

L'élaboration du Schéma Directeur Vélo de l'Agglomération d'Agen

L'apport des mobilités alternatives, en particulier du vélo, dans la remise en question des politiques du « tout voiture »



Thomas GAINAGE

Sous la direction de M. Sébastien LE CORRE
et de M. Arnaud CARRE-GAILLE

En vue de l'obtention du Master 2 Villes et
Territoires, parcours Transports, Logistique
et Environnement à l'Université de Toulouse
2 le Mirail – Année 2013 - 2014



SOMMAIRE

Remerciements.....	2
Avant-propos.....	3
Introduction	4
I. Le regain d'intérêt du vélo dans les villes françaises	6
1. Le vélo en Europe, de sa création au XIXe siècle à aujourd'hui	6
2. La faible part modale du vélo en France : un frein culturel ?.....	9
II. Une approche comparative territoriale et complémentarité.....	14
1. La place du vélo au sein de l'Agglomération d'Agen.....	16
2. Une comparaison territoriale autour des effets de coupures.....	19
3. Des éléments de réponse sur la faible utilisation du vélo sur l'agglomération agenaise	26
III. L'élaboration du Schéma Directeur Vélo.....	28
1. Le diagnostic de l'existant	28
2. Les préconisations et les propositions du schéma	44
3. Les perspectives	55
Conclusion	59
Abréviations	61
Lexique.....	62
Bibliographie	64
Table des figures.....	67
Table des tableaux.....	69
Table des matières.....	70
Annexes.....	72

REMERCIEMENTS

Tout d'abord, mes remerciements vont au personnel de l'Agglomération d'Agen, et plus spécialement aux Services Techniques, pour m'avoir renouvelé leur confiance pour ce second stage. Le travail sur le Schéma Directeur Vélo a été une expérience enrichissante et m'a permis d'approfondir mes connaissances sur les mobilités alternatives, comme le vélo et la marche. De plus, je remercie de tout mon cœur le personnel de l'UTO à Estillac pour ses moments conviviaux, et confirme à ceux du « Château » qu'on en ressort parfaitement vivant et sain d'esprit.

Par ailleurs, je remercie chaleureusement l'équipe pédagogique du Master Villes et Territoires pour nous offrir des cours de qualité. Ce n'est malheureusement pas toujours le cas pour en avoir fait l'amère expérience. Je souhaite aussi remercier M. Jean-Pierre Wolff, directeur du master VT – Transports Logistique Environnement, ainsi que toute la promotion, à savoir Baptiste, Caesar, Charlotte, Marine, Nils et Vincent, pour leur souplesse et leur aide (hébergement...) durant cette année de master. Je vous souhaite beaucoup de réussite pour la suite.

Je remercie aussi M. Sébastien Le Corre, directeur de mémoire, pour ses conseils et ses remarques sur mon travail. Son exigence scientifique a incité à développer ma réflexion et ma rigueur.

Je remercie également M. Arnaud Carré-Gaille, chef de service développement durable et SIG, pour son support, son écoute et sa bienveillance à toute épreuve durant le stage.

Enfin, mes remerciements vont à mon frère, mes parents et mes grands-parents pour ses bons moments passés avec eux.

AVANT-PROPOS

Dans un contexte de développement durable, l'Agglomération d'Agen a mis en place un Schéma Directeur Vélo. En 2013, l'intercommunalité est passée de 19 à 29 communes et a décidé la mise à jour du schéma. D'une durée de six mois, le stage vient donc répondre à cette demande opérationnelle.

INTRODUCTION

Avec l'émergence des enjeux du développement durable, notamment après le 3^e sommet de la Terre à Rio de Janeiro en 1992, les collectivités territoriales se préoccupent de plus en plus de ces enjeux. Pour faire face à la pollution générée par la voiture, très largement utilisée dans les agglomérations françaises, les politiques cherchent à promouvoir les alternatives, plus respectueuses de l'environnement. Elles investissent alors massivement pour améliorer l'attractivité et l'efficacité d'un système de transports en commun progressivement abandonné durant les précédentes décennies. Par ailleurs, elles imaginent également le développement d'un réseau cyclable maillant l'ensemble du territoire de l'agglomération, dont le réseau restant n'était souvent plus que l'ombre de lui-même, phagocyté par les infrastructures routières. En ville, le vélo est parfois plus rapide que la voiture sur des distances inférieures à 5 km, surtout aux heures de pointe. Enfin, l'Union Européenne s'est engagée à réduire de 20 % sa consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990 d'ici 2020. C'est dans ce contexte de prise de conscience des enjeux environnementaux du début du XXI^e siècle que l'Agglomération d'Agen s'est engagée dans la réalisation d'un Schéma Vélo.

En 2000, une première étude fut réalisée par la commune d'Agen et permit d'obtenir un premier réseau de pistes cyclables sur son territoire. Dès lors, Il apparut nécessaire de prolonger ce réseau sur le reste du territoire de la Communauté d'Agglomération d'Agen pour que sa politique cyclable ait un réel impact sur le développement de la pratique du vélo. Ce constat sera réaffirmé à l'issue de la phase de pré-diagnostic du PDU en 2001.

En 2006, le bureau d'études ISIS¹ (Ingénierie du Trafic et des Systèmes d'exploitation) est désigné pour établir un Schéma Directeur deux-roues² à l'échelle de la communauté d'agglomération. La commande porte sur l'élaboration d'un diagnostic, d'une charte d'aménagements cyclables et du schéma en question. Courant 2007, le bureau d'études présente ses documents. D'ores et déjà, les discontinuités du réseau cyclable étaient clairement marquées et identifiées.

L'année 2008 est marquée par la création de deux associations agenaises dans la promotion du vélo. Tout d'abord, Vélocité en Agenais est fondée le 14 janvier, voulant rassembler et défendre les intérêts des cyclistes, développer l'usage du vélo et intégrer ce mode de transport dans les projets d'aménagement, pour donner plus de place aux déplacements doux. Enfin, l'association se veut être une interlocutrice avec les décideurs³. Puis, le 24 avril 2008, l'association Fées du Sport est fondée, en partant du constat que les hommes sont plus valorisés que les femmes dans le sport⁴. De même, l'association organise régulièrement des collectes de vélos inutilisés qu'elle répare et les donne

¹ Durant l'année 2007, ISIS est devenue Egis Mobilité suite à la fusion de plusieurs sociétés

² Ici, le terme « deux-roues » désigne uniquement le vélo

³ Présentation de l'association sur son blog : <http://velociteenagenais.blogspot.fr> (consultée le 25/06/2014)

⁴ Présentation de l'association sur son site : <http://www.fees-du-sport.com/association-fees-du-sport> (consulté le 25/06/2014)

ensuite aux personnes qui font la demande⁵. Cette démarche sociale vise à faciliter la mobilité de celles n'ayant pas de voiture particulière ou sont trop éloignées des transports en commun. Elle propose aussi des vélos à la location et est un loueur agréé par la SNCF. De par leurs actions, ces deux associations montrent un potentiel d'utilisation du vélo sur l'agglomération agenaise, notamment pour les trajets quotidiens. Toutefois, malgré plusieurs propositions par les services de l'intercommunalité, aucun Schéma Directeur Vélo ne sera validé.

En 2013, après une période de croissance rapide de son nombre de communes membres, l'Agglomération d'Agen atteint une superficie pertinente⁶ pour entreprendre une réflexion sur le développement du vélo. En effet, son territoire englobe désormais la *quasi*-totalité de la partie urbaine de l'agglomération agenaise, échelle pour les déplacements de proximité tout à fait réalisables à vélo. Mais il englobe aussi des espaces périurbains et ruraux où d'autres pratiques cyclables sont à valoriser, comme le sport, les loisirs, les randonnées VTT et le cyclotourisme. Ainsi, les propositions du nouveau Schéma Directeur Vélo devront mettre en avant les différents aspects du territoire et pratiques cyclables possibles, comme les trajets domicile-travail ou le tourisme à vélo.

Toutefois, l'intercommunalité ne dérogeant pas aux difficultés économiques et aux restrictions budgétaires que connaissent les collectivités territoriales, le Schéma Directeur Vélo doit également relever ce défi économique qui conditionnera sa viabilité. En effet, en l'absence de retombées économiques possibles à court et moyen termes, il apparaît peu plausible que les acteurs politiques soutiennent une politique vélo ambitieuse. En effet, pour l'instant, les nouveaux aménagements cyclables sont créés car la loi LAURE l'impose lors de la construction ou la rénovation de nouvelles infrastructures routières en milieu urbain. Or, ces fragments d'aménagements cyclables ne font qu'accentuer les discontinuités, n'encouragent pas à utiliser le vélo, et tendent ainsi à donner raison aux plus sceptiques, jusqu'à considérer ce mode de déplacement comme inefficace.

Tout au long du mémoire, nous aurons pour fil conducteur cette question : le vélo s'oppose-t-il à la voiture ? Ainsi, le développement et la promotion du vélo est-elle l'expression d'une remise en question de la politique du tout-automobile initiée depuis les années 60 ? Dans un premier temps, afin de resituer le contexte du regain d'intérêt pour le vélo dans les villes françaises, malgré les contraintes économiques, nous ferons un bref historique du vélo depuis sa création au XIXe siècle jusqu'à aujourd'hui, afin de comprendre sa faible présence en France et pour mettre en évidence les différentes approches dans les politiques de transports en Europe. Ensuite, nous nous intéresserons plus particulièrement au territoire de l'Agglomération d'Agen et tenterons de déterminer si certains aspects expliquent cette faible part, en comparant le territoire de La Rochelle dont la part du vélo est l'une des plus élevée de France, d'Houten, ville-nouvelle néerlandaise construite pour des modes actifs, et de Fribourg-en-Brisgau, une ville allemande engagée pour l'usage des modes alternatifs. Enfin, cette réflexion sur le vélo et les mobilités actives aboutit sur l'élaboration du Schéma Directeur Vélo, les enseignements à retenir, pour terminer sur une courte prospective du développement du vélo dans les agglomérations françaises.

⁵ « Fais don du vélo ». <http://www.fees-du-sport.com/fait-don-du-velo> (consultée le 25/06/2014).

⁶ Seule l'intégration de Castelculier fait encore l'objet de tractions politiques. Toutefois, son intégration au sein de l'Agglomération d'Agen ne remettrait pas en cause les principes directeurs du Schéma Directeur Vélo.

I. LE REGAIN D'INTERET DU VELO DANS LES VILLES FRANÇAISES

1. Le vélo en Europe, de sa création au XIXe siècle à aujourd'hui

L'origine du vélo est attribuée à la draisienne, construite par le baron allemand Drais en 1817. Avec son engin constitué d'une poutre en bois reliant deux roues, le baron parcourut 14,4 km en une heure par l'action de ses pieds sur le sol. Cependant, la draisienne n'eut qu'un succès éphémère. En 1861, un serrurier eut l'idée d'ajouter des pédales à une draisienne. Par la suite, on chercha à rendre le vélocipède plus rapide en augmentant le diamètre de la roue avant sur laquelle étaient attachées les pédales. Le grand bi apparut dans les années 1870, mais il posa rapidement des problèmes de sécurité à cause de sa vitesse et de problème d'équilibre (le diamètre de certaines roues avant pouvait atteindre trois mètres). Après cette expérience originale, l'ancêtre du vélo tel que nous le connaissons aujourd'hui naquit au début des années 1880, avec des roues de diamètres identiques et une traction par chaîne. Au fur et à mesure des progrès techniques, le vélo continua d'évoluer : pneumatique, dérailleur etc.

À partir du début du XIX^e siècle, le développement de la voiture conditionne la pratique du vélo, mais l'utilisation du vélo évolue différemment selon la politique d'aménagement des pays. En effet, certains pays comme la France investissent massivement dans le réseau routier, la réalisation d'aménagements cyclables restant dans le domaine de l'anecdote. A la veille de la Seconde Guerre Mondiale, le réseau routier de la France s'étendait alors sur 700 000 km, routes vicinales comprises, contre seulement 1 200 km d'aménagements cyclables.

Cependant, la relation avec le vélo évolue différemment selon les pays. Par exemple, Les Pays-Bas ont régulièrement porté une attention particulière pour envers ce mode de transport, mais pour diverses raisons. Tout d'abord, à la fin du XIX^e siècle, l'unification de l'Allemagne par Bismarck inquiète les Néerlandais et ces derniers trouvent dans le vélo un moyen de transport accessible à tous pour découvrir le pays. En 1883, l'ANWB, une association de cyclistes néerlandais, est fondée et jouera un rôle important dans le développement du vélo dans ce pays. En effet, pendant la Première Guerre Mondiale, malgré sa neutralité dans le conflit, les Pays-Bas subirent le blocus de l'Angleterre sur l'Allemagne et le pays se trouva alors priver d'essence. L'association obtint alors la réalisation accélérée de pistes cyclables à vocation touristique, en utilisant « le symbole du vélo pour réaffirmer l'identité néerlandaise neutre »⁷. En outre, plus tard, l'Allemagne nazie entreprit la réalisation de nombreux aménagements cyclables afin de dégager les vélos qui gênaient la circulation motorisée (Héran, 2014, p. 57). Ainsi, en 1939, on dénombrait une capacité de desserte des aménagements cyclables dix fois supérieure au Pays-Bas par rapport à la France et cinq fois supérieure en Allemagne par rapport à la France. De même, la densité du réseau cyclable était pour ainsi dire inexistante en

⁷ Aronson Sidney. The sociology of the bicycle. In Social Forces, vol. 30, n°3, 1952, p. 309 - via Frédéric Héran, 2014.

France (0,002 km/km², soit 2 mètres d'aménagements cyclables par km²) alors qu'il était 30 fois plus développé au Pays-Bas (cf. tableau 1 ci-dessous).

Tableau 1 : Comparatif des réseaux routier et cyclable entre la France, les Pays-Bas et l'Allemagne en 1939

	France	Pays-Bas	Allemagne
Population (hab)	41 510 000	8 729 000	69 314 000
Superficie (km ²)	550 800	41 530	633 786
Aménagements cyclables (km)	1 200	2 675	11 000
Densité du réseau cyclable (km d'am.cycl./km ²)	0,002	0,064	0,017
Niv. de service du réseau cycl. (km d'am.cycl. /1000 hab)	0,03	0,31	0,16

(Source : Héran, 2014, pp. 55- 57)

Toutefois, au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, tous les pays européens sans exception se désintéressent du vélo, au profit de la voiture symbole de la modernité. Les cyclistes sont alors perçus comme des personnes en attente de se motoriser et le développement du réseau routier ne laisse guère de place à ce mode. Toutefois, l'ascension de la voiture est freinée après le premier choc pétrolier en 1973, à après une baisse vertigineuse, et la pratique du vélo progresse significativement dans toute l'Europe de l'Ouest bien avant les premières mesures publiques pour l'encourager. À l'égard de la France, aucune statistique ne permet de confirmer ou d'infirmer cette tendance européenne, hormis l'augmentation du nombre de vélos vendus entre 1973 et 1974 (Héran, 2014, p. 97).

Les Pays-Bas se préoccupent rapidement de la promotion du vélo et de la marche à pied, impulsée par les revendications de la population. Toutefois, c'est réellement à partir de 1990 que le vélo joue vraiment le rôle de transport alternatif à la voiture avec la mise en place du *Masterplan Fiest* (en français, « schéma directeur vélo »), encouragé par la fédération nationale cycliste *Fietsersbond* (CERTU, 2001, p. 15). Parmi les objectifs de ce plan national, nous citerons les restrictions d'accès aux véhicules motorisés aux centres villes et à certaines zones, l'amélioration des déplacements alternatifs, comme le vélo, la marche, les transports en commun et le co-voiturage, ainsi que le renforcement des échanges, aides et financements à tous les échelons territoriaux. À la fin des années 1990, en partant du constat qu'en étant au plus proche de population, le développement et la promotion du vélo sont les plus efficaces. L'État joue alors à partir des années 2000 un rôle d'accompagnement, de facilitateur et de relai des connaissances autour du vélo. En Allemagne, les initiatives viennent principalement des usagers et des villes. Par ailleurs, une grande attention est portée sur le cyclotourisme dont la pratique a doublé entre 1980 et 2000, avec d'importantes retombées économiques pour certaines régions. Enfin, le rôle de l'État fédéral allemand est indirect et passe par la réglementation, les études et les aides financières (CERTU, 2001, p. 32). Ainsi, dans les années 80 et 90, le linéaire du réseau cyclable progresse rapidement aux Pays-Bas et en Allemagne.

Actuellement, cet intérêt pour le vélo est encore précoce en France lorsque l'on compare le linéaire des aménagements cyclables avec les Pays-Bas et l'Allemagne (cf. tableau 2 page suivante). Avant toute chose, nous avons rencontré beaucoup de difficulté pour obtenir le linéaire des aménagements cyclables en France, avec une qualité suffisante pour ce comparatif. De ce fait, pour les Pays-Bas, les données datent de 2000 et celle de la France datent de 2010. Toutefois, cet écart de 10 ans ne

devrait pas biaiser notre analyse car la France s'est engagée dans une politique vélo que récemment. Il est d'ailleurs intéressant de noter que la source mentionne que sur les 10 000 km de voies vertes et véloroutes, ces dernières étaient quasiment inexistantes en 1998. Enfin, dans ces trois, nous avons constaté un dynamique favorable au développement du vélo, le linéaire cyclable a donc sûrement augmenter.

Cet avertissement de rigueur étant posé, nous procédons maintenant à l'analyse de ce comparatif. En 2000, les Pays-Bas possédaient déjà un réseau cyclable dense, avec 0,46 km d'aménagements cyclables par km². Nous noterons également que ce pays a la plus forte densité du réseau routier dans ce comparatif (3,14 contre 1,80 km de routes/km² pour la France et l'Allemagne). En Allemagne, malgré les 30 000 km d'aménagements cyclable, la densité de son réseau n'était que de 0,08 soit un ratio six fois inférieur par rapport à son voisin néerlandais. Quant à la France, dix ans plus tard, la densité de son réseau cyclable est deux fois inférieure par rapport à l'Allemagne, et 11 fois inférieure par rapport aux Pays-Bas. En outre, avec 10 ans de retard, elle a atteint le même niveau de service par à l'Allemagne, soit 0,38 km d'aménagements cyclable pour 1000 hab., mais les Pays-Bas conserve leur avance dans ce domaine, avec un ratio de 1,19. Enfin, nous constatons que la France a un niveau de service par la route deux fois supérieure par rapport aux deux autres pays (16,79 km de route pour 1000 hab. contre environ 8,00).

Le tableau ci-dessous récapitule les informations de l'analyse.

Tableau 2: Comparatif des réseaux routier et cyclable entre la France, les Pays-Bas et l'Allemagne

	France (2010)	Pays-Bas (2000)	Allemagne (2000)
Population (hab)	63 000 000	16 000 000	81 000 000
Superficie (km ²)	551 700	41 530	357 000
Réseau routier (km) ⁸	1 049 446	130 446	643 774
Densité du réseau routier (km routes/km ²)	1,80	3,14	1,80
Niv. de service du réseau routier (km routes/1000 hab)	16,79	8,15	7,95
Aménagements cyclables (km)	24 000 ⁹	19 000 ¹⁰	30 000 ¹¹
Densité du réseau cyclable (km d'am.cycl./km ²)	0,04	0,46	0,08
Niv. de service du réseau cycl. (km d'am.cycl. /1000 hab)	0,38	1,19	0,37
Ratio km d'am. cycl. / km routes	0,02	0,15	0,05

Comme nous l'avons constaté, les pays ont porté un intérêt différent sur le vélo selon les périodes, en fonction d'un contexte spécifique. Alors qu'aujourd'hui, le vélo mis en avant pour ses bienfaits environnementaux et sanitaires, il a par exemple été un objet d'affirmation de l'identité néerlandaise face à la l'unification de l'Allemagne en 1870. Avec une approche historique, nous avons présenté

⁸ Données : <http://donnees.banquemondiale.org/indicateur/IS.ROD.TOTL.KM> (consultée le 23/08/2014)

⁹ « Aspects économiques et aménagements cyclables ». Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, 14 septembre 2010. Disponible sur : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Aspects-economiques-et.html> (consultée le 29/08/2014)

¹⁰ CERTU, 2001, p. 13.

¹¹ Ibid, p. 30.

trois pays qui se sont impliqués à des différents degrés pour ce mode. Nous serions alors tentés d'affirmer que la culture française n'est pas propice à la construction d'une pratique cyclable, en plus d'avoir un relief plus accentué que les Pays-Bas. Mais, ces deux justifications sont trop imparfaites et limitées.

2. La faible part modale du vélo en France : un frein culturel ?

En France, la faible part du vélo serait due à la culture latine de la population, dans laquelle la voiture à essence exprime le besoin d'exprimer sa virilité¹². L'exception strasbourgeoise est alors décrite comme la conséquence de sa proximité avec l'Allemagne, qui a engagé une politique plus volontariste pour les modes alternatifs. De plus, la pratique du vélo n'est pas une caractéristique exclusive aux pays néerlandais, germaniques ou scandinaves. En effet, dans la ville de Ferrare, en Italie, le vélo affiche une part de 27%¹³, tandis que la moyenne italienne n'est guère plus élevée qu'en France. Enfin, la part du vélo dépasse également les 10% dans plusieurs villes autour de Ferrare, comme Ravenne, Reggio d'Émilie et Padoue. Ainsi, nous ne pouvons pas établir un lien de cause à effet entre la culture latine et la faible utilisation du vélo, et une réflexion plus large est alors nécessaire.

a. Une politique d'aménagement longtemps marquée par la voiture

L'organisation politique et institutionnelle aura un impact sensible sur la politique des villes selon les pays. Ainsi, en France, en 1966, le ministère de la construction a été absorbé par celui des travaux publics pour former le ministère de l'équipement, placé sous l'autorité des ingénieurs des Ponts et Chaussées. En Allemagne, la distinction entre les deux entités est restée avec un ministère de la construction et un autre pour les transports. Par ailleurs, c'est le ministère de la construction qui soutient les initiatives en faveur de la modération de la circulation. En effet, en Allemagne, la rue et le trottoir sont considérés comme le prolongement du domicile et les enfants ont l'habitude de jouer dans la rue (Héran, 2014, p. 101). Par ailleurs, avec la crise pétrolière de 1973, le SETRA tente de prendre en compte les autres usagers de route à travers trois guides parus en 1974 et 1975. Cependant, le premier ouvrage consacré aux aménagements pour cyclistes et cyclomotoristes n'est qu'une copie résumé du guide des aménagements cyclable des pays Pays-Bas en vigueur dans les années 1960, sans être adapté au contexte français (Arantxa, 2000, p. 28). De plus, afin de préserver la fluidité de la circulation automobile, la ségrégation des modes est alors préconisée, solution que le SETRA lui-même reconnaît difficile à mettre en œuvre au regard du tissu existant (Héran, 2012, p38).

Pourtant, malgré les crises pétrolières, la voiture continue son expansion en France. Entre 1982 et 1994, la part modale de la voiture dans les déplacements locaux passe de 48,7% à 63,3%. Dans le même temps, la part des autres modes stagne (les transports en commun) voire diminue (la marche et les deux-roues) (CGDD, 2010, p. 14). Avec près de deux tiers des parts, la voiture

¹² « la voiture permet aux hommes d'affirmer leur virilité ». Serge Tisseron, psychanalyste. In « Pouvez-vous changer notre relation à la voiture ? », psychologies.com.

¹³ Chiffre issu du site de EPOMM (consulté le 16/08/2014)

s'impose comme le mode de transport. Dans les années 1990, plusieurs sondages d'opinion sur les déplacements urbains ont été réalisés, et pour la première fois en 1996, simultanément auprès d'un échantillon représentatif de la population des agglomérations de plus de 30 000 hab. et de 200 maires sur les mêmes thèmes. Présentés lors du congrès du GART en novembre 1999 à Mulhouse, le résultat principal de ces sondages montre un décalage sur la place de la voiture à accorder en ville entre le grand public et le grand public vu par les maires. L'écart est tout de même de 45 points (cf. tableau 3 ci-dessous).

Tableau 3 : Sur la place de voiture en ville, décalage entre l'avis du grand public et l'avis qu'aurait le grand public selon les maires

	Grand public	Grand public vu par les maires	Maires
À votre avis, faut-il limiter l'usage de la voiture afin d'améliorer la circulation en ville ?	72 %	27 %	68 %

D'autres questions viennent confirmer ce décalage (cf. tableau 4 ci-dessous) :

Tableau 4 : D'autres questions plus précises confirment le décalage de l'opinion des maires sur le grand public et l'opinion réel du grand public sur la place de la voiture en centre-ville

Êtes-vous plutôt d'accord pour :	Grand public	Grand public vu par les maires	Maires
Limiter fortement la circulation automobile au centre-ville	80 %	51 %	84 %
Limiter fortement le stationnement dans le centre-ville	65 %	36 %	75 %
Créer plus de zones piétonnes	84 %	71 %	89 %
Développer les transports publics	93 %	86 %	95 %

D'emblée, nous remarquons un écart important entre l'opinion du grand public vu par les maires et l'opinion réelle du grand public sur les questions de la place de la voiture en centre-ville. Cet écart, de 29 points, témoigne d'un décalage entre les acteurs politiques locaux et les attentes des administrés, puisque le grand public est beaucoup plus favorable à une limitation du trafic automobile en ville que les élus ne le croient. Pourtant, tous deux partagent le même avis sur ces questions.

Pour expliquer un tel décalage, plusieurs explications sont habituellement proposées, la plus courante étant le lobby automobile qui exercerait une pression sur les décideurs politiques puisque plusieurs constructeurs mondiaux d'automobiles sont français (Peugeot, Renault). De plus, malgré le fait que le grand public et les élus partagent les mêmes avis, ces derniers semblent frileux pour limiter la place de la voiture en ville. Une explication avancée consistait à affirmer un manque de sensibilisation des élus et un manque de formation des techniciens sur ce sujet. Malgré cela, les élus et les services techniques ne sont pas les seuls en cause dans ce décalage. Les chercheurs et les organismes publics qui analysent et interprètent les résultats statistiques ont aussi leur part de

responsabilité. En effet, les statistiques avaient tendance à valoriser la part de l'automobile dans les enquêtes, par exemple en assimilant d'office les passagers comme des conducteurs, et en négligeant les déplacements actifs. Enfin, la présence importante d'hommes dans les strates décisionnelles, en sachant que c'est chez les actifs masculins qu'on trouve le plus de d'automobilistes, expliquent aussi en partie cette croyance d'utilisation tout azimut de la voiture par la population. Notons également que ces explications étaient couramment admises en Allemagne mais méconnues en France (Héran, 2000, p. 4). D'une manière générale, les causes de cette politique du tout-voiture ont de multiples sources, la seule explication du lobby automobile apparaît donc insuffisante et, en l'absence d'une prise de conscience générale, le système auto-entretient l'hégémonie de la voiture (cf. figure 1 ci-dessous).

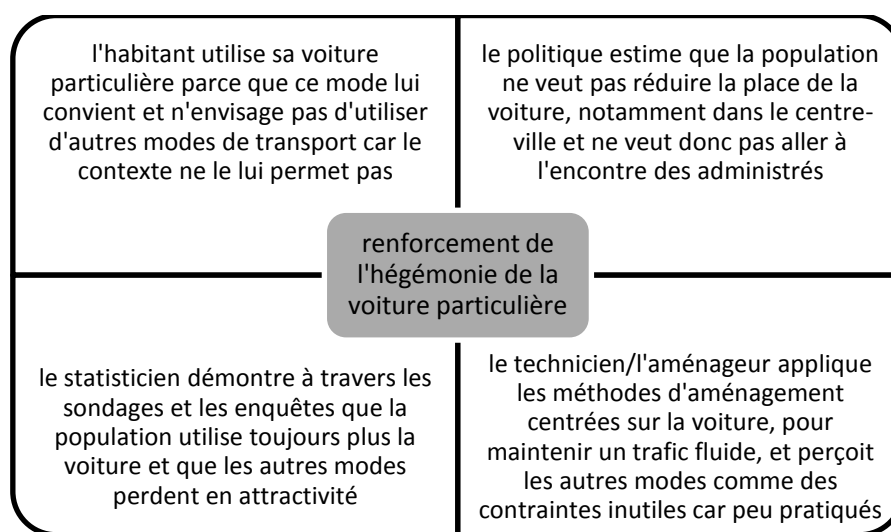


Figure 1 : Système dans lequel l'hégémonie de la voiture s'auto-entretient

Même si les résultats de ces enquêtes ont plus de 15 ans, l'agglomération agenaise n'a rien d'atypique en France. En effet, la voiture est toujours le mode dominant avec plus de 70 % des parts (SCoT du Pays de l'Agenais, 2014). Quant au vélo, sa part n'est que de quelques pourcents, les chiffres variant de 2 à 5 % selon les sources, et celle de la marche à pied est un peu supérieure avec environ 10 %. Sur la commune d'Agen, la part des deux-roues¹⁴ est de 7 % et celle de la marche est de 17 % (CGDD, 2010, p. 14). Comparativement, en France, pour les déplacements locaux, la part du vélo n'est que 2,6 % et celle de la marche est de 22,2 %. Quant à la voiture particulière, elle atteint 64,8 %, soit une part inférieure par rapport à l'agglomération agenaise. Au regard de ces moyennes nationales, les modes alternatifs sont sous-utilisés et la voiture particulière est surutilisée.

Néanmoins, depuis les années 1990 et 2000, les approches en matière d'aménagement et d'urbanisme évoluent doucement, avec une meilleure prise en compte des différentes formes de mobilité. De façon emblématique, la ville de Bordeaux a métamorphosé son centre-ville au profil du tramway et des mobilités actives dans un chantier qui a duré de nombreuses années. Ainsi, l'hégémonie de la voiture est de plus en plus remise en question, mais nécessite des moyens

¹⁴ Pour rappel, en l'absence de précision, le terme « deux-roues » renvoie aux deux-roues motorisés et non-motorisés

humains, techniques et financiers pour réaliser la conversion de l'espace. Enfin, les seules explications politiques, économiques et techniques sont insuffisantes pour expliquer l'omniprésence de la voiture sur le quotidien des habitants. En s'attardant à une échelle microscopique, celle de l'individu, les freins psychologiques, culturels et sociaux entretiennent aussi cette domination.

b. La répétitivité des déplacements, comme frein au changement modal

Dans tous les domaines de la vie quotidienne, les habitudes mènent à la reproduction quasi-inconsciente des mêmes gestes. De par la répétitivité des actions, les déplacements entre le domicile et le travail – quand les lieux sont fixes durant une période suffisamment longue – deviennent des habitudes, des automatismes. Parallèlement, ces derniers « renforcent la tendance à valoriser son choix modal au détriment des autres modes » (Rocci et *alii*, 2008). Les habitudes sont alors un automatisme réducteur de la charge mentale et le changement implique alors un véritable bouleversement et une remise en question des routines préétablies (Vincent-Geslin, 2010).

Pour justifier le changement modal, les seuls facteurs comme la lassitude par rapport au mode utilisé ou le souhait d'avoir des pratiques en adéquation avec ses valeurs personnelles ne suffisent pas systématiquement à provoquer un processus de changement. L'apparition de nouvelles contraintes telles qu'un déménagement ou un changement de contexte familial ou de lieu de travail, ou encore une opportunité comme la mise en place d'un PDE, sont aussi des éléments déclencheurs pour de nouvelles pratiques modales. En outre, dans sa thèse, Anaïs Rocci met en lumière les nombreux facteurs susceptibles de produire un changement des pratiques modales, réparties autour de cinq thématiques. En premier lieu, les normes sociales qui renvoient à l'action publique (lois, codes, règlements) et l'éducation sociale de l'individu (famille, amis, collègues...). Celles-ci conditionnent cet individu dans ses choix modaux qui aura tendance à se conformer à un comportement admis par la société. Par exemple, à Amsterdam, selon certaines enquêtes, il est d'usage de pratiquer le vélo. Le vélo est donc devenu une norme. Puis, le vécu et l'image d'un mode fera que ce dernier sera plus ou moins facilement adopté par l'individu. Ainsi, l'image du mode dépend à la fois des normes sociétales et des expériences individuelles, et pouvant être positives ou négatives. Quant au vécu, il est lié aux contraintes d'usage. Plus les contraintes sont importantes, plus le mode sera vécu de façon négative du fait de l'augmentation de la charge mentale et physique (accessibilité, rythme de vie, de coût...). La voiture est également une contrainte, elle peut être un outil de travail pour un commercial ou une condition d'embauche. Ces contraintes alors sont construites en partie sur les normes et influent les images et le vécu des modes. Néanmoins, toujours dans sa thèse, Anaïs Rocci expose le « capital mobilité », terme qui renvoie aux compétences et connaissances en matière de mobilité. Ce capital se développe, évolue et se modifie durant toute la vie de l'individu en fonction de ses apprentissages et expériences. Enfin, pour aboutir au changement, des ruptures sont indispensables. Elles peuvent être des différentes natures, comme personnelles (rupture dans les habitudes, déménagement, familiales, etc.), comme liées à des mesures incitatives (piétonisation du centre-ville, vélos en libre-service, etc.). Par ailleurs, il semblerait que les changements dans les habitudes de déplacements, notamment domicile-travail, évoluerait plus vite que les changements observés dans la planification et l'aménagement dans les structures spatiales (Smit, 1997 *in* Dupuy, 2006, p. 38). Il en résulte donc un décalage entre la demande et l'offre en matière de déplacements. Ainsi, l'adoption de nouvelles pratiques modales est due à l'imbrication d'une multitude de paramètres qui concerne à la fois la vie

personnelle et privée de l'individu, et ses interactions avec le monde extérieur et la société. L'unicité de chaque individu entraîne alors des choix modaux qui lui sont propres.

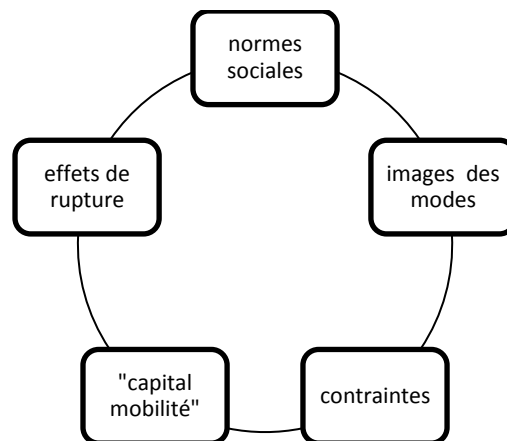


Figure 2 : Schéma synthétique du système dynamique des facteurs de changement de pratiques modales autour de cinq dimensions (Inspiré de : Rocci, 2007, p. 486)

Malgré tout, le processus du changement modal nécessite plusieurs étapes avant d'être effectif. En effet, certaines personnes effectuent ces étapes plus rapidement que d'autres. Tout d'abord, à l'état initial, qu'on pourra nommer la phase de pré-contemplation, les individus n'ont pas l'intention de changer et ne réalisent pas qu'un changement modal soit possible. Intervient ensuite la phase de contemplation, stade de sensibilisation et de prise de conscience de la possibilité d'un changement. Cependant, les individus ne sont pas encore enclins à changer leur propre comportement. Puis, dans la phase de préparation, l'intention de changer se manifeste. Ainsi, les individus rassemblent des informations et imaginent comment les moyens pour procéder au changement modal. Lorsque les idées mûrissent et que les conditions deviennent favorables au changement, les individus modifient effectivement leur comportement pour atteindre le but fixé. C'est la phase d'action. Enfin, les individus s'efforcent de consolider les gains apportés par les changements. Ils sont alors dans la phase de la répétition et ont intégré les nouvelles pratiques modales (cf. figure 3 ci-dessous).

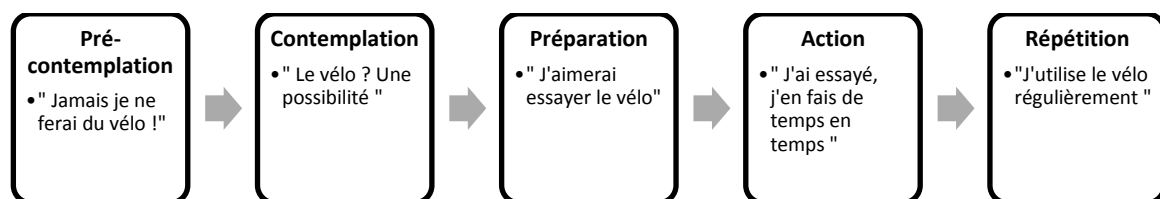


Figure 3 : Processus du changement de pratiques modales, exemple du vélo (source : RR&A Rolond Ribl & Associés, pour la communauté urbaine de Strasbourg)

Toujours est-il que l'utilisation exclusive de la voiture particulière permet difficilement l'apprentissage d'autres modes, de leurs avantages et l'anticipation de leurs contraintes (Ravalet, 2012). De plus, les ruptures sont des moments propices pour l'adoption de nouveaux comportements modaux car contraignent l'individu à remettre en question ces choix et sa représentation des modes. Enfin, le changement peut aussi être l'expression d'une initiative personnelle car le contexte individuel est devenu plus favorable à de nouvelles pratiques.

3. L'automobilité et les altermobilités, entre opposition et complémentarité

Dans les deux précédentes parties, nous avons cherché à comprendre pourquoi le vélo ne décolle pas en France. De là, nous avons également abordé l'élévation de la voiture comme le mode pour tous et exposer les limites de cette logique en matière de transport. Dans cette partie, nous ferons alors le bilan des différentes formes de mobilités vues précédemment et les mettrons en relation les unes par rapport aux autres.

Avant tout, nous estimons important de définir la mobilité, dans son sens géographique ou spatiale. La mobilité exprime « à la fois le processus qui aboutit au déplacement par lui-même, mais aussi la capacité ou l'aptitude au mouvement, voire tout ce qui concourt à créer les conditions du déplacement » (Baud et alii, 2008, p. 323). Ainsi, la mobilité concerne l'acte, l'intention et la possibilité de réaliser ce déplacement. D'ailleurs nous notons que la mobilité est une valeur positive dans nos sociétés occidentales, contrastant avec les sociétés agraires qui valorisait au contraire l'immobilité (Rémy, 1996, *In* Lévy et Lussault, 2003, p. 623). Nous comprenons donc tout l'enjeu des recherches faites autour des mobilités.

Ainsi, l'automobilité « renvoie à un mode de vie, une norme de déplacement tournée vers l'automobile » (Rocci, 2007, p. 6). Pour l'altermobilité, ce terme est composé du préfixe « alter », venant du latin « autre ». Dès lors, l'altermobilité parle des « autres » mobilités. Ce néologisme recouvre l'ensemble des comportements de déplacement alternatifs à un usage exclusif de la voiture. Il s'agit de la mobilité « qui prend son temps » (Marzloff, 2005, p. 44). Cette mobilité alternative ne serait plus régie par la recherche de la vitesse à tout prix, du trajet le plus court, et revendique le droit à la lenteur et à contemplation. Ainsi, le regard sur l'environnement parcouru et la prise en compte des autres sont de nouveau possible. Au contraire, la vitesse pousse au rejet de l'autre. Enfin, l'altermobilité désignant plusieurs modes, nous utiliserons de préférence son pluriel.

Par conséquent, les altermobilités sont-elles en contradiction avec à l'automobilité ? Pas nécessairement. En effet, durant son travail de terrain, Stéphanie Vincent-Geslin n'a jamais mis en évidence un renoncement complet de l'usage de la voiture, y compris chez les plus militants (Vincent-Geslin, 2010, p. 122). En effet, même si ces derniers ne possédaient plus de voiture, ils l'utilisaient encore occasionnellement, notamment pour les vacances (en louant une voiture). Les pratiques altermobiles ne semblent donc pas en opposition avec les pratiques automobiles, mais peuvent au contraire être vues comme des pratiques complémentaires. D'ailleurs, les enquêtes n'ont pas permis d'établir un lien entre l'usage et la possession d'une voiture car certaines personnes utilisaient régulièrement la voiture en se la faisant prêter ou en la louant. Au contraire, d'autres possédaient la voiture mais l'utilisaient le moins possible, voire pas du tout, pour les trajets quotidiens¹⁵.

¹⁵ Dans son ouvrage, Stéphanie VINCENT-GESLIN note que cette tendance mérite d'être quantifiée par une enquête statistique.

Par ailleurs, au lieu de parler d'opposer les pratiques automobiles et altermobiles, nous pouvons également les percevoir comme complémentaires. En effet, la plurimodalité neutralise le réflexe du recours trop systématique de la voiture pour les déplacements (Vincent-Geslin, 2010, p. 144). Elle est donc un bon moyen de promouvoir les modes alternatifs, tels que les transports en commun, les deux-roues motorisés, le vélo ou encore la marche à pied. Il convient alors de penser la mobilité comme un système où les différentes pratiques modales se côtoient et forment un ensemble cohérent.

II. UNE APPROCHE COMPARATIVE TERRITORIALE

Dans cette partie, nous partons du constat que malgré les efforts de l'Agglomération d'Agen pour la création d'itinéraires cyclables – itinéraires imposées par la loi LAURE – il est difficile de parler de l'émergence d'un véritable réseau cyclable d'intérêt intercommunal. Nous mettrons également en évidence une lacune dans l'organisation de l'intercommunalité qui empêche un suivi continu du Schéma Directeur Vélo.

1. La place du vélo au sein de l'Agglomération d'Agen

a. L'organisation de l'intercommunalité

L'Agglomération d'Agen exerce plusieurs compétences, obligatoires, optionnelles et facultatives au sens des dispositions de l'article L. 5216-5 du Code Général des Collectivités Territoriales¹⁶. Ses compétences sont le développement économique, l'aménagement de l'espace communautaire, l'équilibre social de l'habitat et la politique de la ville (obligatoire) ; la création ou l'aménagement et l'entretien de la voirie d'intérêt communautaire ainsi que la gestion de stationnement d'intérêt communautaire, l'assainissement, l'eau, la protection et la mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie, la construction, l'aménagement, l'entretien et la gestion d'équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire et l'action sociale (optionnelle) ; l'enseignement supérieur et la recherche, la gestion de services mutualisés pour le compte des communes, les incendies et les secours et la gestion d'un Fond de Solidarité Territoriale en faveur des communes membres (facultatives).

Elle est structurée autour de quatre directions générales (cf. organigramme en Annexe 1) : les « ressources » s'occupant de la gestion du personnel et des budgets, les « services techniques », l'« économie et l'aménagement du territoire » et la direction et la « cohésion sociale et solidarité » en charge notamment des centres de loisir et des HLM. Les directeurs généraux adjoint rendent ensuite des comptes au directeur général et au président de l'Agglomération d'Agen. Les directions sont ensuite divisées en pôles, dont le nombre varie entre un et trois en fonction de l'importance de la direction. Enfin, chaque pôle regroupe un ou plusieurs services assurant les missions qui lui ont été confiées. Sa structure hiérarchique est donc verticale, les décisions devant donc toujours être validés par un supérieur.

Enfin, ces décisions doivent être validées en commission, dirigées par les élus communautaires. Le bureau est chargé d'étudier les affaires soumises aux commissions et au conseil d'agglomération. Le bureau est composé des 29 maires. Le conseil d'agglomération est composé des élus communautaires. Les commissions sont aussi force de propositions et peuvent se saisir de tout enjeu relatif à leur compétence. En 2014, quatorze commissions existent pour diverses thématiques.

¹⁶ Document officiel « Statuts de l'Agglomération d'Agen », version du 30 avril 2013

Concernant les compétences, le Schéma Directeur Vélo entre dans le champ de plusieurs d'entre elles, notamment en terme d'aménagement et de création de voirie d'intérêt communautaire. En effet, l'efficacité du vélo se situe entre 1 à 5 km en milieu urbain, échelle correspondant au territoire de l'intercommunalité. De plus, avec une vision à plus long terme, le développement du vélo entre aussi dans la compétence de mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie. La réduction de l'utilisation de la voiture apaise la circulation urbaine, diminue la pollution de l'air et sonore, et favorise l'émergence d'une vie de quartier dynamique.

Enfin, plusieurs services sont aptes à élaborer un Schéma Directeur Vélo comme le service « Pôle urbanisme – programmation des grandes infrastructures » dans lequel le schéma viendrait appuyer la création d'aménagements cyclables et de cheminements doux au sein des grands projets d'infrastructures (comme la déviation routière de Camélat). Nous verrons d'ailleurs en troisième partie que les propositions de maillage s'appuient sur ces projets pour créer l'ossature du futur réseau cyclable intercommunal. Le service « Développement durable » est également demandeur pour élaborer le schéma, puisqu'un PCET a été récemment mis en place dans lequel le vélo est un mode à développer et à promouvoir à part entière. En effet, Dans le volet Transport du PCET, le report de la voiture vers les modes doux représente 30% de l'objectif et 10 des 111 actions du PCET se réfèrent directement au développement du vélo.

b. Les limites de l'application de l'article 20 de la loi LAURE

S'il est vrai que l'Agglomération d'Agen et quelques communes membres s'intéressent et intègrent doucement le vélo dans leurs projets, force est de constater que des éléments évidents pour la voiture ne sont pas appliqués au vélo. En effet, nous constatons de nombreux effets de rupture dans les aménagements cyclables dès la première difficulté rencontrée, d'autant plus que l'application de l'article 20 de loi LAURE n'est pas systématique. Malheureusement, cette situation se retrouve partout en France et des communes refusent toujours de l'appliquer alors que d'autres collectivités ont depuis longtemps intégrée ce mode (Nataf, 2012, p. 86). Pourtant, le questionnaire révèle une attente de la population, mais l'offre cyclable est encore trop insatisfaisante. Ainsi, un référent « vélo » (ou « modes actifs ») est indispensable pour encourager et promouvoir ce mode de déplacement pertinent à l'échelle de l'agglomération agenaïse.

La présentation des projets cyclables est un exercice assez délicat. Certes, des pistes et des bandes cyclables, ainsi que du stationnement vélo, sont régulièrement créées soit par l'Agglomération d'Agen soit par les communes de l'intercommunalité, mais pris indépendamment, ces aménagements montrent une hésitation, ou du moins, une manque de cohérence dans la politique du vélo. En effet, on dénombre 63 km d'aménagements cyclables¹⁷, contrastant avec les 1 220 km de routes¹⁸ sur l'Agglomération d'Agen. Reportés à la population de l'intercommunalité, le ratio est

¹⁷ En incluant les voies vertes, le réseau cyclable s'élève à 99 km.

¹⁸ Le chiffre inclut le linéaire de l'autoroute, des nationales, départementales, des voies communautaires et communales, ainsi que les chemins ruraux. Il n'inclue pas les rues.

alors d'un km de pistes ou de bande cyclables pour environ 1 600 habitants, soit un ratio inférieur à la moyenne française qui est de 1 pour 1000 en 2011 dans les villes de plus de 50 000 habitants¹⁹.

