

# Les déplacements à vélo dans la mise en place du BHNS à Amiens

**Les cyclistes sont les alliés des transports en commun.** Ils utilisent peu la voiture particulière en ville et se déplacent fréquemment et rapidement. De même, ils marchent globalement peu. S'ils utilisent moins les transports en commun urbains que leurs concitoyens, ils ne sont pas source d'embouteillages gênant la circulation des bus. En circulant principalement en centre-ville, les cyclistes libèrent des places dans les transports en commun dans des zones et à des heures où ils sont particulièrement saturés. L'usage de la bicyclette et des transports collectif est complémentaire.

Pour Véloxygène, l'aménagement d'un transport en commun moderne ne doit pas conduire à augmenter les contraintes de circulation des cyclistes avec des itinéraires parallèles non-continus "tortueux", ni à supprimer des aménagements cyclables tels des bandes cyclables et de couloirs de bus autorisés aux cyclistes.

Cet aménagement de transport en commun, même s'il n'est que partiellement en site propre, structurera le territoire métropolitain. Projet d'envergure, il ne pourra être foncièrement modifié ultérieurement. Intégrer, dès le projet, les modes de déplacements actifs que sont les vélos permettra aux habitants cyclistes de la Métropole de s'estimer respectés par le tracé et les aménagements engendrés par la mise en œuvre du BHNS. Mais ce sont tous les habitants qui apprécieront l'efficacité d'un réaménagement ciblant les modes doux. D'autant que les traités, directives et lois contemporaines, comme l'IKV (indemnité kilométrique vélo) contribuent au développement de la pratique du cyclisme urbain.

Un bon partage de réseau viaire entre les différents usagers est indispensable à des flux de circulation fonctionnant bien.

Extrait du projet :

Le projet Ametis 2.0 communiquera avec tous les modes de transports :

- avec le vélo : préserver les continuités cyclables, créer des consignes à vélo sécurisées, renforcer le service Velam qui aura beaucoup d'importance pour relier les boulevards Sud à l'axe piéton
- avec le piéton : des cheminements piétons requalifiés (surtout en centre-ville) et de nouveaux services en stations de bus
- avec la voiture : la création de parkings relais au bout des lignes
- avec le train : en desservant efficacement les 3 gares de l'agglomération (gare d'Amiens, gare Saint Roch, et gare de Longueau)

## Cyclabilité le long du BHNS

L'implantation du BHNS ne doit pas se faire au détriment des autres modes actifs, mais doit favoriser leur développement conjoint. Il est donc nécessaire de développer des infrastructures cyclables et piétonnes sécurisées, en continuité et agréables, les éloignant de la circulation automobile, concomitamment à la mise en œuvre du projet.

Les itinéraires cyclables doivent, autant que possible, être réalisés à proximité immédiate de celui du BHNS.

## Lorsque le BHNS circule en site propre,

sa vitesse attendue, ses arrêts fréquents et le type d'aménagement - tel qu'actuellement sur le boulevard de Beauvillé ne permettant pas le dépassement - n'invitent pas au partage de cette chaussée avec les cyclistes.

Pour Véloxygène, dans ce cas précis, il n'est pas envisageable que les cyclistes roulent dans le flux de la circulation automobile rapide, mais il est nécessaire que les aménagements cyclables leur permettent d'emprunter le même itinéraire que le BHNS de manière sécurisée, en prévoyant une circulation des cyclistes qui ne les pénalise pas. Par exemple en ne les envoyant pas dans la circulation automobile, même latérale, en ne les obligeant pas à subir des feux de circulation trop longs, en ne les contraignant pas à emprunter des parties de routes pavées.

Des solutions existent, dont certaines ont déjà été expérimentées à Amiens, comme des dégagements au feu.

### **Sur les axes déjà aménagés pour les bus,**

comme la rue Jules Barni, la route d'Abbeville, il sera nécessaire, selon le cas, de sécuriser le partage de la route par les cyclistes.

### **Sur les espaces dont l'aménagement a été reporté dans l'attente du choix d'un TCSP,**

comme l'avenue Foy, les carrefours Branly, Vogel... mais aussi la première ceinture Sud, la rue Alexandre Dumas, il est nécessaire que les aménagements donnent une place importante au vélo et protègent les cyclistes.

### **Lorsque la séparation entre les différents modes de transport n'est pas possible,**

il conviendra de partager l'espace public en réduisant le différentiel de vitesse entre les usagers. La mise en place de zones 30 avec double-sens cyclable est une solution préconisée par la FUB, Fédération des Usagers de la Bicyclette, dont Véloxygène est membre actif. Nous préconisons cette solution.

## **Intermodalité entre BHNS et vélo**

Différents éléments y contribuent comme la possibilité d'embarquer son vélo, le stationnement vélo aux stations et terminus, les services annexes comme les vélos en libre-service ou encore les itinéraires cyclables de rabattement vers le BHNS.

### **Dans le cas de l'intermodalité aux extrémités du voyage du cycliste,**

les équipements de type "consignes à vélo sécurisées" doivent être situées à proximité de lieux de vie : habitation et travail, au contraire des parkings relai pour voitures qui eux, se trouveront à proximité des grands axes à l'entrée de la métropole. Il est à étudier si ces équipements peuvent répondre aux obligations du stationnement élargi aux bureaux existants (2015).

## **La possibilité de transporter son vélo dans le BHNS**

ne peut être totalement exclue en dehors des heures de pointe, notamment en soirée, comme cela est maintenant généralisé dans les trains. Il serait dommage que la Métropole doive, si un jour où cette possibilité devenait obligatoire, modifier le matériel de réseau qu'un aménagement préalable aurait permis d'éviter.

## **Les stations**

devront être équipées d'arceaux de stationnement. Les aménagements pour les PMR devront pouvoir être utilisés par les cyclistes, à défaut des équipements spécifiques devront être proposés (rampes...)

## **Pendant les travaux**

Véloxygène souhaite que les aménagements provisoires tiennent compte des spécificités des cyclistes.

## **Conclusions**

Une bonne concertation est souvent le reflet d'une politique globale de qualité. L'aboutissement des concertations tient principalement au stade du projet où elles ont lieu. Plus elles ont lieu tard, plus elles échouent. En débutant tôt, elles permettent de repenser des points du projet si des problèmes ont été soulevés et s'avèrent modifiables.

Véloxygène souhaite mettre les aménageurs à la place des cyclistes en organisant des visites d'aménagements à vélo pour passer de la théorie à la réalité du terrain et être associé à la modification du PDU qui suivra.

## Annexes

### Rappel des obligations

- Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE)
- article L228-2 du Code de l'Environnement, issu de l'article 20 de la loi LAURE de 1996 obligeant à mettre en place des aménagements cyclables dès lors qu'une voirie est rénovée ou créée. Ces voies nouvelles incluent évidemment les voies destinées à accueillir un BHNS,
- article R110-2 du Code de la Route, issu du décret du 30 juillet 2008, généralisant les doubles sens cyclables dans les zones 30,
- recommander l'application des fiches « Certu » (Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques - Ministère de l'Ecologie),
- Plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA – mars 2014)
- Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, du 22 juillet 2015, incluant :
  - l'indemnité kilométrique vélo
  - le régime fiscal des parcs de vélos d'entreprise.