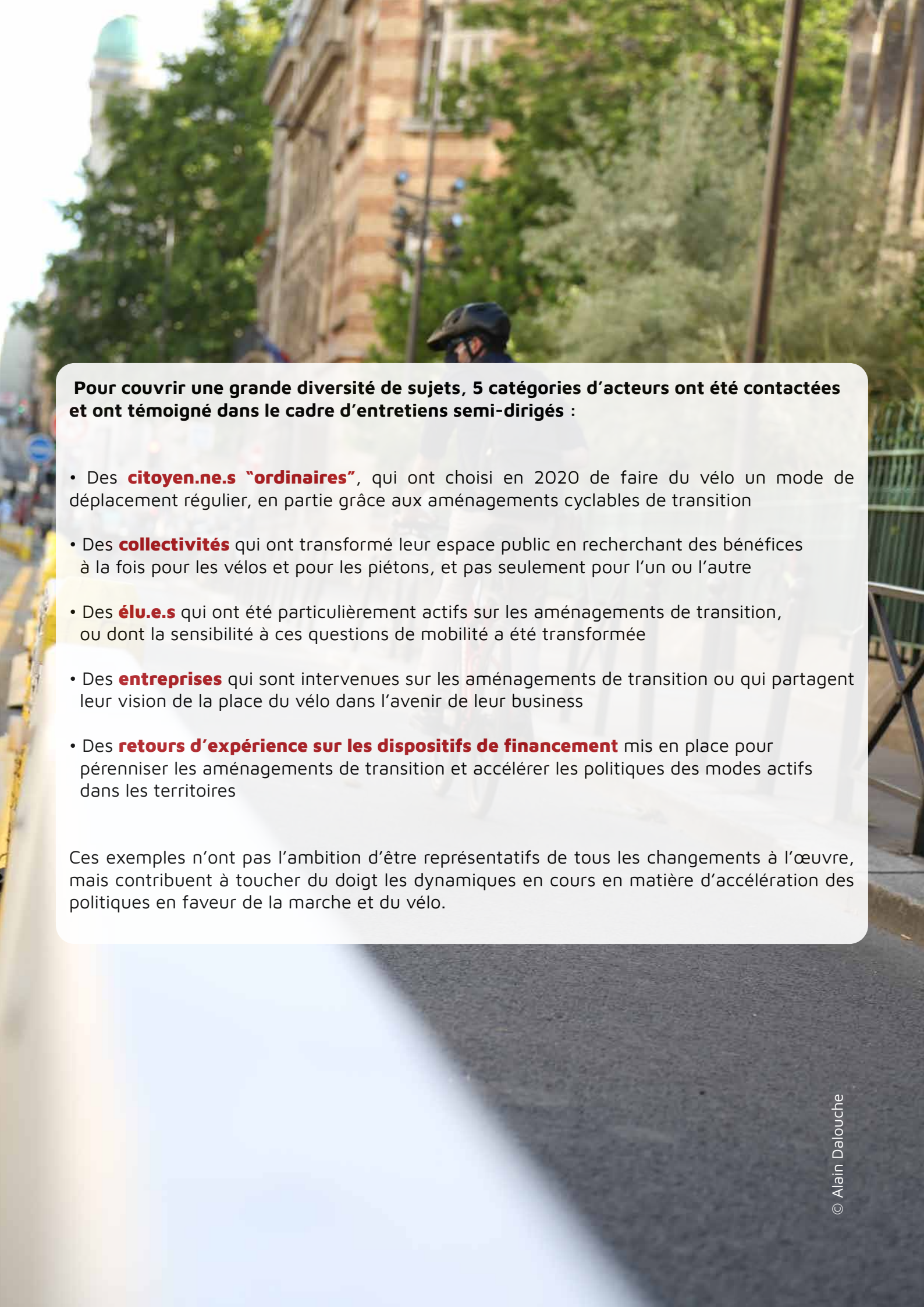


ENTRETIENS

avec des acteurs impliqués dans la dynamique des aménagements de transition

Une grande diversité de dynamiques ont été amorcées au cours de l'année 2020 autour de la question des aménagements cyclables et piétons de transition. Tous les secteurs de la fabrique du territoire ont été positivement bousculés par la nécessité d'adapter les mobilités aux contraintes de l'urgence sanitaire : des particuliers ont été poussés à changer de mobilité et ont adopté le vélo comme mode de déplacement régulier, des territoires ont travaillé sur des espaces publics qui bénéficient à la fois au vélo et à la marche, des élus ont pris conscience de l'importance de la demande sociale en faveur des mobilités actives et ont enclenché des politiques en ce sens, des entreprises du secteur de la voirie se positionnent pour répondre à cette nouvelle demande, l'Etat a renforcés ses dispositifs de financement pour pérenniser et amplifier cette dynamique...

Dans cette 3e phase de l'enquête, **le Club des villes et territoires cyclables a choisi d'aller à la rencontre de quelques-uns de ces acteurs de la dynamique des aménagements de transition, pour éclairer les chiffres de quelquestémoignages de terrain.** L'objectif est d'incarner, pour mieux les comprendre, quelques-uns des bouleversements en cours, de mesurer le chemin qu'il reste encore à parcourir sur certains sujets en écoutant les acteurs du terrain, et enfin de ressentir dès à présent, quels seront les principaux héritages à plus long terme de cette année de bouleversements des mobilités.



