la rue Général Leclerc avant le vélodrome en vélorue, mais impliquant une étude approfondie des impacts, par exemple sur la tournée des éboueurs. Une autre suggestion est de rétablir la tolérance des vélos sur au moins la rue St Jean, là où il n'existe pas d'alternative correcte à cet itinéraire.

Nous avons présenté notre carte de travail collaborative non exhaustive sur les axes que nous jugeons aménageables (2x2 voies) :

<https://drive.google.com/open?id=1bUJvNPb6WUgEPIiA-sywDe-k1RigmKuH&usp=sharing>

Nous avons aussi retransmis notre synthèse des aménagements cyclables prioritaires résultant de l'étude Parlons vélo de la FUB (<http://as-eden.org/barometre-des-villes-cyclables-un-veritable-succes-a-nancy/>), un bon indicateur pour prioriser les créations d'infrastructures temporaires.

Nous invitons donc la Métropole à prendre des mesures rapides et simples, pas nécessairement parfaites mais suffisamment efficaces, en assumant et en communiquant sur l'aspect réversible de celles-ci.

En complément, nous avons aussi demandé à la Métropole des informations sur l'avancée de l'écriture du guide de l'aménagement de l'espace public métropolitain, un document dont nous avons eu un premier jet en Août 2019 et sur lequel nous avons de nombreuses réserves. Celles-ci concernaient en particulier des critères de qualité largement insuffisants retenus pour l'infrastructure cyclable. Un retour nous avait été promis en Novembre 2019, en Décembre, en Janvier 2020 puis en Février et nous n'avons finalement rien reçu. La Métropole nous a informés que la version finale de ce document avait été approuvée et nous serait envoyée rapidement.

Nos propositions d'actions dans les tous prochains jours

Continuer le plaidoyer citoyen, notamment à l'attention des 20 maires des communes de la Métropole, mais aussi auprès des intercommunalités du bassin de vie nancéien et également le Département, qui pourrait aider à coordonner ces aménagements. Solliciter le réseau des partis politiques et des associations pour signer une tribune est également possible.

Nous réfléchissons à :

- produire un document didactique d'argumentaire à l'attention des élus,



- proposer un webinaire dans les prochains jours à destinations des élus, des techniciens et des citoyens,
- faire appel aux citoyens pour demander un plan vélo d'urgence par mail ou sur les réseaux sociaux aux maires et élus de la Métropole.
- Étoffer nos propositions d'intention pour le réseau cyclable complet et cohérent, en collaboration avec le travail mené par la Métropole. Pour que ce travail soit utile, il faudrait envisager des modalités de coopération bien plus étroites que celles qui ont existé par le passé.
- Demander à ce qu'un ou plusieurs tronçons expérimentaux soient lancés très rapidement (sous 3 semaines) afin d'initier politiquement le mouvement et d'enclencher une dynamique collective.