L'un des principaux défauts de l'actuel réseau cyclable sont ses nombreuses discontinuités, parfois de quelques dizaines de mètres seulement (Gaignage, 2013, p. 16). Tout d'abord, la présence de ces discontinuités s'explique par l'absence de documents d'orientations et de planification des aménagements cyclables. D'autre part, l'article 20 de la loi LAURE impose la mise au point d'« itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous formes de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation » lors de la réalisation ou de la rénovation des voies urbaines (à l'exception des autoroutes et voies rapides). Même si au fil des années, cet article est mieux appliqué, l'aménagement cyclable est souvent cantonné à la voirie construite ou rénovée, sans qu'aucune connexion ne soit prévue aux intersections ou aux limites de l'aménagement. En dehors des travaux, il n'impose donc pas la construction d'itinéraire cyclable (CGDD, 2013, p. 5). Dans la figure 4 (ci-dessous), une piste cyclable passe à 30 mètres d'un parking couvert pour vélos situé dans une nouvelle zone commerciale, sans aucune indication sur la présence de cet aménagement. Ainsi, le réseau cyclable se développe par tronçons discontinus²⁰, sans hausse significative de la pratique cyclable. Malheureusement, cette situation n'est pas unique à l'agglomération agenaise et est même plutôt singulière en France. En effet, des communes refusent toujours d'appliquer cet article 20 de la loi LAURE et d'intégrer le vélo comme mode de déplacement à part entière (Nataf, 2012, p. 86).

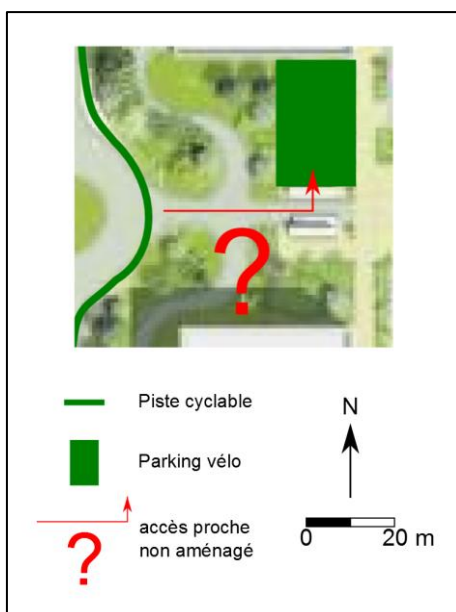


Figure 4 : Les limites de la loi LAURE, sans l'obligation de continuité des itinéraires cyclables

Néanmoins, les services de l'État ont pris conscience des limites juridiques de la LAURE et cherchent à relancer la pratique du vélo et convaincre les collectivités de l'intérêt de cette démarche (CGDD,

¹⁹ Point presse du 4 février 2014 du Club des villes & territoires cyclables, rapporté par Christophe Guillemain pour Mobilicités (2014).

²⁰ L'inventaire des aménagements cyclables réalisés durant le stage viendra confirmer cette observation.

2013, p. 11), d'autant plus que le chemin pour aboutir à l'émergence d'une véritable pratique cyclable est encore long. En effet, avec seulement 3% de part modal en France et un réseau cyclable à consolider, le vélo est un mode anecdotique dont la pratique stagne depuis une bonne décennie²¹. Sur ce point, l'État avant lancé en 2012 un Plan National Vélo, qui rappelle le *Masterplan Fiest* lancé 13 ans plus tôt au Pays-Bas. Ce plan fut remplacé par le Plan d'Action pour les Mobilités Actives en mars 2014, qui liste une série de 25 mesures pour développer la marche et le vélo. En outre, ses détracteurs justifient sa faible part du fait que la voiture est un outil indispensable et que le relief vallonné de la France bride « naturellement » ce mode. En exploitant cet argumentaire anti-vélo, en soit légitime, nous montrerons qu'il est au contraire possible d'accroître la pratique du vélo en France. Nous appuierons alors notre analyse sur un panel de villes européennes ayant réussi à outrepasser leurs contraintes, naturelles ou artificielles.

2. Une comparaison territoriale autour des effets de coupures

Au même titre que la pollution, le bruit et l'insécurité routière, les infrastructures de transports sont des nuisances qui découpent le territoire, limitent les déplacements de proximité et génèrent alors des effets de coupure. Sans affirmer l'existence d'un lien direct entre les formes spatiales et les pratiques sociales, le traitement des coupures est une condition pour développer les modes actifs et les échanges de proximité (Héran, 2011, p. 197). En partant de ce postulat, nous analyserons les coupures urbaines de quatre villes françaises et européennes.

De même, le relief dissuade l'usage du vélo, notamment utilitaire, car exige une dépense d'énergie supplémentaire pour grimper la pente. Si cette dernière est trop abrupte, elle a alors un impact négatif conséquent sur l'usage du vélo sur l'itinéraire concerné (ITEM, 2009, p. 27). Nous nous intéresserons aussi au réseau hydraulique, qui sépare des territoires entre eux en l'absence de franchissement. Ainsi, notre étude comparative autour des effets de coupures s'appuie sur l'Agglomération, la Rochelle, Houten et Fribourg-en-Brigau.

a. L'Agglomération d'Agen, des contraintes physiques particulières à l'encontre du vélo ?

L'agglomération agenaise s'est principalement développée en plaine et autour de la Garonne. De plus, elle concentre plus de la moitié de population et de l'emploi du territoire du Pays de l'Agenais²². Ainsi, l'espace agricole en plaine est concurrencée par l'urbanisation croissante due à l'étalement urbain. Ce phénomène d'étalement est également visible sur les coteaux dont certains espaces sont relativement plats et vierges de construction, comme à Foulayronnes et Bon-Encontre. En outre, le territoire est traversé d'Est en Ouest par la Garonne, dont la largeur est de 200 mètres au niveau d'Agen. Avec un effet de coupure moins marqué, le canal latéral à la Garonne traverse également l'agglomération agenaise.

²¹ Dans les ouvrages édités depuis 2000, nous relevons régulièrement le chiffre de 3% (ou une valeur très proche) comme moyenne nationale pour la part modale du vélo.

²² SCoT du Pays de l'Agenais, approuvé le 28 février 2014.

De nombreuses infrastructures de transports irriguent le territoire, notamment d'Ouest en Est. Ainsi, l'autoroute A62, sur la rive gauche, et la ligne ferroviaire Bordeaux-Toulouse, sur la rive droite, offre une desserte nationale à l'agglomération. Notons aussi la présence d'un aéroport sur les communes d'Estillac et du Passage, assurant des liaisons avec Paris et Ajaccio²³. De part de leur emprise sur l'espace et l'état du trafic, ces infrastructures lourdes sont les plus susceptibles d'avoir un effet sur les déplacements.

De niveau intermédiaire, l'intercommunalité est traversée par la RN21 du Nord au Sud, avec un franchissement de la Garonne au niveau de l'aéroport. De plus, la déviation de Beauregard reliant la RN21 à la RD813 provoque également un effet de coupure car les traversées sur cette voie rapide sont rares et peu protégées malgré un trafic important. Cependant, nous observons deux traversées souterraines pour piétons et vélos aux extrémités de la voie verte.

Enfin, de niveau moindre, les routes départementales entraînent néanmoins des effets de coupure du fait des vitesses pratiquées par les véhicules. En l'absence d'aménagements adaptés, les cyclistes sont dissuadés de traverser ces routes départementales, dont certaines comme la RD813 sont d'anciennes nationales.

Ainsi, nous remarquons deux effets de coupures remarquables marqués par les coteaux, renforcés par la voie ferroviaire et le canal latéral à la Garonne sur la rive, et l'autoroute sur la rive gauche. La combinaison des infrastructures de transports et les coteaux constituent deux coupures majeures, sur chacune des rives de la Garonne. En l'absence d'aménagements adéquats, les espaces situés de chaque côté de ces coupures sont physiquement séparés.

Deux autres coupures moins importantes marquent également le territoire de l'agglomération. Au Nord, entre Foulayronnes et Pont-du-Casse à cause du dénivelé entre les deux communes. Puis, au Sud, le long du Gers et la RN21, les déplacements à vélo pour aller de chaque côté sont destinés à un public sportif.

²³ Site de l'aéroport d'Agen : <http://www.aeroport-agen.com> (consulté le 03/08/2014)

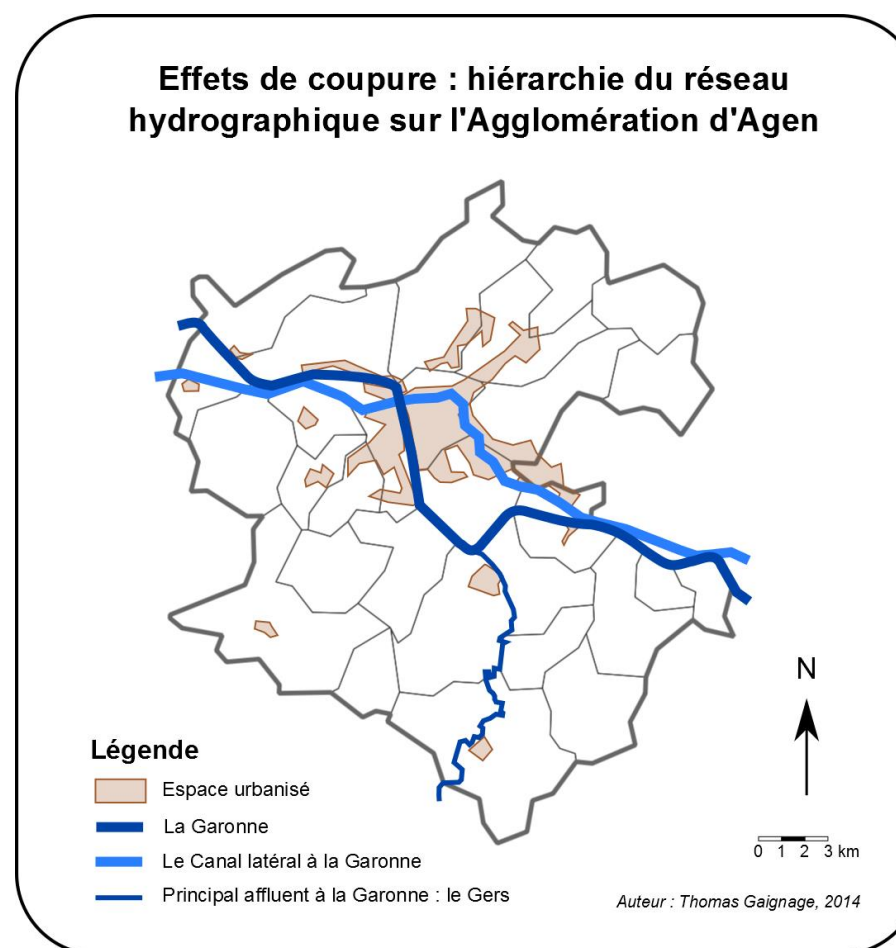
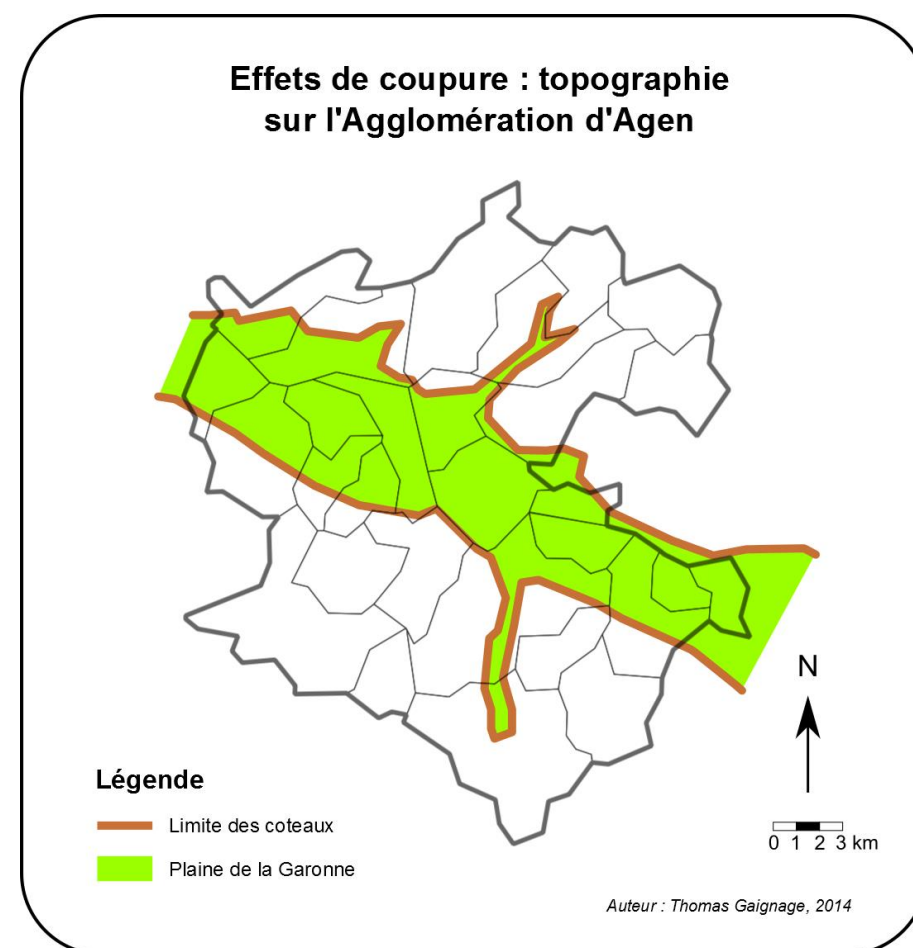
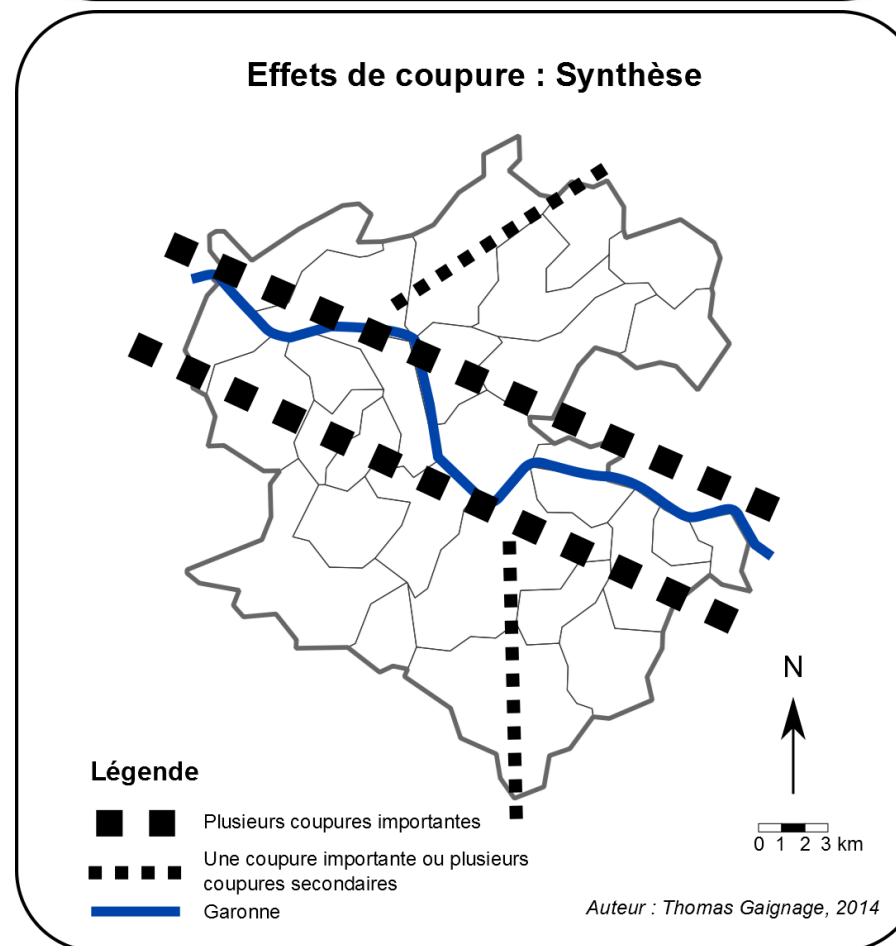
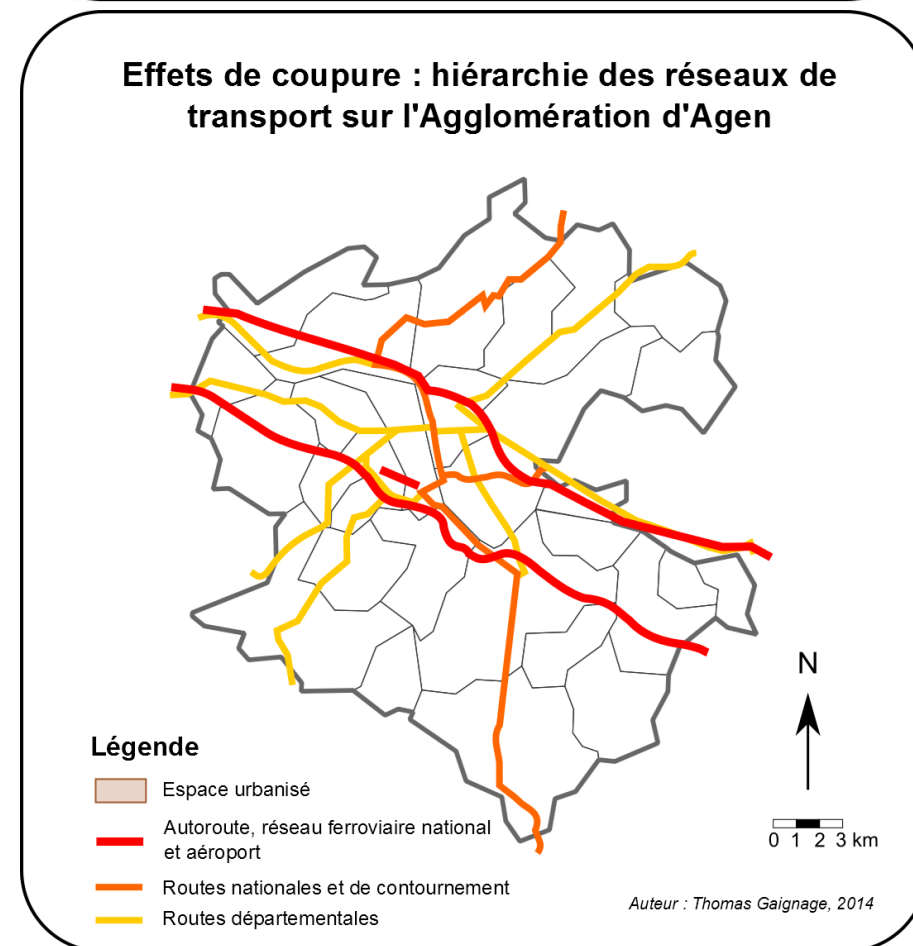


Figure 5 : Les différents effets de coupures sur l'Agglomération d'Agen



b. Une agglomération cyclable française : La Rochelle

Située sur la côte Atlantique à 150 km au Nord de Bordeaux, La Rochelle est une ville pionnière en faveur des modes actifs, avec le premier secteur piétonnier en 1970 et les premiers vélos en libre-service en 1974. Actuellement, ce système est toujours en services avec 300 vélos répartis sur 47 stations²⁴. Avec la communauté urbaine de Strasbourg, la communauté d'agglomération de la Rochelle enregistre l'une des meilleures parts du vélo en France avec 8% et souhaiterait à terme de porter cette part à 12%, et 18% sur la seule commune de La Rochelle²⁵. Par ailleurs, sur ses 327 km², l'intercommunalité rochelaise recense 225 km d'aménagements cyclables²⁶ sur son territoire et ambitionne de porter ce linéaire à 320 km d'ici 2024²⁷, soit une augmentation de 42% en 12 ans.

En outre, le territoire de cette intercommunalité est desservi par deux axes à caractère autoroutier, la N11 et la D137, et la route périphérique qui ceinture la commune de La Rochelle présente aussi cette caractéristique autoroutière. De plus, la ville est reliée par un axe ferroviaire sur lequel circulent des trains interrégionaux (notamment les Intercités). Pour autant, de nombreux itinéraires cyclables aménagés connectent les espaces situés de chaque côté de ces infrastructures et assurent donc une continuité pour les vélos entre la ville-centre la périphérie. En effet, pour régler ces points durs, la réalisation de passerelles, de passages en site propre, élargissement du trottoir et l'amélioration de la visibilité sont des exemples de préconisations avancés dans le SDV²⁸.

Enfin, la collectivité affiche avec conviction, entre autre, de construire un maillage continu et de relier les communes les plus éloignées²⁹, d'« accentuer les liaisons domicile/travail et domicile/école »³⁰ et favoriser l'intermodalité³¹.

c. L'exemple néerlandaise : la ville-nouvelle d'Houten

Houten est une ville-nouvelle néerlandaise de 43 000 habitants, créée en 1979 à proximité d'Utrecht et pensée pour les déplacements doux, en excluant donc la voiture. A l'image des Pays-Bas, surnommé le « plat pays », les dénivelés à Houten sont pour ainsi dire inexistants. L'altitude moyenne de la ville est de 2 mètres³². En outre, elle a été nommée *Fietsstad*³³ (« ville du vélo ») en 2008 par l'association nationale des cyclistes *Fietzersbond*.

Ville compacte, la gare ferroviaire constitue le centre, autour de laquelle les commerces se sont installés. Puis, les quartiers résidentiels sont aménagés autour de cette gare, dont la densité décroît

²⁴ Site de Yélo, CA de La Rochelle : <http://yelo.agglo-larochelle.fr/velo#!libre-service> (consultée le 20/08/2014)

²⁵ « Schéma Directeur des liaisons cyclables 2012-2014 », CA de La Rochelle : <http://www.agglo-larochelle.fr/le-schema-directeur-des-liaisons-cyclables> (consultée le 29/08/2014)

²⁶ Schéma Directeur Vélo de la communauté d'agglomération de La Rochelle 2012-2014, p. 4

²⁷ *Ibid*, p. 62

²⁸ *Ibid*, p. 32

²⁹ *Ibid*, pp. 26-27

³⁰ *Ibid*, p. 29

³¹ *Ibid*, p. 30

³² <http://www.annuaire-mairie.fr/ville-houten.html>

³³ Fietsstad 2008. <http://www.fietsstad2008.nl> (consultée le 28/08/2014)

en s'éloignant du centre. De plus, des bureaux et les équipements sportifs ceignent la ville en périphérie. D'autre part, un réseau cyclable et pédestre en étoile depuis le centre, avec des itinéraires les plus directs possibles permet un accès rapide aux services de la ville. Nous observons aussi que les quartiers résidentiels sont éloignés au maximum de 1 800 mètres de la gare, distance propice à la marche et au vélo. Enfin, les déplacements en voiture sont fortement contraints, ne serait-ce que pour les liaisons inter-quartiers qui obligent l'automobiliste à emprunter la route périphérique.

Par ailleurs, une enquête s'est intéressée à l'évolution de la pratique du vélo chez des personnes ayant habité à Houten et à Veldhuizen, en périphérie d'Utrecht, dans deux lotissements équipés d'aménagements cyclables dans la rue, mais dont d'accessibilité en voiture est meilleure dans le second lotissement. Celle-ci a montré qu'après un déménagement dans le sens Veldhuizen à Houten, les personnes utilisaient plus le vélo, alors que le sens Houten à Veldhuizen, elles l'utilisaient moins (Kroeze, 2008, p. 21).

Enfin, depuis 2007, une grande opération d'extension est en cours et reprend le même modèle d'organisation urbaine autour de la gare ferroviaire (Houten a donc deux gares, « Houten » et « Houten Castellum »). Ainsi, l'urbanisme est pensé afin que les déplacements en modes actifs puissent aussi rapides, voire plus rapide que la voiture. De plus, la sécurité routière est une préoccupation majeure et en fait l'une des villes néerlandaises les plus sûres. De même, l'axe principal est une piste cyclable perpendiculaire à la voie ferrée, favorisant alors l'intermodalité avec le train. Avec cette approche urbanistique, le vélo représente aujourd'hui 44% et la marche 23% des parts modales, la voiture n'étant qu'à 31% soit une proportion deux fois inférieure par rapport à la situation française.

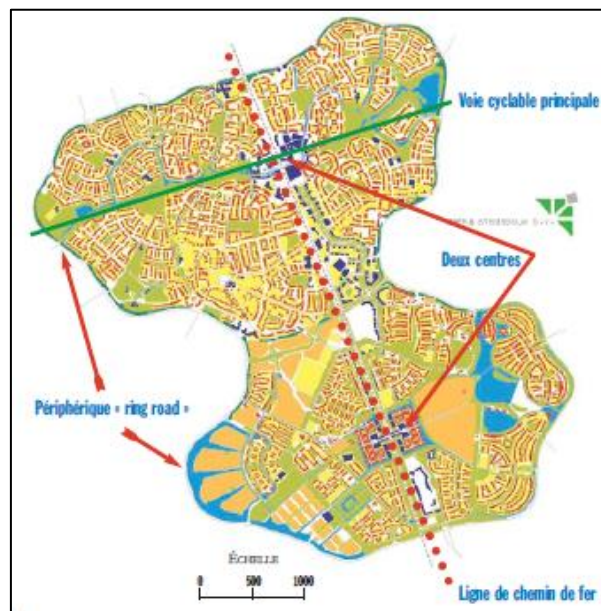


Figure 6 : L'organisation urbaine d'Houten favorise le vélo et la marche, ainsi que l'intermodalité avec le train

La situation d'Houten n'est pas transposable sur l'agglomération agenaïse, mais certains enseignements sont tout de même à exploiter. En effet, s'arrêter à l'aspect topographique favorable au vélo relèverait alors d'une approche bien trop déterministe. La volonté d'aménager un espace

urbain pour les modes actifs, certes sur un espace plat, a par conséquent permis l'usage massif du vélo et de la marche par les habitants.

d. Fribourg-en-Brisgau

Fribourg-en-Brisgau est une ville allemande, proche de la frontière française, à seulement 3 km par rapport à son extrémité occidentale et à 66 km de Strasbourg. Sur ses 153 km², elle abrite une population de 214 000 habitants. Malgré un relief plus accidenté par rapport à l'agglomération ajenaise, et aux antipodes d'Houten et de La Rochelle, les parts modales du vélo et de la marche atteignent respectivement 27% et 23% en 1999³⁴. De plus, elle dispose d'un vaste réseau cyclable de plus de 400 km³⁵. Par ailleurs, la ville ambitionne de porter la part du vélo à plus de 30%, tout en réduisant significativement le nombre d'accidents de vélos d'ici 2020³⁶. Toutefois, soulignons que la part cumulée entre la marche et le vélo est restée identique entre 1998 et 1999, avec un total de 50%. Enfin, la part du vélo a cru alors que celle de la marche a régressé (voir figure ci-dessous).

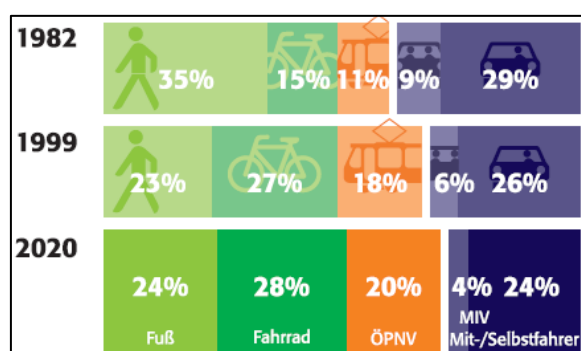


Figure 7 : Parts modales à Fribourg-en-Brisgau (Allemagne) en 1982 et 1999, avec objectifs d'ici 2020 (Source : Amtsblatt, décembre 2008)

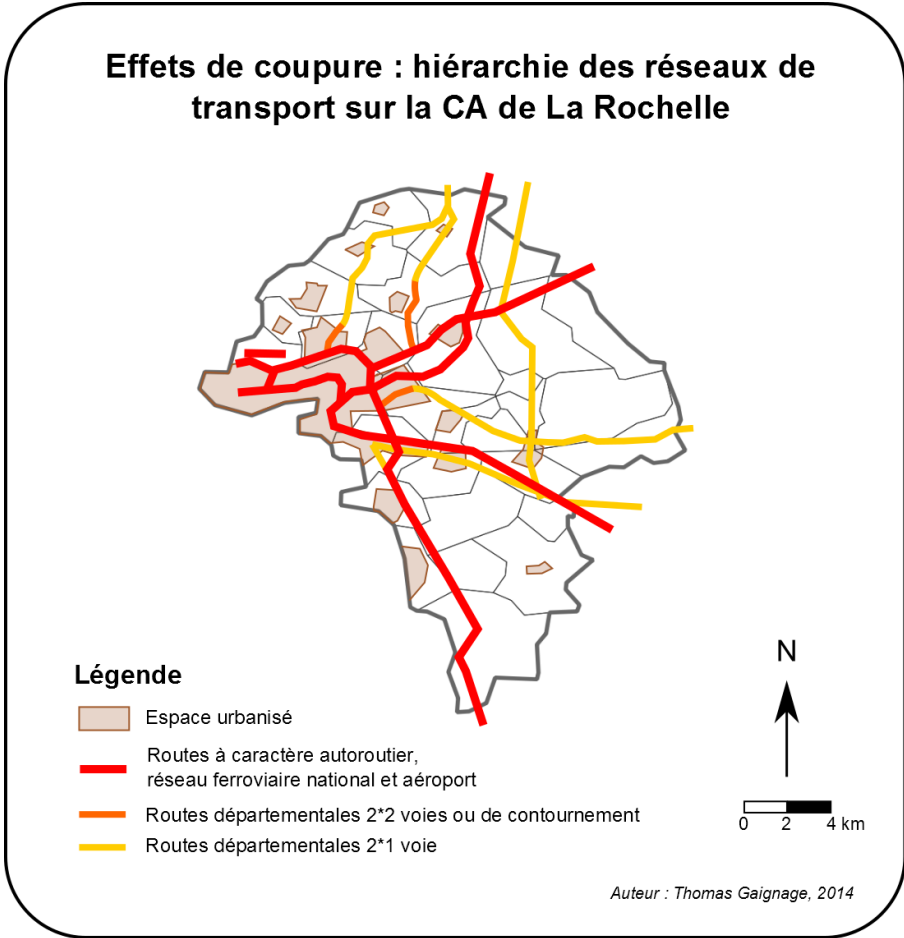
Ces résultats sont le fruit d'une politique en faveur du vélo débuté dès les années 60, et fut par exemple l'une des premières villes à fermer son centre aux voitures. Elle sera également l'initiatrice du quartier Vauban en 1996, situé à 4 km du centre et construite dans une démarche de développement. À l'échelle d'un quartier, nous retrouvons dans ce projet les principes d'urbanisme d'Houten pour les déplacements doux en favorisant ces derniers. De plus, les voitures n'ont guère besoin de circuler à l'intérieur du quartier car les places de stationnement sont aménagées en marge.

³⁴ « Mobil Verkehrsentwicklungsplan Freiburg 2020 » (« Plan de déplacements Fribourg 2020 »), in Amtsblatt, décembre 2008.

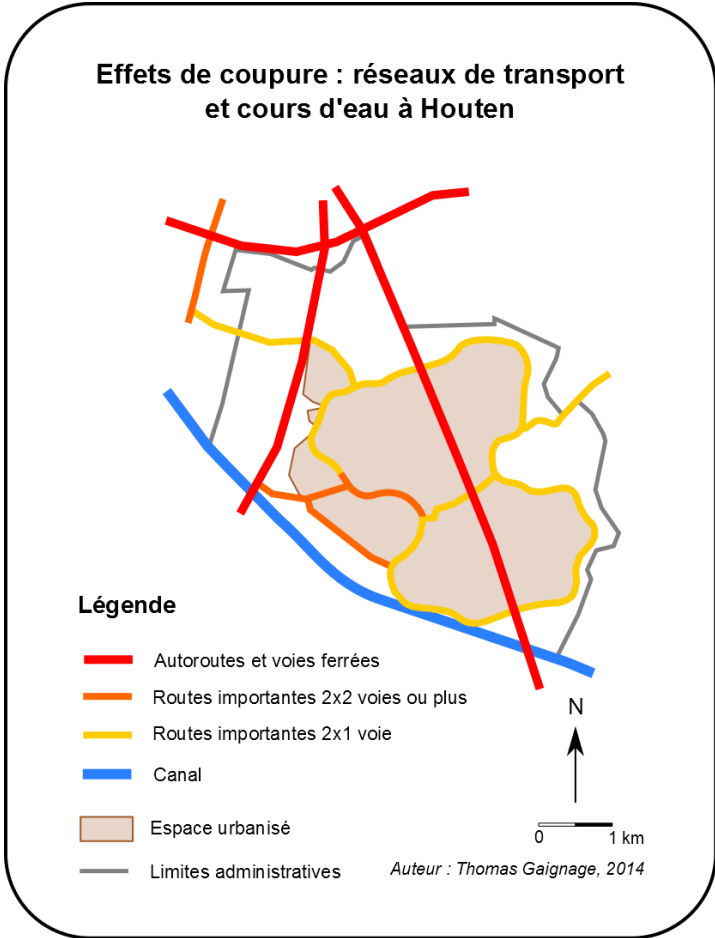
³⁵ Site de Fribourg-en-Brisgau : <http://www.freiburg.de/pb/,Lde/231524.html> (consultée le 20/08/2014)

³⁶ Ibid : <http://www.freiburg.de/pb/,Lde/231552.html> (consultée le 20/08/2014)

Communauté d'agglomération de La Rochelle



Houten (Pays-Bas)



Fribourg-en-Brisgau (Allemagne)

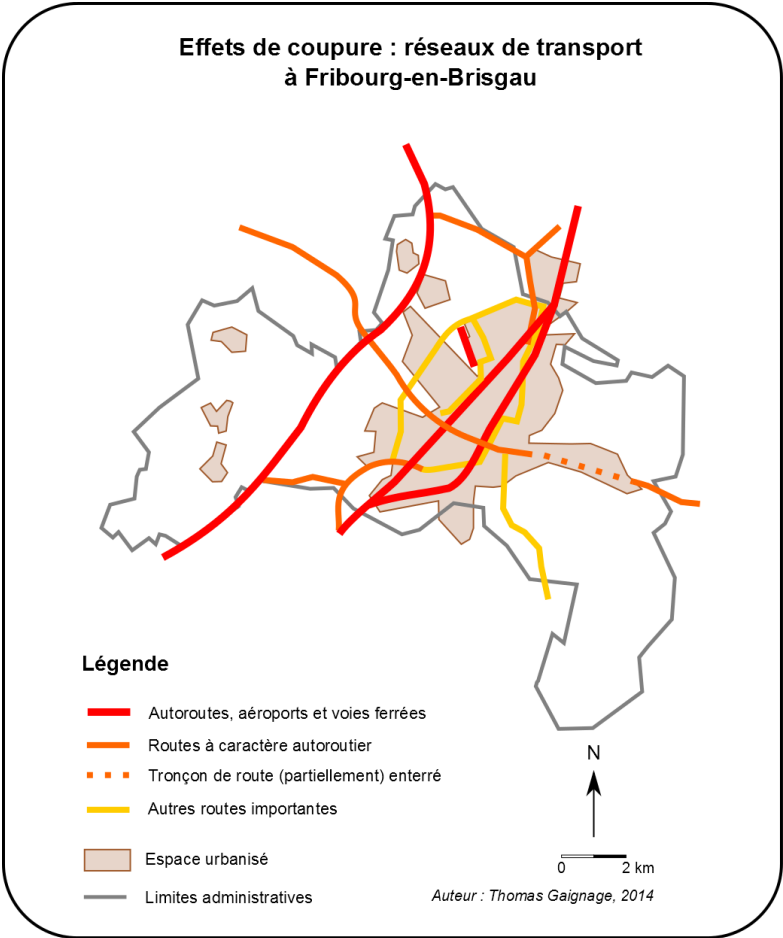
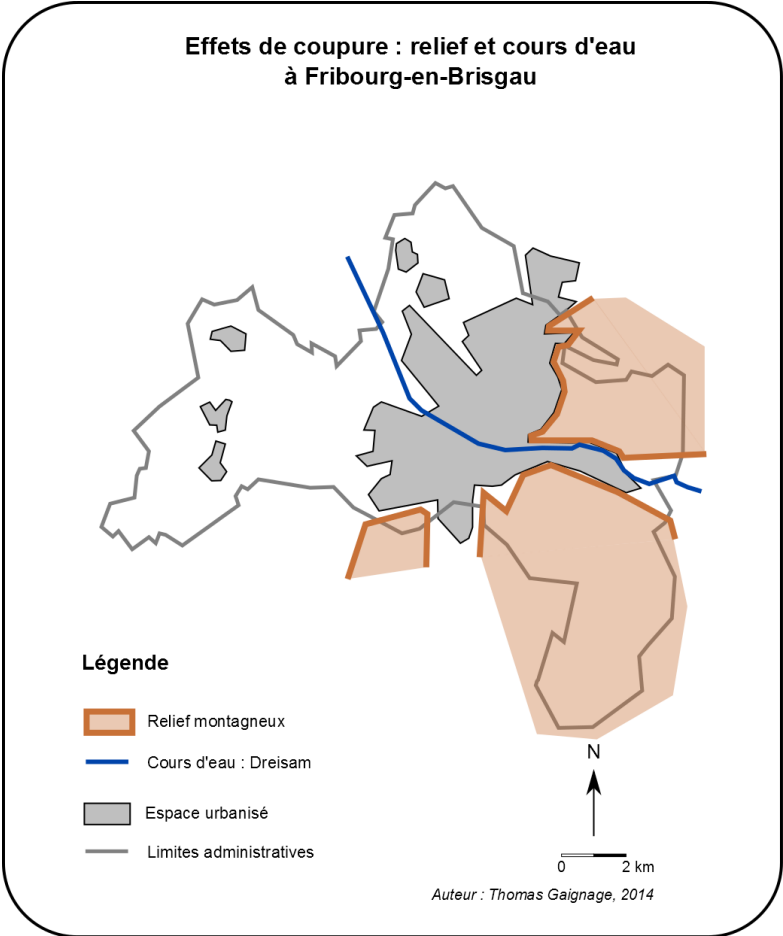


Figure 8 : Effets de coupures sur la CA de la Rochelle, Houten et Fribourg-en-Brisgau



3. Des éléments de réponse sur la faible utilisation du vélo sur l'agglomération agenaise

Les seules justifications sur les contraintes physiques du territoire de l'agglomération agenaise donc sont insuffisantes pour expliquer la faible part d'utilisation du vélo sur l'Agglomération. En effet, des villes comme Houten et Fribourg-en-Brisgau ont réussi à créer une pratique cyclable dynamique et à limiter l'usage de la voiture. Pour la première, elle peut être citée comme ville modèle pour les modes actifs car son urbanisme a été entièrement pensé pour les déplacements doux, tandis que la voiture est reléguée en périphérie. De par l'énergie musculaire nécessaire pour se déplacer en vélo, un espace sans relief est une situation idéale. Néanmoins, la présence d'autres infrastructures, comme les routes, les voies ferrées et les aéroports créent de véritables coupures sur un territoire. Ainsi, la mise en place d'une politique en faveur des vélos sur la durée a stimulé l'usage de ce mode.

De plus, nous nous sommes attardés à l'organisation spatiale de la ville et des axes structurants. En effet, les larges pénétrantes et périphériques, à cause de leur emprise spatiale et des vitesses pratiquées sur celles-ci créent de véritables effets de coupures. En l'absence d'itinéraires sécurisés, elles dissuadent voire empêche toute relation entre les espaces situés de chaque côté de l'infrastructure de transport. Ce constat est aussi valable pour le réseau hydrographique. Dans notre modèle néerlandais, ces effets de coupures potentiels ont été au maximum rejeté à l'extérieur de l'espace urbain et des traversées sécurisés ont été aménagées si besoin (par exemple, sous la voie ferrée qui traversée longitudinalement la ville).

En outre, dans nos territoires d'études, nous constatons une corrélation entre la part modale du vélo, le linéaire du réseau cyclable et l'ancienneté de la politique vélo. Comme nous l'avons vu dans la première partie, le changement modal n'intervient pas immédiatement, la réalisation seule d'aménagements cyclables n'entraînent pas immédiatement une augmentation importante d'utilisation du vélo, mais celle-ci a lieu plus tard. Pour Houten, il s'agit d'une ville-nouvelle pensée et aménagée pour les modes actifs, et avec des parts modaux de 44% pour le vélo et de 23% pour la marche, cet objectif a donc été atteint. Pour Fribourg-en-Brisgau, son intérêt pour les modes actifs a commencé dès les années 60 et a maintenu sa politique en faveur des modes actifs jusqu'à aujourd'hui. Ainsi, la vision et le maintien sur le long terme de la politique cyclable est également une composante importante, tout en tenant compte des spécificités du territoire.

Par ailleurs, nous aurions aussi pu prendre Chambéry Métropole au lieu de la Communauté Agglomération de La Rochelle. En effet, certaines de ses caractéristiques spatiales sont nettement plus proches, comme la population (124 000 hab.) et un relief plus montagneux. Ce dernier aurait d'ailleurs permis de contrecarrer l'affirmation qu'un territoire plat est l'une des conditions de l'émergence d'une pratique cyclable. De plus, cette collectivité témoigne sa volonté de développer ce mode³⁷, parmi d'autres modes alternatifs. En 2006, la part du vélo était de 2%. Aujourd'hui, elle est de 4%, soit juste au-dessus de la moyenne nationale. Ainsi, il serait intéressant de vérifier si l'augmentation de la pratique du vélo se confirme durant les années suivantes.

³⁷ « Changeons nos habitudes : circulons à vélo ! », Chambéry Métropole. Disponible sur : <http://www.chambery-metropole.fr/57-velo-a-chambery-circulation-et-usages.htm> (consultée le 01/09/2014)

Nous citerons aussi la ville italienne de Ferrare avec ses 27% de part modale pour le vélo³⁸ pour 130 000 habitants et une superficie de 404 km², données voisines de notre territoire d'études, qui aurait été un choix tout autant pertinent. Par ailleurs, signalons que Ferrare une ville ancienne qui a su s'adapter aux déplacements doux. Quant à Strasbourg, elle est trop proche de Fribourg-en-Brisgau et aurait donné l'impression au lecteur que sa proximité avec l'Allemagne l'impulse dans sa politique vélo³⁹.

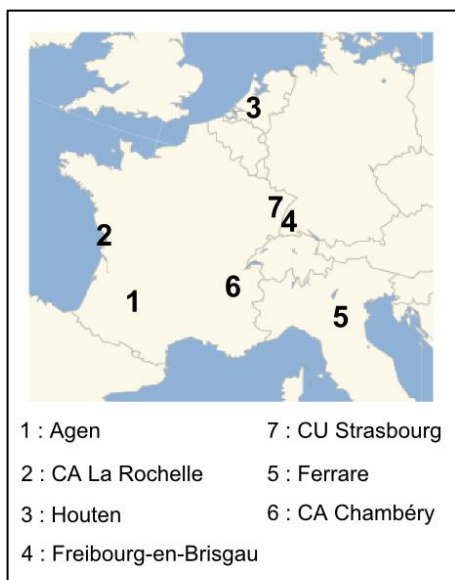


Figure 9 : Localisation des villes énoncées dans cette étude comparative

Enfin, nous mettons l'accent sur un fait : le vélo concurrence plutôt la marche et moins la voiture. De plus, sur des trajets longs pour le vélo, les transports en commun deviennent de meilleures alternatives pour inciter au report modal. Pour autant, La notion de « trajets longs » varie selon le niveau de pratique des cyclistes. Ainsi, dans l'agglomération strasbourgeoise, le vélo conserve une part modale supérieure à 3% jusqu'à 8 km, alors que la moyenne des agglomérations françaises, cette distance n'est que de 3 km. En outre, aux Pays-Bas, pour des distances de 7,5 km ou moins, le vélo est le mode le plus utilisé et représente un tiers des déplacements, et pour des trajets compris entre 7,5 et 15 km, la part du vélo est de 15%⁴⁰. Enfin, comme le souligne le CERTU, le domaine de pertinence du vélo dépend de la pratique réelle (CERTU, 2013, p. 5). Au même titre que l'aménagement d'espaces et de voies pour les modes actifs, l'intermodalité est aussi un moyen efficace pour réduire l'usage de la voiture particulière, et la ville d'Houten appuie sa politique en faveur des déplacements actifs avec les transports en commun et ferroviaires.

³⁸ Données EPOMM (voir bibliographie)

³⁹ De plus, pour des choix personnels, Fribourg-en-Brisgau a été préféré car elle fait l'objet d'un voyage de quelques jours en février 2009.

⁴⁰ « Le vélo aux Pays-Bas », 2009, pp. 10-11 (voir bibliographie)

III. L'ÉLABORATION DU SCHEMA DIRECTEUR VELO

Entre 2008 et 2013, l'extension rapide de l'Agglomération d'Agen a rapidement rendu caduque les précédentes propositions de schéma vélo. Une mise à plat s'est alors imposée. Ainsi, un inventaire du réseau cyclable, à savoir les aménagements et leur état fonctionnel, et un questionnaire sur les habitudes et les attentes de habitants en matière de déplacement à vélo ont permis d'aboutir à une proposition de maillage. De plus, dans un contexte de restrictions budgétaires dans lequel le développement du vélo réside davantage de l'utopie, car nécessitant un minimum d'investissements financiers, nous aborderons différentes actions possibles afin de créer un levier économique et crédibiliser le Schéma Directeur Vélo auprès des politiques. Enfin, dans avec une vision perspectiviste, nous nous questionnerons sur les évolutions du développement du vélo et tenterons d'anticiper les enjeux de demain.

1. Le diagnostic de l'existant

L'élaboration d'un Schéma Directeur Vélo requiert au préalable de diagnostiquer l'existant et d'estimer l'attente des habitants en matière de déplacements à vélo. Les villes ayant une part modale importante du vélo ont toutes mis en place des aménagements en faveur des modes alternatifs. Nous avons que sur le territoire de l'Agglomération d'Agen, des aménagements cyclables ont été réalisés, mais les données actuelles sont trop imprécises et ne renseignent pas sur la qualité de ces aménagements. Par conséquent, notre inventaire des aménagements cyclables et voies partagées sera à la fois quantitatif et qualitatif. De plus, pour avoir une approche plus horizontale, un questionnaire à destination des habitants de l'agglomération nous a permis d'obtenir les tendances sur les attentes et les habitudes cyclistes. Enfin, ce questionnaire apporte des informations quantitatives sur lesquelles s'appuient les propositions du Schéma Directeur Vélo.

a. Le SIG, support du schéma

Cet inventaire est complété par un schéma de cyclabilité pour mettre en évidence les points noirs. Par « cyclabilité », nous entendons un itinéraire sur lequel la pratique du vélo est sûre, rapide et agréable. En effet, l'aménagement seul ne suffit à garantir la sécurité et le confort du cycliste. Par la suite, les pôles générateurs de trafic tels que les écoles, commerciales, les zones d'activités économiques et commerciales, ont été cartographiées pour identifier les déplacements secteurs dont la qualité du parcours cyclable sera un critère important au report modal.

i. Présentation du SIG de l'Agglomération d'Agen

Le diagnostic et les propositions de maillages se sont appuyés sur le SIG de l'Agglomération d'Agen, qui présente la particularité d'être une application entièrement en ligne et donc accessible depuis

n'importe quel ordinateur via un lien URL et un login⁴¹. L'outil est développé et maintenu par un éditeur externe, Geomatika⁴².

La centralisation des informations géographiques facilite leurs réutilisations pour plusieurs cartes. Ainsi, les utilisateurs sont assurés de posséder la dernière version de la couche. De plus, les données géographiques peuvent facilement être partagées entre les collaborateurs de la collectivité, mais aussi avec d'autres personnes extérieures (mairies, services d'état...). D'ailleurs, certaines cartes sont en accès libre via le site internet de l'agglomération⁴³ et permet au grand public d'obtenir des informations sur les documents d'urbanisme, les voiries en travaux ou les îlots de chaleur.