Pour couvrir une grande diversité de sujets, 5 catégories d'acteurs ont été contactées et ont témoigné dans le cadre d'entretiens semi-dirigés :

- Des **citoyen.ne.s "ordinaires"**, qui ont choisi en 2020 de faire du vélo un mode de déplacement régulier, en partie grâce aux aménagements cyclables de transition
- Des **collectivités** qui ont transformé leur espace public en recherchant des bénéfices à la fois pour les vélos et pour les piétons, et pas seulement pour l'un ou l'autre
- Des **élu.e.s** qui ont été particulièrement actifs sur les aménagements de transition, ou dont la sensibilité à ces questions de mobilité a été transformée
- Des **entreprises** qui sont intervenues sur les aménagements de transition ou qui partagent leur vision de la place du vélo dans l'avenir de leur business
- Des **retours d'expérience sur les dispositifs de financement** mis en place pour pérenniser les aménagements de transition et accélérer les politiques des modes actifs dans les territoires

Ces exemples n'ont pas l'ambition d'être représentatifs de tous les changements à l'œuvre, mais contribuent à toucher du doigt les dynamiques en cours en matière d'accélération des politiques en faveur de la marche et du vélo.

FOCUS ①

Les nouveaux convertis au vélo : quels impacts des aménagements de transition ?

Pour aller au travail, faire ses courses, accompagner ses enfants ou simplement s'aérer en ces temps où le télétravail est très présent et les sorties limitées, le vélo s'est révélé comme un mode de déplacement adapté, pertinent et économique depuis les grèves des transports publics et le premier confinement. Les trajets à vélo ont offert la possibilité de profiter et de redécouvrir l'environnement proche, de respirer le grand air sans se voir imposer, dans la plupart des cas, l'obligation de porter le masque. Les aménagements de transition ont répondu aux attentes de très nombreux français.es : **leur permettre de circuler plus facilement à vélo au quotidien**. Mais concrètement, sur différents types de territoires, **comment ces aménagements ont-ils changé le quotidien, leur rapport à la mobilité, au vélo et aux autres modes de déplacements précédemment ou encore utilisés ?**

Pour des raisons de santé, de praticité ou économiques, ils et elles ont été nombreux à faire le choix de **changer leurs habitudes de déplacement et de basculer vers le vélo**. Tantôt contraints et forcés, tantôt saisissant l'opportunité du contexte sanitaire pour se mettre au défi du vélo au quotidien, tantôt encouragés par leurs conjoint.e.s, leurs ami.e.s ou leurs proches, ils ont souvent été convaincus par ce mode de déplacement.

Nous avons interrogé quatre d'entre eux en décembre 2020, habitant.e.s de différents territoires, pour comprendre **pourquoi ils ont choisi le vélo, dans quelles circonstances et si la mise en place d'aménagements de transition a eu un rôle prépondérant dans leurs choix**. Ces quelques témoignages font penser que l'expérience a été moins angoissante et plus agréable que prévu, et que les nouveaux usager.ère.s du vélo ont des chances de le rester durablement, même si quelques freins subsistent. En l'essayant par eux-même, ces usagers ont en effet découverts des bénéfices du vélo auxquels ils ne s'attendaient pas toujours.

Ces témoignages révèlent aussi la **diversité des profils des néocyclistes** (des étudiant.e.s aux salarié.e.s, avec ou sans enfants, en ville ou grande périphérie), mais aussi de leur envie de parler de l'importance de cette transformation de mode de vie. Les lire, c'est comprendre leurs doutes, leurs joies et leur apprentissage, c'est sortir des idées reçues sur les débutants du vélo, parfois dénigrés pour leur dangerosité supposée.

