



FUB Breizh :

un exemple de réseau régional d'associations FUB

FUB Breizh est un réseau d'associations engagées pour la promotion du vélo au quotidien en Bretagne. Une dynamique régionale qui trouve toute sa pertinence dans l'intermodalité des transports.

Animées par deux objectifs, la structuration d'un réseau spécifique et la représentation de la FUB au plan régional, plusieurs associations bretonnes ont relancé une démarche d'échanges et de mutualisation, avec la perspective de mieux se faire entendre auprès de la Région Bretagne.

Lors de la formation FUB de novembre 2010 à Rennes, un atelier avait pour thème la question et l'intérêt des délégués régionaux FUB. « *Le Comité Directeur désigne, dans chaque région ou groupe de régions, sur proposition, ou après avis des associations locales, un délégué régional* », précise le règlement intérieur de la FUB.

Dans la foulée de ces journées de formation, le besoin de poursuivre la démarche au niveau de la Bretagne s'est précisé. Une première réunion des associations FUB de Bretagne a eu lieu le 11 avril 2011 à Vannes. Elle a rassemblé des représentants en provenance de la plupart des villes bretonnes où existe une association affiliée à la FUB. Seules Rayons d'Action de Rennes et Trégor Bicyclette de Lannion, qui a cependant envoyé une contribution au débat, n'ont pu faire le déplacement.

Une approche transversale

Le thème de cette rencontre a été centré sur l'intermodalité. Cette approche transversale, avec le mode vélo pour dénominateur commun, concerne pratiquement toutes les associations FUB d'une même région. Collectivités territoriales ayant compétences en matière de transport, les conseils régionaux sont l'autorité organisatrice des TER. En Bretagne, la configuration péninsulaire de la région accentue le rôle primordial de cette organisation des transports.

Comme dans toutes les régions, l'intermodalité train+vélo y est la plus significative. Mais l'intermodalité bateau+vélo fait aussi partie des préoccupations de plusieurs associations FUB, vocation maritime de plusieurs villes du littoral breton oblige. Dans une moindre mesure, l'articulation vélo avec les cars TER et les bus préoccupe aussi les représentants des associations. Également, le vélo dans les pratiques de co-voiturage en tant que moyen de rallier les aires prévues à cet effet est évoqué dans les concertations avec les collectivités organisatrices de transports. Pour les militants des alternatives à l'autosolisme, une meilleure prise en compte de ces complémentarités devrait favoriser la pratique du vélo utilitaire et soulager, au moins partiellement, la précarité énergétique et sociale.

Innover dans l'éco-tourisme

La fréquentation touristique de la Bretagne détermine par ailleurs une spécificité qui lui confère un enjeu tout particulier dans l'innovation en matière d'éco-tourisme. Le vélo reste un moyen particulièrement adapté à une découverte respectueuse des paysages et habitants d'une région. Cette forme de tourisme écologique génère des retombées économiques non négligeables. Les nombreux adeptes du tourisme à vélo ne peuvent qu'encourager la Région et les départements bretons à poursuivre la réalisation rapide du programme d'extension du réseau de véloroutes et voies vertes.

Les situations locales

A Brest, l'association BAPAV a confirmé qu'une nouvelle ère s'ouvre après la condamnation de la communauté d'agglomération Brest Métropole Océane par les tribunaux administratifs pour non-respect de la loi LAURE. La concertation avec les associations est maintenant effective.

Aujourd'hui, Brest vit une mutation urbaine importante avec la construction du tram. Un « schéma directeur de jalonnement vélo » a été entrepris et plusieurs initiatives favorables au vélo sont en cours de réflexion ou de mise en œuvre avec notamment la création de système de location vélo de longue durée. Toutefois, des interrogations subsistent autour des aménagements liés au tram qui n'intègrent pas toujours la possibilité d'itinéraires continus pour les vélos.

A Lorient, ça bouge également et l'association Vél'Orient est active et impliquée dans plusieurs actions ou procédures. Un système de vélos en libre service est en cours de définition, l'aspect social et solidaire devrait être intégré au projet. Vél'Orient est invitée à contribuer aux études et à la mise au point locale du système.

Également la révision du Plan de Déplacement Urbain va mobiliser les énergies sur les mois à venir. Un réaménagement complet de la gare SNCF et de son environnement est aussi programmé et le futur pôle d'échanges multimodal devrait accueillir de 500 à 600 places de stationnement pour les vélos !