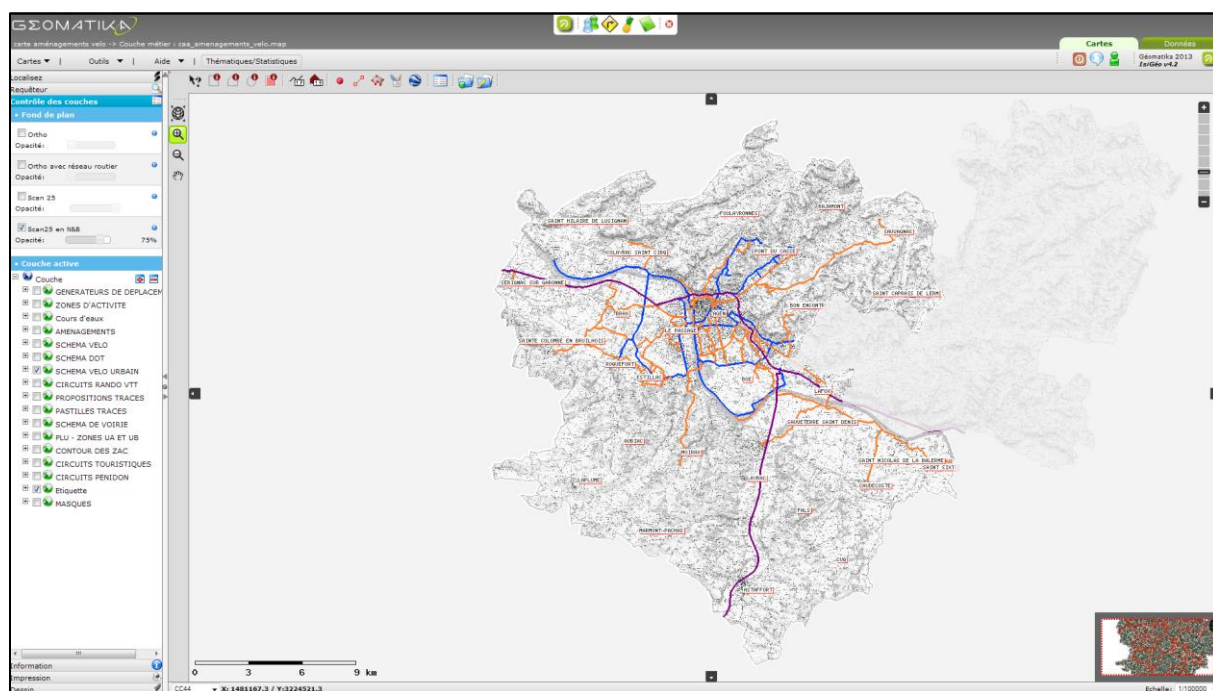


Figure 10 : Interface de Geomatika, avec la carte du schéma des itinéraires cyclables (bleu : axes structurants ; orange : itinéraires alternatifs ; violet : itinéraires départementaux)

ii. Construction de la carte SIG du Schéma Directeur Vélo

Les expériences françaises et européennes confirment que sans aménagement cyclable, une pratique cyclable ne peut pas se développer. Dans ce cadre, un inventaire exhaustif des aménagements cyclables et des voies partagées a été réalisé. Nous entendons par « aménagements cyclables », les pistes et bandes cyclables, et par « voies partagées », les espaces à circulation mixte, tels que les zones 30, les zones de rencontre et les voies vertes⁴⁴. De plus, les aménagements sans valeur réglementaire comme les trottoirs mixtes ont aussi été relevés.

En outre, nous avons repris un travail d'inventaire réalisé conjointement en 2011 entre l'Agglomération d'Agen et la DDT47 dont la structure des données permet de renseigner

⁴¹ « lien URL » et « login » sont définis dans le Lexique

⁴² Site de l'éditeur : geomatika.fr

⁴³ Site de l'Agglomération d'Agen, rubrique « SIG » : <https://caagen.geomatika.fr/isigeo.php?m=1>

⁴⁴ Ces termes techniques sont expliqués dans le Lexique

suffisamment d'informations⁴⁵. Ensuite, les visites de terrain avec un agent de la DDT47 ont permis d'actualiser les données. Afin de consolider cet inventaire, une cartographie des lieux générateurs de trafic, comme les zones d'activités économiques ou commerciales, a été réalisée.

De plus, l'obtention de subventions à la réalisation de nouveaux aménagements cyclables ne sont possible que pour des itinéraires d'intérêt touristique. En partant de ce constat, nous avons relevé l'ensemble des parcours VTT et touristiques sur le territoire intercommunal, ces données provenant du service tourisme et du service hydraulique et espaces verts, et du comité départemental du tourisme. Enfin, nous nous sommes rapprochés de l'association cyclotouristique CODEP47 pour obtenir des informations sur les exigences de cette catégorie de cyclistes.

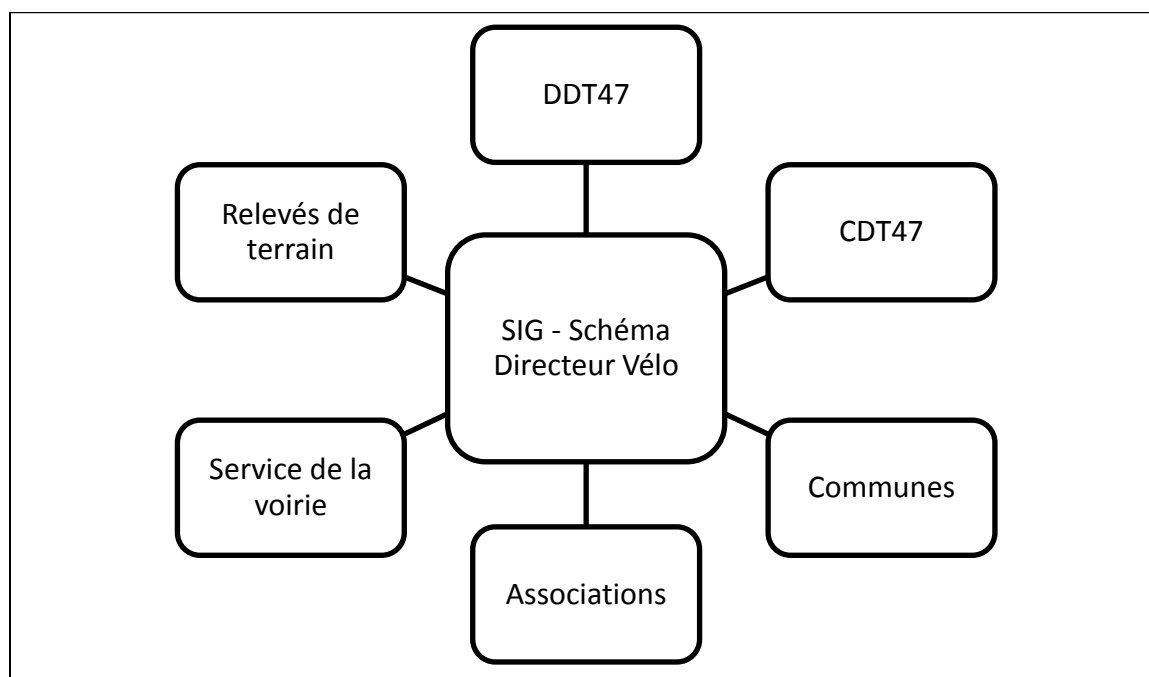


Figure 11 : Sources des données du SIG pour le Schéma Directeur Vélo de l'Agglomération d'Agen

Par ailleurs, un support cartographique est proposé aux communes pour leur faciliter la présentation des projets d'itinéraires en faveur des modes actifs sur leur territoire et de les insérer dans un contexte intercommunal. Ainsi, nous souhaitons améliorer les connexions entre les réseaux cyclables communaux et intercommunaux. Dans cette même démarche d'obtenir l'information à la source, une carte de la cyclabilité et des points noirs a été mise à disposition à l'association Vélocité. Ce recueil directement auprès des usagers a pour objectif de visualiser l'état du réseau cyclable non pas sous un angle quantitatif (linéaire des aménagements, itinéraires), mais qualitatif (confort, sécurité, rapide, etc., du parcours). Ainsi, l'Agglomération d'Agen a deux approches pour juger son réseau cyclable et corriger les points noirs.

Enfin, en partant du constat que le réseau cyclable intercommunal n'existe pas et présente encore de nombreuses discontinuités, nous avons proposé un schéma des itinéraires cyclables (cf. figure 10 page précédente). Ces propositions s'appuient notamment sur les aménagements existants et les

⁴⁵ Nous émettrons toutefois une préconisation pour améliorer l'interopérabilité de ces données SIG.

voiries communautaires, pour supprimer ces interruptions et faciliter leur mise en œuvre sur les infrastructures routières sur lesquelles l'intercommunalité en assure la gestion.

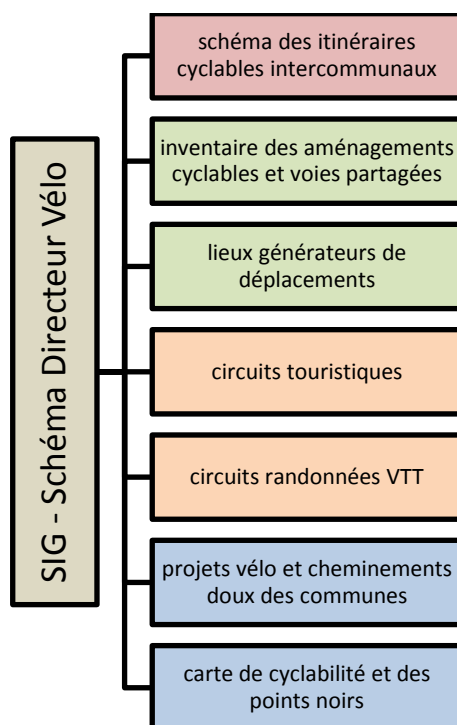


Figure 12 : Les différentes couches thématiques SIG du Schéma Directeur Vélo

Grâce à cette diversité des sources de données (cf. figure 11 page précédente), celle-ci nous apporte donc une vision multiscalaire et multithématique du territoire et des enjeux du vélo. Celle-ci aboutit alors à la construction de plusieurs cartes thématiques (cf. figure 12 ci-dessus) pour aider à la promotion du vélo et au développement de son réseau cyclable. Ce travail d'inventaire et de construction de la donnée géographique a été complété par un questionnaire sur les habitudes et les attentes à destination des habitants de la collectivité.

b. Le questionnaire sur les habitudes et les attentes des habitants

Les acteurs politiques ont parfois besoin d'être rassuré sur les attentes de leurs administrés. Ce questionnaire (cf. Annexe 6) vise donc à faire ressortir l'opinion de la population sur le vélo, en espérant qu'elle y soit favorable, à déterminer les leviers pour supprimer les freins à cette pratique modale et à estimer un potentiel d'accroissement de l'utilisation du vélo. Enfin, les résultats viendront appuyer les propositions du Schéma Directeur Vélo et démontrer l'intérêt pour ce mode de transport de la part des habitants. *In fine* les résultats permettront de donner des arguments pour avoir une vision moins autosoliste des déplacements.

i. Construction du questionnaire

Le choix du questionnaire répond à plusieurs contraintes pratiques. Tout d'abord, il doit être facilement diffusable et les réponses facilement traitables pour un coût minimal. Le choix s'est alors porté sur l'outil « Formulaire » de Google Drive qui répondait à ces critères. Cependant, la

présentation est faiblement personnalisée en utilisant un thème par défaut. Nous n'avons pas retenu le sondage pour éviter des traitements plus lourds et hors-cadre des missions du stage.

Tout d'abord, nous posons quelques questions pour obtenir des éléments synthétiques sur le profil de la personne, à savoir, le sexe, l'âge, les lieux de domicile et de travail, le nombre et l'âge des enfants. Ces éléments nous aideront à déterminer si l'usage du vélo est réservé à une certaine catégorie (par exemple, les hommes entre 35 et 55 ans) ou au contraire, qu'aucune distinction d'âge et de sexe ne se dégage. En questionnant la personne sur le nombre d'enfants, nous souhaitons savoir si les parents accompagnent ou pourraient accompagner leurs enfants à l'école.

Ensuite, nous nous sommes interrogés sur les habitudes de déplacements, en particulier sur le vélo. Les questions portent sur le(s) type(s) de vélo possédé(s), la fréquence d'utilisation et les motifs des déplacements à vélo, la distance parcourue estimée, son appréciation de l'actuel réseau cyclable. Elles nous permettent de dégager les pratiques cyclistes des répondants.

Après, nous nous sommes intéressés aux freins à l'utilisation du vélo. Ces freins sont de plusieurs natures, jouant par exemple sur la sécurité, le confort et les habitudes. Elles sont également regroupables en deux catégories : consensuelles et avant-gardistes. En effet, certaines réponses apparaissent logiques comme l'insuffisance d'aménagements cyclables. Leur présence est volontaire pour juger du niveau d'expérience et praticité des cyclistes agenais. De plus, le questionnaire pourra être réutilisé afin de mesurer l'efficacité de la politique vélo sur l'agglomération. En effet, s'il ressort des résultats différents par rapport à ceux d'aujourd'hui, avec tout de même une certaine prudence, nous pourrions avancer que la politique vélo a eu impact, positif ou négatif, sur les pratiques cyclables. Logiquement, les attentes des habitants auront aussi évolué.

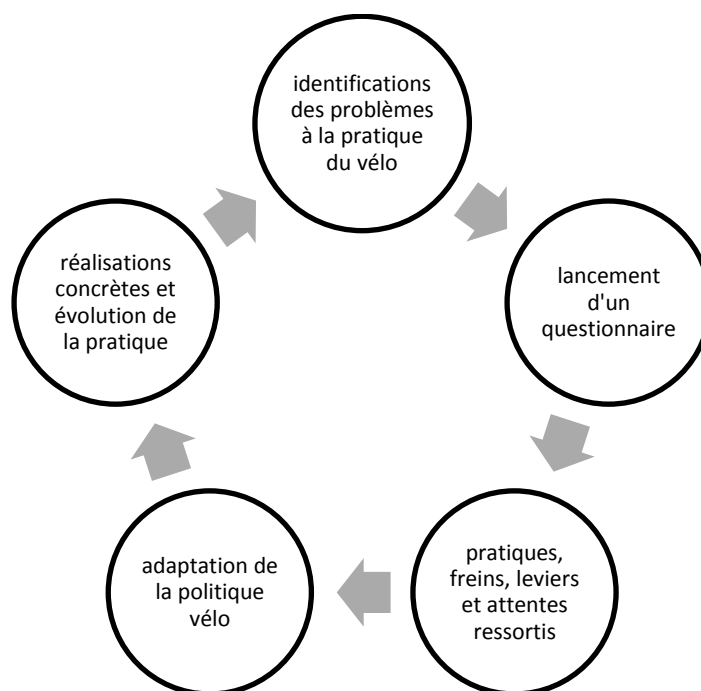


Figure 13 : Schéma d'évaluation de la politique et de la pratique du vélo

Ensuite, les freins nous ont permis de rebondir sur les leviers à mettre en place. Là aussi, nous avons joué sur ce double registre.

Enfin, nous demandons explicitement à la personne si elle utiliserait davantage le vélo si les freins étaient levés, et quels seraient alors ses motifs de déplacement à vélo. Ces informations permettent alors d'établir un potentiel d'utilisation du vélo, notamment les axes de développement à privilégier.

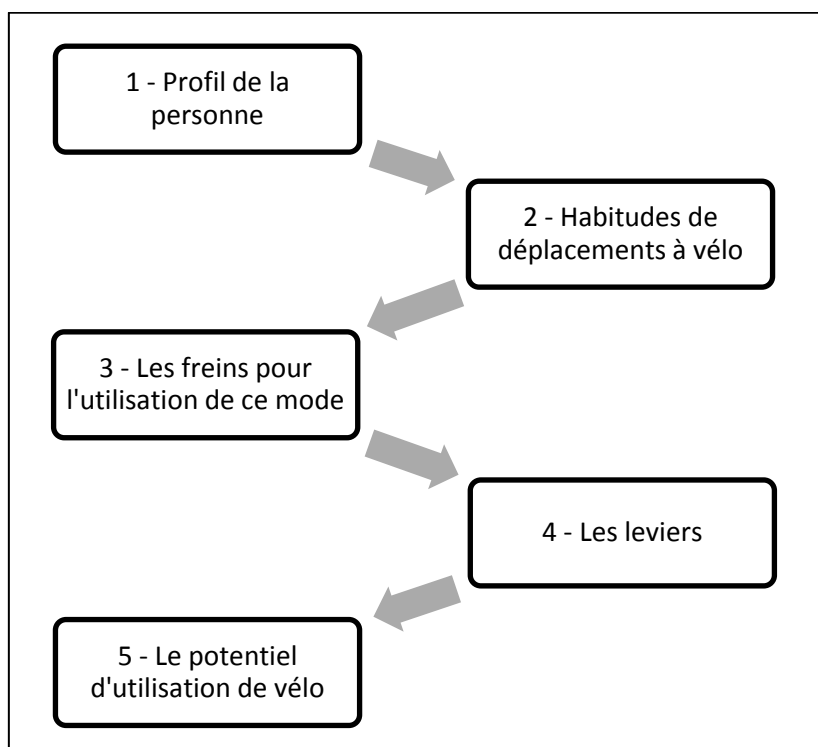


Figure 14 : Déroulement du questionnaire à destination des habitants de l'Agglomération d'Agen

Une fois le questionnaire construit, nous aborderons la stratégie de diffusion du questionnaire, dont la qualité des réponses dépend de la qualité de sa diffusion au public cible.

ii. Diffusion du questionnaire

Dans le cadre d'un questionnaire, l'aspect quantitatif est important. Il est donc primordial de toucher le plus de personnes possibles, dont, la cible est l'ensemble de la population de l'Agglomération d'Agen. Ainsi, l'adhésion du grand public au questionnaire renforcera la crédibilité du Schéma Directeur Vélo auprès des élus politiques. Enfin, le relai auprès de la presse papier était le deuxième objectif de la stratégie de diffusion. Tout d'abord, le service communication de la collectivité a été sollicité pour écrire une actualité sur le site internet et la lettre d'information (newsletter) de l'Agglomération d'Agen, afin de crédibiliser le questionnaire en lui donnant un statut officiel. Ainsi, le questionnaire n'est pas lancé par le stagiaire en charge du schéma vélo mais par l'Agglomération d'Agen. Puis, avec l'autorisation du directeur général des services techniques, qui chapeaute le service développement durable, un mail a été envoyé aux 230 collaborateurs disposant d'une boîte pour le courrier électronique. Pour l'anecdote, un pic de réponses a été constaté suite à ce mail, nous en concluons alors que le personnel de la collectivité a largement participé au questionnaire. Parallèlement, les associations et les commerçants de vélos ont été sollicités pour participer à la diffusion du questionnaire en mettant une affiche à l'entrée des locaux. De même pour les secteurs emplois comme l'Agropole pour diffuser l'information auprès du personnel. Enfin, l'élu communautaire au développement durable a participé à la diffusion du questionnaire auprès des services communaux, afin de toucher les communes moins urbanisés.

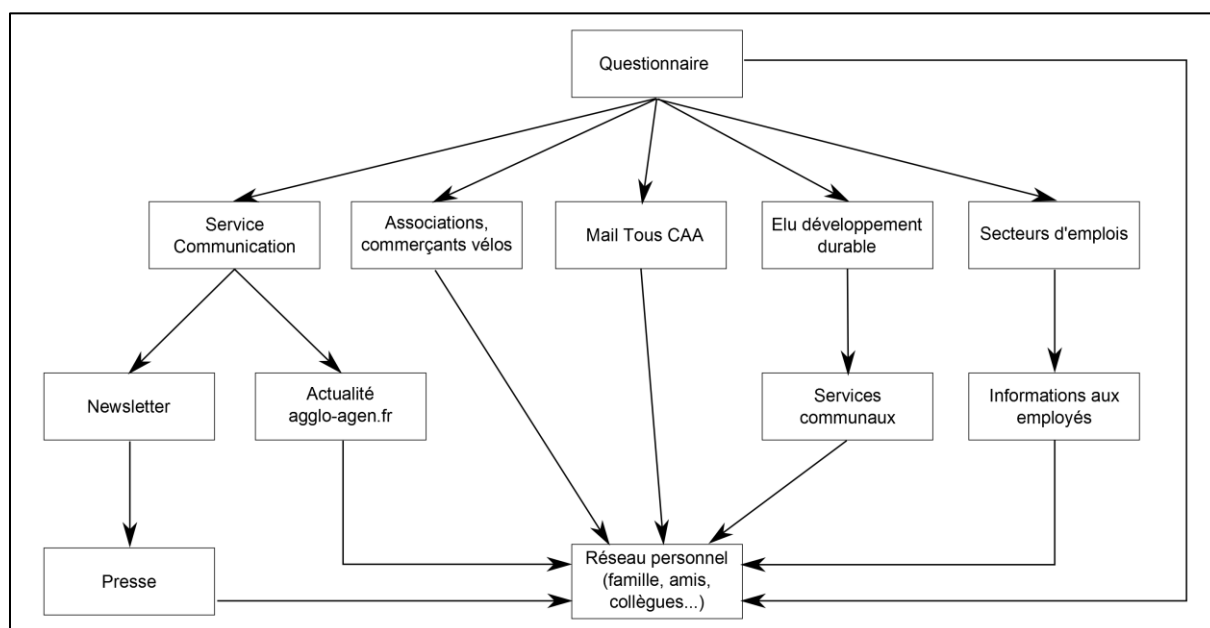


Figure 15 : Schéma de diffusion du questionnaire

iii. Traitement des résultats et les limites des outils utilisés

Durant l'élaboration du questionnaire, nous avons cherché à anticiper les problèmes de compatibilité avec les trois outils utilisés. Toutefois, nous avons rencontré une difficulté majeure qui aurait pu nous

contraindre plus dans notre travail d'analyses. Ainsi, nous la partageons ici, dans l'espoir que la personne qui voudra réaliser un questionnaire sur le même modèle puisse anticiper ce problème.

L'outil formulaire de Google Drive permet l'export des réponses brutes du questionnaire en un format compatible avec les tableurs et les bases de données (format .csv). Néanmoins, les fonctions d'export se limitent au choix du format (csv, xlsx...) et ne permettent pas de définir la façon dont sont stockés les variables à réponses multiples. Pour ces dernières, les réponses sont séparées par des virgules. Or, certaines modalités contiennent elles aussi des virgules, obligeant à retraiter les réponses de façon semi-automatique pour modifier le caractère de séparation (nous l'avons changé par le séparateur verticale « | »). Cette étape est importante pour l'analyse des réponses avec le logiciel d'analyse d'enquêtes, car celui-ci pourra alors différencier automatiquement la présence de plusieurs choix dans une question.

Pour l'analyse du questionnaire, nous avons utilisés deux outils : un tableur et un outil d'analyses d'enquêtes. Le tableur dégrossit les réponses et de mettre en lumière les tendances dans les résultats. En outre, les tableaux croisés dynamiques permettent de réaliser des croisements entre deux variables. Cependant, le tableur montre ses limites avec les variables à réponses multiples. Le logiciel d'analyses d'enquêtes permet alors d'outrepasser cette limite.

c. L'analyse des réponses du questionnaire

Sur 620 réponses validées sur 646, les premières analyses ont montré une diversité des pratiques et des attentes par rapport au vélo⁴⁶. De plus, nous soulignons une répartition plutôt homogène sur l'ensemble du territoire de l'Agglomération d'Agen. Certes, il s'agit d'un questionnaire, et non d'un sondage, mais nous avons recueillis cette quantité relativement conséquente de réponses pour un questionnaire lancé sur internet, ce qui est une opportunité pour approfondir les résultats et réaliser des croisements pertinents.

i. Un réseau cyclable à consolider et des freins à lever

Tout d'abord, lorsque nous avons questionné les personnes sur les principaux freins à l'utilisation du vélo⁴⁷, plus de la moitié estime que les aménagements cyclables sont insuffisants ou de mauvaise qualité, que les autres usagers de la route sont irrespectueux voire dangereux vis-à-vis des cyclistes et que le mauvais temps, le froid ou le vent dissuadent l'utilisation du vélo. De plus, de nombreuses personnes trouvent que la distance entre le domicile et le travail est trop importante (29,7%), ainsi que la peur du vol du vélo (22,4%). Enfin, le fait de transpirer en arrivant à destination est considéré comme un frein par 17,9% des personnes interrogées.

Les premières analyses sur l'opinion de la qualité du réseau font ressortir une tendance plutôt négative. Afin de confirmer ces premières impressions, nous appliquons des coefficients sur les choix « très bonne », « plutôt bonne », « plutôt mauvaise » et « très mauvais » avec les valeurs respectives de 2, 1, -1 et -2. Les réponses « sans opinion » et les non-réponses sont exclues de ce calcul car elles

⁴⁶ Une analyse rapide des réponses est disponible en Annexe 6.

⁴⁷ Les données de cette question se trouvent en Annexe 6, p. 96

en atténueront l'indicateur et nous risquons de faussement conclure qu'aucune tendance n'en ressort. Or, nous recherchons le contraire.

Pour mémoire, nous effectuons le calcul suivant et le tableau ci-dessous précise les valeurs utilisées. En outre, la valeur de cet indicateur varie entre 2 (« très bonne ») et -2 (« très mauvaise »).

$$ind. = \frac{eff(a1) * coef(a1) + eff(a2) * coef(a2) + eff(a3) * coef(a3) + eff(a4) * coef(a4)}{eff(a1) + eff(a2) + eff(a3) + eff(a4)}$$

Tableau 5 : Calcul de la satisfaction des habitants par rapport à l'actuel réseau cyclable

Opinion	Effectifs	Coefficient	Points
Très bonne (a1)	7	2	14
Plutôt bonne (a2)	204	1	204
Plutôt mauvaise (a3)	239	-1	-239
Très mauvaise (a4)	69	-2	-138
Total	519		-159
Indicateur			-0,31

Ainsi, l'indicateur de -0,31 confirme bien la tendance plutôt insatisfaisante de l'actuel réseau cyclable de l'agglomération agenaise. De plus, il pourra être réutilisé pour mesurer l'évolution de l'appréciation du réseau cyclable dans le cadre d'un nouveau questionnaire.

En outre, avec la même méthodologie, nous avons calculé cet indicateur pour déterminer si l'actuel réseau répond aux attentes avec la même méthodologie. Le tableau ci-dessous précise les valeurs utilisées.

Tableau 6 : Calcul de l'efficacité de l'actuel réseau cyclable pour les habitants

Opinion	Effectifs	Coefficient	Points
Oui, tout à fait (a1)	17	2	34
Oui, en partie (a2)	193	1	193
Non, très peu (a3)	190	-1	-190
Non, pas du tout (a4)	90	-2	-180
Total	490		-143
Indicateur			-0,29

Ce résultat de -0,29 confirme également que des efforts sont nécessaires pour construire un réseau cyclable répondant aux attentes des habitants sur l'ensemble de l'Agglomération d'Agen.

Enfin, nous avons suffisamment de réponses pour calculer ces ratios à l'échelle communale, sur la base du lieu de résidence, pour les plus urbaines seulement. Ainsi, les communes disposant d'un maillage cyclable plus développé ont, logiquement, des indicateurs plus élevés par rapport à la moyenne (cf. Figure 16 page suivante). C'est aussi le cas d'Agen et du Passage, et ceux de Bon-Encontre sont dans la moyenne. Quant à Colayrac St-Cirq, Foulayronnes et Pont-du-Casse, leurs indicateurs sont deux fois inférieurs par rapport à la moyenne, ce qui montre une nette insatisfaction des habitants sur le réseau cyclable (qui est d'ailleurs inexistant). Cette insatisfaction se retrouve

aussi dans les commentaires, dans lesquels plusieurs personnes s'interrogent sur la possible réalisation d'un aménagement cyclable entre leur commune et Agen. Enfin, nous sommes déçus de ne pas avoir un échantillon suffisant pour Boé, alors qu'il s'agit de la commune de l'Agglomération d'Agen qui s'investit le plus en faveur des modes actifs⁴⁸.

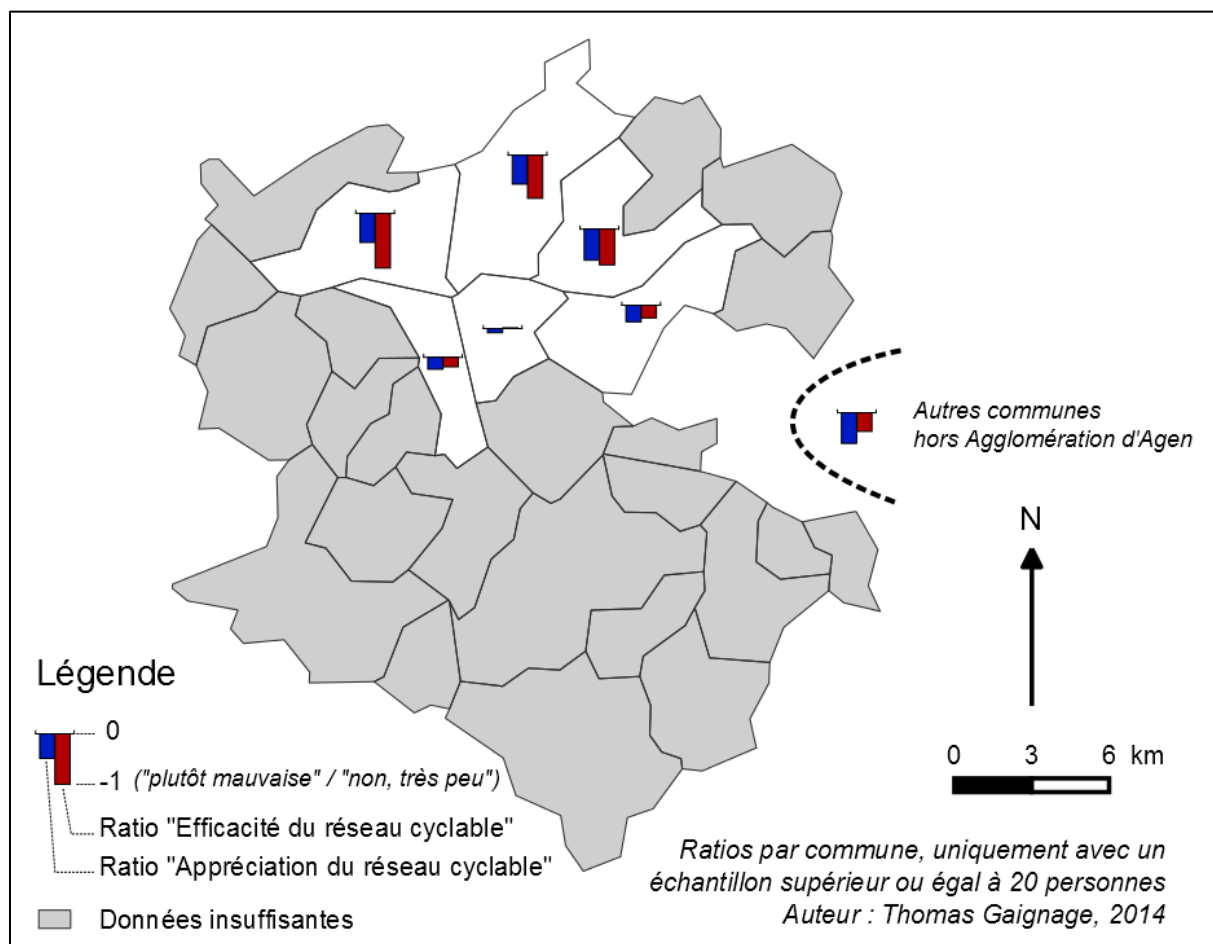


Figure 16 : A l'exception de la commune-centre d'Agen, l'actuel réseau cyclable ne répond pas aux attentes des habitants

Par conséquent, ces résultats viennent renforcer nos constatations lors de relevés de terrain et de l'inventaire qui ont mis en lumière de trop nombreuses discontinuités et des aménagements qualitativement moindres. L'amélioration de l'actuel réseau par la réalisation de nouveaux aménagements en faveur des déplacements actifs est donc sensée. *In fine*, l'objectif est d'obtenir des ratios positifs lors d'un prochain questionnaire.

ii. Une réelle demande pour développer le déplacement en vélo, mais pour des motifs différents selon les habitudes

Le plébiscite est là, sur les 620 réponses, 531 déclarent utiliser plus ce mode pour leurs déplacements si les freins étaient levés. Intéressons-nous alors sur quelles catégories de cyclistes sont les plus enclines à accroître l'utilisation du vélo. Nous retrouvons ainsi dans la catégorie des cyclistes

⁴⁸ À titre informatif, pour la commune de Boé, les indicateurs sont respectivement de 0,61 et 0,75, avec des échantillons de 13 et 12 personnes.

réguliers (« tous les jours ou presque » ou « une à deux fois par semaine ») une part très importante de personnes affirmant vouloir utiliser le vélo (95%). Cette part diminue un peu pour les personnes se déplaçant à vélo « uniquement le week-end ou les jours de repos » avec un niveau à peine supérieur à la moyenne (90%). Quant aux personnes ne l'utilisant que « rarement ou jamais », cette part tombe certes à 81%, mais témoigne malgré tout que cette population est ouverte à pratiquer davantage ce mode de transport (cf. figure 17 ci-dessous). Cette hausse potentielle concerne donc toutes les catégories, y compris celles qui n'utilisent rarement ou jamais le vélo.

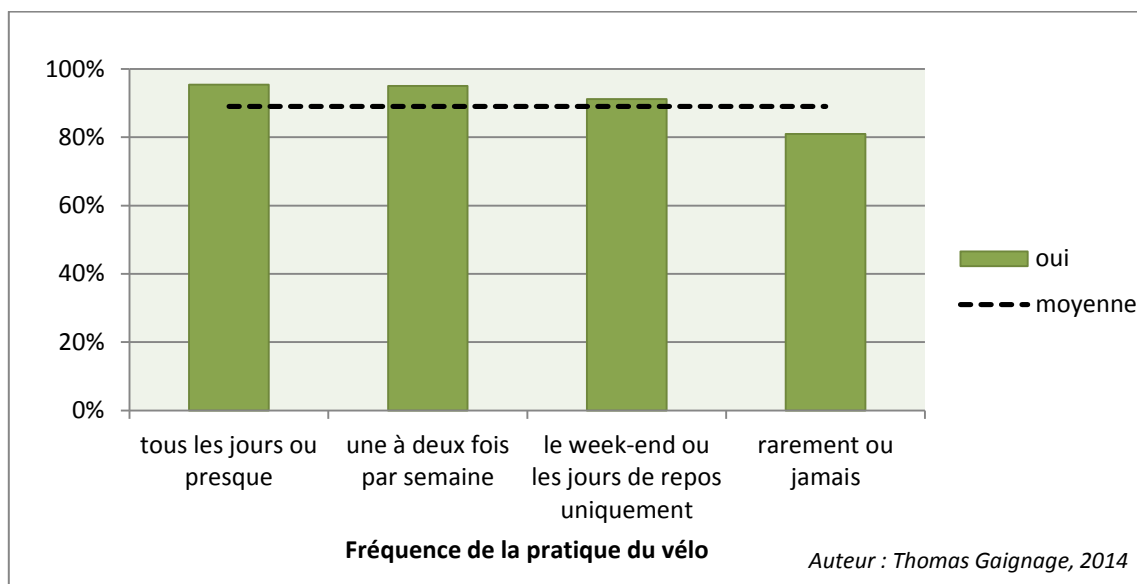


Figure 17 : Taux de réponse favorable à une utilisation accrue du vélo selon la fréquence d'utilisation actuelle de ce mode

Concernant les motifs de déplacement qui gagneraient en importance, parmi les six choix, quatre ressortent dans les résultats : « les balades à vélos » (57,2%), « les trajets domicile-travail » (47,7%), « les loisirs et le sport » (46,4%) et « les achats » (43,3%). Par ailleurs, les cyclistes du quotidien sont plus intéressés pour ce dernier motif (+18 pts) et les cyclistes « du dimanche » le sont davantage pour « les loisirs ou le sport » (+14 pts) par rapport à la moyenne. Par contre, les cyclistes du quotidien ne sont guère intéressés par « les balades à vélo » (-42 pts). Pour autant, ces chiffres cachent des potentiels d'augmentation très disparates (cf. tableau 7 page suivante).

Tableau 7 : Si les freins sont levés, répartition des nouveaux motifs d'utilisation du vélo en fonction de l'actuelle fréquence d'utilisation (échantillon de 526 personnes)

	tous les jours ou presque	une à deux fois par semaine	le week-end ou les jours de repos uniquement	rarement ou jamais	Moyenne
pour les balades à vélo	15,3%	56,0%	63,7%	61,2%	57,2%
pour les trajets domicile-travail	42,9%	50,0%	50,4%	47,1%	47,7%
pour les loisirs et le sport	36,2%	37,9%	60,7%	47,1%	46,4%
pour faire des achats	61,0%	50,0%	39,3%	31,2%	43,3%
pour le cyclotourisme	24,8%	20,7%	18,5%	15,9%	19,4%
pour aller à l'école ou emmener mes enfants à l'école	14,3%	11,2%	13,3%	8,8%	11,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

En effet, nous observons un potentiel d'évolution plutôt nul pour les « balades à vélo » et « le loisir et le sport ». En effet, les personnes qui ont répondues au questionnaire utilisent déjà beaucoup le vélo pour ces deux motifs. Au contraire, les déplacements « domicile-travail » et « achats » prennent nettement plus d'importance. Avec des parts absolues plus faibles, le potentiel est également élevé pour le « cyclotourisme ». Nous avons donc une demande particulière pour le vélo utilitaire, attente qui peut aussi s'expliquer par le déroulement des questions plutôt orienté vers cette pratique cycliste (comme certains commentaires l'ont fait remarquer).

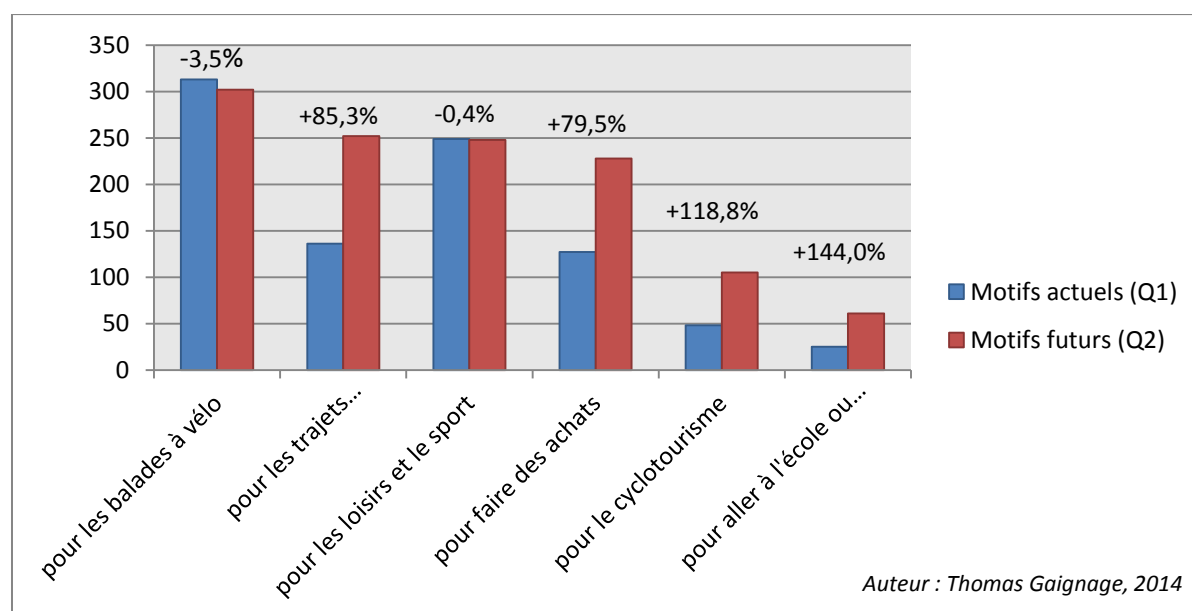


Figure 18 : Comparaison entre les motifs actuels et futurs de déplacement en vélo si les freins étaient levés

Enfin, les qualificatifs « bon pour la santé » et « écologique » font consensus auprès des personnes, quel que soit la fréquence d'utilisation du vélo (cf. tableau 8 page suivante). Ce constat est plutôt normal car ce sont deux atouts du vélo qui reviennent régulièrement dans les discours. Dans une

proportion moindre (environ un tiers des personnes), le vélo est également perçu comme un mode « agréable », « économique », mais « dangereux ». Toutefois, nous remarquons des divergences sur d'autres qualificatifs et mettent en évidence un rapport différent du vélo selon le niveau de pratique. En effet, les cyclistes « tous les jours au presque » considère aussi ce mode comme pratique et rapide. Ils sont d'ailleurs insensibles aux arguments qui mettront en avant le côté « détente » et son contraire « fatigant ». Les cyclistes « une à deux fois par semaine » sont également peu sensibles par l'aspect « fatigant » du vélo, mais pour le reste, aucune caractéristique ne se dégage par rapport à la moyenne. Quant aux cyclistes « le week-end ou les jours de repos uniquement », ils sont surtout attirés par son côté « sportif ». Enfin, les non-cyclistes (« rarement ou jamais ») n'envise pas que le vélo puisse être un mode « rapide » et le trouvant plutôt « fatigant ». En toute logique, nous notons une certaine dissymétrie entre les cyclistes réguliers et les non-cyclistes pour les qualificatifs par rapport au vélo. Il conviendra donc d'adapter la communication selon les niveaux de pratique des cyclistes qu'on désire toucher.

Tableau 8 : La fréquence d'utilisation du vélo influence la représentation de cette pratique (vert : valeur significativement supérieure par rapport à la moyenne ; rouge : valeur significativement inférieure)

Comment qualifieriez-vous l'utilisation du vélo ?	tous les jours ou presque	une à deux fois par semaine	le week-end ou les jours de repos uniquement	rarement ou jamais	Moyenne
bon pour la santé	48,7%	62,1%	53,6%	53,8%	54,5%
écologique	50,4%	49,2%	46,4%	50,7%	49,3%
agréable	32,2%	45,2%	48,3%	34,8%	39,8%
économique	42,6%	30,6%	26,5%	33,0%	32,7%
dangereux	25,2%	29,8%	25,8%	32,6%	29,0%
pratique	42,6%	25,8%	17,9%	14,5%	22,9%
sportif	14,8%	22,6%	31,1%	20,8%	22,6%
rapide	31,3%	16,1%	10,6%	5,4%	13,7%
détente	1,7%	10,5%	16,6%	16,7%	12,6%
fatigant	0,0%	1,6%	2,0%	7,7%	3,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Pour résumé, tout le monde se dit prêt à pédaler davantage si les freins étaient levés. Les résultats montrent un consensus sur les termes « bon pour la santé » et « écologique », termes régulièrement mis en avant pour la promotion du vélo. De même, les trajets domicile-travail remportent également l'adhésion de l'ensemble des catégories de cyclistes. Néanmoins, les quatre catégories de cyclistes ont aussi des attentes différentes. Par exemple, contrairement aux autres catégories, le cycliste quotidien ne prêterait que peu d'attention à la promotion des « balades à vélo », mais ayant une approche plutôt utilitaire du vélo, il le sera davantage pour les « achats ». Enfin, le cycliste « le week-end ou jours de repos uniquement » porte sa préférence pour le côté « loisir et sport » du vélo.

iii. Et des pratiques de déplacement en vélo aussi différentes selon l'âge

En France, jusqu'à 35 ans, les jeunes sont surreprésentés comme usagers du vélo, ceci étant particulièrement vrai chez les 5 – 17 ans. En revanche, au-delà de 50 ans, cette population est sous-représentée (CERTU, 2013a, p. 4). Néanmoins, la tendance inverse ressort de notre questionnaire, avec un bon quart des plus de 55 ans déclarant utiliser le vélo « tous les jours ou presque » alors que cette proportion n'est que d'un petit huitième, chez les moins de 35 ans. Par ailleurs, près de la moitié de cette population jeune déclare ne déclarer pratiquer que « rarement ou jamais » le vélo. Pour autant, nous n'avons eu que deux réponses pour la tranche « 5 – 17 ans », nous obligeant de fait à utiliser une classification par âge différente du CERTU. Ainsi, notre analyse peut être biaisée par la faible représentation des moins de 18 ans. De plus, il aurait été intéressant de savoir si cette tranche d'âge pratique régulièrement ou non le vélo. Enfin, les résultats montrent une augmentation de la pratique du vélo en fonction de l'âge, y compris pendant la retraite (cf. figure 19 ci-dessous).

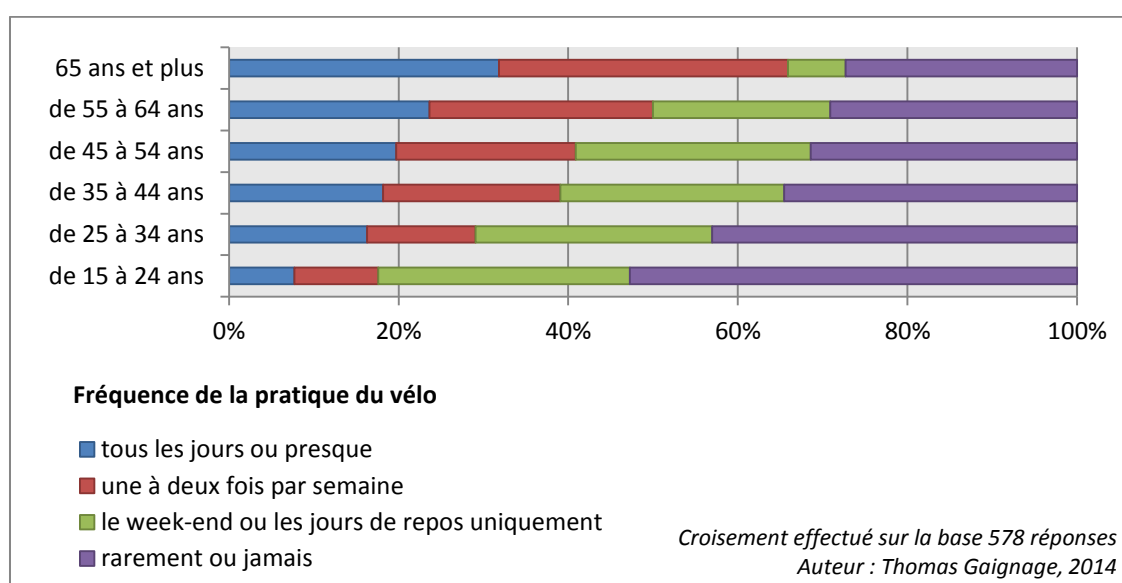


Figure 19 : la pratique du vélo augmente en fonction de l'âge

De plus, les motifs d'utilisation du vélo diffèrent selon l'âge du répondant. En effet, nous remarquons que les seniors (« 65 ans et plus ») apprécient beaucoup le vélo pour réaliser des achats (41%) et faire du cyclotourisme (36%), contrairement aux jeunes (« 15 à 24 ans »). Dans le cadre des trajets domicile-travail, plus d'un tiers des « 35-44 ans » annoncent utiliser le vélo pour ce motif, soit 13 points de plus par rapport à la moyenne. Enfin, la distinction intergénérationnelle est faible pour les « balades à vélo » et « les loisirs ou le sport » (cf. tableau 9 ci-dessous).