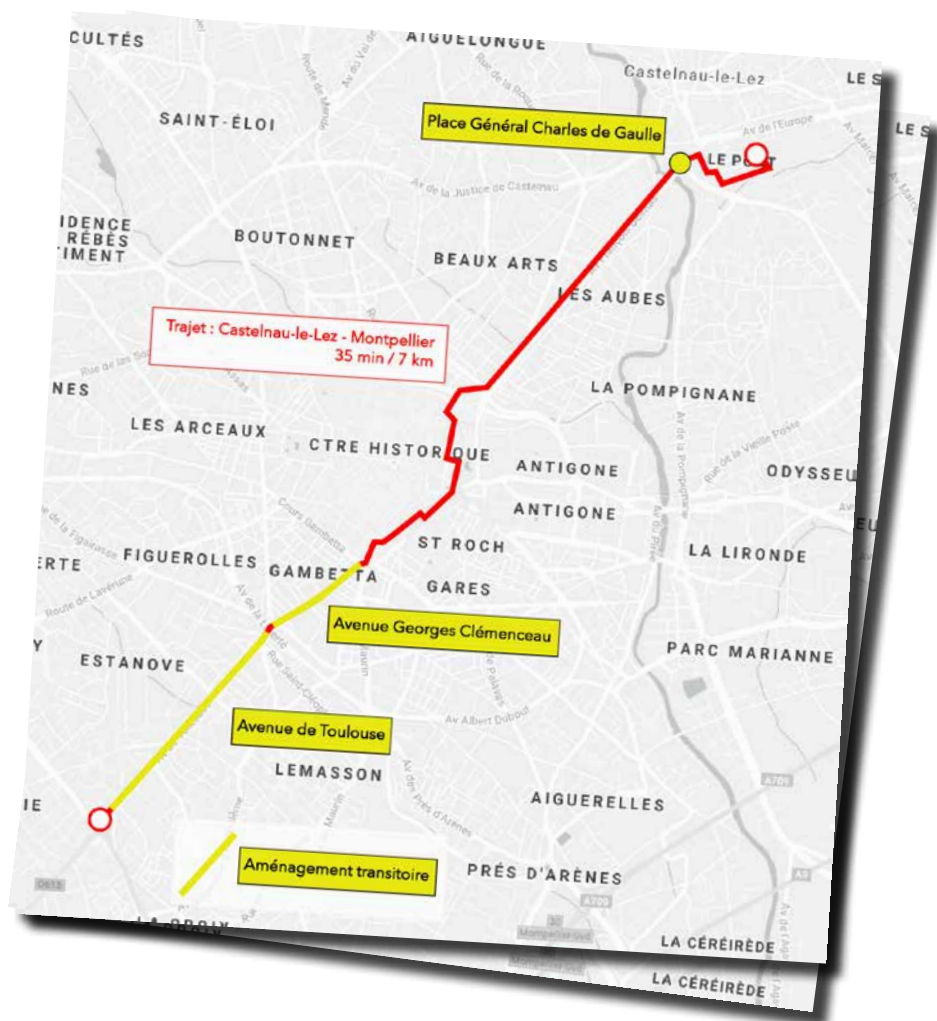


© Ville de Paris

Claire : "Aujourd'hui, je fais tout à vélo"



Claire, 34 ans, habite à Castelnau-le-Lez, en périphérie proche de Montpellier, où elle travaille dans le secteur de l'hôtellerie. Elle est mère de deux enfants, qu'elle transporte à vélo depuis la rentrée de septembre, en alternance avec son mari.



Claire, quel est votre trajet aujourd'hui ?

Le matin, je pars tôt. Je mets une demi-heure pour faire mon trajet de 9 kilomètres. Je prends toujours le même itinéraire, qui commence dans un quartier résidentiel. Je prends quelques rues non aménagées pour le vélo puis un double sens cyclable suivi d'une piste cyclable qui débouche sur un rond-point doté d'une piste provisoire.

Ensuite, je prends une avenue puis je traverse l'aire piétonne du centre historique en passant par la place de la Comédie. J'emprunte une voie de tramway (qui n'est pas autorisée en théorie) et des avenues pour rejoindre mon lieu de travail, place Flandres Dunkerque. Cet axe est doté d'aménagements provisoires également, sur plus de 2 km. Sur l'avenue Georges Clémenceau, une voie bus en double sens a été mise en place, et autorisée aux vélos. Sur l'avenue de Toulouse, une voie de circulation générale a été supprimée dans chaque sens au profit d'une piste séparée physiquement des motorisés dans un sens et d'une voie bus autorisée aux vélos dans l'autre.

Depuis quand vous êtes-vous mise au vélo au quotidien et quel est votre équipement ?

Je fais du vélo à assistance électrique tous les jours depuis début septembre. Je l'ai acheté à ce moment-là. J'ai un siège enfant sur mon porte-bagages ainsi qu'une remorque classique de bonne qualité pour mon bébé. Je porte un casque et j'attends un gilet commandé siglé Vélocité, l'association FUB locale.

Quel a été le déclic et les circonstances de ce changement de pratique ?

Enfant, je passais mes vacances à l'Île de Ré, et j'y ai fait beaucoup de vélo. C'était la liberté ! Je n'en faisais presque plus ces dernières années, notamment en raison de problèmes de coccyx. Mon rhumatologue m'avait recommandé de ne plus en faire.

Ces soucis étant passés, j'aurais pu envisager de refaire du vélo mais la distance entre la maison et le travail (9km) m'a empêché de l'envisager. Mais en 2019, j'ai croisé un collègue de mon mari qui habite à Montpellier et travaille dans ma commune. Il faisait tous les jours ce trajet à vélo et trouvait ça génial.

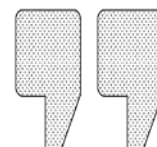
Quelques jours plus tard, j'ai lu dans le journal local que l'avenue de Toulouse, une grande artère montpelliéraine que j'emprunte, allait être réaménagée en mars 2020 et devenir plus cyclable. C'était parfait : à mon retour de congé parental, j'allais donc bénéficier d'un nouvel itinéraire protégé correspondant à environ un tiers de mon trajet.

L'effervescence des derniers mois autour du vélo m'a aussi motivée, mais elle a failli me jouer des tours parce que ce n'était pas si facile d'acheter un VAE.

Aujourd'hui je fais tout à vélo ! Faire quelques courses, aller à un rendez-vous, au parc... Je ne m'attendais pas à en faire autant. Je ne prends plus la voiture que pour les grosses courses.



Le rond-point Charles de Gaulle à la sortie de Castelnau-le-Lez, que Claire emprunte au début de son trajet le matin : "Cet été encore, rien n'était prévu pour les vélos sur ce rond-point. Du marquage au sol et des plots ont rapidement été ajoutés".



« Aujourd'hui je fais tout à vélo ! Faire quelques courses, aller à un rendez-vous, au parc... Je ne m'attendais pas à en faire autant. »

Est-ce que les aménagements de transition vous ont aidé à passer en selle ?