A Vannes, l'association Vélo Motive a travaillé pendant deux années sur le PDU. La part modale du vélo est de 2 % ; le PDU prévoit de la porter à 5 % d'ici 2020. L'association souhaiterait qu'elle soit de 10 à 15 %. Vélo Motive considère qu'elle est à minima associée à la vie municipale, même si par trop souvent, les informations arrivent trop tard et sont très souvent que partielles...

Malgré tout, l'association a obtenu « in fine » l'application du décret de juillet 2008, ce qui a permis qu'une trentaine de rues de l'hypercentre soient mises en double sens cyclable. Les aménagements cyclables restent largement perfectibles en particulier dans les zones stratégiques comme la gare.

Par ailleurs, un système de VLS, hâtivement décidé et mis en place en 2008, connaît un manque d'utilisa-

tion chronique. Son coût reste important pour le budget communal.

A Saint-Brieuc, les déplacements urbains sont en voie de mutation avec la réalisation du projet TEO (transport est-ouest TCSP) et du PEM qui va voir la gare routière rejoindre la gare SNCF.

Ces projets d'aménagement du sud de la gare suscitent des réactions mitigées. L'actuelle entrée de gare située au nord sera doublée d'une entrée au sud, ce qui nécessite une zone de parkings contestée par les habitants du quartier sud.

La relation entre l'association Vélo Utile et les administrations communale et d'agglomération montre qu'une certaine marge d'amélioration est nécessaire. Vélo Utile vient de modifier ses statuts pour pouvoir ester en justice.

La Ville a créé des zones 30 qu'elle considère comme étant des aménagements vélo. Mais ensuite, elle a pris des arrêtés pour y interdire la circulation en double sens des vélos...

Le point avec une élue régionale

Ce 11 avril à Vannes, une rencontre avec une élue du Conseil régional, Mme Haude Le Guen, a permis d'aborder les principaux aspects qui préoccupent les associations de cyclistes utilitaires et d'étendre la réflexion au concept d'écomobilité en y intégrant tout ce que les modes actifs dont le vélo peuvent générer dans cette perspective. Cet échange a aussi permis d'amorcer une réflexion sur ce que la Bretagne peut valoriser dans cette approche.

A propos des trains : la Région a une commande en cours auprès de Bombardier qui court jusqu'en 2017. Un GIE regroupe les commandes faites à Bombardier d'un certain nombre de Régions. Cet afflux de commandes n'aurait pas permis d'exiger des modifications sur les rames. Après 2017, il est envisagé



J. Boucher

La région, échelon stratégique pour développer l'intermodalité des transports

que les rames des TER soient à deux étages pour faire face au transport des voyageurs qui sont en augmentation constante.

Les participants s'accordent sur le fait que le TER et le bateau (à Lorient) doivent pouvoir accueillir les vélos, mais que des priorités pourront être accordées aux voyageurs à certaines périodes. La faculté d'embarquement des vélos est jugée, par les associations, comme étant indissociable de la création, en gare ferroviaire et routière et aux débarcadères, de stationnements nombreux pour les vélos.

Il a été rappelé que des courriers nationaux demandaient la possibilité d'embarquement des vélos dans les rames des TER selon un ratio proposé de 3,5 places vélos pour 100 passagers. Il a été regretté que ces courriers n'aient pas eu de réponse officielle de la part de M. Lahellec, vice-président du Conseil régional chargé des transports.

Traiter les grandes gares

La discussion a ensuite porté sur les réflexions en cours autour de projets de pôles d'échanges multimodaux (PEM) au niveau des grandes gares de Bretagne. La complexité du jeu d'acteurs qui interviennent sur ces sites est mise en évidence. Pour sa part, la Région Bretagne a envisagé de créer un concept d'hébergement sécurisé de vélos. Il serait testé en Ille-et-Vilaine avant d'être déployé sur la région. Son usage serait réservé aux abonnés des TER.

Une demande est formulée par les associations à la Région pour qu'elle puisse fournir une analyse et une typologie des usagers des transports collectifs. Il est proposé que les associations contribuent à une étude commune.

Une nouvelle rencontre avec les responsables élus et les services de la Région est convenue dans un délai que nous espérons proche.

James Boucher