Tableau 9 : Taux de réponse par tranches d'âge et par motifs d'usage du vélo. Les chiffres ne tiennent pas compte de la fréquence d'usage.

	pour les balades à vélo	pour les loisirs ou le sport	pour les trajets domicile-travail	pour faire des achats	pour le cyclotourisme	pour aller à l'école ou emmener mes enfants à l'école
de 15 à 24 ans	44%	49%	12%	11%	2%	5%
de 25 à 34 ans	66%	47%	22%	22%	7%	7%
de 35 à 44 ans	66%	36%	36%	22%	3%	9%
de 45 à 54 ans	58%	47%	28%	21%	8%	3%
de 55 à 64 ans	58%	44%	24%	27%	12%	0%
65 ans et plus	45%	52%	0%	41%	36%	0%
Moyenne	58%	45%	23%	22%	9%	4%

Les résultats du questionnaire montrent que les attentes changent en fonction de la fréquence d'utilisation du vélo, mais aussi en fonction de l'âge de l'individu. De plus, les motifs d'utilisation sont surtout axés sur le « vélo-loisir ». Quant est-il par rapport au sexe ?

iv. Le vélo sur l'agglomération agenaise, une pratique plutôt féminine ?

Nous constatons que les femmes sont majoritaires dans les réponses (57%). Or, d'après les derniers EMD, les deux tiers des usagers du vélo sont des hommes (CERTU, 2013, p. 4). Nous nous demandons donc si cette majorité féminine se répercute également aussi dans la pratique, mettant alors en évidence une utilisation plutôt féminine du vélo sur l'Agglomération d'Agen. Tout d'abord, en croisant le sexe des cyclistes réguliers, nous nous retrouvons dans la situation inverse dans laquelle les hommes deviennent majoritaires (cf. figure 20 ci-dessous), résultat corroborant alors avec les résultats de la moyenne nationale.

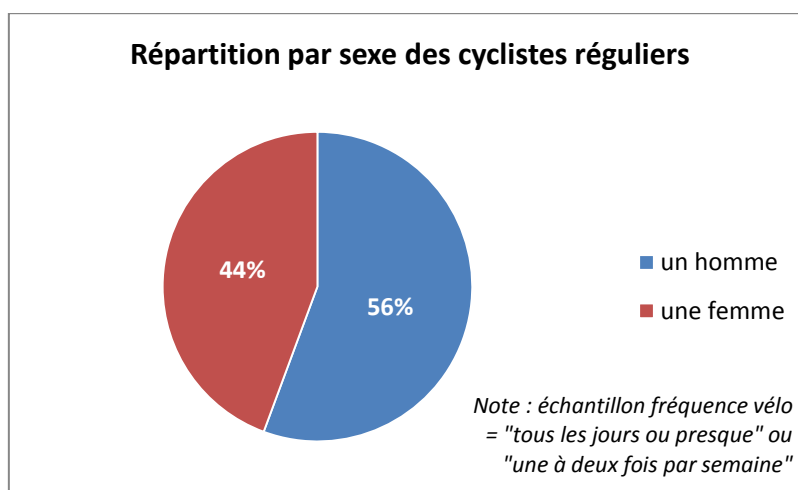


Figure 20 : les usagers réguliers du vélo sont plutôt des hommes

Toutefois, nous voulons savoir comment ces femmes pratiquent le vélo. Ainsi, en affinant les résultats de la fréquence d'utilisation, nous découvrons qu'elles sont largement surreprésentées

dans la catégorie « rarement ou jamais » avec un rapport de 3 femmes pour 4 réponses (cf. figure 21 ci-dessous).

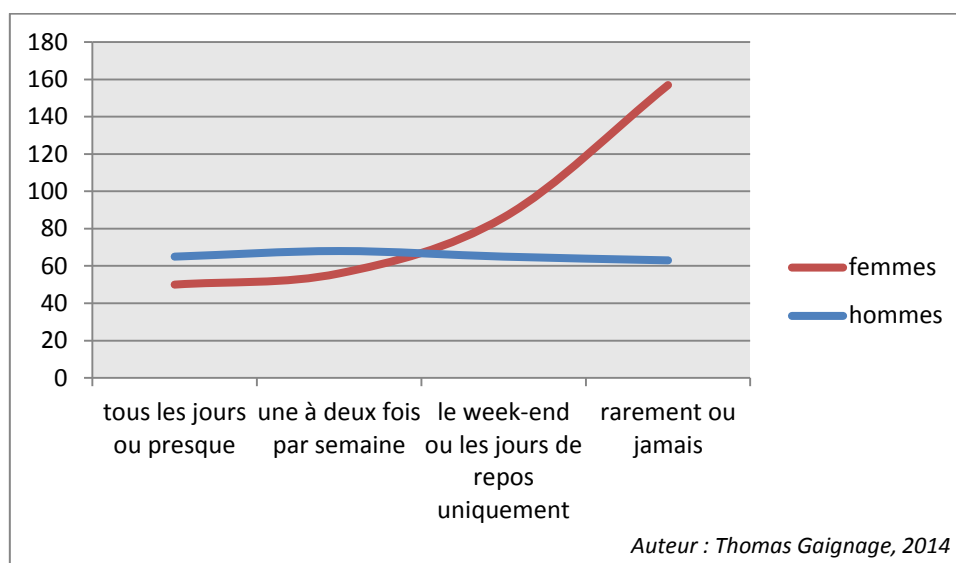


Figure 21 : Sur la base des réponses du questionnaire, les cyclistes réguliers sont plutôt des hommes

Cette proportion importante soulève une interrogation : est-elle due à la diffusion du questionnaire qui touché plus les femmes ou au contraire témoigne-t-elle d'une attente particulière de celles-ci pour la pratique du vélo ? Les différents croisements n'ont rien montré de particulier. Cependant, l'analyse par mots des commentaires a permis de s'assurer que ces femmes avaient une connaissance du territoire en matière de cyclabilité. En effet, sur les 30 commentaires de cet échantillon (« femmes » et « utilisation rare ou jamais du vélo »), 14 commentaires soulignent des manques d'aménagements cyclables et/ou de sécurité, et cela, que ce soit sur Agen ou les autres communes de l'Agglomération d'Agen comme Pont-du-Casse, Lafox ou Roquefort. Elles sont également plusieurs à souhaiter un dispositif de location de vélo plus incitatif, comme des vélos en libre-service, et davantage de stationnement vélo de bonne qualité. Pour autant, ces remarques se retrouvent aussi chez les hommes ne pratiquant rarement ou jamais le vélo. Enfin, nous notons qu'une thèse a été proposée cette année, dirigée par Francis Papon et codirigée par Kaufmann Vincent sur le thème « [de la] motilité et [de la] socialisation au vélo utilitaire selon le genre »⁴⁹. Elle part du même constat que les pratiques modales restent encore sexuées et que 62% des déplacements à vélo sont faits par des hommes.

Par ailleurs, en analysant les motifs des déplacements à vélo des cyclistes réguliers en fonction de leur sexe, nous observons une pratique plutôt utilitaire du vélo chez la femme par rapport à la population masculine.

⁴⁹ Sujet de thèse IFSTTAR, « Motilité et socialisation au vélo utilitaire selon le genre » : http://www.ifsttar.fr/publication/theses/candidats/sujet.php?num=1323&num_session=1 (consultée 06/08/2014)

Tableau 10 : Les cyclistes réguliers féminins pratiquent plus le vélo utilitaire que leurs homologues masculins

Motifs	Femmes	Hommes		Différence	
	Effectifs	Eff. réels	Eff. Calculés	Effectifs	%
pour les balades à vélo	63	77	61,4	1,6	+3%
pour les loisirs ou le sport	43	87	69,3	-26,3	-38%
pour les trajets domicile-travail	61	62	49,4	11,6	+23%
pour faire des achats	56	51	40,6	15,4	+38%
pour le cyclotourisme	12	30	23,9	-11,9	-50%
pour aller à l'école ou emmener mes enfants à l'école	11	9	7,2	3,8	+53%
Nombre d'observations	106	133	106		

Ainsi, en l'état actuel des résultats du questionnaire, les pratiques du vélo sur l'Agglomération d'Agén sont plutôt masculines et sont dans les moyennes nationales. Néanmoins, cette proportion importante de femmes pratiquant peu ou jamais le vélo dans le questionnaire nous intrigue. En effet, celle-ci peut être due au mode de diffusion du questionnaire qui a touché plus de femmes. Ou alors, dans une société plutôt régie par les logiques masculines, elle est l'expression d'une attente particulière des femmes en matière de mobilité, comme ici pour le vélo.

v. Les premiers enseignements du questionnaire

Sur certains points, la pratique du vélo est en somme tout à fait dans les moyennes nationales. En effet, actuellement, cette pratique est plutôt masculine, mais à l'avenir, pourrait également devenir plus paritaire entre les deux sexes. Nous appuyons aussi nos conclusions sur le fait que les hommes recherchent s'orientent plus vers une pratique sportive du vélo tandis que les femmes préfèrent son côté utilitaire. De plus, les résultats montrent que la pratique augmente avec l'âge, les jeunes s'intéressant plutôt à d'autres modes comme la voiture. Enfin, les résultats ne reflètent pas la pratique réelle du vélo sur l'Agglomération d'Agén, mais à la vue du nombre de réponse, donne un bon aperçu de la pratique et des attentes de la population envers ce mode de déplacement.

2. Les préconisations et les propositions du schéma

À l'issue du diagnostic, plusieurs préconisations et propositions sont ressorties afin de développer l'usage du vélo sur le court, moyen et long terme. Elles s'appuient en outre sur trois utilisations différentes du vélo pour le promouvoir : les déplacements urbains, le sport et le loisir, et le tourisme ; ceci afin de renforcer l'adhésion d'une plus large partie des services de l'Agglomération d'Agén et des communes. Nous verrons également comment le SIG augmentera la visibilité du Schéma Directeur Vélo, à la condition expresse de sa validation, en cas travaux de voirie et de projets d'aménagement.

a. Les SIG, un puissant outil au service de la politique vélo

i. L'intégration du schéma dans la programmation des travaux

Tout au long du stage, un important travail d'inventaires et de préconisations a été réalisé. Parallèlement à ce stage, les fonctionnalités des SIG de l'Agglomération d'Agen ont été enrichies. En effet, comme nous l'avons vu précédemment, cet outil est entièrement par navigateur internet, avec l'avantage de tout centraliser et de faciliter la réutilisation des données. Seulement, les utilisateurs et les producteurs de données doivent accepter de perdre la main sur celles-ci. Une nouvelle application, appelée « programmation des projets »⁵⁰, permet à l'utilisateur de connaître tous les travaux du secteur d'étude. L'outil SIG renseigne notamment sur les coûts du projet, le descriptif et le suivi de l'état d'avancement des travaux. Le but de cette application est de faciliter l'information entre les services impactés par la zone des travaux. Ainsi, la personne en charge du Schéma Directeur Vélo est rapidement informée des travaux et gagne en réactivité pour s'assurer de la bonne cohérence des aménagements par rapport à la politique vélo.

De plus, pour alimenter cette banque d'information, il convient d'établir des conventions pour automatiser un maximum. En effet, cette compilation de données offre une meilleure vision du territoire par rapport au vélo, mais reste perfectible. A l'heure actuelle, l'Agglomération d'Agen est en capacité de recueillir des informations auprès des services communaux et des associations. En échange, les services communaux disposent d'un outil cartographique simple pour présenter leur projet d'itinéraires cyclables ou de cheminements doux⁵¹.

ii. L'actualisation du SIG du SDV

Par ailleurs, les travaux sur la voirie étant permanents, l'actualisation des données est nécessaire pour capitaliser sur le travail d'inventaire des aménagements et voirie partagées. En effet, ces informations serviront de base pour établir des cartes d'itinéraires cyclables, que ce soit pour les déplacements utilitaires, le loisir ou le tourisme⁵². Enfin, d'autres institutions sont demandeuses de ces informations comme la DDT et les communes qui leur seront utiles pour leurs projets.

⁵⁰ Cf. Annexe 2 pour fiche descriptive de l'application SIG « Programmation des projets »

⁵¹ Le tiers des communes de l'Agglomération d'Agen ont moins de 1 000 habitants et leurs ressources sont donc limitées.

⁵² À notre connaissance, il n'existe pas de carte des itinéraires cyclables sur l'Agglomération d'Agen.

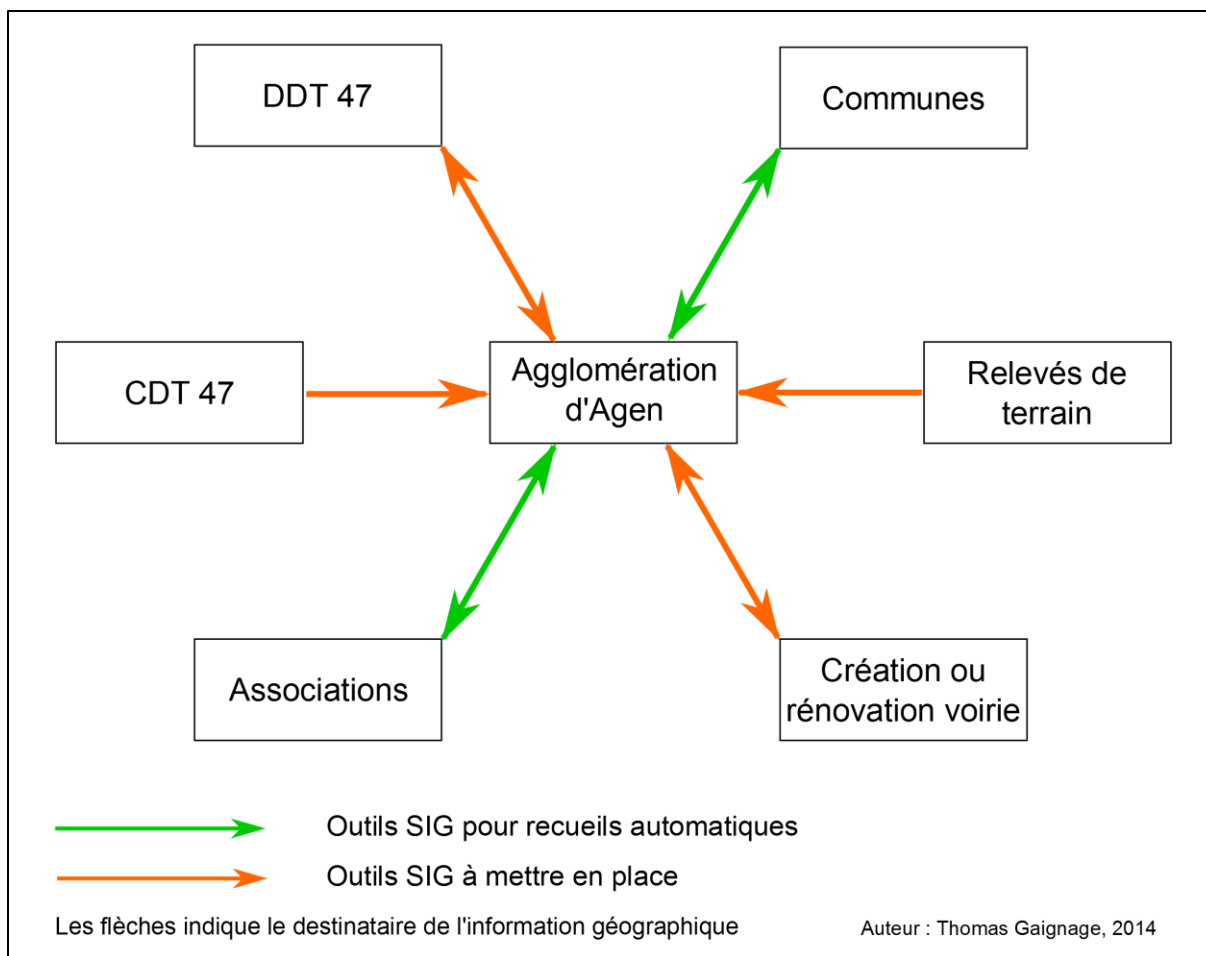


Figure 22 : Un travail reste à faire pour encourager l'actualisation des données SIG pour le Schéma Directeur Vélo

iii. La veille sur la directive INSPIRE et les normes COVADIS

De nombreuses institutions publiques sont intéressées par l'inventaire, et d'autres le seront certainement à l'avenir (comme l'État). Toutefois, le formatage actuel des données n'assurera pas l'interopérabilité avec d'autres couches SIG. Pour répondre à cet enjeu, l'Union Européenne a mis en place la directive INSPIRE pour établir une infrastructure de données géographiques à l'échelle européenne. L'objectif de cette norme est de faciliter la production et l'utilisation des données pour améliorer les décisions et les opérations s'appuyant sur les SIG⁵³. En France, la commission de validation pour l'information spatialisée (COVADIS) est en charge de la standardisation des données géographiques. Toutefois, aucune norme COVADIS actuellement validée ne s'apparente à l'objet de notre inventaire. Ainsi, une veille sur les normes COVADIS et INSPIRE doit être assurée.

⁵³ « Qu'est-ce qu'INSPIRE ? », Esri France : http://www.esrifrance.fr/questce_quinspire.aspx (consultée le 25/08/2014)

b. La résorption des effets de coupures et l'établissement d'une politique vélo forte

La création seule d'aménagements cyclables n'est pas synonymes d'augmentation de la pratique du vélo. Cette croyance amène souvent des désillusions auprès des acteurs locaux, considérant alors que les investissements, parfois lourds pour la collectivité, sans résultats. Il s'en dégage alors un sentiment d'échec et de fatalisme, avec un risque de retour à une politique de nouveau centrée sur la voiture.

i. Penser l'urbanisation autour des modes actifs

L'urbanisme joue également un rôle moteur dans les pratiques modales de population, la seule bonne volonté de vouloir se déplacer autrement ne suffit pas toujours. La politique du tout-voiture a eu un impact décisif sur les autres modes, notamment en milieu périurbain où c'était le seul mode envisageable. En effet, la construction en îlot ferme les résidences pavillonnaires entre elles. À Copenhague, dès le début du phénomène de périurbanisation que connaissent les villes européennes dans les années 60 et 70, la ville a imposé la création de cheminements doux entre les zones pavillonnaires. Ainsi, la circulation est toujours contrainte, mais pas les modes actifs qui peuvent aisément traverser les zones, évitant alors des détours inutiles.

Cependant, cette logique d'urbanisme ne s'est pas développée en France et a laissé place à un urbanisme régit par la voiture. Or, l'étalement urbain a toujours cours dans les villes françaises, quoique moins marqué qu'il y a 30 ans, et Agen n'échappe pas à cette règle. Avec les projets du Technopôle et de la gare LGV, si les projets se maintiennent, nous assisterons à une urbanisation importante sur la rive gauche, notamment sur la commune de Brax et de Ste Colombe en Bruilhois. Avant même la création de nouveaux lotissements, il convient dès maintenant de penser, de planifier et de réaliser des cheminements doux pour ne pas reproduire les mêmes erreurs du passé.

Dans l'exemple ci-dessous, en l'absence de passage direct pour les modes actifs entre les deux lotissements, le détour est important. La voiture devient alors nettement plus intéressante en termes de temps de trajet. De plus, il suffit qu'une partie du trajet soit dangereuse, comme l'absence du trottoir pour dissuader encore davantage les déplacements à pied ou à vélo. Or, ces deux lotissements sont accolés.

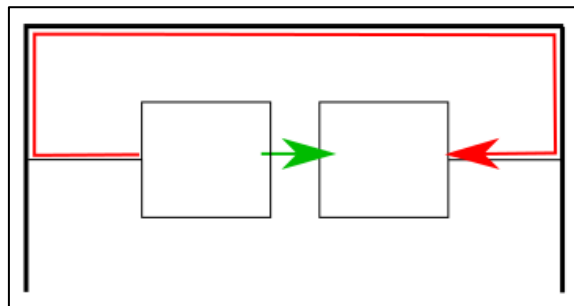


Figure 23 : La multiplication des passages pour les modes actifs crée un maillage de cheminements doux (les lignes noires représentent les routes ; en vert, le chemin direct ; en rouge, le détour)

Partant de ce constat d'un urbanisme encore trop centré autour la voiture, un guide de recommandations des aménagements cyclables et des voies⁵⁴ a été rédigé. Ce guide reprend l'ensemble des outils à la disposition de l'aménageur pour encourager les déplacements actifs et limiter l'usage de la voiture avec un double objectif : éviter de reproduire les principaux écueils relevés pendant les sorties de terrain et permettre aux décideurs et aux techniciens de s'approprier l'ensemble des outils règlementaires.

ii. S'appuyer sur différentes pratiques cyclables

Les déplacements urbains sont les premières pratiques modales auxquelles nous pensons pour concevoir une politique vélo. Toutefois, dans une agglomération où la moitié des communes sont trop éloignées de la partie urbaine ou disposent d'un relief trop dissuasif pour une pratique quotidienne du vélo, la prise en compte d'autres pratiques cyclables est nécessaire afin d'avoir leur adhésion au projet. Cette démarche s'inscrit également dans une logique nationale qui met en valeur les différents pratiques et opportunités du vélo.

Premièrement, dans les espaces urbains et périurbains situées en plaine, l'accent doit être mis sur les déplacements domicile-travail et domicile-services du fait de la concentration de la population et des activités. En partant de ce constat, la cartographie des points générateurs de déplacements, avec les écoles, les mairies et les commerces permettra à terme de réaliser un réseau cyclable cohérent avec les attentes modales des habitants urbains. De plus, la plupart de générateurs étant situés dans un rayon inférieur à 5 km par rapport au centre d'Agen, le vélo est alors un mode de transport pertinent à cette échelle.

Deuxièmement, pour les communes situées sur les coteaux, une pratique cyclable régulière avec une certaine importance est peu probable à cause du relief accidenté. Cependant, ces territoires ruraux possèdent des atouts touristiques et de loisir non-négligeables grâce à un cadre environnemental et patrimonial exceptionnel. Ainsi, en s'appuyant sur les 27 itinéraires VTT réalisés par le Comité Départemental de Tourisme du Lot-et-Garonne, il est possible de couvrir une large partie du territoire rural. De plus, ces itinéraires ont l'avantage d'être déjà balisés, charge à l'Agglomération d'Agen de les faire connaître auprès des vttistes⁵⁵, notamment via son système d'information géographique.

⁵⁴ Nous n'avons pas jugé utile de joindre ce document en Annexes car il s'agit d'un document opérationnel et relativement volumineux (52 p).

⁵⁵ Cyclistes en VTT (vélo tout terrain)

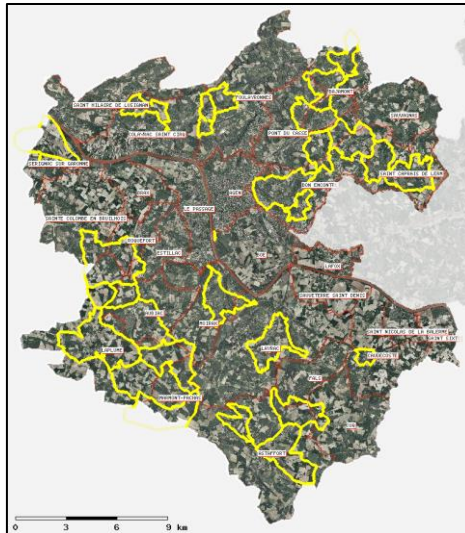


Figure 24 : les 27 circuits VTT du CDT 47 (en jaune) recouvrent une large partie du territoire périurbain et rural de l'Agglomération d'Agen

Troisièmement, le tourisme constitue un levier économique majeur dans ce schéma, et l'Agglomération d'Agen dispose d'un atout de taille car elle est traversée par la voie verte du canal latéral à la Garonne. Le compte automatique enregistre d'ailleurs en moyenne 7000 passages de vélo par mois, avec un pic à plus de 10 000 passages pendant l'été⁵⁶. De plus, la valorisation touristique des itinéraires cyclables ouvre la possibilité de l'obtention de subventions régionales. De même, au cours de leur séjour, les touristes à vélo dépensent nettement plus que la moyenne des touristes : 65€ par contre 53€ jour et par personne. Dans la sous-catégorie « cyclistes itinérants », les dépenses journalières s'élèvent à 75 € par personne (cf. figure 25 page suivante). En outre, près des deux tiers des dépenses journalières est consacrée à l'hébergement (22 €) et la restauration (18€). Moyennant l'adaptation des services, la captation du flux de touristes à vélo offre aux hôtels, gîtes et restaurants de nouvelles opportunités économiques. Enfin, notons que dans son Plan d'Action pour les Mobilités Actives, l'État souhaite doubler la part des séjours à vélo sur l'ensemble des séjours touristiques en 2020, soit un objectif de 6%, et affiche la création de 12 000 emplois, dont la moitié dans l'hébergement et la restauration, grâce aux retombées économiques des touristes à vélo (PAMA, 2014, p. 3).

⁵⁶ Données du Conseil Général de Lot-et-Garonne

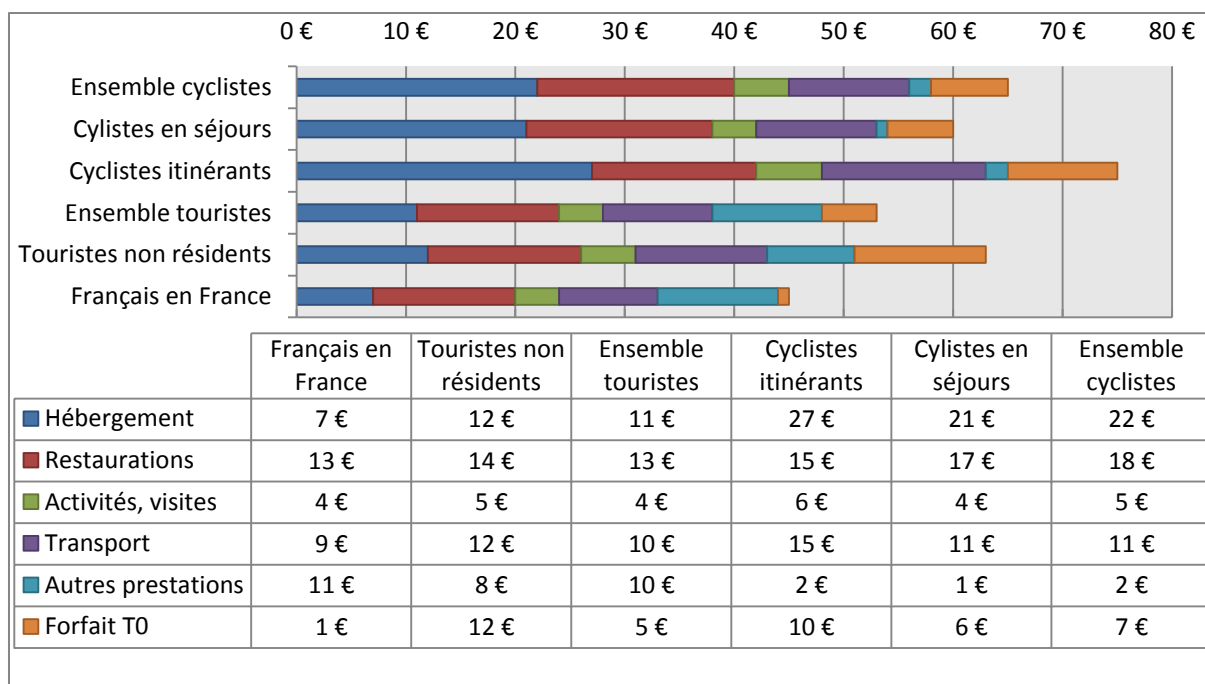


Figure 25 : Comparaison des dépenses moyennes par jour et par personne de l'ensemble des touristes et des touristes à vélo (Source des données : Comptes du Tourisme et EuroVélo 6 ; Compilation des données : Spécial économie du vélo, étude complète. Atout France, 2009, p. 257)

La prise en compte des différents motifs de déplacement en vélo ouvre le champ de vision d'une politique cyclable ambitieuse, tant sur le plan utilitaire, loisir, sport et tourisme, donc avec une vision multithématique. Toutefois, le vélo ne peut répondre à toutes les demandes en matière de transport, l'élaboration de synergies avec d'autres modes, donc en développant l'intermodalité, sera aussi bénéfique pour le vélo.

iii. Développer l'intermodalité entre le vélo et les autres modes de transport

L'utilisation des plusieurs modes de transports lors d'un déplacement ou la possibilité d'effectuer un même trajet avec différents modes devient un enjeu majeur de la mobilité. Ainsi, il est nécessaire d'articuler le vélo avec d'autres modes pour renforcer sa légitimité. L'exemple de la rénovation de la gare d'Agen est un exemple marquant : les neuf lignes du réseau de transports en commun Tempo Bus la desservent, ainsi que plusieurs lignes départementales d'autocars, un large parvis accorde une place importante aux piétons, des parkings vélos couverts et non-couverts sont présents et un grand parking pour voiture a été aménagé à proximité de la gare. Enfin, la gare d'Agen est desservie par des trains régionaux et nationaux. Si certaines relations intermodales sont plus spontanées, comme le vélo et le train, nous nous sommes intéressés à l'articulation entre le vélo et le réseau Tempo Bus.

Le choix de cette articulation résulte d'un constat : en dehors des heures de pointe, les bus sont sous-utilisés et nombreux sont ceux ne transportant que quelques personnes durant un trajet. Toutefois, ce problème est répandu aux réseaux de transports en commun. En sachant qu'il y a une forte volonté de réduction des dépenses, notamment de ce service publique, nous avons alors cherché des solutions originales et économes rentrant dans le cadre du Schéma Directeur Vélo.

Ainsi, il pourrait être judicieux d'autoriser la montée des vélos dans les bus de villes, à condition que ceux-ci ne gênent les autres passages. Il est vrai que la question de l'autorisation des vélos dans le tram est un débat, certaines villes l'accordant, même partiellement en dehors des heures de pointe⁵⁷, d'autres l'interdisant tout simplement. Néanmoins, un essai pourrait être effectué sur une ou deux lignes pilotes disposant de matériels adaptés : spacieux et planché baissé (nouveaux bus Mercedes). D'autant plus que plusieurs personnes du questionnaire ont regretté de ne pas avoir pu monter dans le bus en vélo alors que celui-ci était vide. Actuellement, Nantes est l'une des rares villes à autoriser les vélos dans ses bus à haut niveau de service (appelé *Busway*). Pour les bus du réseau classique de l'agglomération nantaise, les vélos y sont tout simplement interdits.

Durant nos recherches, nous sommes tombés sur plusieurs solutions originales, quoique leur faisabilité puisse être contestable au vu des éléments que nous possédons. Deux d'entre elles ont retenues notre attention et nous souhaitons les présenter car elles poussent plus loin la logique de l'intermodalité et de la multimodalité. La première vient du Service de Transport de l'Agglomération Chambérienne qui avait aménagé des emplacements vélos au niveau de la porte arrière de ces bus, jusqu'en 2012. Ce service ne concernait qu'une seule ligne qui reliait un quartier d'environ 20 000 habitants situé à 4 km du centre-ville de Chambéry. Néanmoins, le service était peu fréquenté, avec en moyenne seulement un à deux vélos par jour, du fait d'un cadencement modeste de la ligne (un bus toutes les 25-30 minutes) et que tous les bus n'étaient pas équipés de ce système (avec tout de même trois bus sur quatre !). Lors de la montée en gamme de la ligne, le STAC avait envisagé la généralisation de l'équipement) l'ensemble des bus pour éviter le risque de rupture de service pour l'usager en vélo. Pour autant, cette expérience ne fut pas renouvelée car elle mobilisait un quart de l'espace d'un bus, espace trop précieux aux heures de pointe⁵⁸.



Figure 26 : Accroches vélo à l'intérieur des bus du STAC (Chambéry) (source : alain.caraco.free.fr, 2005)

Une seconde solution mérite aussi d'être mentionnée, qui est assez répandue aux États-Unis et au Canada et répond à sa façon à cette problématique multimodale. En effet, dans plusieurs villes étatsuniennes, les bus sont équipés d'un porte-vélos installé à l'avant et pouvant accueillir deux

⁵⁷ Généralement, les heures de pointe sont comprises entre 7h et 9h et entre 16h et 19h.

⁵⁸ Nous remercions M. Pierre Balcon, Responsable Études au STAC pour sa réponse détaillée.

bicyclettes. D'après une vidéo explicative⁵⁹, le système semble simple, rapide et autonome⁶⁰ pour l'utilisateur, sans rallonger significativement les temps d'arrêts.



Figure 27 : Bus de Washington équipé d'un porte-vélo avant (crédit : <http://clairenrodolpheinnyc.blogspot.fr>, 2011)

En outre, l'investissement est faible, inférieur à 5 000 €, mais nécessite de l'installer sur l'ensemble des bus sur la ligne, pour éviter les ruptures de services comme pour Chambéry. Hormis l'aspect financier, il est important de peser les atouts et les défauts de ce porte-vélos avant. Tout d'abord, il est utilisable toute la journée, y compris en heures de pointe, et donc pour les trajets domicile-travail. De plus, il répond parfaitement à la problématique du dernier kilomètre à parcourir, généralement, le bus ne s'arrêtant pas devant son lieu de destination, où une partie du parcours peut être réalisé en vélo. Une autre approche permet aux cyclistes de rentrer chez lui en bus avec son vélo si la météo se dégrade en fin de la journée. Enfin, les vélos sont à l'extérieur du bus, et n'impacte ni la capacité de transport de ce dernier, ni la sécurité des passagers.

Toutefois, ce système⁶¹ étant quasi-inexistant, voire inexistant en France, des doutes sur la législation subsiste : incompatibilité techniques ou réglementaire ? Qu'en est-il de la sécurité en cas de collision avec un piéton, qui peut subir d'importants traumatismes. En effet, le système étatsunien est marqué par l'absence de carénage et fait office de pare-buffle. Cet équipement de protection a fait l'objet de nombreuses controverses en France car en cas d'accident avec un autre usager, le pare-buffle absorbe mal les chocs et aggrave les dégâts et les blessures. En France, l'arrêté du 28/07/2006 relatif à l'utilisation des systèmes de protection frontale sur les véhicules à moteur⁶² écrit que les pare-buffle doivent être homologués conformément aux dispositions techniques communautaire. L'élément doit donc répondre aux exigences de sécurité en vigueur au sein de l'Union Européenne. Étant donné sa structure, le porte-vélos avant pouvant être assimilés à un pare-buffle, il convient donc d'identifier au préalable les points critiques et de s'assurer les exigences en matière de sécurité routière. Malgré cela, ce système existe depuis de nombreuses années sur le continent nord-américain, son exportation en France est donc à envisager sérieusement.

⁵⁹ « Using the bike rack on a public bus » : <https://www.youtube.com/watch?v=j2rQCvoBVjk> (en anglais)

⁶⁰ Par autonome, on attend que le cycliste est en mesure de mettre son vélo sans l'aide d'une personne extérieure. Ainsi, le conducteur peut rester à son poste et s'occuper de la clientèle entrant dans le bus.

⁶¹ Nous différencions les porte-vélos avant et de ceux à l'arrière qui eux sont plus répandus.

⁶² « Règlementation de l'équipement des voitures tout terrain ». Disponible sur : <http://www.senat.fr/questions/base/2008/qSEQ080303768.html>

Enfin, pourquoi ne pas installer le porte-vélo à l'arrière, système plus répandu en France pour lesquels les contraintes semblent mieux maîtrisées ? En milieu urbain, le bus s'arrête fréquemment. Or, le conducteur ne dispose d'aucune visibilité à l'arrière et ne verrait pas les cyclistes installant ou récupérant leur vélo. Ce système est par exemple mieux adapté pour les cars départementaux ou régionaux avec des arrêts plus distants.

c. L'animation du Schéma Directeur Vélo

Le Schéma Directeur Vélo exige des connaissances techniques et scientifiques afin d'obtenir l'adhésion de l'ensemble des acteurs locaux, que ce soit les techniciens, l'élus ou l'habitant. Ainsi, la mise en place d'un référent au sein de l'Agglomération d'Agen assurera la pérennité du schéma.

i. La mise en place d'un référent « vélo » ou « modes actifs »

La complexité et les enjeux pour la mise en œuvre d'une véritable politique vélo à l'échelle de l'Agglomération d'Agen rend indispensable la mise en place d'un référent « vélo ». Celui-ci aura la charge d'assurer le suivi, l'évaluation et la mise à jour du schéma. Il travaillera également en collaboration avec les services de l'accessibilité, du développement durable, du tourisme, de la voirie et des grandes infrastructures afin d'optimiser l'intégration des déplacements cyclables, ou des modes actifs, dans les projets d'aménagement. L'appui du service communication favorisera la diffusion des avancées pour les déplacements à vélo au grand public.

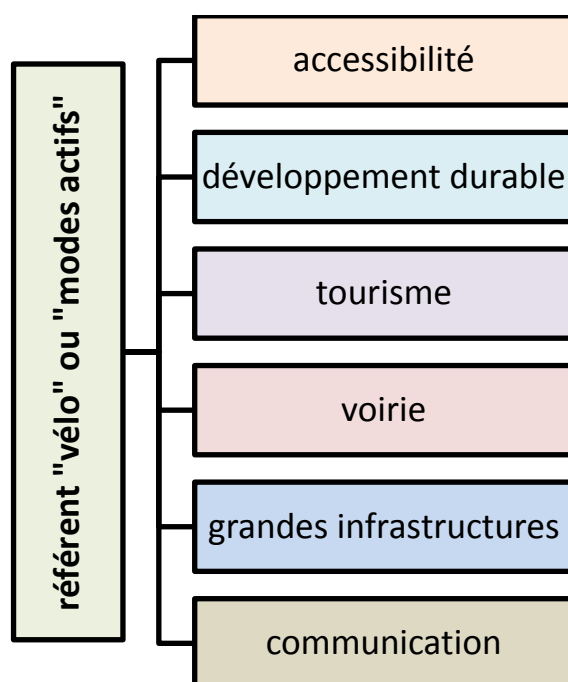


Figure 28 : Services avec lesquels le référent « vélo » ou « modes actifs » est amené à travailler en collaboration

Le référent accompagnera techniquement et réglementairement les projets cyclables et de cheminements doux pour assurer la conformité et l'efficacité des nouveaux aménagements ou lors de la rénovation de ces derniers.

Cependant, la taille de l'intercommunalité, population inférieure à 100 000 hab., et la concurrence avec d'autres projets plus « lucratifs » à court et moyen termes, comme le tourisme, ou ayant des échéances proches comme la mise en accessibilité de l'espace aux PMR, font du vélo un enjeu secondaire. L'extension des missions de ce référent aux modes actifs augmentera l'intérêt et la polyvalence de ses actions. De plus, un travail d'animation avec les différents acteurs du territoire est indispensable pour consolider l'engouement du vélo à la suite du questionnaire. Enfin, nous soulignons que presque toutes les agglomérations de 50 000 habitants disposent désormais d'un budget, même modeste, dédié à la politique cyclable⁶³. Un référent vélo (ou modes actifs) n'aurait donc rien de novateur pour l'Agglomération d'Agen et ne serait qu'une mise à niveau par rapport aux autres agglomérations.

Ainsi, nous suggérons la création d'un nouveau poste « chargé de projet mobilité durable » (cf. profil de poste en Annexe 3) au sein de l'Agglomération d'Agen qui sera rattaché au pôle « réseaux », sous la direction des services techniques.

ii. La création d'un groupe de travail sur le vélo

En plus du référent « vélo » ou « modes actifs », l'installation d'un groupe de travail aura pour but de favoriser les échanges autour des projets cyclables et de cheminements doux, avec pour finalité la promotion du vélo. Ce groupe de travail se réunira une fois par mois et sera composé d'élus motivés par le sujet, des services concernés par le Schéma Directeur Vélo (cf. figure 28 page précédente) et des associations cyclistes de toute pratique confondue. Ainsi, ces échanges réguliers permettront de faire un point régulier sur les différents projets, de trouver des solutions originales en rapport avec les enjeux du territoire de la collectivité concernée (intercommunalité, commune, etc.) et de réfléchir au développement de la pratique du vélo et des modes actifs. En substance, ces échanges faciliteront l'évolution, le suivi et la mise à jour du Schéma Directeur Vélo.

iii. La promotion des mobilités alternatives et de l'écomobilité

Enfin, penser le vélo comme unique alternative est illusoire et viendrait à reproduire les mêmes erreurs du passé, à savoir imposer la voiture comme unique mode de transport. En filigrane dans ce mémoire, nous abordons également d'autres modes, comme les transports en commun et la marche. Ainsi, une offre modale diversifiée permet à chacun de choisir le transport le plus adéquat selon ses critères. Derrière ce mot à la mode, l'écomobilité mobilise les notions de services, de sécurité, de réduction de la pollution, d'économie d'énergie, ainsi que la gestion du temps et de la qualité de vie. Elle encourage alors à tester différents modes. Il s'agit de proposer des solutions optimales en fonction des besoins d'une personne, d'un groupe de personnes, d'une entreprise ou d'un groupe d'entreprises etc., comme l'adoption de nouveaux gestes (conduite moins agressive, covoiturage...) ou l'utilisation de modes alternatifs (vélo, bus, déplacement multimodaux...). L'objectif final étant de réduire les effets négatifs du déplacement comme la pollution ou le stress, et de valoriser les effets positifs à l'environnement, à l'économie et au bien-être de la population.

⁶³ Christophe GUILLEMIN, « Les municipales 2014 délaissent la question du vélo ». Disponible sur : <http://www.mobilicites.com/011-2592-Les-municipales-2014-delaissent-la-question-du-velo.html>

Selon une enquête de l'ADEME les alternatives préférées par les salariés pour les déplacements domicile-travail sont le vélo (22%), l'abonnement transport (21%) et le covoiturage (19%). Par ailleurs, nous constatons qu'à elles seules, elles représentent 62 % des parts dans les réponses. Par contre, le télétravail, proposition de réduction des déplacements régulièrement mise en avant, n'obtient que 3% de réponses ; de même pour l'adaptation des horaires de travail (3% également) (cf. figure 29 ci-dessous).

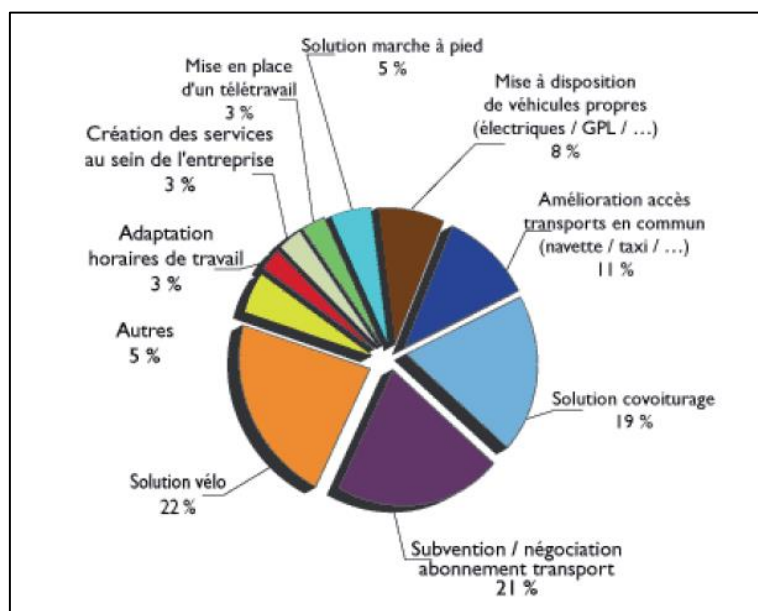


Figure 29 : Le vélo, l'abonnement transport et le covoiturage sont les trois solutions plébiscitées comme alternatives pour les déplacements domicile-travail

Enfin, la réduction des dépenses est un levier à la remise en question et aux changements des pratiques modales. Au final, un large éventail d'actions s'offre au développement de la pratique du vélo. Maintenant que nous avons listés une série de propositions et de préconisations pour développer le vélo, nous ferons une prospective pour imaginer les enjeux futurs de la mobilité autour de ce mode.

3. Les perspectives

Avec l'arrivée de la LGV, de la construction du Technopôle et de la déviation de Camélat entre 2020 et 2025, le point d'équilibre de l'agglomération agenaise se déplacera vers l'Ouest et renforcera l'attractivité de la rive gauche. Cette urbanisation rapide sur les communes de Brax et de Sainte-Colombe-en-Bruilhois devra donc faire l'objet de toutes les attentions pour les déplacements actifs et servir comme terrain d'expérimentation pour un urbanisme mélangeant mieux les différentes mobilités. À terme, si l'expérience révèle une réelle hausse des pratiques modales alternatives, elle donnera un exemple local pour les projets d'aménagements futurs. Par ailleurs, nous nous interrogeons sur la perspective d'établissement d'un système de location de vélos en libre-service. Enfin, les mots d'ordre jusqu'en 2019 étant « économie » et « emploi »⁶⁴, les perspectives de

⁶⁴ Le président de l'intercommunalité a pris en charge ces thématiques

retombées économiques avec un impact sur les activités et l'emploi sont des données concrètes qui trouveront un écho certain⁶⁵.

a. La monétarisation des projets

Au-delà du discours pro-vélo pointant les bénéfices sociaux, environnementaux et sanitaires pour la société, un autre critère trouvera un écho favorable auprès des décideurs : le levier économique. Cette stratégie de promotion du vélo consiste donc à mettre en évidence les bienfaits du vélo pour l'économie et l'emploi, qui sont d'ailleurs les deux thématiques prises en charge par le président de l'intercommunalité. De même, notons que malgré le fait que ce président soit aussi un cycliste aguerri effectuant de nombreux trajets professionnels en vélo et soit conforté aux difficultés cyclables (points noirs, vols...), cela n'aura pas favorisé l'émergence de ce mode. Ainsi, nous sentons bien que le point d'accroche est ailleurs. Cette approche rationnelle est le bilan des coûts et des bénéfices qu'engendrent un projet ou action quelconque, en tenant compte des impacts directs et indirects. C'est la monétarisation. Ainsi, une étude pour la ville de Copenhague révèle par exemple que pour chaque kilomètre parcouru à vélo, la société gagne 25 centimes. Pour la même distance parcourue en voiture, la société perd 16 centimes⁶⁶. D'ailleurs, sur ce point, le Plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA) ne valorise pas suffisamment le levier économique car seule trois mesures sur les 25 proposées, et sont axées sur l'indemnité kilométrique vélo pour les salariés et le tourisme.