Oui, ils m'ont aidée. C'est sécurisant même s'il faut rester prudent. Les automobilistes ont des habitudes et du mal à s'adapter au début.

Les aménagements dans les ronds-points sont très sécurisants et indispensables pour éviter que les cyclistes n'empruntent les passages piétons mais cela reste des zones dangereuses. Quand les automobilistes sortent d'un rond-point, ils ont tendance à accélérer pour s'échapper et à empiéter sur la voie cyclable quand elle existe. La mise en place de plots change le comportement des automobilistes.

Les zones d'arrêts de bus également ne sont pas toujours bien sécurisées, notamment sur l'avenue de Toulouse : les voies se resserrent, la zone réservée aux vélos n'est plus bien démarquée, ça peut être dangereux de se faire doubler.

Concernant les voies bus autorisées aux vélos, je sais qu'elles sont controversées. Il y a des cyclistes qui trouvent dangereux de les prendre, mais je m'y sens assez à l'aise personnellement. C'est peut-être parce que je ne les emprunte pas avec mes enfants...

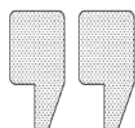
Est-ce que vous auriez essayé / persévéré quand même sans ces aménagements ?

Je pense que je me serais quand même mise au vélo sans eux, mais en étant moins sécurisée. J'imagine aussi que si je m'étais sentie en danger, j'aurais pu faire marche arrière. Et même encore aujourd'hui, je ne suis pas à l'écart de tout risque.

Il y a un sentiment dont je n'arrive pas à me défaire pour l'instant : c'est l'impression de gêner quand je suis en cohabitation avec les véhicules motorisés, alors que ce n'est pas le cas quand je suis sur un aménagement cyclable dédié.

Je me sens par exemple beaucoup plus légitime en empruntant un double-sens cyclable à Castelnau qui est désormais matérialisé au sol par des logos. Une fois, en l'empruntant avant qu'il y ait ces logos, je me suis disputée avec un automobiliste qui pensait que je n'avais rien à faire sur la route, à contresens. Au final, l'idéal reste quand même la piste séparée des véhicules motorisés qui permet d'être vraiment tranquille.

« Il y a un sentiment dont je n'arrive pas à me défaire pour l'instant : c'est l'impression de gêner quand je suis en cohabitation avec les véhicules motorisés, alors que ce n'est pas le cas quand je suis sur un aménagement cyclable dédié. »



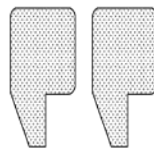
Est-ce que vous vous êtes fait accompagner pour vous lancer ?

Oui, par Vélocité notamment. J'ai découvert l'association Vélocité Montpellier avec l'affaire "Je suis un des deux" - comme beaucoup de Montpelliérains - et je les ai contactés cet été pour leur demander des conseils. Ils m'ont proposé spontanément d'être accompagnée par un bénévole, qui a passé plus de 2 heures à m'aider pour faire mes choix de parcours, m'indiquer les points de vigilance aux intersections, les pièges à éviter, etc. J'ai bénéficié de cet accompagnement juste avant la reprise du travail. Cela m'a permis de me mettre en confiance avant de partir toute seule.

Quels sont les avantages du vélo par rapport au mode de transport que vous utilisiez avant ?

Je marche un peu. Je n'utilise presque jamais les transports en commun. Avant, mon mode de transport principal était la voiture, et ce, depuis que j'ai commencé à travailler. En voiture, je ne mettais qu'une vingtaine de minutes le matin, mais facilement 40 minutes ou plus avec les embouteillages le soir. C'était aléatoire. La fiabilité du temps de trajet à vélo est un avantage par rapport à la voiture. C'est très appréciable quand on a des enfants, il y a moins de mauvaise surprise.

Il faut quand même du temps pour rentabiliser l'achat d'un vélo électrique. Mais j'ai fait le calcul des économies de carburant réalisées, et c'est de l'ordre de 50 € par mois. C'est sans compter l'usure du véhicule et sa décote.



« La fiabilité du temps de trajet à vélo est un avantage par rapport à la voiture. C'est très appréciable quand on a des enfants, il y a moins de mauvaise surprise. »

Quels sont les bénéfices personnels que vous avez ressentis psychologiquement / physiquement ?

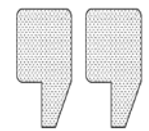
Pédaler permet de mettre le nez dehors. En voiture, je me garais dans un parking souterrain et j'allais directement au bureau.

Faire de l'activité physique est aussi un avantage. Après ma seconde maternité, j'avais besoin de prendre soin de mon corps. C'est agréable de le faire dans un cadre quotidien, et que ça ne prenne pas de temps sur ma vie personnelle ou professionnelle.

Et comme j'ai une forte sensibilité pour les questions de développement durable, j'ai aussi l'impression de faire une bonne action en prenant mon vélo plutôt que la voiture.

Souhaitez-vous que les aménagements transitoires soient pérennisés ? S'ils étaient supprimés, cela pourrait-il vous amener à réduire votre usage du vélo ?

Oui, je le souhaite. Même si je me sens tellement mieux à vélo que j'aurais du mal à revenir en arrière. Quand je reprends la voiture, c'est par obligation. L'investissement important dans un VAE "m'oblige" aussi à prendre mon vélo le plus souvent possible. J'aimerais bénéficier d'une ville cyclable en permanence !



« Quand je reprends la voiture, c'est par obligation. »



Double-sens cyclable sur l'avenue Georges Clémenceau protégé physiquement par des balises.

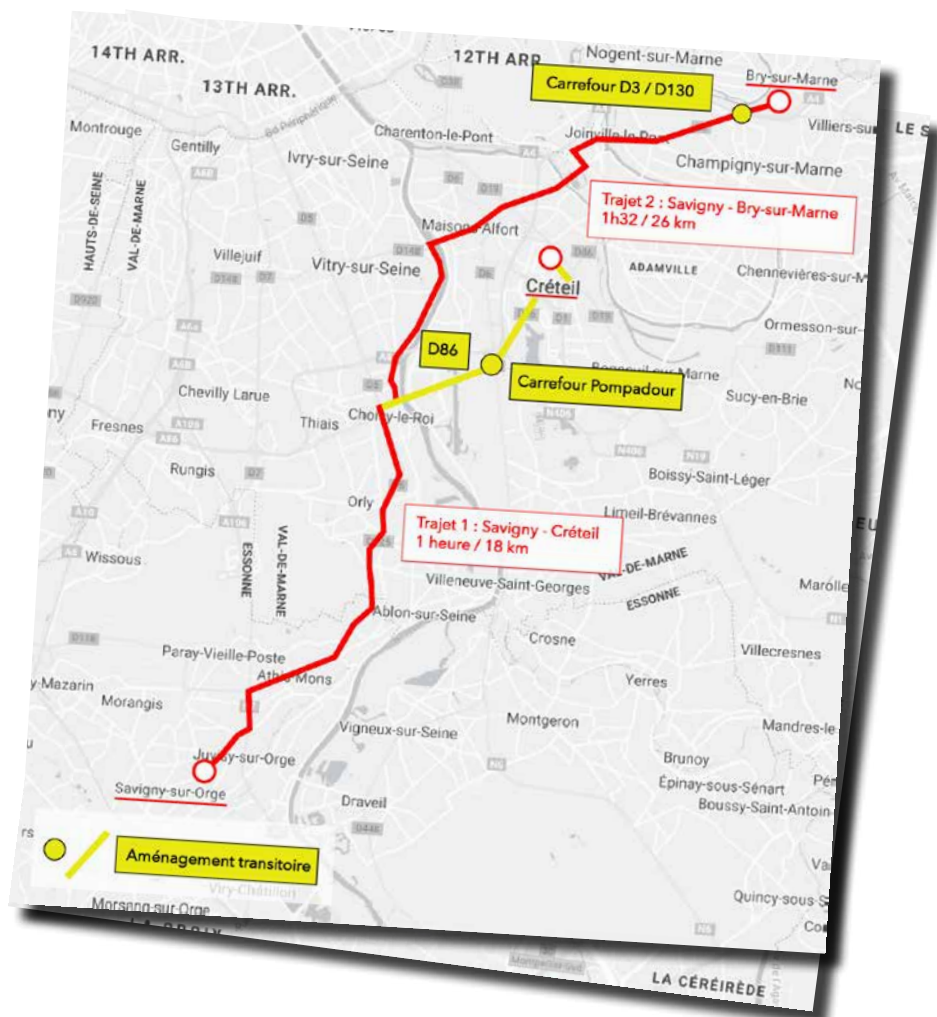


La bande cyclable existante a été renforcée par une piste cyclable renforcée par des balises et de la couleur.

Hamad : "Les aménagements de transition m'ont mis le pied à l'étrier"



Habitant de Savigny-sur-Orge (Essonne), jeune externe en médecine de 25 ans, Hamad partage sa vie entre la faculté de médecine et l'hôpital où il est affecté. Il effectue des trajets quotidiens dans le Val-de-Marne jusqu'à Créteil, à 17 km, et de façon plus irrégulière jusqu'à Bry-sur-Marne, à 25 km.



Hamad, quel est votre trajet aujourd'hui ?

Je fais du vélo dans deux départements : en Essonne où j'habite, et dans le Val-de-Marne. Depuis Savigny, je traverse plusieurs communes : Athis-Mons, Villeneuve, Orly, Choisy-le-Roi. Quand je vais à Bry-sur-Marne, je continue sur de grandes départementales.

Depuis quand vous êtes-vous mise au vélo au quotidien ?

Je ne faisais quasi jamais de vélo avant, et même des trajets à pied, c'était exceptionnel. J'ai commencé à faire du vélo au premier confinement et l'installation des premiers aménagements de transition dans le Val-de-Marne. L'Essonne était plutôt bien aménagée avant la crise, et il n'y a pas de "coronapistes" dans ce département. J'ai un itinéraire cyclable qui me mène directement dans le Val-de-Marne, mais c'était la galère de rouler à Orly, Choisy-le-Roi et Créteil : il fallait rouler sur les trottoirs, il n'y avait pas du tout de piste cyclable et beaucoup de travaux... En s'approchant de Créteil, c'était vraiment critique.

Quel a été le déclic et les circonstances de ce changement de pratique ?

Quand les pistes provisoires ont été installées, je me suis dit que ce serait peut-être le moment d'essayer le vélo.