Figure 30 : Selon une étude économique pour la ville de Copenhague, les déplacements à vélo sont bénéficiaires pour la société contrairement à la voiture qui est déficitaire

Ainsi, avec l'augmentation des pressions dues à l'activité humaine et la raréfaction des ressources, la monétarisation des biens et des actions est alors devenue une nécessité. Cette quantification économique évalue la ressource, le bien ou toute action en unité monétaire afin de lui attribuer une valeur au regard de la société. La monétarisation vise alors à « réduire les multiples dimensions d'impacts environnementaux complexes à une seule dimension (monétaire) » (CGDD, 2010b, p. 16), dont le calcul de cette valeur prend en compte une multitude de critères pouvant être regroupés en cinq catégories :

- La valeur d'usage direct : valeur d'un service utilisé pour lui-même,
- La valeur d'usage indirect : prise en compte de la production d'un bien ou d'un service consommé par l'homme,

⁶⁵ Comme les médias aiment le rappeler, il est étonnant qu'avec un président cycliste, la pratique du vélo ne se soit pas davantage développée sur l'Agglomération d'Agen.

⁶⁶ Entretien de Carl Gehl, urbaniste, pour le reportage vidéo de « Ports d'attache, Copenhague » (à 8 min 20).

- La valeur d'option : définition des services environnementaux encore non-utilisé mais qui pourrait l'être dans l'avenir,
- La valeur de legs : valeur accordée au fait de laisser un environnement préservée aux générations futures,
- La valeur d'existence : valeur intrinsèque à l'existence d'un bien ou d'un service environnemental indépendamment de son usage et de sa valorisation économique effective et potentielle (ex : une espèce endémique).

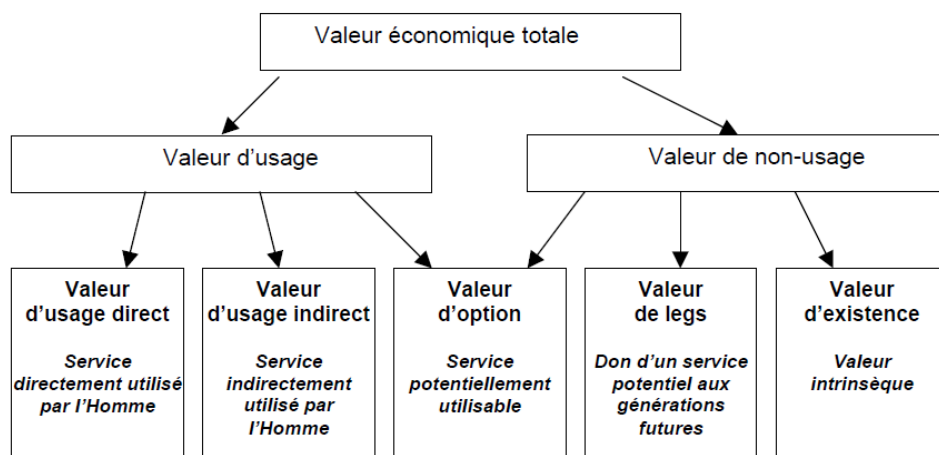


Figure 31 : Composition de la valeur économique des services environnementaux (source : adaptée du Millenium Ecosystem Assessment, via CGDD, 2010b, p. 17)

Pour résumer, la monétarisation s'intéresse aux coûts directs et indirects d'un projet, pour prédire les bénéfices ou les déficits économiques de ce projet sur le long terme. Il s'agit donc de calculer le coût économique réel pour la société avec une approche prospective. Enfin, les premières études révèlent que le vélo est économiquement viable, contrairement à la voiture.

b. Une approche plurimodale des déplacements

Les réponses du questionnaire font ressortir une forte attente pour le vélo avec un potentiel d'utilisation élevé. En effet, 89% des personnes se disent prêtes à utiliser plus le vélo si les freins étaient levés⁶⁷. Malgré tout, les propositions du schéma sont limitées à ce seul mode, alors que la tendance actuelle en matière de déplacements s'oriente vers la création de cheminements doux, incluant ainsi la marche à pied et toutes autres pratiques exploitant seulement l'énergie humaine pour se déplacer. Pendant longtemps, les préconisations d'aménagements portaient sur la séparation physique des différents modes où chacun disposerait de son espace. La mixité modale semblait impossible alors même que les voisins néerlandais, danois et allemands lancèrent les premières expérimentations de villes apaisées dans le milieu des années 70. La ville-nouvelle d'Houten en est d'ailleurs le meilleur exemple car faisant la part belle aux vélos et aux modes actifs. Ainsi, la conception catégorisée de la voirie, marquée par la séparation des flux, a montré ses limites et depuis les années 1990 et 2000, les villes françaises tentent de créer une meilleure harmonie

⁶⁷ Pour rappel, le questionnaire et les résultats sont disponibles en Annexe 6

entre ses différents modes. Dans ce contexte de déplacements intermodaux, avec la création de lieux multimodaux, les déplacements sont réalisables avec plusieurs. Il est alors possible d'imaginer de combiner les transports en commun et le vélo par beau temps, et la voiture et le co-voiturage par de temps de pluie.

c. Une augmentation significative de la part des modes alternatifs

Avec une part modale pour la voiture supérieure à 70%, le développement des modes alternatifs et plus particulièrement du vélo laisse songeur, tant la voiture semble bien ancrée dans le paysage local. Pour autant, nous avons vu que le territoire de l'Agglomération d'Agen est plutôt favorable aux vélos, exceptés les espaces situés sur les coteaux où d'autres modes devront être utilisés comme le co-voiturage, les deux-roues motorisés et les transports en commun. Pour le vélo utilitaire, les principaux secteurs d'activité économique et d'emplois sont en plaine, tout comme les lieux de domicile. Ainsi, de nombreux trajets pendulaires sont réalisables en vélo. Le questionnaire a par ailleurs révélé que plusieurs personnes habitant et travaillant dans la même commune utilisent le vélo, ce qui est un point encourageant. Néanmoins, la réalisation d'un réseau cyclable continu et sécurisant stimulera cette pratique, ce sont en effet les deux principaux critères déterminant le choix du parcours⁶⁸.

De plus, les réflexions sur les politiques vélos ont une propension à considérer les trajets de 3 km comme la distance optimale du vélo. Or, les enquêtes de déplacements montrent que cette distance supposée optimale augmente en fonction du niveau de pratique. Ainsi, une distance plus grande de 5 à 8 km permettrait d'avoir une vision plus large et ambitieuse pour le vélo et de dépasser la barrière psychologique de la distance, alors que nous calculons davantage nos trajets en temps. Et avec une vitesse moyenne de 15 km/h, un trajet de 8 km est parcouru en 30 min. Enfin, l'augmentation du vélo s'accompagne aussi de l'amélioration des services, comme l'ajout de garages à vélo⁶⁹, ou la mise à disposition de douches sur le lieu de travail ou dans les gares ferroviaires.

⁶⁸ Cf. Annexe 6, question « Citez jusqu'à 3 critères qui détermineraient le choix de vos parcours en vélo » (p. 97). Ce résultat va dans le sens des tendances nationales.

⁶⁹ Dans certaines villes néerlandaises, danoises et belges, le garage à vélos de la gare offre plus de 1000 places et occupe un niveau entier du parking, souterrain ou en silo. Imaginez la surface nécessaire pour 1000 voitures...

CONCLUSION

Reprenons notre question faisant office de fil conducteur : « le vélo s'oppose-t-il à la voiture ? ». Les politiques néerlandaises en faveur du vélo ont très vite voulu exclure la voiture des centres villes, en soit en lui interdisant l'accès ou en contraignant suffisamment son usage pour que d'autres modes deviennent plus intéressants. À Houten, la voiture est franchement rejetée en périphérie, les déplacements dans la ville se font alors essentiellement à pied ou en vélo. De même, pour des trajets en-dehors de la ville, des connexions en train et transport en commun sont possible depuis le centre. Fribourg-en-Brigau a également cette même approche en interdisant la voiture dans son centre et en favorisant les transports alternatifs. Enfin, le vélo tend à concurrencer davantage la marche que la voiture. En effet, la densité et la compacité de la ville favorisent les déplacements courts, en opposition avec la ville étalée. Ainsi, pour être efficace, la politique en faveur des modes alternatifs doit alors proposer un niveau de service équivalent par rapport à la voiture, voire supérieur, pour engager un réel report modal. De plus, la ville étalée, celle de la voiture, n'est pas compatible avec ces modes qui demandent une certaine densité pour être optimum. Ainsi, le vélo ne s'oppose à la voiture dans certaines situations, notamment pour des trajets relativement courts.

Par ailleurs, les choix modaux sont complexes car multicritères et personnels. Le passage d'une approche monomodale à une approche multimodale élargit le champ des possibilités pour l'individu. Les conclusions de Stéphanie Vincent-Geslin (2010, pp. 146-154) sont particulièrement intéressantes à ce sujet, dans lesquelles elle revient sur la rupture de l'usage de la voiture comme « réflexe » (*Ibid.*, p. 152). En effet, la voiture est un mode comme un autre, avec son domaine de pertinence. Le vélo dispose de son propre domaine de pertinence qu'il convient alors de bien déterminer afin de ne pas tomber dans une autre approche monomodale, cette fois-ci autour du vélo. De plus, elle met en évidence la multiplication des motifs de déplacement et, dans une démarche prospective, une évolution des comportements de mobilité, vers la diversification des choix modaux, brisant alors l'automatisme de la voiture (*Ibid.*, p. 154). Enfin, elle souligne que « toutes les expériences de déplacements sont importantes », et ceci quel que soit l'âge de la personne (*Ibid.*, p. 153). Il est donc certes important d'éduquer à l'utilisation des mobilités alternatives dès le plus jeune âge, mais aussi d'inciter les adultes d'expérimenter de nouvelles mobilités et créer un environnement propice à ces autres mobilités.

Désormais, questionnons-nous sur le réalisme d'une politique vélo sur l'Agglomération d'Agen. Avec un Plan National Vélo qui pointe timidement le bout de son nez, nous avons l'impression d'une France qui (re)découvre le vélo, alors que d'autres pays ou villes européennes s'y depuis longtemps sérieusement attelées à la tâche. Certes, les Pays-Bas, avec un territoire quasi sans relief, sont très favorables au vélo. Toutefois, l'absence de relief est favorable à n'importe quel mode de transport et la voiture aurait très bien pu continuer de se développer. Par contre, le relief en Allemagne est nettement plus prononcé, sans que cela ait empêché le développement du vélo. Ainsi, le territoire de l'agglomération agenaise présente des atouts et des défauts à la pratique cyclable, dont le point de vue varie selon les usages. Le cycliste utilitaire appréciera les itinéraires plats, continus et sûrs, alors que les plus aguerris et sportifs trouveront dans le relief un moyen de dépasser leurs limites. Enfin,

les touristes à vélo s'attarderont sur les paysages et le patrimoine local. En partant de ce constat, le Schéma Directeur Vélo s'est attaché à mettre en valeur l'ensemble des usages.

L'Agglomération d'Agen n'a donc rien atypique dans le paysage des agglomérations françaises, et les futurs grands projets d'infrastructures routières continuent de fleurir. Or, nous constatons une évolution importante dans ces nouveaux projets qui sont en effet équipés d'itinéraires cyclables partagés avec les autres modes actifs. Cette approche rejoint alors les politiques néerlandaises et allemandes qui sont allés jusqu'à obliger la création d'itinéraires cyclables le long des principales routes. En effet, le cycliste comme l'automobiliste, choisit le chemin le plus court – surtout en terme de temps – pour ces déplacements utilitaires et ces grands axes rendent possibles ces trajets directs. Sur l'Agglomération d'Agen, nous observons deux grands effets de coupures naturels : la Garonne et les coteaux ; qui sont de sérieux freins à la pratique du vélo. Néanmoins, l'amélioration réelle du franchissement de la Garonne donnera un souffle salvateur à ce mode, d'autant plus que ce fleuve coupe à cet endroit la plaine en deux. Avec un objectif réaliste et réalisable de 12% de part modale du vélo dans les déplacements à l'horizon 2025, celui-ci témoignerait de la volonté de l'intercommunalité et des acteurs politiques locaux à promouvoir ce mode avec une vision à long terme et cela, au-delà des échéances municipales.

En outre, le développement du vélo n'est possible qu'en combinant avec d'autres modes, comme les transports en commun, le train, le covoiturage et la marche, voire même la trottinette ou la planche à roulettes, donc en développant l'intermodalité, comme nous l'avons vu dans l'étude comparative des villes en Europe. La valorisation des différentes pratiques, utilitaire, loisir, tourisme etc... permettra aussi de sensibiliser le plus de personnes possibles à cette pratique. De plus, les propositions émises dans ce mémoire s'accordent avec celles du Plan d'actions pour les mobilités actives, annoncée récemment. Enfin, à travers ce plan d'actions, l'État expose explicitement que la dynamique pour le vélo repose sur les collectivités locales et les associations d'usagers, et qu'il doit appuyer les initiatives en créant un cadre favorable à ces dynamiques. Ces propos rappellent donc l'orientation prise par les Pays-Bas 30 ans plus tôt. Ainsi, le chemin pour accroître la part du vélo dans les déplacements est encore long et les effets de cette politique émergente pour les modes alternatifs ne seront visibles que par la génération suivante. Toutefois, depuis une décennie, l'intérêt pour ce mode augmente, car régulièrement repris dans les médias et faisant l'objet d'études plus approfondies, nous sommes donc optimistes quant à l'avenir du vélo en France et en Europe.

ABREVIATIONS

ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Énergie
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CDT (47)	Comité Départemental du Tourisme (de Lot-et-Garonne)
CERTU	Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (fusion avec d'autres bureaux d'études pour former le CEREMA depuis le 1 ^{er} janvier 2014)
CGDD	Commissariat Général au Développement Durable
COVADIS	Commission de Validation des Données pour l'Information Spatialisée
DDT (47)	Direction Départemental du Territoire (de Lot-et-Garonne)
EMD	Enquêtes Ménages Déplacements
LAURE	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie
GART	Groupeement des Autorités Responsables de Transport
INSPIRE	Infrastructure for Spatial Information in the European Community
PAMA	Plan d'Actions pour les Mobilités Actives
PDE	Plan de Déplacements d'Entreprise
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PLUi	Plan Local d'Urbanisme intercommunal durable
PCET	Plan Climat Énergie Territorial
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDV	Schéma Directeur (en faveur du) Vélo
SETRA	Service d'Études sur les Transports, les Routes et leurs Aménagements, et anciennement Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes (fusion avec d'autres bureaux d'études pour former le CEREMA depuis le 1 ^{er} janvier 2014)
SIG	Système d'Information Géographique
STAC	Service de Transport de l'Agglomération Chambérienne
URL	Uniform Resource Locator (« adresse universelle » ou « adresse réticulaire »)
UTP	Union des Transports Publics et Ferroviaires
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté

LEXIQUE

Altermobilités : Utilisation des modes alternatifs à la voiture particulière pour les déplacements, tels que le train, les transports en commun, les deux-roues motorisés ou non-motorisés, la marche etc... . Ce terme désignant plusieurs modes, certains chercheurs l'utilisent alors au pluriel.

Article 20 de la loi LAURE : Promulgué le 30 décembre 1996 et désigné sous l'article L. 228-2 du code de l'environnement, cet article dispose qu' « *à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes, voies rapides, doivent être mise au point d'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.* »

Automobilité : Utilisation de la voiture particulière pour les déplacements.

Cheminements doux : Espace, itinéraire favorisant les modes actifs et leur mixité.

Développement durable : Apparu à la fin du XX^e siècle, ce concept repose sur trois principes économiques, écologiques et sociaux dont l'enjeu est de les promouvoir simultanément, que ce soit sur le court et le long terme.

Intermodalité : Utilisation de plusieurs modes de déplacements au cours d'un même trajet. Désigne aussi un principe d'organisation pour obtenir une meilleure complémentarité entre ces modes.

Lien URL : Adresse pour accéder à un site ou une page internet.

Login : Moyen d'authentifier une personne sur un système informatique. Il comprend généralement un nom d'utilisateur, qui peut être un pseudonyme, et un mot de passe personnel.

Modes actifs : Ensemble des modes de déplacement nécessitant exclusivement l'énergie humaine pour se déplacer. Les modes actifs englobent la marche à pied, le vélo, la trottinette, le roller, la planche à roulettes etc... . Anciennement appelés « modes doux » (qu'on retrouve dans « cheminements doux »), l'actuel terme lui est préféré car il met en évidence la nécessaire énergie humaine pour se déplacer.

Newsletter : (anglais) Lettre d'informations.

Multimodalité : Utilisation alternée de plusieurs modes en fonction de la destination ou du motif du trajet.

Plurimodalité : Utilisation combinée des pratiques automobiles et altermobiles dans les déplacements.

Trottoir mixte : Espace accolé à la chaussée où les piétons et les cyclistes cohabitent ensemble sans séparation. Cet aménagement n'a aucune valeur réglementaire car les trottoirs sont réservés aux piétons et aux cyclistes de huit ans ou moins.

Voie verte : La voie verte est un axe en site propre ouvert à tous les usagers non motorisés, et les cavaliers s'ils y sont autorisés. Ainsi, la voie verte favorise les déplacements actifs (marche, vélo, rollers, trottinette, planche à roulettes...).

Zone 30 : Section ou ensemble de sections de voies où la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. De par leur aménagement, les zones 30 visent à un équilibre entre la vie locale et la circulation. L'absence d'aménagement cyclable oblige les cyclistes à circuler sur la chaussée, et ont alors un effet régulateur sur la vitesse des véhicules motorisés.

Zone de rencontre : Section ou ensemble de section de voie où la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h. La zone de rencontre renforce la vie locale au détriment de la circulation et les véhicules sont tenus de rouler au pas si nécessaire. De plus, les trottoirs sont au niveau de la chaussée pour inciter les piétons à occuper l'ensemble de l'espace de la rue.

BIBLIOGRAPHIE

Thèse

ROCCI Anaïs. De l'automobilité à la multimodalité ? Analyse sociologique des freins et leviers aux changements de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture. Thèse de sciences humaines et sociales. Université de Paris 5 – René Descartes – Sorbonne, 2007. 542 p.

Ouvrages scientifiques

CLOCHARD Fabrice, ROCCI Anaïs, VINCENT Stéphanie (*et alii*). Automobilité et altermobilité. Quels changements ? Paris, L'Harmattan, 2008. 286 p.

DUPUY Gabriel. La dépendance à l'égard de l'automobile. PREDIT, 2006, 93 p.

HERAN Frédéric. Vélo et politique globale de déplacements durables. PREDIT, 2012. 114 p.

HERAN Frédéric. La ville morcelée. Effets de coupure en milieu urbain. Paris, Economica, 2011. 217 p.

HERAN Frédéric. Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050. Paris, La Découverte, 2014. 255 p.

MARZLOFF Bruno, Mobilités, trajectoires fluides. Lyon, CERTU, 2005. 240 p.

VINCENT-GESLIN Stéphanie. Altermobilités, mode d'emploi. Déterminants et usages de mobilités alternatives au tout voiture. CERTU, 2010, 169 p.

Mémoires

GAIGNAGE Thomas. La cyclabilité à Agen. État des lieux, principaux problèmes et exemples de solutions. Mémoire de Master 2 Villes et Territoires, spécialité Transports, logistiques et environnement, Université Toulouse 2 le Mirail, 2013. 62 p.

NATAF Liza. L'article 20 de la loi sur l'air et sur l'utilisation rationnelle de l'énergie. Facteur de développement de la politique vélo en milieu urbain, bilan et perspectives. Mémoire de Master 2 Droit de l'environnement, Faculté Jean Monnet – Sceaux, Paris Sud XI, 2012, 94 p.

Rapports ministériels

GERARDIN Maxime (dir. TOULOUSE Pierre et LEBRUN Dominique). Indemnité kilométrique vélo. Les enjeux, les impacts. Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, 2013.

PRAZNOCZY Corinne. Les avantages sanitaires de la pratique du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail. Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, 2013. 30 p.

Commissariat Général au Développement Durable. La mobilité des Français. Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008. *In* La Revue du CGDD, décembre 2010. 224 p.

Commissariat Général au Développement Durable. Donner une valeur à l'environnement : la monétarisation, un exercice délicat mais nécessaire. *In* La Revue du CGDD, décembre 2010. 84 p.

Commissariat Général du Développement Durable. Pistes pour rendre efficiente l'obligation de créer des itinéraires cyclables en milieu urbain. *In* Études & Documents, n°85, mai 2013, 12 p.

Ministère Néerlandais des transports, des travaux publics et de la gestion des eaux. Le vélo aux Pays-Bas. Directeur-Général des transports des passagers, 2009. 77 p.

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU)

CERTU. Les politiques cyclables en Europe. Mars 2001, 71 p.

CERTU. Pays-Bas : Houten, la ville nouvelle favorable aux modes doux. Fiche n°1 « Villes d'Europe et sécurité routière ». Juillet 2007, 4 p.

CERTU. L'usage du vélo en milieu urbain : une pratique qui se développe, des freins à desserrer. 2013. 16 p.

CERTU. Usagers et déplacements à vélo en milieu urbain. Analyse des enquêtes ménages déplacements. 2013. 54 p.

Fédération française des Usagers de la Bicyclette. À vélo au travail. 30 p.

Documents de planification et d'orientations

Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA). La marche et le vélo. 5 mars 2014. Disponible sur : http://www.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?page=article&id_article=37774

PCET de l'Agglomération d'Agen, version du 20 mars 2013. Disponible sur : <http://www.agglo-agen.fr>, rubrique « Aménagement du territoire et urbanisme », puis « Développement durable »

PLUi à 12 communes de l'Agglomération d'Agen, approuvé le 11 juillet 2013. Disponible sur : <http://www.agglo-agen.fr>, rubrique « Aménagement du territoire et urbanisme », puis « PLU »

Schéma Directeur en faveur du Vélo de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle 2012-2024. 82 p. Disponible sur : <http://www.agglo-larochelle.fr/le-schema-directeur-des-liaisons-cyclables>

SCoT du Pays de l'Agenais, approuvé le 28 février 2014. Disponible sur : <http://www.pays-agenais.fr>, rubrique « Espace Téléchargement »

Autres ouvrages

ARANTAXA Julien, Association Metropolis. Aménagement cyclable et espace urbain. 2000, 122 p.

BAUD Pascal, BOURGEAT Serge, BRAS Catherine. 4^e édition. Dictionnaire de la Géographie. Paris, Hatier, 2008, 607 p.

HERAN Frédéric. Déplacements urbains : pourquoi les maires se trompent sur l'opinion de leurs administrés. *In Transports Urbains*, n°102, 2000, pp. 13-20.

KROEZE, Peter. Stedenbouwkundige verschillentussen de Vinex-wijken Veldhuizen en Houten-Vinex. *In Fiestverkeer*, n°20, octobre 2008, pp. 18 – 21. Disponible sur : <http://www.fietsberaad.nl>

LEVY Jacques, LUSSAULT Michel. Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés. Paris : Belin, 2003. 1033 p.

Association des départements cyclables. Politique cyclable et valorisation touristique. Voiron : Techni.cités, 2004. 85 p.

Atout France. Spécial économie du vélo. Étude complète. 2009, 526 p. Disponible sur : <http://www.atout-france.fr/publication/special-economie-velo-etude-complete>

Bureau d'études ITEM. Modélisation cyclable RESO CYCLO. Phase 1 : Définition du modèle RESO CYCLO. PREDIT, 2009, 53 p.

Sitographie

GUILLEMIN Christophe. Les municipales 2014 délaissent la question du vélo [en ligne]. Mobilicités, le 4 février 2014. Disponible sur : <http://www.mobilicites.com/011-2592-Les-municipales-2014-delaissent-la-question-du-velo.html>

LEMOINE Laurence, ROGELET Agnès. Pouvons-nous changer notre relation à la voiture ? [en ligne]. Psychologies, mai 2010 (consultée le 16/08/2014). Disponible sur : <http://www.psychologies.com/Planete/Societe/Articles-et-Dossiers/Pouvons-nous-changer-notre-relation-a-la-voiture>

RAVALET Emmanuel. Altermobilités [en ligne]. Forum vies mobiles, 10 décembre 2012 (consultée le 15/06/2014). Disponible sur : <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/altermobilites-448>.

VENET Pascal. L'histoire du vélo [en ligne] (consultée le 27/06/2014). Disponible sur : <http://spader.free.fr/musee/histoire1.htm>

European Platform on Mobility Management. The EPOMM Modal Split Tool [en ligne]. Disponible sur <http://www.epomm.eu/tems/index.phtml> (consultée le 21/04/2014).

Filmographie

BOUCHER Nicolas, DESLIÈRES Etienne (réal.). Port d'attache. Copenhague. Waterfront Cities of the World. 45 min.

TABLE DES FIGURES

FIGURE 1 : SYSTEME DANS LEQUEL L'HEGEMONIE DE LA VOITURE S'AUTO-ENTRETIENT	11
FIGURE 2 : SCHEMA SYNTHETIQUE DU SYSTEME DYNAMIQUE DES FACTEURS DE CHANGEMENT DE PRATIQUES MODALES AUTOUR DE CINQ DIMENSIONS (INSPIRE DE : ROCCI, 2007, P. 486)	13
FIGURE 3 : PROCESSUS DU CHANGEMENT DE PRATIQUES MODALES, EXEMPLE DU VELO (SOURCE : RR&A ROLOND RIBI & ASSOCIES, POUR LA COMMUNAUTE URBAINE DE STRASBOURG)	13
FIGURE 4 : LES LIMITES DE LA LOI LAURE, SANS L'OBLIGATION DE CONTINUITE DES ITINERAIRES CYCLABLES	18
FIGURE 5 : LES DIFFERENTS EFFETS DE COUPURES SUR L'AGGLOMERATION D'AGEN	21
FIGURE 6 : L'ORGANISATION URBAINE D'HOUTEN FAVORISE LE VELO ET LA MARCHÉ, AINSI QUE L'INTERMODALITE AVEC LE TRAIN	23
FIGURE 7 : PARTS MODAUX A FRIBOURG-EN-BRISGAU (ALLEMAGNE) EN 1982 ET 1999, AVEC OBJECTIFS D'ICI 2020 (SOURCE : AMSTBLATT, DECEMBRE 2008)	24
FIGURE 8 : EFFETS DE COUPURES A LA CA DE LA ROCHELLE, D'HOUTEN ET FREIBOURG-EN-BRISGAU	25
FIGURE 9 : LOCALISATION DES VILLES ENONCEES DANS CETTE ETUDE COMPARATIVE	27
FIGURE 10 : INTERFACE DE GEOMATIKA, AVEC LA CARTE DU SCHEMA DES ITINERAIRES CYCLABLES (BLEU : AXES STRUCTURANTS ; ORANGE : ITINERAIRES ALTERNATIFS ; VIOLET : ITINERAIRES DEPARTEMENTAUX)	29
FIGURE 11 : SOURCES DES DONNEES DU SIG POUR LE SCHEMA DIRECTEUR VELO DE L'AGGLOMERATION D'AGEN	30
FIGURE 12 : LES DIFFERENTES COUCHES THEMATIQUES SIG DU SCHEMA DIRECTEUR VELO	31
FIGURE 13 : SCHEMA D'EVALUATION DE LA POLITIQUE ET DE LA PRATIQUE DU VELO	33
FIGURE 14 : DEROULEMENT DU QUESTIONNAIRE A DESTINATION DES HABITANTS DE L'AGGLOMERATION D'AGEN	33
FIGURE 15 : SCHEMA DE DIFFUSION DU QUESTIONNAIRE	34
FIGURE 16 : A L'EXCEPTION DE LA COMMUNE-CENTRE D'AGEN, L'ACTUEL RESEAU CYCLABLE NE REpond PAS AUX ATTENTES DES HABITANTS	37
FIGURE 17 : TAUX DE REPONSE FAVORABLE A UNE UTILISATION ACCRUE DU VELO SELON LA FREQUENCE D'UTILISATION ACTUELLE DE CE MODE	38
FIGURE 18 : COMPARAISON ENTRE LES MOTIFS ACTUELS ET FUTURS DE DEPLACEMENT EN VELO SI LES FREINS ETAIENT LEVES	39
FIGURE 19 : LA PRATIQUE DU VELO AUGMENTE EN FONCTION DE L'AGE	41
FIGURE 20 : LES USAGERS REGULIERS DU VELO SONT PLUTOT DES HOMMES	42
FIGURE 21 : SUR LA BASE DES REPONSES DU QUESTIONNAIRE, LES CYCLISTES REGULIERS SONT PLUTOT DES HOMMES	43
FIGURE 22 : UN TRAVAIL RESTE A FAIRE POUR ENCOURAGER L'ACTUALISATION DES DONNEES SIG POUR LE SCHEMA DIRECTEUR VELO	46
FIGURE 23 : LA MULTIPLICATION DES PASSAGES POUR LES MODES ACTIFS CREE UN MAILLAGE DE CHEMINEMENTS DOUX (LES LIGNES NOIRES REPRESENTENT LES ROUTES ; EN VERT, LE CHEMIN DIRECT ; EN ROUGE, LE DETOUR)	47
FIGURE 24 : LES 27 CIRCUITS VTT DU CDT 47 (EN JAUNE) RECOUVRENT UNE LARGE PARTIE DU TERRITOIRE PERIURBAIN ET RURAL DE L'AGGLOMERATION D'AGEN	49
FIGURE 25 : COMPARAISON DES DEPENSES MOYENNES PAR JOUR ET PAR PERSONNE DE L'ENSEMBLE DES TOURISTES ET DES TOURISTES A VELO (SOURCE DES DONNEES : COMPTES DU TOURISMES ET EUROVELO 6 ; COMPILATION DES DONNEES : SPECIAL ECONOMIE DU VELO, ETUDE COMPLETE. ATOUT FRANCE, 2009, P. 257)	50
FIGURE 26 : ACCROCHES VELO A L'INTERIEUR DES BUS DU STAC (CHAMBERY) (SOURCE : ALAIN.CARACO.FREE.FR, 2005)	51
FIGURE 27 : BUS DE WASHINGTON EQUIPE D'UN PORTE-VELO AVANT (CREDIT : HTTP://CLAIRENRODOLPHEINNYC.BLOGSPOT.FR, 2011)	52
FIGURE 28 : SERVICES AVEC LESQUELS LE REFERENT « VELO » OU « MODES ACTIFS » EST AMENE A TRAVAILLER EN COLLABORATION	53
FIGURE 29 : LE VELO, L'ABONNEMENT TRANSPORT ET LE COVOITURAGE SONT LES TROIS SOLUTIONS PLEBISCITEES COMME ALTERNATIVES POUR LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL	55

FIGURE 30 : SELON UNE ETUDE ECONOMIQUE POUR LA VILLE DE COPENHAGUE, LES DEPLACEMENTS A VELO SONT BENEFICIAIRES POUR LA SOCIETE CONTRAIREMENT A LA VOITURE QUI EST DEFICITAIRE	56
FIGURE 31 : COMPOSITION DE LA VALEUR ECONOMIQUE DES SERVICES ENVIRONNEMENTAUX (SOURCE : ADAPTEE DU MILLENIUM ECOSYSTEM ASSESSMENT, VIA CGDD, 2010b, p. 17)	57

TABLE DES TABLEAUX

TABEAU 1 : COMPARATIF DES RESEAUX ROUTIER ET CYCLABLE ENTRE LA FRANCE, LES PAYS-BAS ET L'ALLEMAGNE EN 1939	7
TABEAU 2 : COMPARATIF DES RESEAUX ROUTIER ET CYCLABLE ENTRE LA FRANCE, LES PAYS-BAS ET L'ALLEMAGNE	8
TABEAU 3 : SUR LA PLACE DE VOITURE EN VILLE, DECALAGE ENTRE L'AVIS DU GRAND PUBLIC ET L'AVIS QU'AURAIT LE GRAND PUBLIC SELON LES MAIRES	10
TABEAU 4 : D'AUTRES QUESTIONS PLUS PRECISES CONFIRMENT LE DECALAGE DE L'OPINION DES MAIRES SUR LE GRAND PUBLIC ET L'OPINION REEL DU GRAND PUBLIC SUR LA PLACE DE LA VOITURE EN CENTRE-VILLE	10
TABEAU 5 : CALCUL DE LA SATISFACTION DES HABITANTS PAR RAPPORT A L'ACTUEL RESEAU CYCLABLE	36
TABEAU 6 : CALCUL DE L'EFFICACITE DE L'ACTUEL RESEAU CYCLABLE POUR LES HABITANTS.....	36
TABEAU 7 : SI LES FREINS SONT LEVES, REPARTITION DES NOUVEAUX MOTIFS D'UTILISATION DU VELO EN FONCTION DE L'ACTUELLE FREQUENCE D'UTILISATION (ECHANTILLON DE 526 PERSONNES)	39
TABEAU 8 : LA FREQUENCE D'UTILISATION DU VELO INFLUENCE LA REPRESENTATION DE CETTE PRATIQUE (VERT : VALEUR SIGNIFICATIVEMENT SUPERIEURE PAR RAPPORT A LA MOYENNE ; ROUGE : VALEUR SIGNIFICATIVEMENT INFERIEURE)	40
TABEAU 9 : TAUX DE REPONSE PAR TRANCHES D'AGE ET PAR MOTIFS D'USAGE DU VELO. LES CHIFFRES NE TIENNENT PAS COMPTE DE LA FREQUENCE D'USAGE.....	42
TABEAU 10 : LES CYCLISTES REGULIERS FEMININS PRATIQUENT PLUS LE VELO UTILITAIRE QUE LEURS HOMOLOGUES MASCULINS	44

TABLE DES MATIERES

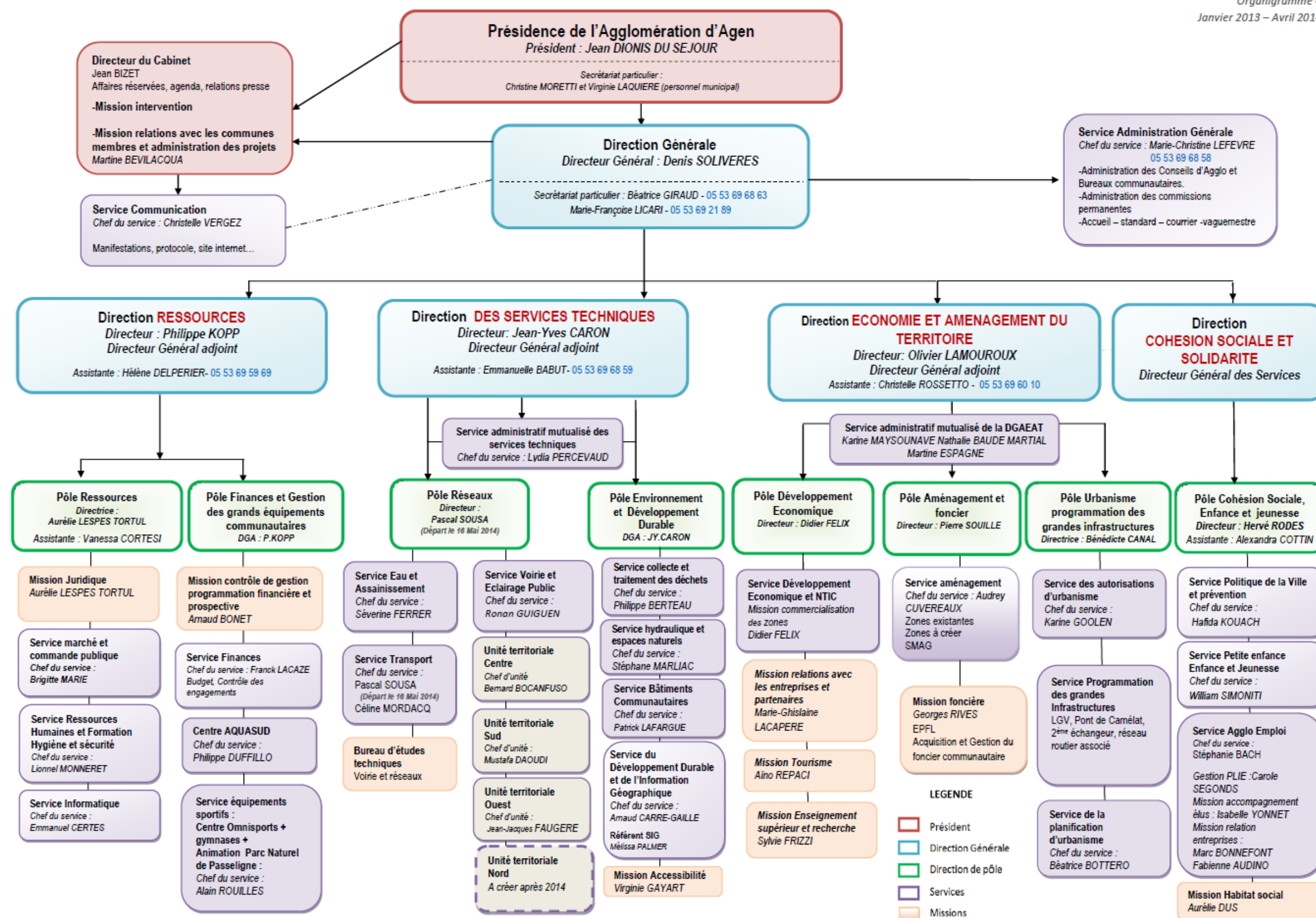
Remerciements.....	2
Avant-propos.....	3
Introduction	4
I. Le regain d'intérêt du vélo dans les villes françaises	6
1. Le vélo en Europe, de sa création au XIXe siècle à aujourd'hui	6
2. La faible part modale du vélo en France : un frein culturel ?.....	9
a. Une politique d'aménagement longtemps marquée par la voiture	9
b. La répétitivité des déplacements, comme frein au changement modal	12
3. L'automobilité et les altermobilités, entre opposition et complémentarité	14
II. Une approche comparative territoriale	16
1. La place du vélo au sein de l'Agglomération d'Agen.....	16
a. L'organisation de l'intercommunalité	16
b. Les limites de l'application de l'article 20 de la loi LAURE.....	17
2. Une comparaison territoriale autour des effets de coupures.....	19
a. L'Agglomération d'Agen, des contraintes physiques particulières à l'encontre du vélo ?	19
b. Une agglomération cyclable française : La Rochelle.....	22
c. L'exemple néerlandaise : la ville-nouvelle d'Houten.....	22
d. Fribourg-en-Brisgau	24
3. Des éléments de réponse sur la faible utilisation du vélo sur l'agglomération agenaise	26
III. L'élaboration du Schéma Directeur Vélo	28
1. Le diagnostic de l'existant	28
a. Le SIG, support du schéma	28
i. Présentation du SIG de l'Agglomération d'Agen	28
ii. Construction de la carte SIG du Schéma Directeur Vélo	29
b. Le questionnaire sur les habitudes et les attentes des habitants	31
i. Construction du questionnaire.....	31
ii. Diffusion du questionnaire.....	34
iii. Traitement des résultats et les limites des outils utilisés.....	34
c. L'analyse des réponses du questionnaire.....	35
i. Un réseau cyclable à consolider et des freins à lever	35
ii. Une réelle demande pour développer le déplacement en vélo, mais pour des motifs différents selon les habitudes	37
iii. Et des pratiques de déplacement en vélo aussi différentes selon l'âge	41
iv. Le vélo sur l'agglomération agenaise, une pratique plutôt féminine ?.....	42
v. Les premiers enseignements du questionnaire	44
2. Les préconisations et les propositions du schéma	44

a.	Les SIG, un puissant outil au service de la politique vélo	45
i.	L'intégration du schéma dans la programmation des travaux.....	45
ii.	L'actualisation du SIG du SDV.....	45
iii.	La veille sur la directive INSPIRE et les normes COVADIS.....	46
b.	La résorption des effets de coupures et l'établissement d'une politique vélo forte	47
i.	Penser l'urbanisation autour des modes actifs	47
ii.	S'appuyer sur différentes pratiques cyclables	48
iii.	Développer l'intermodalité entre le vélo et les autres modes de transport.....	50
c.	L'animation du Schéma Directeur Vélo	53
i.	La mise en place d'un référent « vélo » ou « modes actifs »	53
ii.	La création d'un groupe de travail sur le vélo	54
iii.	La promotion des mobilités alternatives et de l'écomobilité.....	54
3.	Les perspectives	55
a.	La monétarisation des projets	56
b.	Une approche plurimodale des déplacements.....	57
c.	Une augmentation significative de la part des modes alternatifs	58
Conclusion		59
Abréviations		61
Lexique.....		62
Bibliographie		64
Table des figures.....		67
Table des tableaux.....		69
Table des matières.....		70
Annexes.....		72
Annexe 1 :	Organigramme de l'Agglomération d'Agen.....	73
Annexe 2 :	Fiche - Application SIG de programmation des travaux.....	74
Annexe 3 :	Fiche métier « chargé(e) de projet mobilité durable »	75
Annexe 4 :	Sommaire « Recommandations pour les aménagements cyclables et les voies partagées » (guide).....	78
Annexe 5 :	Revue de presse	79
Annexe 6 :	Résultats et traitements basiques du questionnaire	82

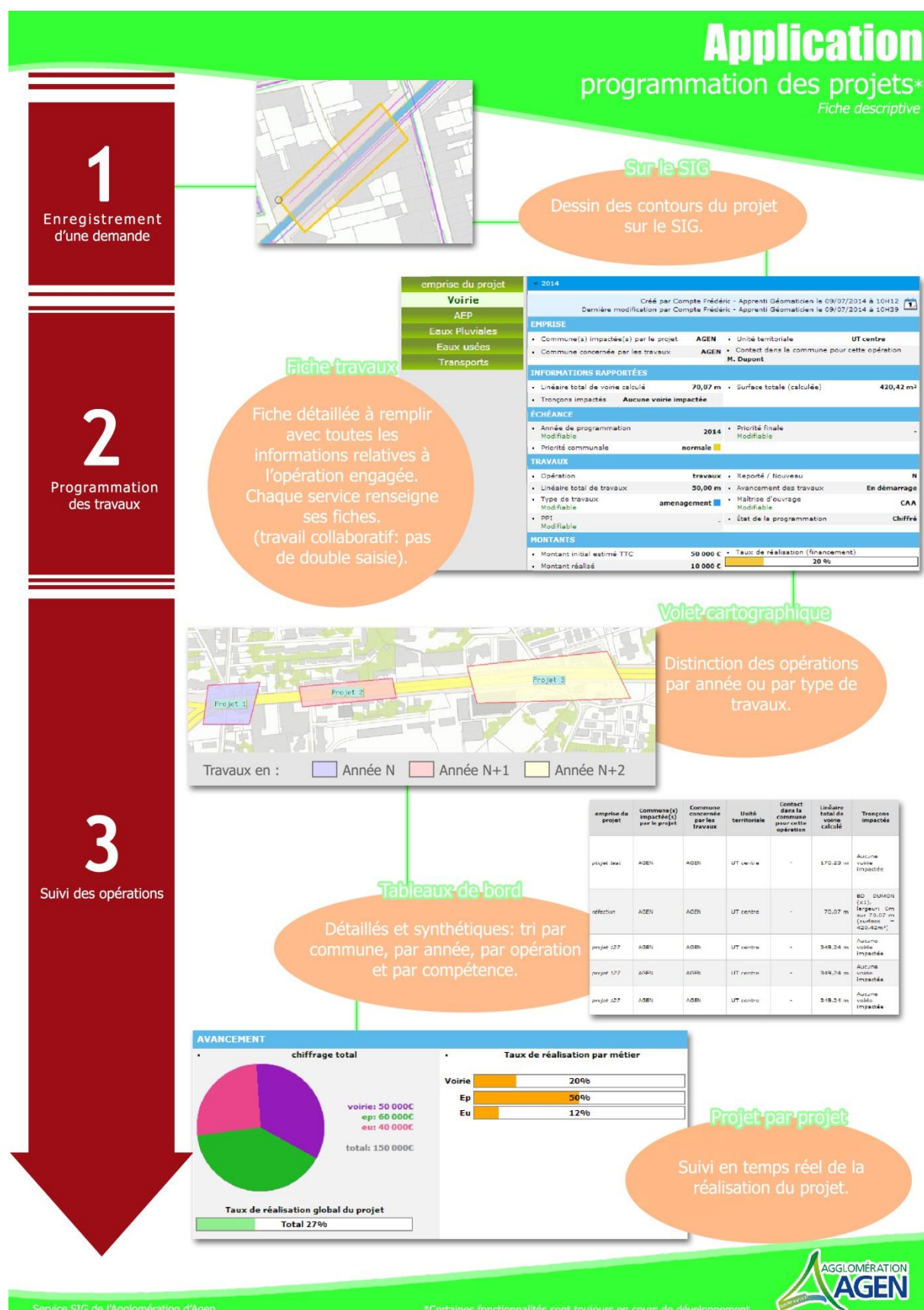
ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme de l'Agglomération d'Agen

Organigramme 4
Janvier 2013 – Avril 2014



Annexe 2 : Fiche - Application SIG de programmation des travaux



Annexe 3 : Fiche métier « chargé(e) de projet mobilité durable »

1	MÉTIER	➤ CHARGÉE / CHARGÉ DE PROJET MOBILITÉ DURABLE FAMILLE - TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS DOMAINE D'ACTIVITÉS - POLITIQUES PUBLIQUES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL
CHARGÉE / CHARGÉ DE PROJET MOBILITÉ DURABLE	MÉTIER	
	Définition	Promeut et accompagne, auprès des différents acteurs du territoire, la mise en place de projets engageant un moindre recours à l'utilisation d'un véhicule individuel. Fournit une expertise en matière d'éco déplacement dans l'élaboration de documents d'urbanisme et d'aménagement
	Autres appellations	• Chargée / Chargé de mission mobilité • Chargée / Chargé de projet mobilité • Ingénieure / Ingénieur mobilité • Conseillère / Conseiller en mobilité • Chargée / Chargé d'études mobilité
	Emplois liés	• 02/B/11 - Cheffe / Chef de projet déplacements
	Facteurs d'évolution	• Loi sur les transports intérieurs (LOTI) • Loi sur l'air (LAURE) • Loi solidarité et renouvellements urbains (SRU) • Loi ENE dite Grenelle II • Décret sur la participation obligatoire des employeurs à la prise en charge des abonnements mobilité • Réforme des collectivités territoriales: mise en place des métropoles, des pôles métropolitains, mutualisation des services transport entre autorités organisatrices, mise en place de syndicats SRU • Nouvelle configuration des PDU, évolution vers des documents intégrés (PLU 3 en 1) • Évolution vers des «AO de la mobilité durable» (GART) • Prise en compte d'aires allant au-delà des périmètres de transport urbain (PTU) • Nouvelles pratiques liées à la gestion du temps, à la fluidité des déplacements, au télétravail ; évolutions sociétales • Prise en compte des mobilités dans le cadre de la mise en place de plans climat territoriaux, d'Agendas 21, de bilans carbone, les Plans de Protection de l'Atmosphère, qui peuvent rendre les PDE obligatoires
	Situation fonctionnelle	• Région, département, structure intercommunale, commune • Rattaché à une direction chargée des déplacements et des transports, de l'aménagement, du développement
	Conditions d'exercice	• Travail en bureau • Participation à des séquences évènementielles : semaine de la mobilité • Nombreux déplacements et réunions
	Spécialisations / Extensions	• En fonction de la taille de la collectivité et au sein d'une équipe : observation de la mobilité, suivi et évaluation du PDU, mise en place de plans de déplacements d'établissements
	Autonomie et responsabilités	• Autonomie dans l'élaboration et la conduite du projet et l'organisation du travail
	Relations fonctionnelles	• Relations avec l'ADEME, CCI, associations, agence d'urbanisme, autres collectivités territoriales, opérateurs de transport • Relations avec les services de la collectivité : économique, urbanisme, circulation, scolaires, stationnement, espaces publics, logement, emploi-insertion, aménagement urbain, cohésion sociale
	Moyens techniques	• SIG
	Cadre statutaire	• Cadre d'emplois : Attachés territoriaux (catégorie A, filière Administrative) • Cadre d'emplois : Rédacteurs territoriaux (catégorie B, filière Administrative) • Cadre d'emplois : Ingénieurs territoriaux (catégorie A, filière Technique) • Cadre d'emplois : Techniciens territoriaux (catégorie B, filière Technique)
	Conditions d'accès	• Concours externe et interne avec conditions de diplôme et/ou examen d'intégration en fonction du cadre d'emplois, concours troisième voie

Fiche n° 05/B/11

Centre national de la fonction publique territoriale

Activités techniques

- Appréciation de la demande de mobilité sur le territoire
- Conduite des projets contribuant à enrichir et diversifier l'offre de services de mobilité
- Promotion de la mobilité durable
- Expertise auprès des services de la collectivité

ACTIVITÉS/COMPÉTENCES TECHNIQUES**SAVOIR-FAIRE****Appréciation de la demande de mobilité sur le territoire**

- Recenser les sources de données permettant d'alimenter la connaissance des mobilités sur un territoire
- Élaborer les cahiers des charges d'études
- Réaliser des études et enquêtes
- Analyser les données recueillies, synthétiser et mettre en forme des résultats

Conduite des projets contribuant à enrichir et diversifier l'offre de services de mobilité

- Promouvoir et accompagner les démarches de «plans de déplacements d'établissement» (PDE) auprès des entreprises, administrations, et établissements d'enseignement
- Animer le réseau des chefs de projets PDE sur le territoire
- Négocier les conventions passées avec les établissements engageant une démarche PDE et éventuellement, y apporter un financement
- Élaborer et diffuser les outils d'accompagnement des projets (maquettes pédagogiques, supports de communication, etc.)
- Évaluer les actions mises en place et en proposer des évolutions
- Développer les partenariats avec les organismes en mesure de relayer la politique locale sur le territoire (CCI □ réseau associatif, etc.)
- Assurer le pilotage et le suivi de projets ayant trait à la diffusion des modes alternatifs: site Internet de covoiturage, centrale de mobilité, etc.
- Assurer le pilotage et le suivi des études ayant trait à la diffusion des solutions alternatives à la voiture individuelle: système d'autopartage, véhicules électriques etc.
- Créer et adapter des services "mobilité durable"

Promotion de la mobilité durable

- Organiser, animer ou participer à des réunions ou salons afin d'assurer la promotion des modes écomobiles
- Proposer et mettre en œuvre des stratégies permettant d'améliorer la fréquentation des transports publics et des systèmes de déplacements alternatifs au véhicule individuel
- Participer à l'élaboration, à la mise en œuvre et à la mise à jour de systèmes d'information multimodale (centrale de mobilité)
- Assurer une veille technique et juridique sur les évolutions et innovations du domaine
- Identifier et démarcher des publics cibles, dans le cadre de démarches de marketing individualisé
- Outiller et accompagner, dans le domaine de la mobilité, les associations œuvrant à l'insertion sociale et professionnelle des publics fragilisés

Expertise auprès des services de la collectivité

- Évaluer l'incidence des déplacements induits par un projet d'aménagement ou d'implantation d'établissement, sur les plans environnemental, santé publique, sécurité routière, économique
- Assurer une assistance technique, sur la question des déplacements, lors de l'élaboration de documents de planification: PDU □ PLU □ PLH - SCOT
- Proposer, auprès des services en charge de l'aménagement urbain, la prise en main d'outils de management de la mobilité
- Proposer, auprès des services en charge des politiques de stationnement, les évolutions nécessaires à leur mise en cohérence avec les politiques de mobilité et de déplacements du territoire

SAVOIRS**> SAVOIRS SOCIOPROFESSIONNELS**

- Sources d'information sur la mobilité
- Techniques d'enquêtes sur les déplacements : origine, destination, enquêtes ménages
- Outils cartographiques
- Méthodes d'analyse, d'exploitation et de synthèse des informations
- Conduite d'opérations en mode projet
- Connaissance approfondie des déterminants du choix modal
- Techniques de négociation
- Étapes de la conduite d'un PDE
- Modèles économiques des différents services de mobilité

> SAVOIRS GÉNÉRAUX

- Techniques d'animation de réseaux
- Notions de pédagogie
- Acteurs du monde économique
- Techniques d'écoute et de reformulation
- Techniques de communication

- Techniques d'animation d'événementiels
- Argumentaire mobilité durable sur les plans économique et social, environnemental, santé publique, etc.
- Méthodes et techniques de conduite de réunions
- Argumentaires sur les incidences d'une mobilité alternative au véhicule individuel
- Interactions entre urbanisme, aménagement urbain, stationnement et déplacements
- Outils de management de la mobilité
- Problématiques de stationnement (demande, offre, aspects réglementaires, etc.)