Il y a aussi l'aspect financier. Je n'ai pas les conditions physiques pour faire ce trajet avec un vélo classique. La prime à l'achat d'un VAE venait d'être lancée par la Région Île-de-France, et je l'attendais pour m'en acheter un, ça m'a motivé. En tant qu'externe en médecine, mes revenus sont modestes : 300 euros par mois (en incluant les gardes). Mes revenus étaient intégralement consacrés à l'achat de mes référentiels, des cours nécessaires pour les études et aux frais liés à la voiture. Si on prend en compte les réparations et l'entretien, le carburant, l'assurance, on atteint un total de 190 à 250 euros par mois. Pour m'en sortir, je travaillais en tant que livreur le samedi, ce qui est épuisant quand on est en médecine. Avec la prime de la région, je n'ai déboursé que 450 euros pour mon vélo au printemps, et depuis 5,90 euros pour acheter du lubrifiant pour la chaîne, en tout et pour tout. Niveau finances, je respire bien mieux.

Est-ce que les aménagements de transition vous ont aidé à passer en selle ?

Oui, les "coronapistes" ont vraiment été un moteur, même si quelques-unes ont disparu. Elles m'ont mis le pied à l'étrier. À tel point que je préfère maintenant faire ce trajet à vélo qu'en voiture. Mais en général, je me sens rarement en danger sur la route et mal à l'aise à vélo, même si j'en faisais très peu avant.

Il reste des carrefours difficiles, comme celui de la D3 et la D130, avec les bretelles de l'A4 à Champigny, juste avant d'arriver à Bry-sur-Marne. Les aménagements

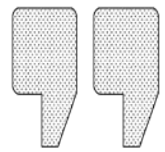
transitoires seraient plus profitables et utiles dans les carrefours que dans les grandes lignes droites.

Est-ce que vous auriez essayé / persévéré quand même sans ces aménagements ?

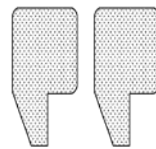
Je ne sais pas si sans les "coronapistes" et leur publicité, j'aurais eu l'idée de faire mes trajets à vélo. Dans la pratique, je peux faire sans, mais c'est mieux avec. J'aime bien ce nouveau partage de la voirie. Les pistes sont larges, très sécurisantes.

Est-ce que vous vous êtes fait accompagner pour vous lancer ?

J'ai regardé des vidéos de vélos à assistance électrique sur Internet. Je ne voulais pas que ce soit un scooter, même si je n'en ai pas une mauvaise image. Ma seule peur, c'était de prendre le vélo pour ne pas faire d'exercice physique du tout. J'ai eu des retours d'expérience positifs, qui m'assuraient que le VAE me permettait de faire de l'exercice physique en modulant un peu mon effort. On m'a dit que je pouvais couper l'assistance, ce que je fais souvent. En même temps, l'assistance est utile en cas de fatigue.



« Quand les pistes provisoires ont été installées, je me suis dit que ce serait peut-être le moment d'essayer le vélo. »



« Je ne sais pas si sans les "coronapistes" et leur publicité, j'aurais eu l'idée de faire mes trajets à vélo. »



Aménagement cyclable transitoire sur le carrefour Pompadour avec implantation d'un quai bus déporté

Quels sont les avantages du vélo par rapport au mode de transport que vous utilisiez avant ?

De mon côté, en termes de choix, ça se jouait entre la voiture et le vélo. J'ai déjà une voiture et je ne voulais pas de scooter en plus, à cause du prix.

Il n'y a qu'un axe qui passe au sud de l'aéroport d'Orly et le vélo me permet d'éviter les aléas. Au moindre problème, ça devenait insupportable. Je pouvais rester 1h, 1h30 dans ma voiture, voire plus, contre 22 minutes théoriquement. Je ne peux pas me permettre des retards à répétition. Tout ça en restant assis sans faire d'exercice physique... A vélo, je mets 45 minutes, c'est beaucoup plus fiable, et je m'active. Il fallait absolument que je fasse du sport et je n'en ai pas forcément le temps au quotidien.

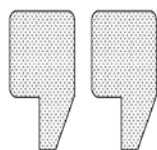
Quels aménagements de transition utilisez-vous ?

À partir de Choisy, il y a des pistes de transition sur la D86, qui est très rectiligne jusqu'à Créteil. Elles concernent un quart de mon trajet, je dirais. Sur cette 2x2 voies, une voie dans chaque sens a été transformée en piste. Sur certains axes, les balisettes ont été supprimées mais pas le marquage. Certains aménagements sont assez souvent occupés par des automobilistes, mais le tout reste plus sûr qu'avant.

Dès le début, j'empruntais le carrefour Pompadour, qui dessert une vaste zone d'activités. Il n'y avait pas encore d'aménagement, je prenais le carrefour au milieu des voitures et surtout des camions. Je le trouvais très dangereux, même criminel. Déjà en voiture j'avais peur de le prendre, alors à vélo... Finalement, le giratoire a été bien "cyclabilisé" par une piste protégée qui fait tout le tour !

Quels sont les bénéfices personnels que vous avez ressentis psychologiquement / physiquement ?

Le vélo m'impose un exercice quotidien, qui est très bénéfique. Je me sens mieux. Je peux courir un peu sans me fatiguer. Je récupère une condition physique similaire à celle que j'avais avant l'université. En dehors du vélo, je n'ai pas d'activité physique. Avant, je n'arrivais même plus à faire 400m à pied.



« Le vélo m'impose un exercice quotidien, qui est très bénéfique. Je me sens mieux. »

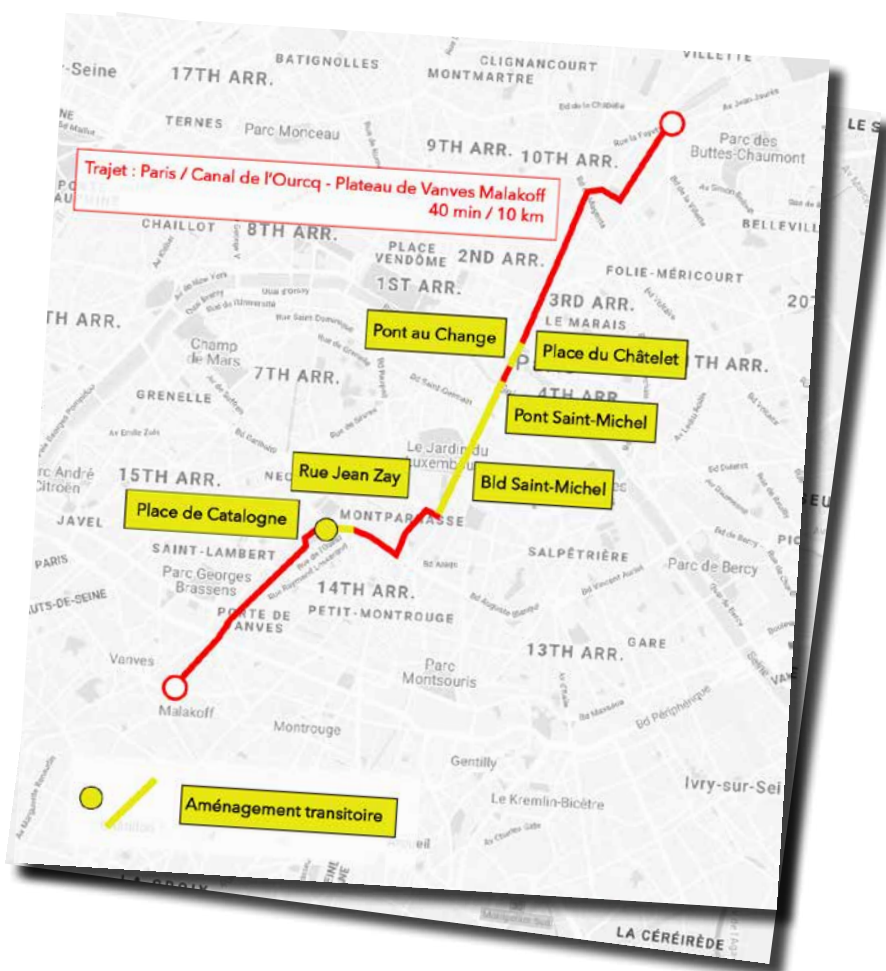
Souhaitez-vous que les aménagements transitoires soient pérennisés ? S'ils étaient supprimés, cela pourrait-il vous amener à réduire votre usage du vélo ?

Pour le trajet vers Créteil, je n'arrêterai pas de le faire à vélo, même si les aménagements étaient supprimés. Peut-être que cela pénaliserait trop ma motivation pour le trajet vers Bry si les aménagements de ce côté-là étaient retirés... Quand je suis de garde de nuit, ce qui m'arrive parfois, je prends la voiture car j'ai peur d'être trop fatigué au retour, mais j'essaierai peut-être à vélo un jour, et des aménagements pourraient me sécuriser.

Matthieu : "L'option de passer au vélo était dans l'air, mais la situation hors-normes a accéléré les choses"



Ancien utilisateur du scooter puis du métro, Matthieu traverse désormais la capitale à vélo pour se rendre à Malakoff, de l'autre côté du périphérique, lorsqu'il va au travail. Les pistes transitoires lui ont fait prendre conscience qu'il était possible de traverser Paris sans embûches, avec à la clé des bénéfices majeurs côté santé.



Matthieu, quel est votre trajet aujourd'hui ?

J'habite dans le 19^e arrondissement, tout près du canal Bassin de la Villette, et je traverse la capitale pour aller travailler à Malakoff. Je mets 40 minutes pour faire 10 km.

Depuis quand vous êtes-vous mis au vélo au quotidien ?

Je me suis mis au vélo fin mai, deux semaines après le premier déconfinement. Jusque-là, ma pratique était quasi nulle. Je faisais un peu de Vélib' de temps en temps, quand ma femme m'y forçait !

J'avais aussi fait un premier essai au quotidien, en intermodalité avec le métro, lors des grèves de la RATP de décembre 2019. Aucune station de métro n'était ouverte dans les parages. Je faisais 15 minutes de vélo pour rejoindre la ligne 4, qui elle était ouverte, à un endroit stratégique, avant qu'elle ne desserve les gares du Nord et de l'Est. À ce moment-là, faire 15 minutes de vélo dans le froid et sous la pluie de décembre me semblait un effort assez intense. Je ne me sentais pas capable de faire le trajet en entier.

Quel a été le déclic et les circonstances de ce changement de pratique ?