ACTIVITÉS/COMPÉTENCES TRANSVERSES

VEILLE - OBSERVATION	Code NSF N2	• Veille et observation sectorielle
GESTION BUDGÉTAIRE	Code NSF P5	• Élaboration et suivi du budget
GESTION BUDGÉTAIRE	Code NSF P5	• Élaboration d'un plan de financement
ÉVALUATION - CONTRÔLE - QUALITÉ	Code NSF R1	• Évaluation des projets et politiques publiques
INFORMATION - COMMUNICATION - CONCERTATION	Code NSF T2	• Promotion de l'action publique et mise en œuvre d'outils de communication
INFORMATION - COMMUNICATION - CONCERTATION	Code NSF T2	• Concertation et démocratie participative
INFORMATION - COMMUNICATION - CONCERTATION	Code NSF T2	• Animation de la relation à la population
VEILLE - OBSERVATION	Code NSF N2	• Veille et observation sur les pratiques professionnelles

Annexe 4 : Sommaire « Recommandations pour les aménagements cyclables et les voies partagées » (guide)

Sommaire

1. COMMENT UTILISEZ CE GUIDE	3
2. POURQUOI FAIRE DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES	5
A. LE RESPECT DE LA LOI LAURE	5
B. LES RECOMMANDATIONS DU SCOT.....	5
C. LES OBJECTIFS DU PCET	5
D. RÉPONDRE AUX ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DURABLE.....	5
3. LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES	6
A. PRINCIPES ET RÉGLEMENTATION DE BASE.....	6
B. BANDE CYCLABLE.....	8
C. PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE.....	10
D. PISTE CYCLABLE MONODIRECTIONNELLE	12
E. SAS-À-VÉLOS.....	13
4. LES VOIES PARTAGÉES	16
A. PRINCIPES ET RÉGLEMENTATION DE BASE.....	16
B. ZONE 30.....	16
C. ZONE DE RENCONTRE.....	19
D. AIRE PIÉTONNE.....	21
E. DOUBLE-SENS CYCLABLE.....	22
F. VOIE VERTE.....	25
5. AUTRES CAS DE FIGURE	30
A. GIRATOIRE.....	30
B. « CÉDEZ-LE-PASSAGE CYCLISTE AU FEU ROUGE ».....	33
C. COULOIR DE BUS AUTORISÉ AUX VÉLOS.....	35
D. TROTTOIR MIXTE (AMÉNAGEMENT NON-CONFORME !).....	38
6. DÉTAILS SUR LES AMÉNAGEMENTS.....	40
A. REVÊTEMENT, ENTRETIEN ET QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS.....	40
B. ABAISSÉ DE TROTTOIR (NIVEAU 0).....	42
C. GRILLE D'ÉGOUT ET D'ÉVACUATION PLUVIALE.....	43
D. PLATEAU – TRAVERSÉE DE CHAUSSÉE.....	44
E. STATIONNEMENT LATÉRAL À L'AMÉNAGEMENT CYCLABLE.....	46
F. RÉINSERTION DU CYCLISTE DANS LA CIRCULATION	47
7. ANNEXE 1 : IDÉES REÇUES SUR LE VÉLO	49
8. ANNEXE 2 : COÛTS DES AMÉNAGEMENTS	51
9. DOCUMENTATION	52



Un questionnaire sur Internet à destination des cyclistes

L'essentiel ▼ L'agglomération d'Agen a lancé vendredi dernier un questionnaire sur la place du vélo, destiné aux cyclistes et non cyclistes. Hier ils étaient déjà 250 internautes à avoir répondu. D'où il ressort qu'ils sont prêts à pratiquer davantage, sous conditions.

La ville d'Agen et l'agglomération, ainsi que plusieurs communes limitrophes souhaitent développer les infrastructures afin de faciliter la pratique du vélo. Il existe actuellement 62 km de pistes cyclables dans l'agglomération. Ainsi que plusieurs chemins de randonnées pouvant servir aux VTTistes. Comment inciter les Agennais à faire davantage de vélo ? Qu'attendent-ils des aménagements urbains ? L'agglomération entend élaborer un « schéma directeur vélo ». Arnaud Carré-Gaillie, en charge du développement durable à l'agglomération, explique : « Nous avons d'abord dressé un inventaire de l'existant, en dissociant les pistes cyclables urbaines qui peuvent servir de liaison domicile-travail entre autres, les circuits touristiques et les chemins plus sportifs. Ensuite, nous avons voulu savoir quels étaient les freins à la pratique du vélo dans l'Agenais et ce qui déciderait les gens à faire davantage de vélo ».

Ainsi a été élaboré un questionnaire par Thomas Gaignage, stagiaire chargé du schéma vélo à l'agglomération.

Ce questionnaire à choix multiple demande donc tout d'abord ce qui retient les Agennais : « Distance, coût, autres usagers de la route... », ce qui détermine le choix de leur parcours à vélo « rapidité, confort, tranquillité, sécurité... », ce qui serait pertinent comme décisions « plusieurs modes de transport, incitation financière... » et enfin, si les propositions étaient retenues, cela les inciterait-il à faire du vélo. Et les premières réponses montrent qu'il y aurait deux fois plus de pratique.

Supprimer les points noirs

« Il y a encore à faire sur l'agglomération des pistes cyclables, la zone 30... Il reste des points noirs comme le rond-point de Saint-Jacques, la place du Pin », précise Thomas Gaignage, qui effectue souvent son trajet domicile-travail à vélo d'Agen jusqu'au Passage. Ce questionnaire s'adresse également aux non-cyclistes. Pour savoir pourquoi ils n'en font pas. Mais aussi pour avoir une idée de l'entente ou plutôt de la méfiance entre automobilistes et cyclistes. À signaler que l'agglomération a mis en location des vélos à la journée, semaine ou mois, depuis la nouvelle gare d'Agen.

C.D.V.

➤ Pour répondre au questionnaire en ligne, rendez-vous sur le site Internet de l'agglomération (www.agglo-agen.fr) rubrique aménagement, onglet actualités.

Réagissez sur :
courrier@petit-bleu.fr



Vélo en ville : qu'en pensez-vous ? L'agglomération a mis en ligne un questionnaire pour mieux connaître les cyclistes, leurs attentes, leur proposition pour inciter à davantage de pratique. / Photo Jean-Michel Mazet



Les amateurs de petanque en doublette ont rendez-vous de 20 heures, sur la place Terre-des-Hommes à Tapie, organisé par l'association inter tunisienne et le cent tous Saint-Exupéry. Inscription gratuite et restaurati

Des pistes pour lever les freins à la pratique du vélo

DÉVELOPPEMENT DURABLE L'Agglo veut se doter d'un schéma directeur sur le territoire

MATHILDE CURIEN
m.curien@sudouest.fr

« Dans quelle(s) situation(s) utilisez-vous le vélo ? Pour les trajets domicile-travail, les loisirs ou le sport, les balades, le cyclotourisme, les achats, ou pour emmener les enfants à l'école ? » Non, il ne s'agit pas ici de propos rapportés d'une scène de séduction douteuse, propice aux ardeurs naissantes, conséquence des beaux jours. En revanche, le soleil semblant s'installer durablement, les adeptes du grand air enfourchent plus volontiers leur vélo comme moyen de locomotion. Et c'est justement là qu'intervient la question susmentionnée sur les rapports qu'entretiennent les habitants de l'Agglo agenaïse avec la petite reine.

Depuis le 21 mai, un questionnaire en ligne est disponible sur le site Internet de la collectivité afin d'estimer la pratique actuelle du vélo sur le territoire. À ce jour, 550 réponses ont été collectées et dessinent déjà un intérêt pour cette pratique, régulière pour 40 % des premiers sondés, principalement emprunté pour des balades. La consultation en ligne prendra fin le 18 juillet.

Diagnostic

Fortement aiguillée en ce sens par des injonctions réglementaires, et guidée par le Plan climat-énergie territorial édité l'année dernière, une commission du service pôle environnement et développement durable réalise actuellement un schéma directeur vélo. « Dans un premier temps, nous réalisons un diagnostic de l'existant dans le but de tendre à une ossature à l'échelle de l'agglomération à laquelle les communes pourront connecter



Mieux identifier les pratiques pour développer au mieux le réseau vélo. L'Agglomération agenaïse poursuit sa phase de consultation. PHOTO ARCHIVES « SUD OUEST »

« Pour le moment, il n'existe aucune liaison vélo entre la rive gauche et la rive droite »

leur réseau cyclable », expose Patrick Buisson, délégué au développement des énergies renouvelables à l'Agglo d'Agen.

Un réseau de développement doux pourrait ainsi voir le jour, mais dans des proportions différentes, selon les secteurs. « On ne souhaite pas forcément aménager des pistes cyclables sur toutes les communes, poursuit Patrick Buisson. Les pistes de travail sont diverses. On peut, par exemple, valoriser les territoires éloignés, cartographier les circuits

VTT... » La première étape de ce travail doit être finalisée en septembre. La faisabilité des réalisations tenant compte des principaux pôles générateurs de mouvements (établissements scolaires, services, équipements sportifs, zones d'activités économiques...) passera, elle, au crible de la politique budgétaire.

7 000 cyclistes par mois

Une consultation a déjà été faite en amont auprès d'associations, mais aussi de la Direction départementale des territoires et du Comité départemental du tourisme lui-même pourvoyeur d'un label « Accueil vélo ».

« Notre travail d'inventaire portera également sur les effets de coupures », avance Thomas Gaignage, stagiaire chargé du schéma vélo. Soit les routes, la voie ferrée, le canal

ou encore la Garonne interrompant le parcours cycliste. « Pour le moment, il n'existe aucune liaison vélo entre la rive gauche et la rive droite », souligne-t-il.

« Et pourquoi ne pas mettre en place une signalétique sur le parcours ? La voie verte, par exemple, compte un passage moyen de 7 000 cyclistes par mois », suggère Amaud Carré-Gaille, chef du service environnement et développement durable.

L'adepte du vélo se prend alors à imaginer une piste cyclable desservant sans discontinuer le parc Passeligne à Agen. Faire son marché le matin dans la ville préfectorale pour aller pique-niquer en bordure du lac d'un coup de pédale, qui n'en a pas rêvé ?

(1) www.agglo-agen.net

LI

En l'P sur fièn Ren den tion gin, de f mei de s Mar trot

A

AU

Libé

lan

« bc

dial

Tél.

« L'

peil

Just

du

Ent

Mus

De

Can

Our

de

Bibl

De

Méc

De

DE

« A

tior

à 18

Rer

05 !

mo

e d

de ;

U

SE

Pha

Suc

tél.

Annexe 6 : Résultats et traitements basiques du questionnaire

L'Agglomération d'Agen et le vélo

Sport ? Loisir ? Travail ? Le vélo fait partie de notre quotidien !

Afin d'encourager les mobilités actives et diminuer l'utilisation de la voiture, l'Agglomération d'Agen souhaite se doter d'un schéma directeur vélo sur le territoire des 29 communes.

Pour des trajets inférieurs à 3 km, le vélo est souvent plus rapide, économique et écologique que la voiture.

Il encourage une pratique physique régulière, bénéfique pour la santé. Le vélo est aussi utilisé pour des balades ou du tourisme, par exemple sur la voie verte le long du canal.

C'est un mode de déplacement compatible avec une vie de quartier apaisée, car ne générant pas de nuisances (bruit, pollution...).

Le vélo est donc un mode pertinent et d'avenir pour des déplacements à l'échelle de l'agglomération agenaise.

Ainsi, pour mieux comprendre le rapport et les attentes des habitants avec le vélo, nous vous remercions d'avance de consacrer quelques minutes à ce court questionnaire (5 minutes).

Il s'adresse aussi bien aux personnes pratiquant régulièrement le vélo qu'à celles ne l'utilisant jamais. Tous les avis nous intéressent ! Vos retours permettront de mettre en valeur la diversité des pratiques du vélo des habitants de l'Agglomération d'Agen dans le schéma directeur vélo.

Les réponses sont anonymes.

1. Votre sexe : (*masculin, féminin, ne se prononce pas*)
2. Votre âge : (*numérique*)
3. Votre profession : (*liste catégories socio-professionnelles niveau 1⁷⁰ + « élèves, étudiants ou apprentis » + ne se prononce pas, réponse unique*)
4. Votre commune de résidence : (*liste des 29 communes + « autres communes », réponse unique*)
5. Votre commune de travail : (*liste des 29 communes + « autres communes », réponse unique*)
6. En général, quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous ? (3 choix maximum)
 - la voiture
 - le co-voiturage

⁷⁰ « PCS 2003 – Niveau 1 – Liste des catégories socioprofessionnelles agrégées », INSEE. Disponible sur : http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=nomenclatures/pcs2003/liste_n1.htm

- les transports en commun
- les deux-roues motorisés (moto, scooter...)
- le vélo
- les modes actifs (roller, skate-board, trottinette...)
- la marche à pied
- autre (précisez)

7. Votre vélo est : (réponses multiples)

- un vélo de ville
- un vélo de route
- un vélo tout terrain (VTT)
- un vélo de cyclotourisme
- autres (BMX, tandem, vélo en position allongée...)
- je n'ai pas de vélo

8. Dans quelle(s) situation(s) utilisez-vous le vélo ? (réponses multiples)

- les trajets domicile-travail
- pendant les horaires de travail
- pour les loisirs ou le sport
- pour les balades à vélo
- pour le cyclotourisme
- pour faire des achats
- pour aller à l'école ou emmener mes enfants à l'école
- aucune
- autre (précisez)

9. En général, à quelle fréquence utilisez-vous le vélo ? (réponse unique)

- tous les jours ou presque
- une à deux fois par semaine
- le week-end ou les jours de repos uniquement
- rarement ou jamais

10. Combien de kilomètres estimez-vous parcourir en vélo en moyenne par semaine (du lundi au dimanche) ? (numérique)

11. Dans le cadre d'une promotion du vélo par l'Agglomération d'Agen (animation, événement...), via quels médias avons-nous le plus de chance de vous toucher ? (réponses multiples)

- presse, journal
- internet
- radio
- télévision

- association, club
- mairie, office
- autre (précisez)

12. Quelle est votre appréciation de l'actuel réseau cyclable de l'agglomération agenaise ? (réponse unique)

- très bonne
- bonne
- mauvaise
- très mauvaise
- sans opinion

13. Répond-il à vos attentes ?

- oui, tout à fait
- oui, en partie
- non, très peu
- non, pas du tout

14. Comment qualifieriez-vous l'usage du vélo ? (3 réponses maximum)

- sportif
- agréable
- dangereux
- écologique
- rapide
- bon pour la santé
- pratique
- économique
- fatiguant
- détente

15. Selon vous, quels sont les freins à l'utilisation du vélo ? Si vous ne faites pas ou peu de vélo, pour quelles raisons ? (3 réponses maximum)

- je ne sais pas faire de vélo ou je ne me sens pas à l'aide à vélo
- les aménagements cyclables sont insuffisants et/ou de mauvaise qualité
- j'ai peur qu'on vole mon vélo
- le mauvais temps, le froid ou le vent me dissuadent d'utiliser le vélo
- le vélo ne répond pas à mes attentes de déplacements ou autres
- le mode de transport que j'utilise actuellement me convient parfaitement
- les autres usagers de la route (voiture, camion, bus,...) sont irrespectueux voire dangereux vis-à-vis des cyclistes
- les pouvoirs publics n'encouragent pas suffisamment la pratique du vélo
- je n'ai aucune envie de respirer de l'air pollué en vélo

- mes problèmes de santé m'empêchent de me déplacer en vélo
- je n'ai pas imaginé utiliser le vélo pour les déplacements ou les autres pratiques (sport, loisir, balade...)
- je ne sais pas réparer un vélo (pneu crevé, chaîne déraillée, ampoule grillée...)
- la distance entre le domicile et le travail est trop importante
- autre (précisez)

16. Citez jusqu'à 3 critères qui détermineraient le choix de vos parcours en vélo ? (3 réponses maximum)

- la rapidité du parcours
- la sécurité ou le sentiment de sécurité du déplacement
- la continuité du réseau cyclable tout au long du parcours
- les différents trajets possibles pour rejoindre la destination
- la tranquillité, l'absence ou la quasi-absence de véhicules
- la nature préservée et l'air de bonne qualité
- les services présents sur le parcours (commerces, écoles, administrations,...)
- autre (précisez)

17. Parmi ces mesures, citez-en 3 qui vous semblent les plus pertinentes pour développer l'utilisation du vélo : (3 réponses maximum)

- construire un réseau cyclable continu et maillant l'agglomération agenaise
- développer l'intermodalité avec les autres modes de transport
- proposer une incitation financière en faveur du vélo (aide à l'achat...)
- créer une maison du vélo avec un service de réparation ou un atelier associatif
- augmenter le stationnement vélo sur l'ensemble de l'agglomération agenaise
- proposer plus de formations de vélo-école, de sécurité et de pédagogie routière
- aménager les rues en favorisant les modes doux (zone 30, zone de rencontre...)
- réaliser des itinéraires cyclables pour visiter le patrimoine local
- mettre à disposition des cartes de pistes et d'itinéraires cyclables
- autre (précisez...)

18. Si tous ces critères étaient réunis, utiliseriez-vous davantage le vélo ? (réponse unique)

- oui
- non

19. Si oui, dans quelle(s) situation(s) utilisez-vous davantage de vélo ? (réponses multiples)

- mes trajets domicile-travail
- pendant les horaires de travail
- pour les loisirs ou le sport
- pour les balades à vélo
- pour le cyclotourisme
- pour faire des achats

- pour aller à l'école ou emmener mes enfants à l'école
- autre (précisez)

20. Un commentaire, un avis, une remarque à nous faire partager ? (réponse ouverte)

Merci d'avoir répondu à ce questionnaire. Parlez-en et partagez-le avec votre entourage pour avoir le plus de retours possibles (cyclistes comme non-cyclistes) !

PS : Envie de vous déplacer autrement qu'en voiture pour aller au travail ? Participez au challenge de la mobilité : http://www.agglo-agen.net/Actualites,209.html?retour=back&id_fiche=3076

Durée : 21 mai au 18 juillet 2014 (2 mois)

Support de diffusion : internet uniquement (Google formulaires)

Nombre de réponses : 646

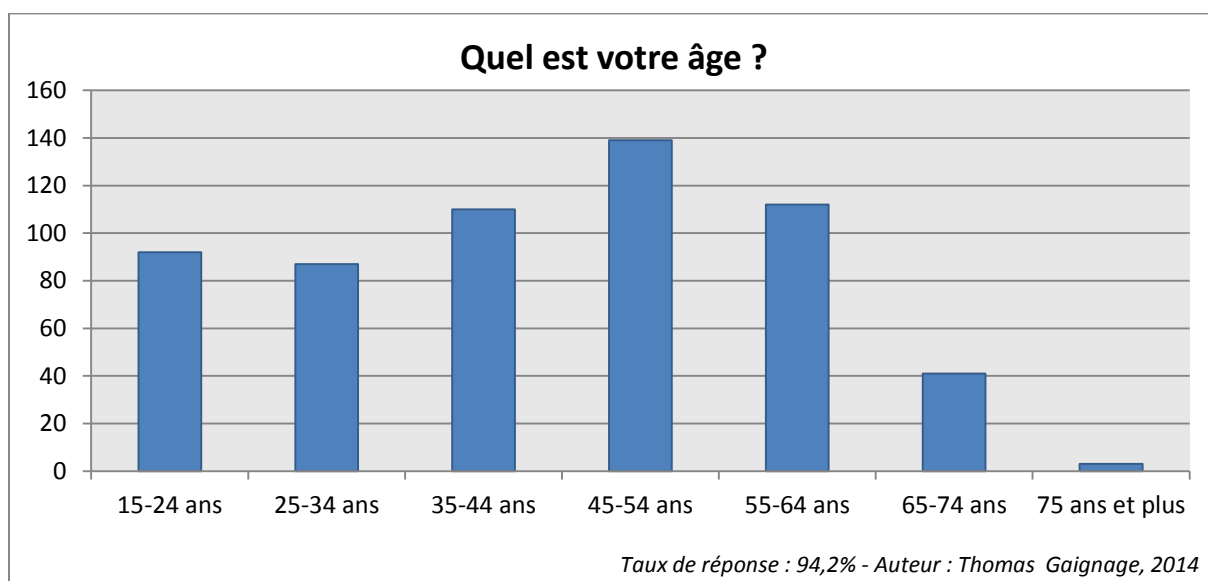
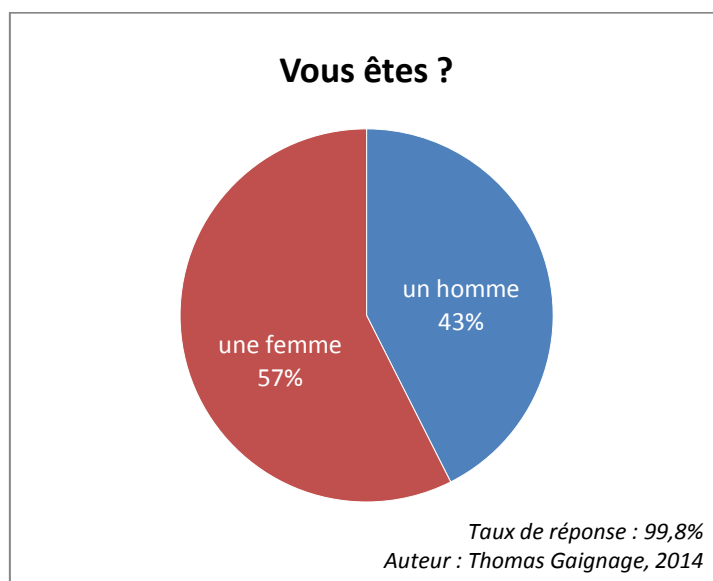
Nombre de réponses validés : 620

Taux de réponse aux questions : 92%

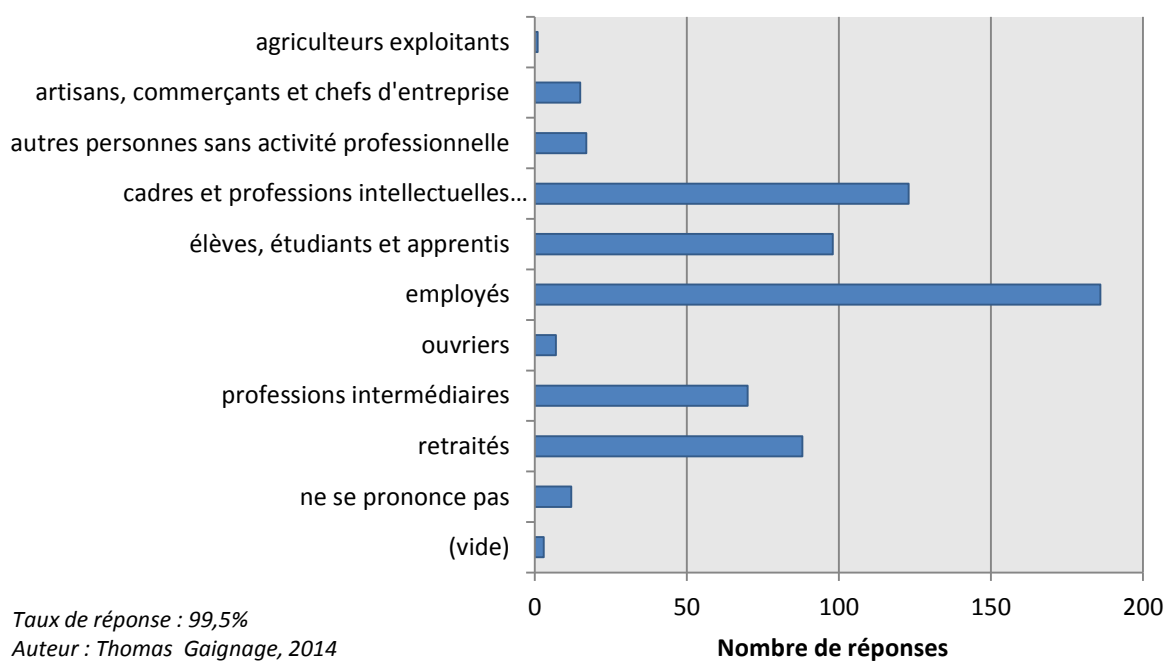
Nombre de commentaires laissés en fin de questionnaire : 225

Nombre moyen de mots par commentaire : 52,5 mots (total : 11 800 mots)

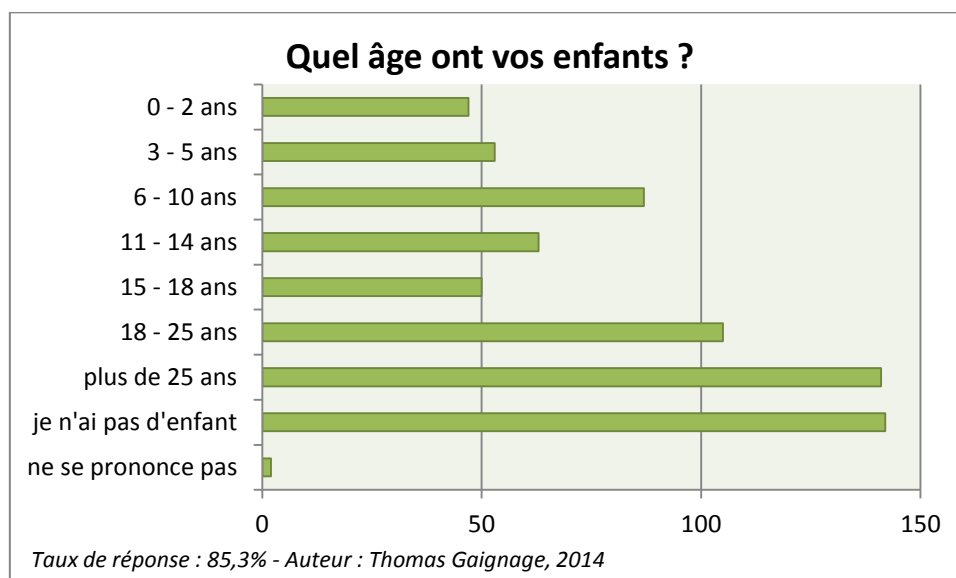
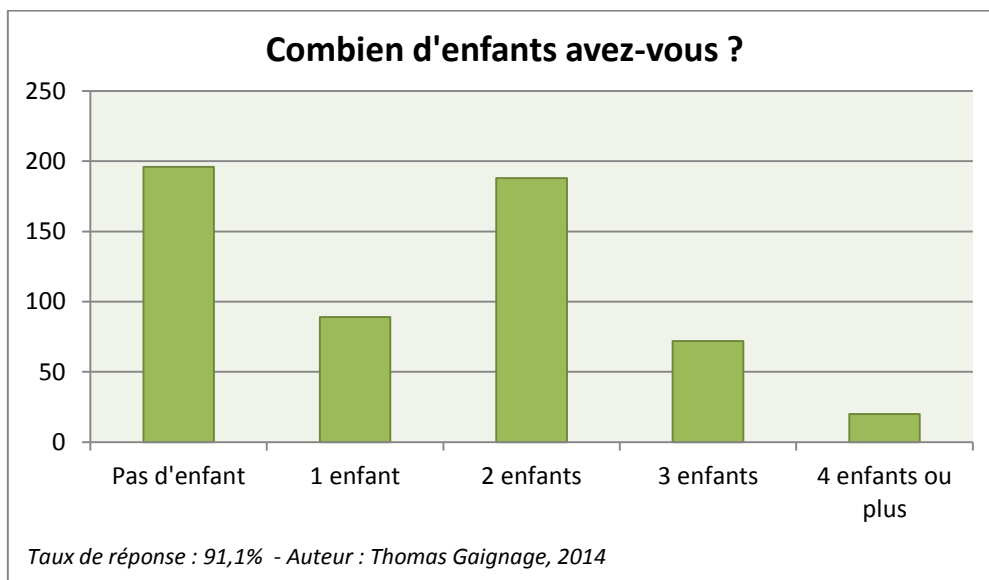
Le questionnaire a reçu 646 réponses, dont 620 ont été validées. Ont été supprimées les réponses incomplètes (quelques questions répondues, sauf si l'une des réponses avait un lien direct avec le vélo) et les doublons.



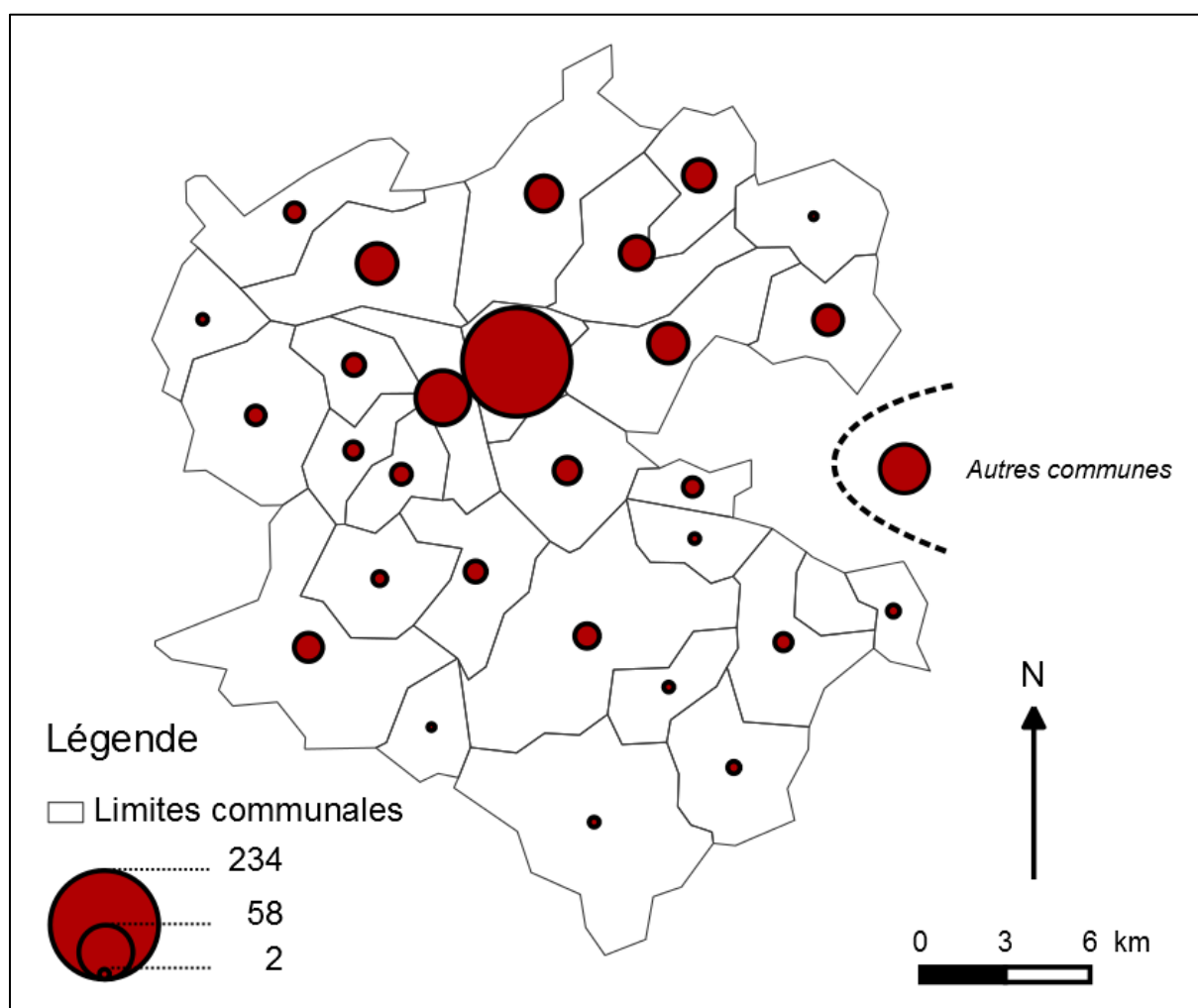
Quelle est votre profession ?



Les deux questions suivantes (nombre d'enfants et leurs âges) avaient de l'intérêt s'il y avait une forte demande des parents de pouvoir amener leurs enfants à l'école en vélo. Cependant, comme nous le verrons plus loin, d'autres demandes se sont plus exprimées, même si l'éducation aux mobilités alternatives dès le plus jeune âge favoriserait le report modal à long terme.

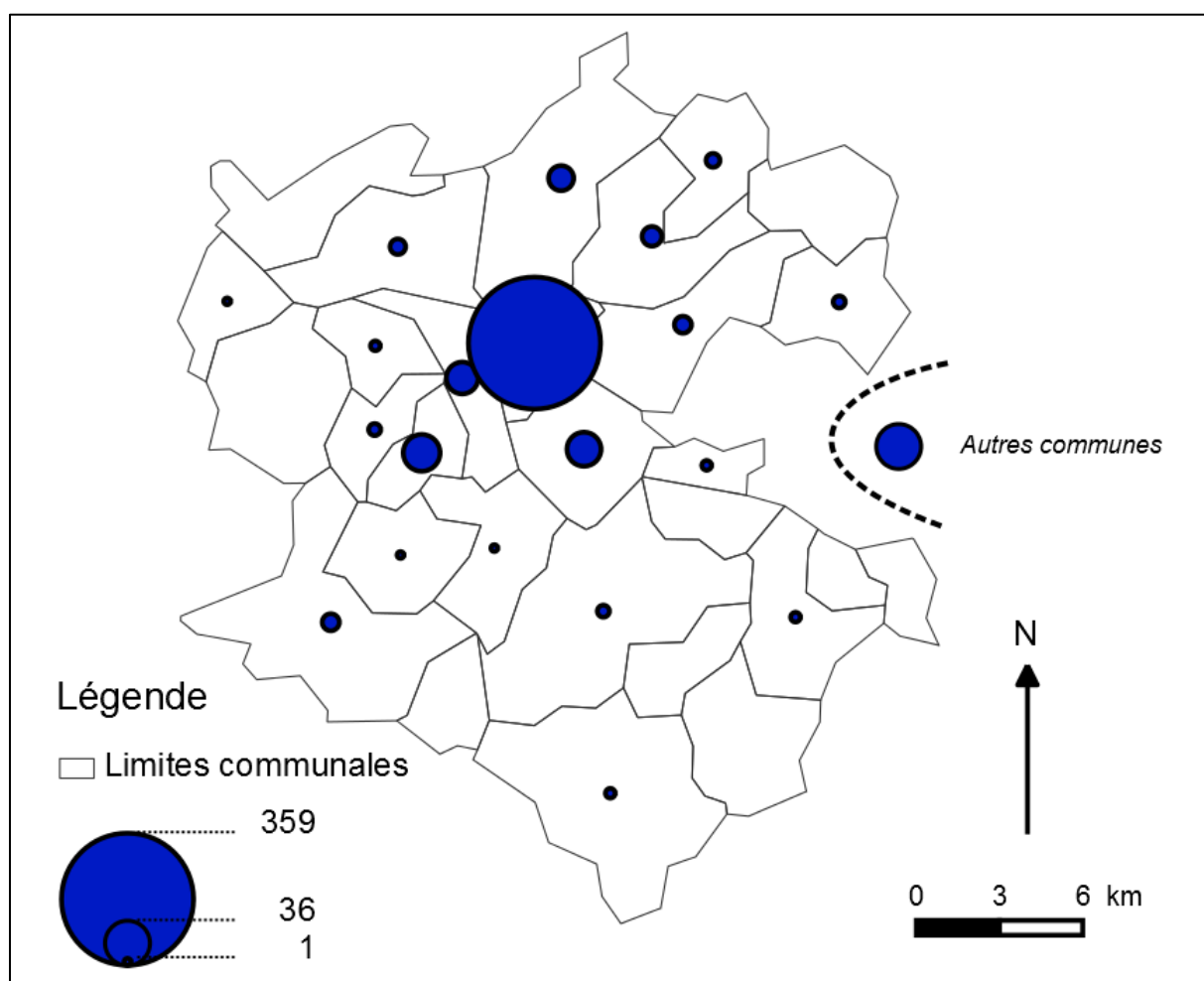


Répartition des réponses en fonction du lieu de résidence

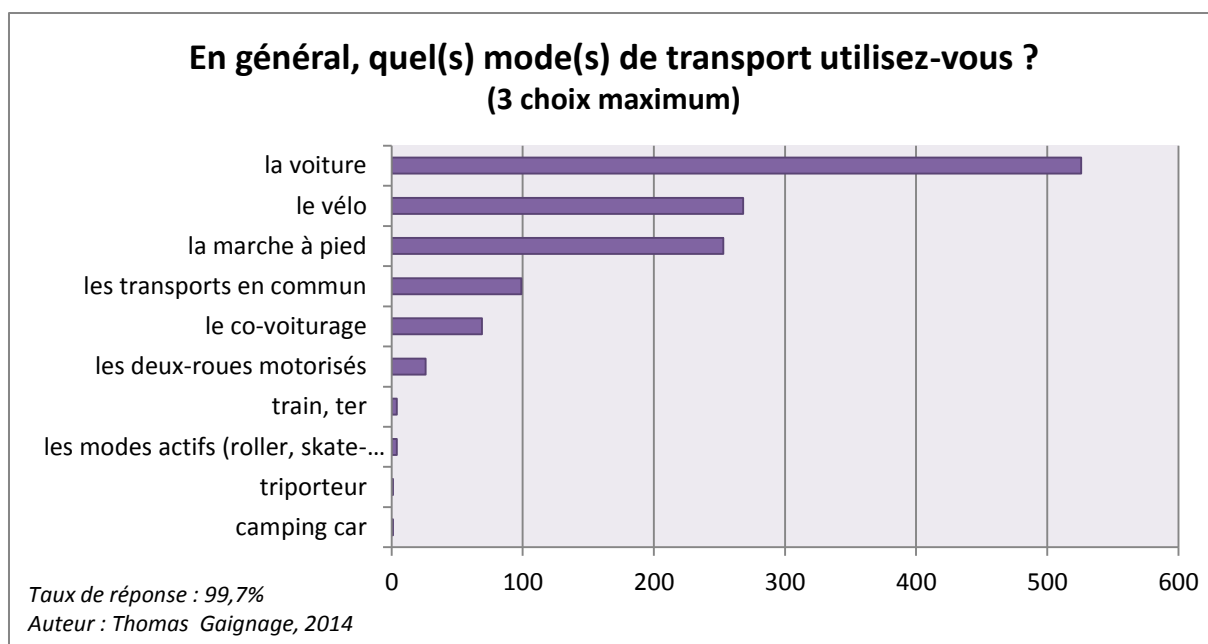


Le questionnaire s'est bien répandu sur l'ensemble de l'Agglomération d'Agen.

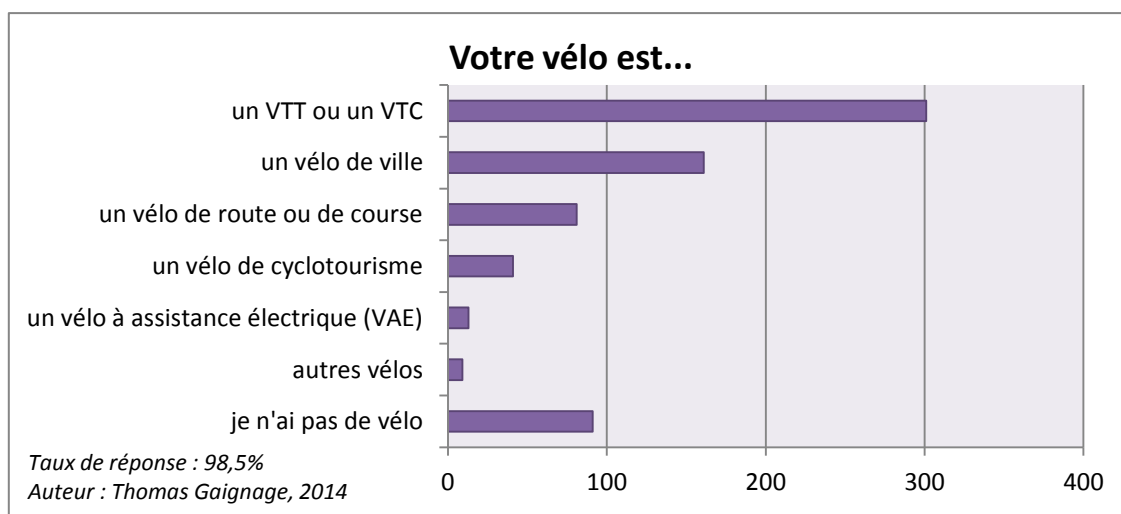
Répartition des réponses en fonction du lieu de travail



Agen, Boé, Estillac et le Passage concentrent la majorité des emplois de la collectivité. La répartition des réponses centrée sur ces communes d'emplois est donc normale.



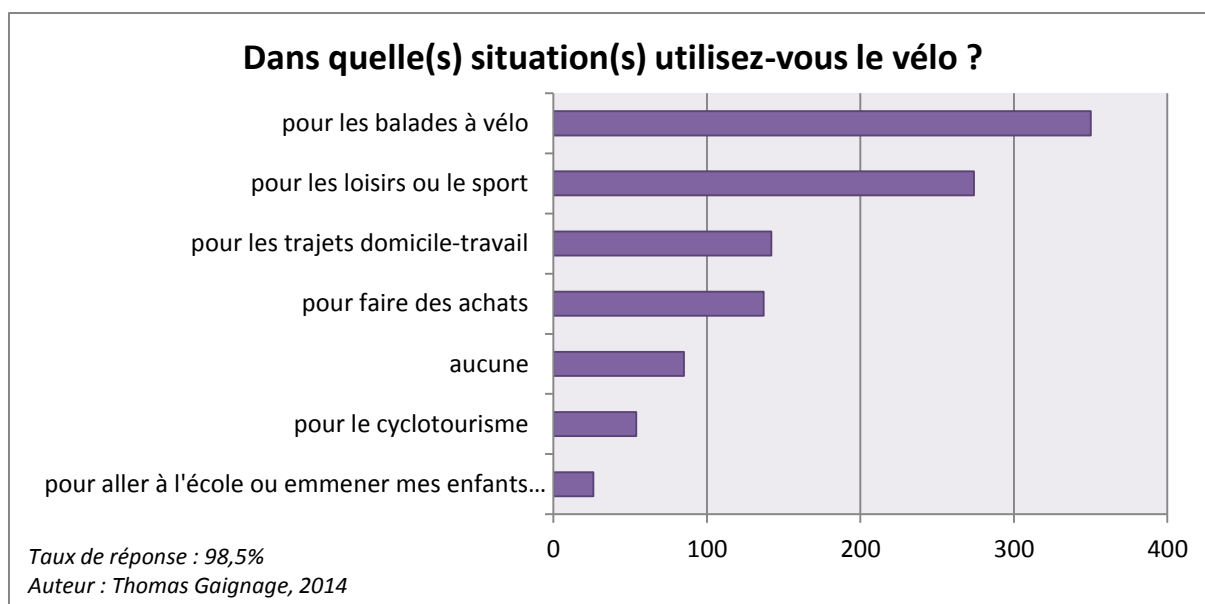
Les personnes pouvaient sélectionner jusqu'à trois modes. La voiture arrive en première position avec 526 réponses (soit 84,8%). Le vélo obtient 268 réponses (43,2%), suivi de près par la marche à pied avec 253 réponses (40,8%).



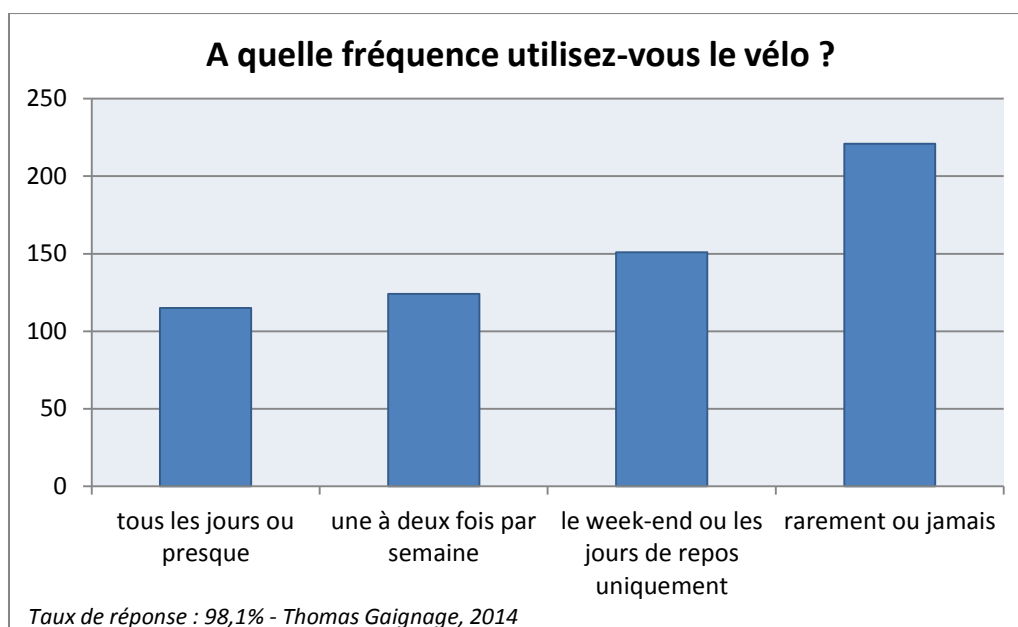
Près de la moitié des personnes interrogées ont un VTT⁷¹ ou un VTC⁷² (soit 301 réponses). Elles sont également 161 à posséder un vélo de ville (26,0%) et 81 à avoir un vélo de route ou un vélo de course (13,1%). Néanmoins, 91 personnes ne sont pas équipées de vélo (14,7%).

⁷¹ VTT : vélo tout terrain

⁷² VTC : vélo tout chemin

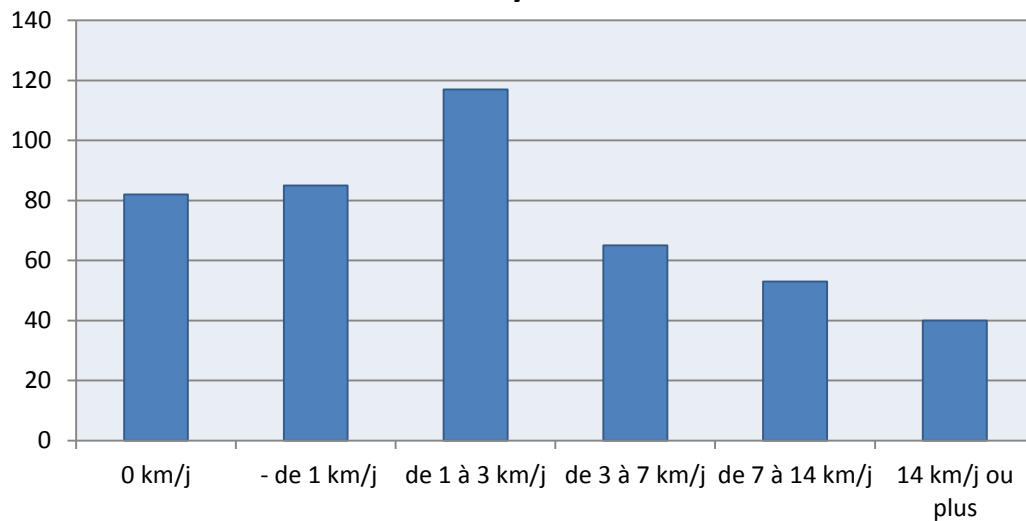


La question est à choix multiples. Les déplacements loisir et sportifs 624 réponses cumuls, loin devant les déplacements utilitaires (« trajets domicile-travail » et « pour faire des achats ») qui ont 279 réponses. Le cyclotourisme et les trajets entre le domicile et l'école avec les enfants sont les moins représentés avec respectivement 54 et 26 réponses.



Près de 20% des personnes interrogées utilisent leur vélo tous les jours ou presque. Ils sont également nombreux à l'utiliser régulièrement, de temps en temps en semaine, ou pendant les week-ends ou les jours de repos. Enfin, les personnes ne pratiquant peu ou pas le vélo ont aussi répondu au questionnaire. Ces différentes pratiques du vélo donneront une diversité dans les réponses.

Combien de kilomètres estimez-vous parcourir en vélo en moyenne ?

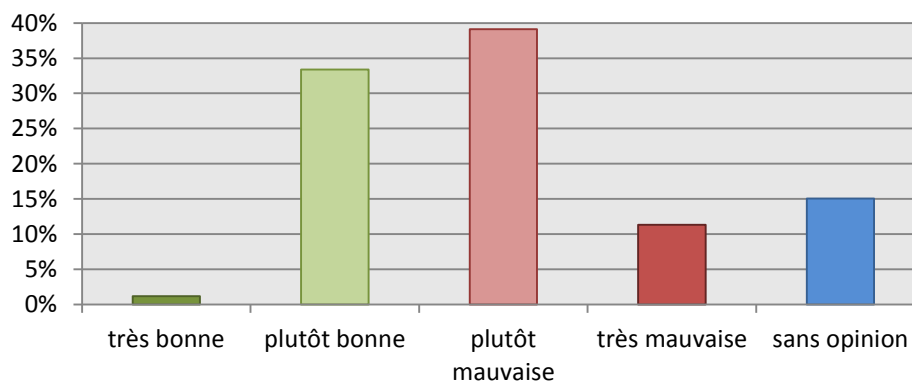


NB : la question demandait une distance en km/semaine (lundi au dimanche). Pour faciliter l'interprétation des résultats, nous les avons convertis en km/jour.

NB 2 : plus de la moitié déclarant utiliser le vélo "rarement ou jamais" n'ont pas répondu à cette question, il est donc fort probable que la classe "0 km/j" soit sous-représentée.

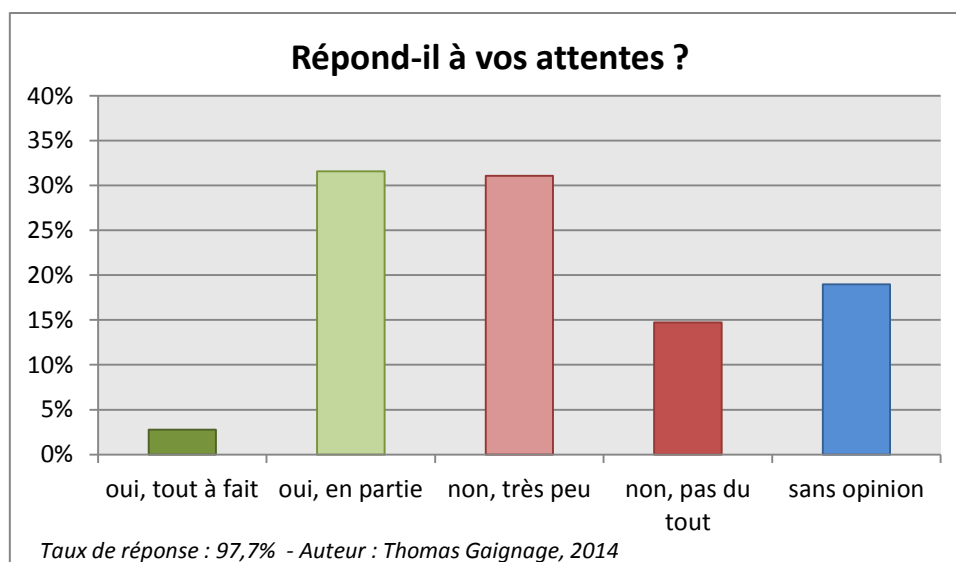
Taux de réponse : 71,3% - Auteur : Thomas Gaignage, 2014

Quelle est votre appréciation de l'actuel réseau cyclable de l'agglomération agenaise ?



Taux de réponse : 98,5% - Auteur : Thomas Gaignage, 2014

Selon les réponses, l'opinion de l'état de l'actuel réseau cyclable tend vers négatif. Si les réponses « plutôt bonne » et « plutôt mauvaise » ont été choisies dans les mêmes proportions, nous soulignons l'écart important en termes d'effectifs entre « très bonne » et « très mauvaise ». Enfin, 15% des personnes n'ont pas d'opinion sur leur appréciation du réseau cyclable.



Le constat est le même que précédemment, l'actuel réseau cyclable de l'agglomération ne semble pas réellement répondre aux attentes des habitants. Nous retrouvons les notes intermédiaires (« oui, en partie » et « non, très peu ») avec un nombre de réponses équivalent ainsi qu'un écart important entre les notes extrêmes (« oui, tout à fait » et « non, pas du tout ») avec prédominance pour la plus note négative. Enfin, la présence des « sans opinion » est renforcée. Nous notons que la part des « sans opinion » est légèrement supérieure par rapport à la précédente question (19%).

Comment qualifieriez-vous l'usage du vélo ? (3 choix maximum)	Réponses	Fréquence
bon pour la santé	335	54,0%
écologique	305	49,2%
agréable	243	39,2%
économique	202	32,6%
dangereux	179	28,9%
pratique	140	22,6%
sportif	139	22,4%
rapide	84	13,6%
détente	77	12,4%
fatigant	22	3,6%

(taux de réponse : 98,4%)

Les trois principaux qualificatifs pour le vélo sont « bon pour la santé » (54%), « écologique » (49%) et « agréable » (39%). De plus, environ une personne sur trois a également choisi les termes d' « économique » (33%) et « dangereux » (29%).

Selon vous, quels sont les principaux freins à l'utilisation du vélo ? (4 choix maximum)	Réponses	Fréquence
les aménagements cyclables sont insuffisants et/ou de mauvaise qualité	359	57,9%
les autres usagers de la route sont irrespectueux voire dangereux vis-à-vis des cyclistes	341	55,0%
le mauvais temps, le froid ou le vent me dissuadent d'utiliser le vélo	325	52,4%
la distance entre le domicile et le travail est trop importante	184	29,7%
j'ai peur qu'on vole mon vélo	139	22,4%
arrivé(e) à destination, je transpire trop	111	17,9%
le vélo ne répond pas à mes attentes de déplacements	70	11,3%
le mode de transport que j'utilise actuellement me convient parfaitement	60	9,7%
je n'ai aucune envie de respirer de l'air pollué en vélo	43	6,9%
je ne sais pas entretenir et réparer un vélo	34	5,5%
le vélo coûte trop cher à l'achat	21	3,4%
j'habite dans un immeuble avec interdiction de laisser mon vélo dans le hall d'entrée	20	3,2%
je ne sais pas faire de vélo ou je ne me sens pas à l'aise à vélo	12	1,9%
mes problèmes de santé m'empêchent de me déplacer en vélo	12	1,9%
Nombre de répondants	620	-

(taux de réponse : 98,2%)

Trois freins majeurs ressortent particulièrement du questionnaire : l'insuffisance des aménagements cyclables (en qualité ou en quantité), le manque de respect des autres usagers de route et la météo peu clémente. En reprenant les quatre villes du comparatif (partie II), nous constatons que le facteur « précipitations moyennes annuelles » ne permettent pas d'établir un lien entre « pluie » et « pratique du vélo ». En effet, à Agen, elles sont de 712 mm/an à Agen⁷³, de 759 mm/an à La Rochelle⁷⁴, de 905 mm/an à Houten⁷⁵ et de 891,8 mm/an à Fribourg-en-Brisgau⁷⁶. Par ailleurs, les diagrammes ombrothermiques de ces villes n'ont pas mis en évidence de période particulièrement

⁷³ Source : site de Météo France

⁷⁴ Ibid.

⁷⁵ <http://www.weerstation-houten.nl/pages/weerhistorie/jaarhistorie.php?year=total>

⁷⁶ <http://www.weatheronline.de>

défavorable à l'utilisation du vélo (pluie et température). Enfin, dans une proportion un peu moindre, la distance trop importante entre le domicile et le travail, la peur du vol de vélo et le fait de transpirer arrivé à destination dissuadent aussi l'utilisation du vélo.

Citez jusqu'à 3 critères qui détermineraient le choix de vos parcours en vélo ?	Réponses	Fréquence
la continuité du réseau cyclable tout au long du parcours	388	62,6%
la sécurité ou le sentiment de sécurité du déplacement	349	56,3%
la tranquillité, l'absence ou la quasi-absence de véhicules motorisés	274	44,2%
la rapidité du parcours	218	35,2%
la nature préservée et l'air de bonne qualité	152	24,5%
les différents trajets possibles pour rejoindre la destination	74	11,9%
les services présents sur le parcours (commerces, écoles, etc.)	59	9,5%

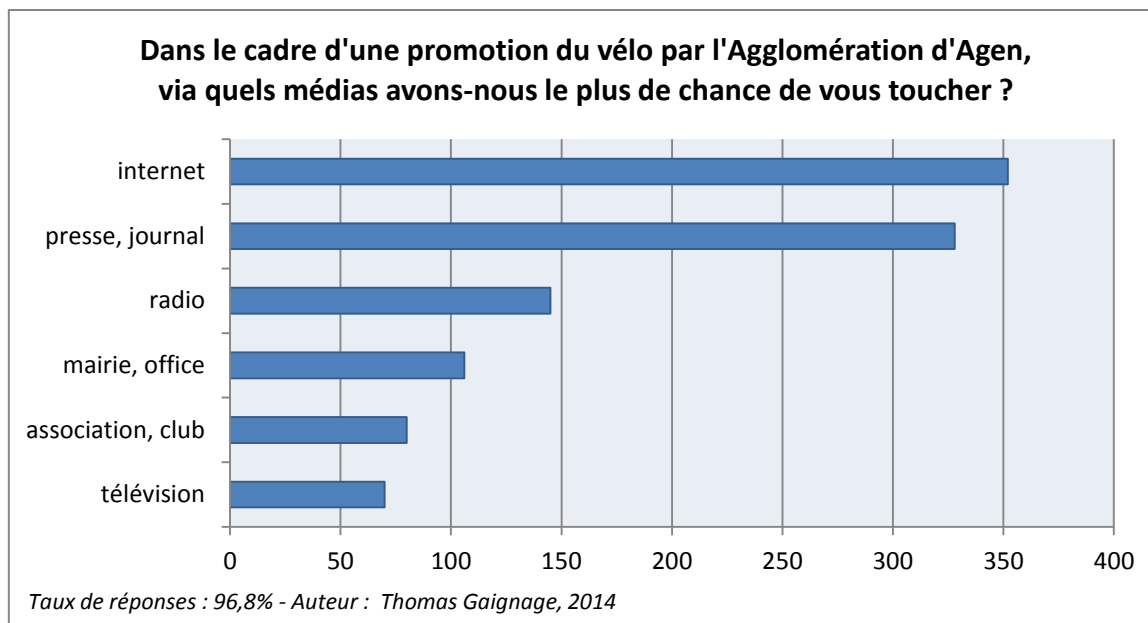
(taux de réponse : 95,8%)

Pour plus de la moitié des personnes, la continuité du réseau cyclable tout au long du parcours et sécurité, ou le sentiment de sécurité, du déplacement sont des critères qui détermineraient le choix des parcours à vélo. Notons aussi que pour plus d'un tiers d'entre eux, la tranquillité, l'absence ou la quasi-absence de véhicules motorisés, tout comme la rapidité du parcours, sont des critères déterminants.

Comment développeriez-vous la pratique du vélo ? Citez jusqu'à 3 mesures qui vous semblent les plus pertinentes	Réponses	Fréquence
construire un réseau cyclable continu et maillant l'agglomération agenaise	458	73,9%
promouvoir l'utilisation du vélo et recréer une culture du vélo	170	27,4%
augmenter le stationnement vélo sur l'ensemble de l'agglomération agenaise	161	26,0%
réaliser des itinéraires cyclables pour visiter le patrimoine local et culturel	156	25,2%
mettre à disposition des cartes de pistes et d'itinéraires cyclables	135	21,8%
créer une maison du vélo avec un service de réparation ou un atelier associatif	124	20,0%
aménager les rues en favorisant les modes doux	120	19,4%
favoriser les déplacements avec plusieurs modes de transports	106	17,1%
proposer une incitation financière en faveur du vélo (aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique...)	106	17,1%
proposer plus de formations de vélo-école, de sécurité et de pédagogie routière	31	5,0%
Nombre de répondants	620	-

(taux de réponse : 96,5%)

Avec une très large majorité, la construction du réseau cyclable continu et maillant l'agglomération agenaise est perçue comme le premier levier pour développer le vélo (74%). C'est donc un vrai plébiscité pour cette proposition. Pour les autres critères, aucune réelle tendance ne se dégage. Nous noterons simplement que la promotion du vélo et la culture du vélo (27%), l'augmentation du stationnement vélo (26%) et la réalisation d'itinéraires cyclables pour visiter le patrimoine local et culturel (25%) ont été choisies par plus d'une personne sur quatre au questionnaire. Seule la proposition de proposer plus formations de vélo-école, de sécurité et de pédagogie routière n'a guère attiré l'attention.

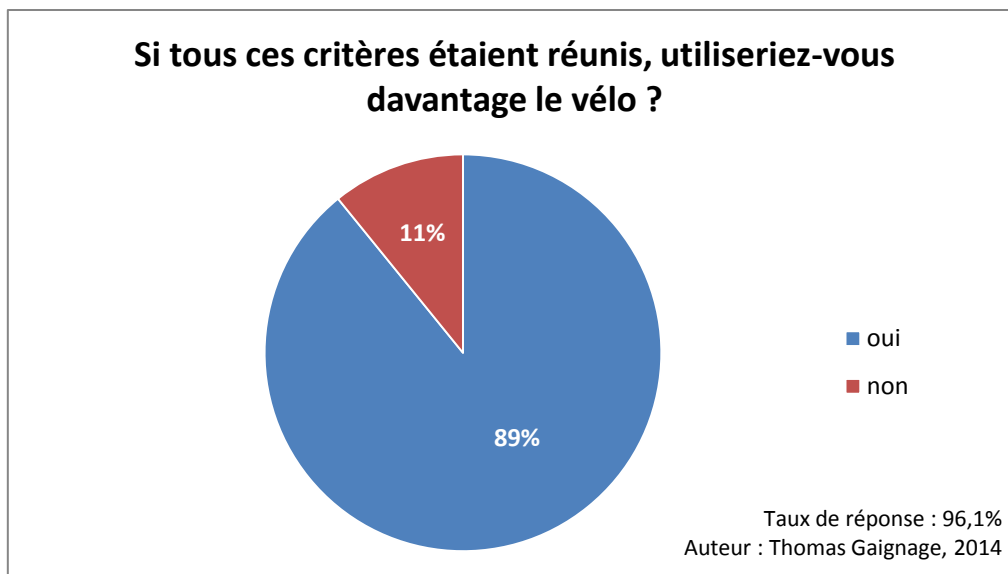


Internet, la presse et les journaux sont les principaux médias pour faire connaître une animation ou un évènement sur le vélo auprès de la population. D'autres supports de communication sont également à envisager comme la radio, la mairie et les offices, les associations et clubs, et la télévision.

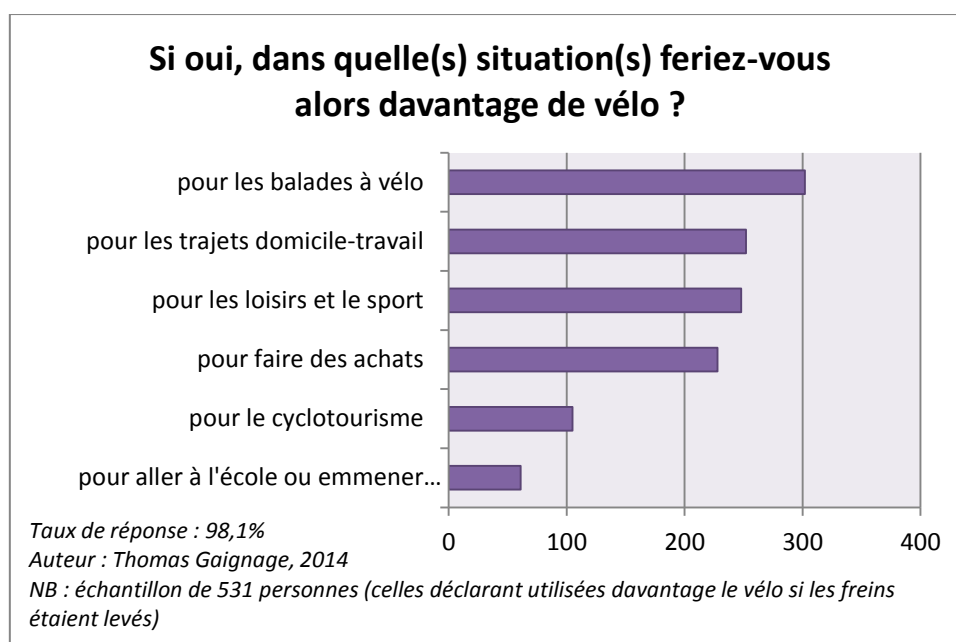
Enfin, de nombreuses personnes nous ont suggérés d'autres canaux de diffusion, comme :

- Affiches, flyers
- Mails, courriers dans la boîte aux lettres
- Sms
- Intervention sur l'université d'Agen
- Animations, manifestations locales

Un large panel est donc à disposition pour lancer une promotion autour du vélo.



La réponse est sans appel, les habitants sont prêts à enfourcher davantage leur vélo : 89% y ont répondu favorablement. À condition que les freins soient levés...



Si les freins étaient levés, la pratique du vélo augmenterait alors pour les balades à vélo, les trajets domicile-travail, pour les loisirs et le sport et pour faire des achats.

Un commentaire, un avis, une remarque à nous faire partager ?

Manque de respect des automobilistes vis-à-vis des cyclistes

Avec une bonne aide financière pour l'achat d'un vélo ou une location quasi-gratuite des vélos d'Agen n'excédant pas 5 euros par mois, je me déplacerai d'avantage à vélo. Etant étudiant, je ne peux me permettre de dépenser trop d'argent dans ce mode de transport (la voiture m'étant toujours nécessaire pour des trajets plus longs, comme pour revenir chez mes parents).

Le vélo par expérience est aussi lent que la voiture puisque nous devons suivre le parcours voiture et donc s'arrêter au feu etc;; si nous avions des pistes cyclables protégées et des parkings à vélo Agen deviendrait cyclable, de plus c'est fun d'être en vélo donc tous l'utiliseraient (les citadins).

Mise en place d'une amende importante pour les personnes qui laissent leurs chiens faire leurs besoins sur la voie publique et donc financer en partie un réseau cyclable continu et maillant l'agglomération Agenaise ;)

Questionnaire très professionnel, bravo

:)

il y a eu des progrès, il faut que cela continue

Tentez de mettre en place des stations de "vélib" comme dans beaucoup de villes. Agen est assez grand, en centre ville ce nouveau moyen de transport permettrait de réduire efficacement, avec la mise en place de voies spéciales, le nombre de voitures sur le trafic.

Pas assez de pistes pour les cyclistes à Agen et alentours et manque de moyens pour acheter le vélo

Installer des vélos à disposition dans la ville

Pas de piste cyclable chez moi (au passage d'Agen avenue de l'aéroport)

Je pense que le réseau de pistes cyclables pour le vélo est dangereux sur certaines routes, car il est indiqué directement sur la route où circulent les voitures donc risques d'accidents augmentés... et qu'il faudrait donc aménager plus de trottoirs avec pistes cyclables. Un trajet sécurisé aussi pour vélos de Agen centre à l'Agropôle (lieu important de travail pour les agenois) serait aussi très bien accueilli je pense.

J'adore le vélo c'est pratique. Mais, par moment on manque un peu de sécurité pour aller travailler avec.

Travaillant à l'Agropole, et résidant sur Agen, je suis toujours étonné de voir que cette grosse zone industrielle a un accès en vélo quasi impossible voire très dangereux...

Bonne initiative.

Penser à un meilleur report modal, location de VAE, créer des "parkings" à vélos fonctionnels... Education pour promouvoir l'usage du vélo, et autres (trottinette, transports en commun), éducation auprès des "chauffards".

Le principal souci sur la limite de l'utilisation du vélo à Agen vient des différentes "places" et "axes routiers" pas du tout adaptés et très dangereux. (Un exemple (au hasard ^^) : la place du pin...). Toute la circulation sur Agen tourne autour de ces endroits "clés" mais dangereux et il est quasiment impossible de les éviter pour aller d'un point A à un point B.

L'idéal serait d'organiser un plan de circulation en vélo sans passer par ces places et axes. Un autre exemple typique : traverser le canal, aucune route/pont réellement sûr ne permet d'aller à Agen en vélo, pour trouver le premier pont le plus sûr, il faut remonter jusqu'à Bon-encontre...

(celui de l'Ermitage n'est pas une solution car derrière, on a le choix entre Place du pin..., Gravieres..., ou le pont prêt de la gare, très étroit et donc tout autant dangereux).

Bon courage !

(Ps :dessiner des vélos en vert sur le bord des routes pour faire croire a une piste cyclable comme cela a été fait sur la côte de Gaillard ne me semble pas être la meilleure solution pour inciter les gens à sortir leurs vélos)

Il faudrait aussi sensibiliser les automobilistes aux cyclistes et encourager un comportement de cycliste dès l'école primaire.

Certaine rue du centre ville d'Agen sont partagées entre vélo et voiture, mais les rue étant trop étroites il est très dangereux ne pas s'arreter quand une voiture passe.

Le sentiment d'insécurité vis à vis des voitures est encore trop fort.

Par ailleurs, il faudrait sensibiliser les personnes en vélo au respect du code de la route, car ils se mettent parfois eux même en danger en s'abstenant de règles élémentaires.

Regardez ce qu'il se fait ailleurs en Europe, je pense notamment à la ville de Bâle en Suisse, où il y a une formidable culture du vélo. J'ai cru voir dans son centre autant de vélo que de voiture. Cela grâce à de très nombreux aménagement pour le vélo en ville, des pistes cyclables avec feux pour vélos, de ateliers de réparations très répandus et de grands parking à vélo gratuits et gardés, et puis surement d'autres choses que je n'ai pas vus ou dont je n'ai entendu parler. Il faut absolument faire comprendre aux personnes que le vélo est bien plus rapide que la voiture en ville.

J'utilise mon vélo lorsque les critères suivants sont réunis:

- le beau temps
- je n'ai pas de courses à faire, de charges à porter

Ce qui me dissuade de le prendre c'est:

- le parcours à cause des montés et descentes
- la qualité de la route
- la pollution

bonjour,

les revêtements pour signaler la piste cyclable sont glissants par temps humide ou de pluies.

Les pistes sont nombreuses sur la ville mais trop confondues avec les axes routiers (beaucoup de pistes n'en sont pas mais juste un logo de vélo tracé sur la route...), ce qui rend le déplacement stressant puisqu'on doit sans cesse faire attention aux voitures dans notre dos.

Bravo pour ce gros travail sur le schéma directeur vélo!

Tenez-bon, vous, votre chef de service et vos élus pour ne rien lâchez sur les problématiques de développement durable!

Je travaille a l'agropole. Je suis a 15 min en vélo de mon bureau, mais la route (en particulier du rond moins du court paille a l'intérieur de l'agropole) est trop dangereuse! Cette voie n'est pas du tout adaptée. Si il y avait une piste cyclable a cet endroit, j'irai travailler en vélo plus souvent.

Possibilité de mettre mon velo dans le hall de mon appartement

La principale raison pour laquelle je n'utilise pas ou peu le vélo est la trop grande distance de mon

travail et le matériel que je dois transporter. Sinon, mes trajets se feraient en vélo.

'=> attention à la réalisation des aménagement cyclable : sur Agen j'ai déjà rencontré des "trompe la mort" au niveau des insertions avec le réseau routier, par exemple présence d'un poteau en plein milieu d'un passage (partage avec les piétons) avec un virage à 90° à négocier pour accéder à une piste cyclable.

=> à ce propos à mon avis les bandes cyclables sont préférables aux pistes (intégration au trafic, trajet plus court, moins d'insertions dangereuses (déjà dans le trafic), peu de bosses (à déjà 15 ou 20 Km/h la moindre bosse par ex 1.5/2cm et c'est un coup dans les vertèbres, par ex sur Agen vers le DUSA : pistes cyclables dont le revêtement gondole ou passage sur des petits caniveaux...) Bémol : le risque de se faire faucher par un véhicule qui tourne à droite alors que l'on continue tout droit est loin d'être négligeable...

=> Un vélo qui peut me servir pour mes achats/vie de tous les jours est un vélo qui peut emporter un certain volume (remorque, vélo type cargo hollandais, tricycle ...) Par conséquent un vélo qui prend une certaine place, qui a donc besoin d'un passage en conséquence ou sinon cela fait concurrence au trafic routier (se retrouver à bloquer un bus ou un camion, voire une file de voiture parce qu'il n'ont pas la place de dépasser est particulièrement stressant et dangereux...!!!

=> à ce sujet les trottoirs qui montent à la verticale sont comme un piège pour un vélo : impossible de libérer la place en urgence en montant sur le trottoir sans faire une chute et risquer une blessure : personnellement je suis presque déjà passé sous un bus à cause de ce "petit" détail.

Habitant à Laplume il est difficile de me rendre en vélo à Agen ou sur mon lieu de travail à l'Agropole, la route étant très vallonnée et dangereuse VS les conducteurs. Ce qui serait intéressant se serait que les bus et/ou navettes puissent prendre les vélos (porte vélo devant ou derrière le bus comme cela se fait aux Etats Unis) et amener les gens jusqu'à l'entrée d'Agen ou centre O Green et que de ces points nous puissions circuler tranquillement à vélo. J'utiliserai ainsi beaucoup plus le vélo, mode de transport que j'affectionne particulièrement puisque je fais environ 500km de cyclotourisme l'été.

- Bien qu'il existe déjà des pistes cyclables sur la ville d'Agen celles-ci sont rarement entretenues (trous dans la chaussée très importants, gravillons dangereux en temps que cycliste...)

- Souvent sont aménagés de "fausses" pistes cyclables qui n'ont aucun intérêt : le fait de mettre sur la chaussée le dessin du vélo sans mettre de ligne de séparation avec les voitures ne permet aucune sécurité pour le cycliste et ne fait en aucune façon ralentir les véhicules.

- Il y a rarement d'indications de parcours pour le cycliste (exemple : le parcours pour rejoindre de la ville, le parc Passelinge? le rond point Saint Jacques ne semble trop dangereux pour accéder à la piste cyclable et je n'ai connu la piste cyclable que parce que j'ai demandé,... pour que cela soit fluide et engageant, le visuel devrait suffire...

- N'est-il pas envisageable de faire directement des pistes cyclables sur la chaussée des grands ronds points (gain de temps et de sécurité) et non au même niveau que les passages piétons et quid du rond point St Jacques et du Pin...

- J'ai vécu 3 ans à La Rochelle est cela était pratiqué. Grâce notamment à ces aménagements, j'avais pris l'habitude de prendre mon vélo pour aller au travail mais malgré ma volonté de faire la même chose ici, les problèmes rencontrés sur mon parcours finissent de me décourager surtout lors de mauvais temps.

Sécuriser la traversée en vélo du pont de Beauregard lorsque l'on repart de Passeligne

Ce qui me gêne le plus est la pollution que l'on respire à vélo.

La politique en faveur du vélo plus ambitieuse est nécessaire:

- présence de la police, qui trop peu sur le terrain, ne peut contrôler toutes les infractions au code de la route des automobilistes, mettant la vie des cyclistes en danger. (stationnement gênant, vitesse, priorités..

- des aménagements qui favorisent le déplacement à vélo ou à pied et qui ralentissent les automobilistes.

Merci pour cette enquête, très bonne initiative.

Très bonne initiative de la commune, il y a beaucoup à faire pour améliorer l'état des voies cyclables agenaises et établir une prise de conscience des usagers. Nous avons la chance d'avoir une commune avec peu de reliefs, ce qui permettrait une bonne circulation, il faut initier au partage de la route entre les usagers de véhicule à moteur et les autres pour une bonne entente et un respect. Ces modes de transport, comme on le constate dans certaines autres agglomérations en avance sur ce point, rend l'environnement d'un centre ville plus agréable, mieux respirable, plus accessible à tous. C'est un réel besoin et urgent à mon sens pour la commune d'Agen. Merci

Le système de location vélo actuellement en place est mal adapté, trop compliqué et trop cher. Un système de vélo en libre service comme à Bordeaux par exemple inciterait à prendre davantage le vélo.

Un jour il faudra penser à ceux du centre-ville qui doivent monter leur vélo dans leur appartement au deuxième étage sans ascenseur : à quand les parking à vélos sécurisés ET à l'abri de la pluie dans chaque quartier ?

Personnellement faire du vélo sous la pluie ne me dérange pas, par contre laisser son vélo garé sous la pluie, c'est la rouille de la chaîne garantie et dans ce cas je ne prends pas mon vélo....c'est dommage car une petite tonnelle suffit.

Vivement qu'une piste cyclable relie un jour celle du Gravier à celle du Parc Naturel Urbain : le passage du Pont de Pierre est très dangereux.

Pistes cyclables : pistes tortueuses à éviter (peu sur Agen, heureusement), véhicules garés en travers en permanence, priorités mal définies les rendant dangereuses (bd Sylvain Dumont par exemple). Doivent accueillir les fauteuils roulants, les poussettes et autres modes de déplacements doux à roulettes.

Campagne de promotion du vélo à coupler avec sensibilisation sur les maladies cardio-vasculaires. problèmes de circulation sanguine, cellulite...toutes des maladies liées au mode de vie sédentaire imposé par la plupart des activités modernes.

Baliser l'accès au canal, organiser des événements autour, etc...

Inclure dans la campagne de communication des précautions de sécurité pour les cyclistes, mais sensibiliser aussi les automobilistes sur la façon dont ils peuvent préserver la sécurité des cyclistes (ne pas ouvrir sa portière avant d'avoir regardé si un vélo arrive, ne pas tourner sans regarder dans l'angle mort etc...)

Pour moi qui habite dans les coteaux, le plus intéressant est bien sûr de pouvoir me garer gratuitement en périphérie de la ville et de circuler ensuite en vélo.

Ou alors il faudrait pouvoir prendre le bus avec son vélo pour rentrer chez soi si on est trop fatigué,

ou trop chargé...

En zone urbaine, la pratique du vélo par des jeunes enfants est trop risquée dans les conditions actuelles.

Le vélo, c'est l'avenir.

Poursuivez-vos efforts et donnez des pistes cyclables à nos enfants !...

Cordialement

La passerelle qui relie Le Passage et Agen est un gros point noir. Beaucoup de cyclistes l'empruntent mais il faut avoir envie. Les plus jeunes et les plus âgés ne prennent pas forcément le risque. Quant aux personnes handicapées ou parents avec poussette, il faut emprunter le pont de pierre ?

je comprends que l'enquête porte sur l'agglomération agenaise mais j'espère que ce projet ne servira pas uniquement à Agen et ses environs car les petits villages auraient besoin d'être équipés de pistes cyclables également.

aller faire du vélo depuis sa maison est quand même plus sympa que de prendre son vélo dans la voiture pour aller faire du vélo, en toute sécurité, sur Agen!

j'aimerais pouvoir amener ma fille à l'école depuis chez moi en vélo, aller faire mes courses au village, sans utiliser la voiture.

Faire la jonction de la piste cyclable du pont de pierre a passeligne en évitant le rond-point st jacques tres dangereux pour les velos

un réel effort est à faire sur la qualité des pistes. Aujourd'hui trop peu d'endroits sont agréables à rouler (sans trou ou déformation de chaussée). La mise en sécurité est également indispensable à la réflexion et notamment sur le danger que font courir les automobilistes aux cyclistes. Aussi, garer son vélo sans se le faire voler serait une avancée incontestable !

Je trouve qu'il manque une offre de location rapide de vélo en cœur de ville (tout comme le font de nombreuses villes françaises), pour les résidents mais aussi pour les touristes de plus en plus nombreux. Il faut y réfléchir sérieusement.

topographie de l'agglomération d'Agen autorise toutes les possibilités d'aménagement cyclable seule l'incitation financière fera changer les habitudes, comportements

même sans vélo circulation dangereuse sans continuité de file cours XIV juillet et place du Pin

La politique cyclable de l'agglomération d'Agen doit être itérative avec la révision du Plan Local d'Urbanisme à 29 communes : le schéma directeur vélo doit être intégré dans l'orientation d'aménagement et de programmation "déplacement" afin d'avoir une réelle portée normative. Il doit également être retranscrit dans les orientations d'aménagement et de programmation sectorielles des quartiers actuels et nouveaux à développer.

La réalisation du schéma cyclable doit aussi être l'occasion de repenser les emprises routières urbaines afin de limiter la place de la voiture et encourager les couloirs de bus et les continuités cyclables. A titre d'exemple, l'avenue du général De Gaulle du Pont de Pierre jusqu'au canal constitue une 2x2 voies en plein cœur urbain, ce qui paraît aujourd'hui disproportionné, en raison notamment de l'existence de la voie sur berge qui a pour vocation d'accueillir le trafic de transit. La mise à 1x1 voie ou à la rigueur à 3 voies (1x1 voie + voie centrale bus) permettrait de dégager de la place pour réorganiser voire augmenter le stationnement voiture (en accompagnement de la politique de maîtrise du stationnement dans la partie "ballon de rugby" d'Agen actuellement en zone 30), et assurer les continuités cyclables entre la voie verte du canal, la piste cyclable du

gravier, puis à terme vers Passeligne (sous réserve de solutions techniques pour passer le pont de pierre).

Il en va de même pour l'avenue Jean-Bru/Colmar depuis le rond-point Saint-Jacques : il est actuellement très difficile d'accéder en vélo - surtout avec un enfant - à partir du carrefour à feux proche de la rue René Cassin, à la piste cyclable le long de la Garonne (qui est par ailleurs une vraie réussite). Là aussi, une réflexion plus globale prenant en compte la question du stationnement voiture (y compris lors des jours de match à Armandie où c'est une totale anarchie) et peut-être de la diminution des emprises routières VL et PL, permettrait de mieux assurer cette continuité cyclable.

Autre "point noir" prioritaire à traiter : le secteur de la RD813 proche du MIN et les difficiles liaisons entre l'avenue de Colmar et la voie verte.

Concernant le stationnement vélo, des efforts notables ont été réalisés, notamment à Agen dans le cadre des différents aménagements urbains. Toutefois, les commerçants ne sont pas suffisamment incités à prévoir des dispositifs adaptés pour le stationnement des vélos (en dehors des commerces d'une certaine taille qui ont des obligations issues du PLUi).

Certaines places d'Agen (Pelletan, Pin, Jasmin) mais aussi d'autres communes (au Passage par exemple) mériteraient peut-être d'être transformées en zones de rencontre à 20 km, avec pourquoi pas, suppression à terme de certains feux tricolores (voire tous). Ces places sont bruyantes et l'importante circulation routière a un impact très négatif sur l'attractivité résidentielle des immeubles et maisons avoisinantes. Un abaissement de la vitesse couplé à la suppression des feux permettrait davantage de fluidité et probablement un peu moins de bruit. L'attractivité du centre-ville d'Agen passe aussi par la diminution des nuisances, d'autant plus qu'il ne s'agit pas ici de repousser les voitures mais de mieux les canaliser.

Malgré tous ces points à améliorer et approfondir, des efforts notables ont été faits et il est aujourd'hui agréable de faire du vélo à Agen et son agglomération, mais surtout quand on est un adulte. Pour les enfants, la sécurité n'est pas encore assurée partout (les vélobus sont des pistes mais cela reste quand même très anecdotique). La maison du vélo évoquée lors du précédent mandat, est enfin une idée à poursuivre.

J'élève seule mon fils de 10 ans et demi, et je n'ai que peu de moyens (petit salaire, locataire d'un HLM). Nos vélos sont très vieux (achetés d'occasion à l'atelier des Restos du Coeur), et peu sûrs. De plus, l'itinéraire entre par exemple notre logement et le centre ville, où se trouvent l'école de mon fils et mon lieu de travail, est peu sécurisé (rues trop étroites, pas de piste cyclable identifiée tout au long, ronds-points très dangereux).

J'aimerais utiliser davantage le vélo, notamment pour nous rendre à l'école et au travail, mais j'ai peur pour mon fils qui est encore peu sûr sur son vélo en ville.

La mairie et l'agglo devrait œuvrer ensemble pour multiplier les pistes cyclables pour que toute l'agglo soit couverte par ce réseau, et multiplier les stationnements : il est aberrant de ne pas pouvoir stationner son vélo en toute sécurité en allant par exemple aux Montreurs d'images, au Florida et même à la mairie !

Merci pour cette enquête, en tous cas. J'espère lire bientôt l'analyse de celle-ci.

Cordialement.

Merci aussi de penser à vérifier l'état de la chaussée lors du marquage au sol de bandes cyclables : le haut de l'avenue Jean Jaurès jusqu'au rond point desservant l'axe vers Montauban est

catastrophique à ce titre : le revêtement de sol auto est de meilleure qualité que celui dévolu à la bande cyclable, un comble !

J'aime le vélo depuis toujours mais dans le cadre d'un trajet domicile-travail cela n'est pas possible pour 2 raisons :

- Le midi je mange souvent à la maison : 10.5 Km par jour au total
- Le soir je récupère mes 3 enfants dans 2 endroits différents

Bonjour, sur le trajet du Passage d'Agen jusqu'au Green Center il y a deux points noirs pour moi, -la traversée du pont de Beauregard, (étroit donc les voitures et surtout les camions rasant les cyclistes) il est possible de monter sur le trottoir mais vu l'état des extrémités de ces derniers cela implique de descendre du vélo!

- également pour récupérer la piste cyclable qui longe la déviation qui rejoint Bonencontre il faut aller faire le tour jusqu'au petit tunnel, ou couper à travers l'herbe au niveau du rond point de Beauregard!

Allez-y !!

Habitant à la campagne, sur un plateau (donc avec des côtes à monter) et avec trois enfants; à part pour la balade ou le sport, difficile d'utiliser le vélo.

L'utilisation du vélo serait dans mon cas une utilisation loisirs avec mon compagnon et mon fils (qui commence juste à faire du vélo sans petites roues!!!), sachant que sur nos routes les gens ne font pas spécifiquement attention aux limitations de vitesse et que du coup la pratique de vélo, jogging, marche, etc. etc. sur nos réseaux routiers est tout de même assez dangereuse...le seul moyen actuel de pratiquer du vélo serait de mettre les 3 vélos dans la voiture et d'aller à Passeligne ce qui oblige tout de même à prendre la voiture et à mettre en place toute une logistique pour aller faire du Vélo tranquillement en famille et en réduisant les risques....

Il y a beaucoup de priorités à droite dans la ville d'agen, dangereux pour les cyclistes qui sont mal vus par les automobilistes.

Dans les grandes villes les cyclistes empreignent les voies de Bus et c'est plus rassurant, surtout avec des enfants.

Le très mauvais état de la chaussée, le non respect des voies cyclables (stationnement en continu sur la voie cyclable notamment avenue Henri Barbusse) et la discontinuité du réseau cyclable sont pour moi un frein pour accompagner mes deux enfants à vélo aux écoles du centre ville. Par ailleurs, les parkings à vélo dans les écoles ne sont pas placés pour faciliter le stationnement pour les enfants. Nous nous sentirions plus en sécurité si l'accès aux voitures était plus contraignant en coeur de ville pour les automobilistes. Les sens uniques créés boulevard de la République entre le pin et les 4 feux étaient rassurants comme pour le boulevard Carnot. L'accès aux écoles et au coeur de ville étaient ainsi plus sécurisants avec les enfants et même seule par ailleurs.

Je propose de refaire l'avenue Carnot par exemple, elle est "défoncée" et ça secoue vraiment trop, et comme plaide en ma faveur je dirais que le franchissement du pont pour aller à la fac est dangereux à partager avec les voitures, enfin impossible d'aller faire des courses jusqu'à Boé : j'ai essayé une fois c'est trop inconfortable.

Enfin je rajouterai qu'un peu de discipline des automobilistes qui se garent sur la voie cyclable ne serait pas de trop ... mais bon il faut continuer les efforts d'aménagement de pistes réservées aux

cyclos.

je garde l'utilisation du vélo pour les jours de repos.

Mes trajets domicile travail restent impossible malgré une infrastructure adaptée.

Merci

pas de transport scolaire et pas de piste cyclable dans le Vallon de Verone.

Afin de pouvoir circuler en toute sécurité avec mes enfants, la continuité des pistes cyclables est indispensable.

j'ai déjà fait ROQUEFORT / AGEN pour aller à mon travail mais le tronçon ROQUEFORT (route de nérac) jusqu'à WALIBI est très dangereux, les voitures roulent très vite et aucune piste cyclable et après le pont de pierre AGEN il n'y a plus de piste cyclable réelle.

Il est dommage par contre qu'il n'y ai pas de transport de bus régulié (toutes les 10/15mn) entre 7h et 9h du matin les horaires de bus ne sont pas adaptés aux gens qui travaillent, ni les retours entre 17h et 19h.

J'ai vu que l'agglomération avait réalisé un schéma pour le handicap, avec recensement exhaustif des difficultés d'accessibilité dans les rues d'Agén, et définition de travaux prioritaires. Il faudrait faire la même chose pour le vélo et croiser ces deux schémas pour éviter les contradictions et arriver à une circulation harmonieuse en ville et autour de la ville.

Les entrées de ville par de grandes artères sont problématiques : circulation intense, rapide, pollution, goulots d'étranglement (le Pin, les ponts et tunnels du canal et de la SNCF).

je dois prendre une fois par semaine le train pour bordeaux au départ de la gare d'agen. Rien n'a été aménagé pour attacher les vélos à l'abri du temps. je dois l'accrocher au barrière de la gare.

Merci d'y penser car ce lieu soit disant multimodal est encore à la faveur du marchant en autre EIFFAGE qui loue des Vélos..

Des efforts sont fait pour les aménagements mais il pourrait encore être améliorer car agen se prête tout à fait à l'usage du vélo de par sa géographie, du plat quasiment partout. Les abords du canal sont très agréable mais attention au zone de partage des pistes avec les piétons les jours de forte fréquentation en séparant les zones piétons et cyclables (par exemple en utilisant les deux rives du canal, souvent inexploité.)

Faire la liaison de la piste cyclable de passeligne a Agen

Voici quelques points dangereux du réseau d'itinéraires cyclables que j'ai repérés :

1- Remontée du canal vers le pont bleu côté Bon Encore : Les vélos rejoignent la chaussée entre le feu tricolore et le pont. Impossible de voir si le feu est vert pour passer et la visibilité sur les voitures arrivant d'en face est mauvaise.

2 - La piste cyclable de la 813 de Bon Rencontre vers Agén s'interrompt entre l'inter-marché et l'avenue de Colmar. Or cette portion est très dangereuse pour les cycliste avec la traversée des 2 ponts (SNCF et canal) et la proximité des poids lourds.

3 - fortes déformations de la chaussée sur la piste cyclable avenue Jean Jaurès à Agén au niveau de la caserne. Risque de chute important.

4 - Rue Daubas à Boé : la piste passe sur les trottoirs. c'est très inconfortable car ça monte et ça descend en permanence avec risque de chute par temps de pluie. de plus, impossible de passer les jours de ramassage des ordures ménagères.

5 - A Agén rue Lavoisier au niveau de l'accès à la clinique : la piste descend du trottoir sur un rond

point. Les voitures arrivent de l'arrière, les vélos ne les voient pas.

6 - d'une façon générale, lorsque la chaussée est détériorée, en vélo on hésite à lâcher le guidon pour indiquer ses changements de directions de peur de tomber. Ex : rue Aristide Briand à Agen.

il manque un parking relais côté Colayrac ; il serait intéressant d'en implanter un et de le coupler avec une piste cyclable.

A QUAND le raccordement de Pont-du-Casse au réseau de piste cyclable de l'Agglo;

Je trouve que certaines questions dépendent beaucoup du contexte et ce n'est pas précisé dans la question, c'est dommage !

J'utilise le vélo tous les jours. Les agenais roulent (beaucoup) trop vite, je vous encourage à passer la quasi totalité des axes intermédiaires en zone 30 (moins de nuisance sonore - moins de pollution - accidents moins graves - sécurisation des cyclistes). Par ailleurs, résident au Passage, je dois passer le pont de Pierre 4 fois par jour et ce n'est vraiment pas une partie de plaisir, surtout quand les bus gratuits jouent avec le feu en roulant eux-mêmes beaucoup trop vite sur les axes dégagés pour vélos et bus. J'envisage d'acquérir un triporteur avec assistance électrique au mois de septembre afin de simplifier le transport de mes enfants et la capacité de transport des achats du quotidien, malheureusement, je vais être dans l'obligation d'utiliser les axes routiers voitures car un triporteur ne passe pas sur les pistes cyclables (plots).

Enfin, pour promouvoir le vélo, pourquoi ne pas créer des zones de stationnement gratuit pour les voitures à l'entrée de l'agglo (Boé, Le passage, Bon encounter, etc...) pour l'utilisation du vélo type vélib' dans l'agglo ? Idem, créer une vidéo à mettre en ligne indiquant "avec voiture voici mon temps de trajet aux heures de pointes domicile travail - en vélo voici mon temps de trajet aux heures de pointes et en indiquant le coût annuel" ? Enfin, si une multiplication des zones cyclables étaient à l'étude, privilégiez la priorité aux vélos et pas aux voitures, pensez à l'aménagement des ronds points (véritables tueries pour un cycliste qui a l'impression de se présenter à la boucherie en qualité de bovin à abattre par les automobilistes).

Merci.

Faisons des voies d'Agen centre (et périphérie ou abords des écoles...) "priorité vélo" !!!! pour marquer les esprits. En parallèle un respect scrupuleux de la réglementation par les cyclistes.

n'est pas une priorité

Promouvoir et créer la culture du vélo sur l'ensemble de l'agglomération avec des pistes cyclables continus sur l'ensemble de l'agglo.

le croisement des véhicules et des vélos dans une même rue (marquage vert) ne me convient pas.

Il faudrait que les pouvoirs publics et les techniciens travaillent systématiquement en amont avec les usagers sans les prendre pour des emmerdeurs juste parce que cette rencontre modifie leurs habitudes de travail.

le vélo c'est des fois pour certains juste un effet de mode certaines personnes en font que très rarement et seulement quand il fait bon que pour se donner un genre et ils préfèrent utiliser leur voiture de fonction alors que ces personnes devraient montrer le bon exemple plus que ceux qui sont condamnés à faire du vélo car ils ne peuvent pas se payer le permis ou un véhicule convenable

le réseau du centre ville n'est pas adapté, notamment le Bd Carnot qui est dangereux pour les vélos.

Les efforts consentis par l'agglomération pour développer la pratique du vélo commencent à être visibles. Il est important de ne pas négliger ce qui est déjà en place, penser à l'entretien des pistes cyclables et des zones dédiées aux cyclistes, c'est bien souvent l'endroit où s'accumule tous les

gravillons.

Sur les espaces partagés les pictogrammes verts indiquant l'espace réservé aux vélos sont peu visibles et cet espace n'est pas respecté par les automobilistes.

Continuons tous nos efforts pour que la pratique devienne naturelle Merci

Pas de garage vélo sur l'école de Foulayronnes, et très insuffisant sur les établissements d'Agen. Tout va de paire, les installations n'étant pas nécessaire puisque le réseau actuel est nettement déficient !

Etant pratiquant et expérimenté en cyclisme, je suis à votre disposition pour plus d'information.

Cordialement,

Difficile de promouvoir le Vélo quand on habite à plus de 15 kms du travail, que l'on doit amener les enfants à l'école avec leur "lourds cartables",...

De plus, on a parfois besoin du véhicule pour les besoins professionnels.

Une campagne de sensibilisation des automobilistes serait nécessaire car certains d'entre eux se permettent de froter les cyclistes à moins de 50 centimètres. Les médias actuels (radio et télévision) devraient le faire au lieu de faire de "l'information spectacle"

J'emprunte régulièrement le trajet (travail/pause déjeuner, chaque midi)

de la rue Diderot en passant par le Cours Washington. Cette rue (qui va au stadium) est

DANGEREUSE voire EXTREMEMENT DANGEREUSE pour les cyclistes car les voitures arrivent en face (voie sens unique) à vive allure et "nous" cyclistes risquons à chaque fois de nous faire rentrer dedans de face !!!! Donc, personnellement, et j'oblige mes enfants à le faire même si cela est interdit !!!! nous roulons sur le trottoir !!!! Quand pensez-vous pouvoir aménager ce secteur-ci ????? Merci par avance.... *****

Il serait extrêmement agréable de pouvoir aller du centre ville à Passeligne à vélo en toute sécurité avec les enfants.

Il serait très agréable d'utiliser les pistes du centre si elles n'étaient un fois sur deux utilisées pour le stationnement ou par les commerçants (panneaux publicitaire, chaises...)

Les rues d'Agen sont d'une façon générale parsemées de trous et peu agréables voir dangereuses pour les cyclistes (ex Bd Carnot...)

Une ville modèle à ce sujet, Saint Nazaire, est étudiée l'emplacement des vélos devant les feux ; la voie principale est réservée au bus, les stationnements en centre ville sont tous gratuits mais pour une heure, et même les petites rues sont équipées de voies cyclables

Il y a peu de circulation, les gens sont calmes et les bus tous à l'heure

Je pense que le Lot et Garonne est un département un peu orgueilleux

se croit très avancé sur le bio, le social etc...

Mais avec un peu d'humilité et d'ouverture dans d'autres villes du nord ils sont beaucoup plus avancés, et sur une vue d'ensemble

Notamment pour les jeunes, que ce soit les aides financières, les projets divers, les villes sont de vrais déserts pour les ados ici

Depuis qu'elle est partie d'ici ma fille est scolarisée dans le nord et elle s'épanouit complètement

Je suis paysagiste, j'ai arrêté mon activité, je pense avoir des compétences certaines mais depuis que je j'habite ici (j'ai beaucoup déménagé) j'ai dû arrêter mon activité et élever ma petite seule depuis 6 ans, ce n'est que refus partout car on me souligne souvent que j'ai 44 ans et que je suis une femme

Bon , ceci est peut etre une situation qui concerne toute la france et j'élargis votre sujet , mais c'est vrai que les départements agricoles c'est pas évident avec souvent peu de conscience environnementale aussi

Merci

A Agen la voiture reste omniprésente, même sur les pistes cyclables. tant que rien ne sera fait pour lutter contre cet envahissement il n'y aura pas plus de cyclistes.

Merci pour ce questionnaire.

Pourrions-nous avoir un retour sur ce questionnaire ?

Cordialement

J'habite à Bon-Encontre (dernière cité avant Castelculier) et je travaille sur la Rocade. Je dois obligatoirement passer par la RN 21 pour rejoindre mon lieu de travail. Un camion m'a un jour accroché le guidon et j'ai eu la peur de ma vie ! fini le vélo alors que j'ai juste 4 km de trajet !!! dommage qu'il n'y ait aucun aménagement pour les vélos sur cette route très dangereuse.

Pourquoi ne pas remplacer la rocade (avenue du Dr Bru) à 2*2 voies par une route à 2*1voie + pistes cyclables et végétation

Très bonne idée ! Je vote POUR la maison du vélo !!

Je suis seule avec mes filles et je ne sais pas arranger mon vélo.

Je n'ai plus de lumière depuis longtemps et pas assez d'argent à consacrer à la réparation de mon vélo...

Merci pour les pistes cyclables déjà aménagées.

J'en veux plus ;-))

Bonne continuation !

Mettre l'agglomération à 30 km/h permet de partager la rue entre les différents modes de transports (même vitesse) et favorise le report modal (écologie). La présence d'un ou plusieurs ateliers associatifs permet à tous les cyclistes de rouler avec des vélos en bon état tout en recréant du lien social. Limiter le nombre de voie des voitures à une permet aussi d'élargir les trottoirs, de favoriser les modes actifs.

Faire la jonction entre le rond-point de Saint Jacques et le gravier.

Une vraie piste cyclable du coeur d'Agen au parc Passeline.

Faire une continuité entre les pistes cyclables. En semaine il est très dangereux de partir du chat d'oc pour traverser le pont.

Avoir également un plan de circulation me paraît essentiel voir obligatoire

Inciter les employeurs à créer des lieux où peut se doucher et se changer à l'arrivée. J'habite à 15 kms de mon travail et je suis prêt à y aller en vélo, mais sans douche, dès qu'il fait beau on arrive en nage au travail.

Je n'ai pas de voiture mais uniquement un vélo, habitant et travaillant à Agen.

Je regrette de ne pouvoir plus l'utiliser en raison du comportement des automobilistes et de certains chauffeurs de bus: absence de clignotant, coup de klaxon intempestif quand ils ne peuvent pas doubler. Dans la zone à 30 où le contresens est autorisé, on se fait huer et parfois on nous vise pour s'écarter au dernier moment, histoire de nous faire comprendre qu'on gêne.

Certains contresens sont aberrants, par exemple dans la rue Saint-Amand et dans la rue Montesquieu, c'est la roulette russe ...

J'espère que des pistes cyclables sécurisées verront le jour.

Trajet avenue henri barbuse jusqu'à la porte du pin difficile à cause de la dégradation du bitume, trous.

Je pratique tous les jours, sauf le week-end, un trajet gare-travail avec mon vélo et je confirme que les autres usagers de la route (voiture, camion, bus...) sont irrespectueux voire dangereux vis-à-vis des cyclistes !

Il serait très souhaitable d'ajouter des réseaux cyclables.

J'utilise le nouveau parking à vélo de la gare. Très bien, sauf le système qui n'est pas très pratique pour mettre les vélos.

les pistes/voies cyclables déjà existantes sont très bien pensées, à l'écart des véhicules motorisés si possible et agréable à utiliser. Mais par contre, il est inadmissible de DEVOIR utiliser l'étroitesse du pont de la Libération, par ex, avec les voitures, bus et camions qui nous frôlent vraiment de très près (irrespectueux), voilà pourquoi, là, je roule sur le trottoir en respectant les piétons.

Inadmissible aussi de laisser (car aucun PV sur le pare brise !!) les voitures illégalement garées à hauteur du magasin d'électro ménager, boulevard S. Dumon, en plein virage, à l'endroit où la piste cyclable croise les rues ; le cycliste doit donc descendre pour contourner le véhicule !!!

La qualité de la chaussée s'est fortement dégradée sur l'ensemble du réseau routier d'Agen qui devient de plus en plus désagréable et dangereux à utiliser à vélo. Si au moins on avait suffisamment de pistes cyclables pour compenser. Un effort a été fait pour aménager quelques nouveaux tronçons : vers la gare, vers Passeligne (mais il manque des tronçons essentiels pour faire le lien avec la piste menant au parc). Il y a encore beaucoup à faire. Merci de votre implication.

il y en a marre que toutes les rues de la ville soient defonfonçées ! En vélo il ne s'agit pas de faire du TRIAL

BRAX AGEN trop dangereux il faut une piste cyclable
merci

Le vélo s'est bien pour celui qui aime...les emmenagements pour les cyclistes doivent être appréciés et moi automobiliste je suis désespéré de voir des groupes de vélos dans les campagnes toujours incapables de se mettre en ligne au risque de se faire accrocher. Les cyclistes sont aussi peu respectueux en groupe

Améliorer l'accès à Agen Sud et Passeligne, la traversée de la rocade et les pistes cyclables de l'avenue du Maréchal Leclerc (racines...)

les vols de vélo sont fréquents et découragent de l'utiliser en ville ! Mais les vols sont aussi de plus en plus fréquents dans nos habitations (trois vols de mobilier de jardin en peu de mois d'intervalle...)

la circulation dans certains quartiers d'Agen est de plus en plus dangereuse car les véhicules roulent très vite, beaucoup trop vite ainsi que les mobylettes et motos. Cela n'encourage pas le vélo !

Sur certains trajets l'on est tenté de rouler sur les trottoirs mais évidemment cela perturbe les piétons.

tres bon article a refaire bravo

il y a encore beaucoup de travail à réaliser pour promouvoir la culture vélo !!

Ce qui me freine à utiliser plus mon vélo :

- trajet retour trop en côte (agen/foulayronnes)

- pour le cyclotourisme : un plan des pistes cyclables serait le bienvenue (il existe peut-être déjà mais je ne l'ai pas)
- 2 roues ou voiture + pratique en cas de charge à véhiculer (repas, courses, ...)
- en hiver trop dangereux la nuit

Merci pour ce sondage

il y a une réelle réflexion à mener pour la commune de Foulayronnes.

Perchée sur sa colline, il n'est ni facile de se rendre au bourg, ni de descendre sur Agen.

Habitant à 15km d'Agen, il apparaît complexe de pratiquer le vélo dans le cadre maison/travail. Et dans le cadre de mon travail je n'ai que peu de déplacement à faire une fois sur place.

J'utilise le vélo principalement dans le cadre sportif.

D'un point de vue général, l'amélioration et la sensibilisation à l'utilisation du vélo me semblent tout à fait nécessaire.

les chemins vélos maillant l'agglo (plus que agen!) existent. Ils ont besoin d'être praticable par tout temps

C'est un super moyen de transport, il faudrait juste que tout le monde en prenne conscience et qu'il fasse parti de notre vie au quotidien; d'autant qu'il représente une réelle économie...

Et la nature nous en serait reconnaissante!!!!

Où en est le projet de la piste cyclable Pont du Casse (voie 501) jusqu'au Canal latéral à la Garonne ?

L'idée serait intéressante mais mon lieu d'habitation, les distances avec l'école des enfants (12 km) et les dénivellés rendent le choix impossible

Les "petits bonhommes verts" sur la route ne sont pas respectés pas les automobilistes. Ils sont situés sur des zones autoroutières très abîmées. J'ai fait l'achat d'un VAE pour palier à l'absence de transport en commun correspondant à mes horaires de travail et contrairement à d'autres villes en France, la ville d'Agen ne propose pas d'aide à l'achat de VAE. C'est navrant.

Très cordialement

Je trouve également que les vélos ne sont pas très respectueux des piétons

Les pistes cyclables sont à finaliser et développer pour pouvoir utiliser le vélo quotidienne.

urgent de publié sur le net ou papier un plan des pistes cyclables sécurisée et la chasse aux voitures qui sont souvent garées dessus

Créer un parking à vélo à l'abri des intempéries, payant et sécurisé en centre ville pour garer son vélo toute l'année (comme pour les voitures)

J'ai acheté mon vélo il y a environ 3 ans et j'ai eu beaucoup de difficulté à le monter dans mon appartement, je ne l'ai jamais plus redescendu....

Bravo, continuez malgré qu'Agen est une vieille ville pas conçu pour une pratique sécurisée

dans le couplage avec d'autres moyens de transport il serait particulièrement appréciable de pouvoir promouvoir vélo et bus (en équipant ou réservant des accès à une zone spécifique dans les bus : un système où un particulier pourrait faire un trajet en bus avec son vélo et ensuite disposer d'une liberté de déplacement ; un peu comme cela peu se pratiquer dans les trains,

le problème de foulayronnes étant le dénivellé avec la ville d'Agen, descendre en ville en velo n'est pas un problème, c'est la remontée qui est longue et trop difficile et empêche souvent de prendre plus souvent mon vélo , il faudrait pouvoir penser un système qui aide à la remontée..... un

peu comme dans les stations de ski. Aménager une voie qui permette de gaillard / canal de pouvoir aisément monter sur le plateau ; hermitage ou vers l'hôpital par exemple, il existe des petites rues très peu passantes qui pourraient sans doute être aménagées d'une sorte de crémaillère. ou de remonte pente cela permettrait d'offrir cette possibilité à des personnes un peu moins sportives d'aller aussi sur le plateau sans prendre la voiture...et cela peut également être considéré comme un attrait touristique supplémentaire à la ville puisque la vue est particulièrement belle.

l'utilisation des vélos sur la voie piétonne boulevard de la République est dangereuse

Merci de voir que les cyclistes descendent de vélo lorsqu'ils traversent cet espace. Dangereux pour les enfants et autres utilisateurs. Vitesse excessives. incivilités.

j'espère sincèrement pouvoir un jour aller au travail depuis ma maison !

Si les infrastructures le permettaient, je ferais volontiers plus de vélo. Pour le moment, j'interdis même à mes enfants (ils ont plus de 18ans) d'en faire car j'ai peur pour leur sécurité.....

Il n'y a pas assez de piste cyclable. le fait de rues en sens interdit aux voitures mais autorisées à vélo est une aberration puisqu'une voiture peut arriver en face !!!! s'il y avait de piste cyclables plus conséquences, il y aurait moins de voiture !

Prendre exemple sur ce qui se passe dans d'autres pays plus avancés dans leur politique vélo comme les pays scandinaves afin de transposer dans l'agglomération.

La France et en outre l'agglomération agenaise sont inacceptablement en retard.

j'utilise mon vélo pour aller travailler, mais j'ai 15 Kms à faire, donc je vais au travail deux fois par semaine en vélo quand il fait beau

Il faut prendre exemple sur l'Hollande, le vélo est roi et l'infrastructure est aménagée en priorité pour le vélo. Même une route secondaire a sa piste cyclable.

Les forces de police ou gendarmerie ne verbalisent jamais un automobiliste si par exemple ce dernier ne respecte pas la distance de sécurité minimum en cas de doublement, etc..

Je fais le trajet domicile/travail 43 kms par jour avant sur la route, maintenant sur la voie verte suite à un accrochage, infrastructure inexistante sur route.

j'habite sur les coteaux de bon encontre. l'aller est facile (descente) par contre le soir, il n'y a que des cotes pour remonter. cela décourage d'autant plus qu'après le travail, je vais à un club de sport et donc pas pratiquer le vélo avec le gros sac de sport.

Tester le vélo dans l'Agenais, c'est l'adopter. Le cadre s'y prête très bien.

Le réseau cyclable progresse de façon continue sur l'agglomération mais il reste des jonctions prioritaires à réaliser: Gravier - Piste en bord de Garonne, avenue d'Aquitaine, traversées de l'av. du Mal Leclerc, Jasmin - Pelletan - Canal par exemple.

Je n'ai pas pu choisir la commune de mon travail car il s'agit de CASTELCULIER. J'utilise mon vélo quand il ne pleut pas mais les rues sont impraticables car très abîmées et donc inconfortables, ensuite le long du canal c'est parfait. Pas de transport en commun possible car le bus ne s'arrête pas à Castelsulier (hors agglomération, je sais...). En conséquence je prends la voiture quand il pleut et ensuite j'ai du mal à reprendre le vélo : 35 mn au lieu de 15 mn en voiture.

S'il y avait un bus qui accepte mon vélo, la voiture resterait au garage!

Il n'est nulle part fait allusion dans votre enquête à la qualité du réseau existant. Il me semble important de bien différencier les "pistes cyclables" (ex bd Scaliger et Sylvain Dumon) des "bandes cyclables". Même si les bandes peuvent favoriser la circulation des 2 roues, elles n'équivalent en rien aux pistes. Or nous manquons cruellement de véritables pistes cyclables !

Votre questionnaire me donne l'impression de vouloir développer ce qui n'est encore me semble-t-il qu'un ersatz de réseau cyclable. A quand une vraie politique de développement durable ?

En ville, un cycliste doit se sentir en sécurité. Les double sens et les pistes de 80 cm de large sont trop dangereux, surtout pour les 10 - 15 ans...

ou en est-on des réalisations après les annonces de piste cyclable entre Pont du Casse et Agen?

les pistes cyclables aménagées sur les trottoirs sont une ineptie.

Pour moi, le principal point noir est l'absence d'un réseau cyclable continu et maillant l'agglomération. Sur mon trajet maison-travail, à l'aller j'ai environ 10% de piste sécurisée et au retour à peine 1%. Avec un maillage j'irai aussi en centre-ville pour faire certaines courses voire jusque dans la zone sud. Actuellement c'est non, trop dangereux depuis le vallon de Vêrone. Comptez-vous intégrer l'avenue dans votre projet ?

Je vous encourage vivement à mener à bien, par la mise en place d'actions concrètes, cette démarche visant à promouvoir la pratique des déplacements à vélo.

On a vraiment besoin de pistes cyclables sur l'agglomération.

Le trajet LAFOX AGEN par la D813 est dangereux, une piste cyclable serait la bienvenue si, bien sûr, on ne veut pas passer par le canal.

Aménager le pont de Beauregard trop dangereux pour le traverser à vélo

J'ai fait beaucoup de vélo entre midi et 2h car ma pause méridienne me le permettait...J'utilisais le vélo pour me rendre à mon coursd'aquagym, par n'importe quel temps!! Maintenant, suite à un changement de travail, je n'ai qu'une heure, donc plus possible.

Favoriser l'utilisation du vélo oui mais pas au détriment des piétons car les vélos se croient tout permis et roulent sur les trottoirs réservés aux piétons je ne sais pas où nous allons nous sentir en sécurité!!

habitant sur Agen, je me déplace souvent à vélo et je constate que devant des lieux publics importants comme la poste centrale, la sécu...il n'y a pas d'espace de stationnement des vélos sécurisé ce qui oblige à accrocher le vélo à des poteaux pas adaptés. Par contre l'espace de stationnement devant la gare est très "design" mais je ne l'ai repéré qu'il y a peu de temps et je ne dois pas être la seule car à chaque fois seul mon vélo y est accroché.

Amenée à utiliser la piste cyclable de l'avenue J. Jaures (entre le Floréal et la place du pin) je signale qu'elle est dangereuse car de gros camions empruntent cette voie et ne voient pas les vélos. Les voitures n'hésitent pas non plus à utiliser cette piste cyclable quand elles veulent dépasser une voiture arrêtée pour tourner.

Orienter les camions vers la rocade (notamment ceux qui se dirigent vers Villeneuve) et ne plus leur permettre de passer par la place du Pin serait une bonne chose! Par ailleurs j'apprécie le fait d'emprunter des trajets rapides en centre ville à "contre courant" des voitures mais les automobilistes n'apprécient pas beaucoup! il faudrait les sensibiliser

Dans les aménagements, éviter les sauts de trottoirs

les ponts et ronds points sont dangereux à AGEN

aménager les gares (éviter les escaliers) pour tous les objets à roues (valises, vélos, poussettes...)

AGEN a fait un effort notable sur le vélo de loisir mais pas assez sur les parcours en ville et les liens entre ceux existants

Boucher les nids de poules du centre ville, le macadam est défoncé et notre arrière train avec.....

pour faciliter les trajets travail des TER + fréquents toutes les 1/2 heures aux heures de pointe entre 7 et 9 heures et 17 à 19 H voire 20H avec des emplacements prévus pour embarquer les vélos

créer de vrais aménagements de sécurité en conformité avec les zones 30 et zones de rencontre. Faire de la communication auprès des administrés sur ces zones et leurs règles, y compris sur le double sens cyclable.

La pratique du vélo, trajet-travail et loisir, ne peut se concevoir que si l'on donne priorité aux plus faibles, par rapport aux autres : P.M.R - Piétons - Vélos - Transports en commun - Voitures. De même le maillage des différents parcours doit être prioritaire aux autres voies de déplacement. Enfin, une prise en charge kilométrique, avec participation de l'employeur, tout comme pour la carte bus, permettrait de développer ce mode de "Déplacement Durable".

Réseau cyclable bien développé en centre-ville, manque de bornes dans bcp de rues et devant les magasins pour les attacher.

Les ronds points manquent d'aménagements pour les vélos (trajet boulevard de la Liberté-Zone Sud, ainsi que rocade pour accès direct dans le cas de trajet domicile-travail, également trajet bd de la Liberté-MIN et zones d'activités.

Il me semble qu'à ce titre d'ailleurs, Mrs ***** et *****, ingénieurs à la CAA, avaient à l'époque (2009-2010) travaillé sur ces schémas et se posaient la question de savoir à quel endroit les passages piétons seraient les plus efficaces, dirigés vers le rond point ou bien perpendiculairement aux voies de circulations.

Cordialement à l'équipe

DISPOSER DE PARKINGS VELOS GRATUITS ET SECURISES.

POUVOIR EMPRUNTER GRATUITEMENT UN VELO LORSQUE NOUS NOUS TROUVONS EN VILLE

Jusqu'à présent, j'utilisais le vélo uniquement pour des balades au bord du canal..

Je viens de franchir le pas en investissant dans un vélo à assistance électrique que je recevrai dans les prochains jours. Je l'utiliserai pour aller travailler et faire quelques courses sur Foulayronnes (environ 50km / 70 km par semaine) mais je suis un peu inquiète quant à l'utilisation de ce vélo pour me rendre à Agen: je m'y rends 3 à 4 fois par semaine mais l'idée de traverser la place du Pin, de me faire frôler par les voitures, les camions, de me faire voler ce vélo ou de remonter la côte de Gaillard (les petits vélos verts peints sur les côtés ne me rassurent pas du tout...) sont autant d'obstacles à mon désir d'utiliser ce nouveau type de transport pour descendre en ville.

Je suis très heureuse de voir que l'agglomération se penche sur ce problème et j'espère qu'un réseau sécurisé d'envergure sera mis en place, je suis prête à l'utiliser.

Le mauvais état de certaines voies de circulation sont un frein à l'utilisation de ce mode de transport.

Insistez sur la nécessité que les cyclistes soient éclairés et prudents : combien j'en vois qui téléphonent ou ont un parapluie ! Combien sont en noir et sans éclairage la nuit !

le vélo est un moyen de locomotion utile et non polluant et parfois suffisant pour faire certains trajets

une location de vélos au bord du canal permettrait à bon nombre de gens, sans vélo, d'utiliser le parcours viabilisé le long de ce canal pour faire de belles balades familiales ...

la pratique du vélo est un excellent exercice de découverte de sa ville et de sensations nouvelles .Je

peux m'arrêter admirer des jardins, aller à contre sens sur des voies partagées et croiser avec le sourire le regard des automobilistes passant en sens inverse, bavarder avec une amie que je rencontre et qui est à pied, ramasser un papier gras par terre pour le jeter dans la poubelle suivante, croiser des amies cyclistes et échanger un sourire de connivence voire un bon plan de vêtement de pluie ou de sacoches, sentir les odeurs de fleurs, rêver mais pas trop, attraper au vol le programme des Montreurs d'Images , faire mon marché aux Laitiers grâce à mes sacoches ,sentir la bruine, le vent et le soleil et enfin entendre tous les bruits de la ville .

"Une maison du vélo avec un atelier associatif" ...

pourquoi associatif ? les collectivités peuvent intervenir directement si elles en ont la volonté politique. Le rôle des associations est autre (pouvez vous envisager par exemple une gestion associative des rond-points, ou des feux tricolores ? ;)

d'une manière générale il est urgent que l'agglomération se mette à rattraper son retard en matière de cyclabilité, et réalise que l'étalement urbain "tout voiture" qui s'accélère va à contresens du "développement durable" de notre territoire.

Sauf la voie verte le long du canal, je ne connais pas le réseau cyclable de l'agglomération agenaise. Je pratique assez régulièrement le vélo sur la voie verte le long du canal, pour le sport et les loisirs. Par contre, j'ai beaucoup d'appréhension à utiliser le vélo sur les routes, y compris les bandes cyclables et à laisser le vélo pour des courses en centre ville. (vol)

J'habite dans le vallon de Vêrone! quel danger d'y circuler en vélo ou à pied! les automobilistes ne respectent pas la vitesse et les croisements dans les virages sont tout simplement acrobatiques! donc je prends très souvent la voiture pour aller en centre ville. Lorsqu'on vient de la gare ill n'est pas possible de prendre la piste cyclable qui longe le canal car il faut passer par le pont et là c'est galère!

dans la cas d'aménagements comme celui fait à Donnéfort penser à diminuer les pentes car sur un parcours sans cesse entrecoupé les chaussées en mauvais état(rue du jourdain, pentes(pour accéder au pont)la pratique du vélo reste très sportive), et quand on fait le trajet au moins 4 fois par jour....

penser aussi à l'entretien des pistes cyclables qui sont souvent oubliées et encombrées de gravillons, morceaux de verre...."

Très bonne initiative et encourageante pour la promotion du vélo.... à suivre!!!

J'habite à proximité du canal, la partie rue P.P. de Riquet, la voie verte super mais ensuite les accès sont difficiles et (ou) défoncés et (ou) dangereux : Rue de la Mosquée, Pont de La libération et Place du Pin,

Passerelle SnCF peu adaptée pour un accès rapide ou pbl pour les piétons, pont Picketty dangereux, Bd Carnot très "tape-cul", rues intérieures agréables pour un rythme loisir.

Les pistes cyclables sont développées sur AGEN , mais les points noirs sont nombreux:

- Rond point conseil général, jonction impossible gravier-Passeligne
- Passage pont de Beauregard (le couloir de la mort)
- Les divers rond points

J'ai acheté un vélo pour faire le trajet gare-lieu de travail et j'ai opté pour ce moyen de déplacement depuis qu'il y a un abri pour les vélos à la gare et qui est abordable au niveau abonnement. Je suis ravie de ce mode de déplacement sauf que les gens qu'ils soient automobilistes ou même piétons ne font suffisamment pas attention aux cyclistes et ne respectent pas trop les pistes cyclables.

La plus grosse difficulté sur Agen est l'état des chaussées (présence de nombreuses tranchées, absence d'entretien).

Il faudrait éduquer les automobilistes : ils sont nombreux à ne pas savoir qu'aux feux tricolores, la zone verte est réservée aux vélos.

Je fais du vélo tous les jours pour aller travailler , et j'emprunte la voie piétonnière 4 fois par jour je suis sidérée par le comportement des piétons qui semblent ne pas nous voir et coupe notre trajectoire sans aucune gêne

Il faudrait que les gens se respectent piétons et cyclistes (ceux qui roulent trop vite)

le fait de n'avoir que 3 critères c'est un peu juste pour faire des choix

PLUS DE PISTES CYCLABLES, SURTOUT ROCADE AVENUE DR J. BRU POUR REJOINDRE PISTE EN BORD DE GARONNE ROND POINT ST JACQUES : TRES DANGEREUX

éviter les descentes de trottoirs

éviter les contre sens par rapport aux voitures

plus de protection dans les zones partagées

Il est incompréhensible pour les utilisateurs, et choquant pour le contribuable, de constater que de superbes pistes cyclables sont construites le long de voies nouvelles avec une rupture de continuité. Je fais ici allusion à la construction de la rocade Beauregard-RD 813 et au pont sur la voie ferrée et le canal. Il m'avait été assuré en d'autres temps que l'oubli sur le pont de Beauregard ne pouvait plus se renouveler ! Que nous réserve l'avenir en ce domaine ?

pont du casse pas de piste cyclable dommage

il est très difficile de rejoindre le parc de Passeligne en étant du côté Jasmin; créer une jonction qui contourne le Pont de Pierre.

Pourquoi ne peut-on descendre le Boulevard de la République (partie sens unique) à vélo, alors que c'est possible (et dangereux) rue Montesquieu (par exemple) ???

Le boulevard est bien plus large que la rue Montesquieu !

Et en plus, se faire menacer d'une amende par la maréchaussée est grotesque !

trop de véhicules garés à cheval sur la piste et le trottoir. faire de l'éducation aux piétons car sur certaines pistes cyclables sont sur le trottoir et les piétons ne font pas attention au danger des 2 roues

deux points à retenir:

- Créer une piste cyclable partant de St Hilaire, Colayrac jusqu'au pont canal. Cette partie de l'agglomération sera ainsi raccordée au maillage des circuits vélos. Il est aujourd'hui possible de créer ce circuit en bordure de Garonne (St Hilaire, La Cale à Colayrac, Pont Canal).

- proposer un parking vélo surveillé au centre d'Agen afin de permettre aux cyclistes d'effectuer leurs courses au centre d'Agen en toute sérénité.

Cordialement

L'utilisation du vélo pour les déplacements pour se rendre au travail n'est réaliste à partir d'une certaine distance entre domicile et travail. Trop loin vraiment très dangereux même en étant un bon sportif , alors quand on avance en âge , tout au plus balade sur la voie verte du canal et encore cela remonte à loin. Les actions à cibler sont différentes selon , les distances, l'âge et l'objectif: déplacement travail ou loisirs

une piste cyclable a pont du casse s v p

Supprimer tous les emmarchements et cela concerne aussi les personnes en fauteuil roulant et les poussettes pour enfants comme cela se pratique depuis longtemps en Hollande, Pays-Bas...
Empêcher les véhicules d'utiliser les pistes cyclables pour des parkings.

faire du vélo à AGEN, c'est très dangereux, il n'y a pas partout des pistes cyclables.. beaucoup d'accidents de vélos à cause de la circulation dense, par contre excellents aménagements au bord du canal, un plaisir pour le vélo.

Il faut avoir un véritable maillage de voies sécurisées réservées au vélo sur l'agglomération. Des tronçons fractionnés sont dissuasifs.

La RD 813 est par exemple très dangereuse entre Lafox et l'entrée d' Agen avenue de Colmar, alors que sa largeur permettrait des aménagements.

Envoyer tous les énervés du volant faire un stage de 3 jours en Belgique notamment à Gand. Dans cette magnifique ville tout le monde vit bien ENSEMBLE : piétons, automobilistes, cyclistes. Nous sommes très loin du compte, mais Agen a fait un bel effort, CONTINUEZ. Reste à mieux connecter le canal et les villes bordant Agen avec le centre ville et les autres centres commerciaux.

Mais franchement, ceux qui veulent ont la possibilité aujourd'hui (en rallongeant un peu parfois) de TOUT faire à vélo. J'y arrive, soit avec un vélo ordinaire (40 ans d'âge le biclou) soit avec mon triporteur avec lequel je fais mes courses au super marché.

Les voies dédiées aux vélos doit être impérativement séparées (protégées) des véhicules à moteur, pour cela éviter de vouloir faire passer les différents acteurs de la route dans des espaces communs et dans tous les sens.

R A S

installer des stations de velib sur les parkings de navettes

bonne réception

le rond point situé au pont de pierre coté

Il me semble urgent d'aménager le rond point du pont de pierre coté AGEN pour aller rejoindre AGEN SUD ou la voie cycliste le long de Garonne, ce rond point est un véritable coupe gorge pour les vélos, une solution un passage sous le pont? Autre observation, le stationnement des véhicules sur les voies cyclistes un peu partout non verbalisé par la police.

Hélas très très dangereux par la Rd 139 de faire faux feu à Agen sinon je le ferai régulièrement

Largeur du pont sur la Garonne (D17) très insuffisante

Sensibiliser les citoyens au partage des voies de circulation. Gros problèmes de circulation à vélo sur les petites routes, surtout de sécurité, suite aux constructions anarchiques. Sur les autres routes n'en parlons pas, absence totale de pistes sécurisées.

Je n'aime pas le mélange piétons- vélos surtout sur les trottoirs et sur le boulevard de la République dans sa partie piétonne..

les pistes cyclables sont bien et elles manquent d'entretien elles sont bien dans l'ensemble, si avait moins les pistes cyclables demandent à être entretenues le seul défaut les voitures de plus en plus sur certaines pistes cyclables et c'est gênant à être verbalisée d'avantage et à être nettoyée d'avantage en ville, où accrocher son vélo...c'est parfois un ca

pistes cyclables toujours encombrées par des véhicules: autos et camionnettes, camions des professionnels, les piétons aussi occupent les voies cyclables

La plupart des pistes cyclables actuelles sont trop communes avec les piétons et proches des

stationnement de véhicules dont les portières ouvrent en partie sur la piste.

Le rond point du pont de pierre est très difficile a passer en vélo.

le plus dangereux également ce sont les chiens promenés sans laisse, notamment au bord du canal ; ces derniers sont très souvent responsable de chute de vélo entraînant la blessure du cycliste et pas des moindres qui est la fracture de la clavicule. Les propriétaires des chiens ne sont pas du tout conscients du danger que cela représente ; autant que les automobilistes derrière leur volant

Si les prix des vélos électriques étaient raisonnables , ma femme et moi utiliserions

REGULIEREMENT ce moyen de transport pour faire différents achats journaliers.

Il en est de meme pour la voiture électrique que nous pourrions utiliser pour les fréquents déplacements ne dépassant pas 30kms par parcours.

Alors chiche offrez moi un vehicule à un prix correct et vous résoudrez la pollution et mes besoins!!!!!!*****

En priorité, aménager l'axe Passage d'Agen, Pont de Beauregard, Agen Sud et Passeligne.

Emprunter le Pont de Beau regard pour un cycliste est extrêmement dangereux!

Hormis les habitants des secteurs proches de la Garonne et des parties planes, il est difficile pour les autres de pouvoir se déplacer qu'en vélo dans un rayons de 10 km

Merci de ce questionnaire

Je ne suis pas une bonne interlocutrice : je n'aime pas faire du vélo et j'habite à la campagne. la voiture est donc indispensable pour n'importe quel déplacement. Quant au côté sportif ou santé, je préfère la marche à pied.

Bon courage.

Autoriser le "vélo-bus"

Souvent les emménagements réalisés deviennent dangereux et inconfortables à utiliser(accès non adaptés(bordures, traversées des carrefours,mauvais état des chaussées,.

Je plains les enfants dans les paniers porte bagage qui sautent aux montées et descentes des trottoirs,quid des œufs au retour du marché.Comment expliquer qu'aux carrefours l'eau de pluie s'écoule normalement sauf aux traversées piste cyclables ou il faut la canaliser?(bordure 2 à 3 cm)

a revoir les bordures de la voie parfois pas assez à niveau et quelques nettoyages (balayages)des voies et bandes cyclables

arretez de nous bassiner avec la lubie du roi Dionis; n'y a-t-il pas plus urgent à faire?allez les autres maires réagissez, ne vous laissez pas bouffer par AGEN

pistes cyclables non entretenues

pour faire des pistes cyclables il faudrait déjà concerter des cyclistes pour ne pas faire n'importe quoi comme c'est déjà le cas!!! ensuite sanctionner les voitures qui se garent sur ces pistes.

Installer un garage vélo sécurisé (voir Cahors) à la gare, au stade, au gravier et aux parkings d' Agglo express pour inciter à la partique du vélo pour la 1ère approche.

certaines piste existe mis ne sont pas praticables faute d'entretien

nous sommes a mon avis mal protégé meme sur certaines piste cyclables par exemple depuis les travaux du boulevard edouard lacour la piste n'a pas pas était retracée ce qui le rend DANGEREUX
MERCI

en souhaitant que ce questionnaire fasse avancer l'utilisation du velo par les Agenais.

la création d'une "prime municipale écologique" ou tout autre formule incitative pour l'achat d'un

vélo électrique pourrait motiver les personnes hésitantes, pensant ne pas avoir le tonus physique suffisant, les personnes âgées, les habitants de rues à fort dénivelé pour acquiescer ce moyen de transport et devenir de nouveaux pratiquants

Belle et bonne initiative que ce questionnaire.

Promouvoir le vélo c'est bien, mais proscrire la voiture est inconcevable (accompagner sa famille bagages et enfants à la gare d'Agen n'est pas vraiment pratique à vélo et relève du parcours du combattant en voiture, merci).

Certaines pistes cyclables sont des aberrations : à contresens des automobiles dans des rues étroites et sans visibilité. Quand ils sont assez large il serait préférable faire passer les vélos sur les trottoirs si les cyclistes sont capables de respecter les piétons.

J'utilise actuellement le vélo d'une amie car je me suis fait voler le mien ... (la nuit, parking Effia avec un antivol dessus -En forme de U rigide mais que j'avais négligé d'accrocher à un point fixe -.

A défaut de "vélib" pourquoi ne pas créer un point de location vélo pour quelques heures ou la journée à des tarifs abordables

Merci de vos actions en faveur de ce mode de transport.

En tant qu'agenais, je voudrais pouvoir le lac de passeligne à partir du gravier. Pourquoi ne pas adapter le passage sous la voie sous berge ? On ferait d'une pierre deux coups, en rendant accessible les bords de Garonne. Aurons-nous le résultat du questionnaire ? Merci

Aujourd'hui il y a une piste cyclable qui partage en 2 le trottoir devant l'école de Ste Foy. Cette piste est à 1 mètre seulement de l'entrée en maternelle. C'est très dangereux d'avoir accordé et fait un aménagement aussi près d'une porte d'école avec en plus 2 marches qui descendent et des petits qui ont seulement de 3 à 5 ans. On peut se faire renverser tous les jours. Je ne comprends pas les automobilistes ont une limitation de vitesse en raison d'une école et les vélos passent sans faire attention qu'ils sont à proximité d'une école.

des efforts constatés sur l'agglomération mais un manque de continuité dans le maillage exemple le boulevard Carnot très dangereux en vélo de sorte que je l'emprunte le moins possible

Aucun aménagement cycliste et piétonnier du côté de la N21 au nord d'Agen, qui est très dangereuse pour ces deux modes de déplacement que nous utiliserions souvent, le voisinage compris, si cela était possible.

Il est dangereux de rouler en vélo dans certaines rues du centre d'AGEN ne possédant pas une voie dédiée (rue Montaigne notamment) mais seulement un marquage en peinture autorisant la circulation des cyclistes. De même, il serait bien qu'une solution sécurisée soit trouvée pour joindre le centre d'AGEN (Palissy) à la piste cyclable du boulevard Jean Bru qui permet de rejoindre BOE en toute sécurité.

Que les circuits en ville soient protégés et les agrandir le long de la voie sur berge.

Prévoir des pistes suffisamment larges pour le passage des remorques enfant tractées.

Prévoir des passages rabaisser pour permettre l'accès aux pistes cyclables.

Éviter les pistes qui montent et descendent constamment des trottoirs car c'est très inconfortable (risque de chute).

Passage des ponts très dangereux sur la 813 en vélo.

Vous pouvez me contacter pour plus d'échanges si vous le souhaitez. Je suis très intéressée par

votre démarche : *****

Habitant sur le plateau de Bon Encontre, je n'utilise pas le vélo en raison de la côte à monter au retour. La possibilité de louer un vélo à partir du parking des navettes pourrait inciter à utiliser le vélo en ville.

supprimer les collines pour que ce soit plus plat

il est totalement IRRESPONSABLE et DANGEREUX de vouloir créer à Agen des pseudo pistes cyclables en sens inverse de celui des voirures, non seulement en sens unique mais sur des voies qui ne permettent même pas le passage (sécurité, confort, VISIBILITE) d'une voiture et d'un vélo. Je ne sais pas quel "intellectuel" a pondue cette mesure, mais surment pas quelqu'un qui prend son vélo dans ce genre de rues : c'est grave et d'une démagogie inacceptable.

AMENAGER des pistes cyclables EN CONTINU (nettoyées régulièrement) elles sont aujourd'hui truffées de pierres, graviers qui font régulièrement "creuser" les pneus et chambres à air sur l'ensemble de l'agglomération. On ne peut pas se déplacer en sécurité en dehors du coeur de ville. DEVELOPPER une pédagogie vélo et sécurité pour tous les utilisateurs potentiels.

Développer les pistes cyclables

COMMENT ENVISAGER LE PASSAGE DU PONT DE BEAU REGARD A VELO AUX HEURES DE POINTE
?PRENEZ UN VELO ET ESSAYE .AINSI QUE LA TRAVERSE AVENUE DES PYRENNEES DIRECTION
BELLEVUE AU PASSAGE A PREVOIR PLUSIEUR SHORT DE RECHANGE

RESUME

« Le vélo, c'est fatigant et dangereux, et c'est juste bon pour les balades et le sport. De toute façon, les personnes préfèrent la voiture particulière. La preuve, elle est utilisée dans les deux tiers des déplacements alors que le vélo stagne à un petit 3% ». Nous avons tous entendu ces phrases, justifiant le fait que le vélo n'ait pas sa place en France. Les Pays-Bas et le Danemark, avec une part modale du vélo supérieure à 20% et jusqu'à 44% à Houten près d'Utrecht, font envier les Français qui souhaitent développer le vélo dans leur pays ou dans leur ville. Les arguments en faveur de ce mode sont dans l'air du temps, en phase avec les objectifs du développement durable : il ne pollue pas, il est bon pour la santé, il apaise la vie de quartier, les aménagements sont moins chers à la réalisation et à l'entretien, il consomme moins d'espace que la voiture etc... . Pourtant, la machine a du mal à s'enclencher. Certes, le vélo progresse dans quelques agglomérations, comme Bordeaux, La Rochelle ou Strasbourg, mais toutes n'ont pas encore engagé un processus dynamique et restent interrogatrices quant à une éventuelle croissance du vélo sur leur territoire.

À travers l'élaboration du Schéma Directeur Vélo de l'Agglomération d'Agen, ce mémoire fait part des réflexions sur la construction d'une politique vélo dans une agglomération française de taille moyenne. De plus, il montre qu'avec de la volonté, une pratique cyclable est tout à fait possible en valorisant les atouts du territoire. Toutefois, le développement du vélo doit passer par une approche multimodale des déplacements, et non par l'approche monomodale marquée par la politique du « tout voiture ». Ainsi, le vélo constitue un maillon dans une chaîne de déplacements qui tend à se diversifier et à se complexifier. Enfin, le questionnaire lancé à cette occasion démontre une forte attente de la population pour le vélo et va à l'encontre de certaines présuppositions.

Mots clés : vélo, schéma, agglomération, Agen, intercommunalité, multimodalité, intermodalité, plurimodalité, altermobilité, transport, déplacement, politique, Laure