J'ai eu longtemps un scooter, jusqu'il y a 7 ans, et je faisais uniquement des trajets internes à Paris. Quand ma boîte a déménagé à Malakoff, j'ai lâché le scooter. C'était un 50 cm³ - je n'ai pas le permis - et je n'avais aucune envie de rouler à scooter dans le froid et la pluie. Surtout le soir, où c'est particulièrement fatiguant et stressant.

Je n'ai pas envisagé d'y revenir cette année, le choix était donc soit de continuer en métro, soit de se mettre au vélo. Je n'avais pas envie de me déplacer avec le masque dans le métro. C'était le premier facteur de motivation : je commençais à me faire à la foule et à ses inconvénients, mais le port du masque était la goutte d'eau... La deuxième motivation était le risque sanitaire.

La troisième, c'était qu'il fallait que je me remette à faire de l'exercice. Jusque-là, la distance assez longue et la mise à profit de mon heure de métro pour regarder des films ou lire constituaient autant de bonnes raisons de ne pas franchir le pas. Passer au vélo était dans l'air, mais la situation hors-normes a accéléré les choses.

Vous avez utilisé votre propre vélo ?

Ma mère m'a prêté un vélo à assistance électrique (VAE) lors des grèves. Je n'ai pas eu l'occasion de lui rendre. Ensuite, il y a eu le premier confinement. Début mai, le vélo était toujours chez moi. Je l'ai utilisé pour faire les premiers essais de trajets de chez moi à mon travail lorsque l'on a été déconfiné, histoire de voir si c'était faisable. Au bout de deux semaines, j'étais assez convaincu que je pouvais le faire avec un VAE. J'ai commencé à chercher à en

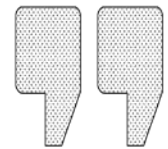
acheter un, mais c'était deux semaines trop tard par rapport aux stocks restants... Il n'y avait plus rien.

Ma recherche a continué pendant des mois, et finalement j'ai trouvé mon vélo fin octobre. C'était plus cher que ce que je voulais, mais au vu des délais d'attente, je l'ai acheté.

Est-ce que les aménagements de transition vous ont aidé à passer en selle ?

Je n'ai pas pris en compte les aménagements en amont, provisoires ou définitifs. Je me suis rendu compte que je faisais 80, 90% de mon trajet sur des pistes sécurisées en pédalant. Avant, je n'avais pas pris conscience que c'était possible de traverser Paris quasiment entièrement sur des pistes. C'était assez rassurant et satisfaisant.

Pour ce qui est des aménagements de transition, je les trouve agréables et utiles. Ils m'apportent de la sérénité, en me demandant un degré moindre de vigilance par rapport aux voitures quand on est sur des espaces entièrement protégés. Quand je suis à vélo au milieu des voitures, je dois faire attention à tout, tout le temps.



« Avant, je n'avais pas pris conscience que c'était possible de traverser Paris quasiment entièrement sur des pistes. C'était assez rassurant et satisfaisant. »

Est-ce que vous vous êtes fait accompagner pour vous lancer ?

Ma femme a pris la décision de se mettre au vélo (classique) il y a un an et demi, pour aller travailler du côté de la BNF. Elle était contente de ce choix et cela m'a encouragé, tout comme des collègues qui font du vélo au quotidien.

J'ai choisi Géovélo pour décider de mes itinéraires, mieux mis à jour et plus convaincant que Google Maps. J'ai fait des arbitrages en fonction de deux principaux critères : le côté direct des itinéraires et la présence d'aménagements sécurisés.

Quels aménagements de transition utilisez-vous ?

J'emprunte la rue Saint-Jacques et la rue du Faubourg Saint-Jacques, qui est dotée d'une piste unidirectionnelle protégée par des plots en plastique et des glissières en béton.

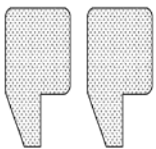
Dans le 14^e arrondissement, j'ai un peu tâtonné et je passais par de petites rues avant de découvrir que la place de Catalogne avait été aménagée pour le vélo [cf. p.34 du rapport de la 2^e enquête]. Passer par la place me semblait moins direct et emprunter un giratoire non sécurisé ne m'emballait pas plus que ça, je l'évitais donc au début. Depuis juin, je l'emprunte systématiquement. L'aménagement provisoire du boulevard Saint-Michel, qui a entraîné le déplacement de la voie de bus à gauche, est paradisiaque.

Malheureusement, les pistes du boulevard du Palais ont disparu, alors qu'il y a énormément de voitures, de bus et de vélos. Un aménagement a été refait sur le pont au Change, mais passer par le boulevard du Palais sans piste cyclable reste très désagréable.

La piste cyclable de la place du Châtelet, sur laquelle on doit entrer depuis le pont en passant de droite à gauche, est très étroite et elle est utilisée dans les deux sens [alors qu'elle est unidirectionnelle, dans le sens sud-nord, ndr]. C'est le carrefour le plus sensible, qui nécessite la plus grande maîtrise de la circulation automobile parisienne...

Est-ce que vous auriez essayé / persévéré quand même sans ces aménagements ?

Même si les aménagements de transition n'ont pas réellement joué sur ma prise de décision, ils m'ont conforté dans la pratique. J'ai quand même investi pour faire du vélo toute l'année, en me disant que je prendrais le métro seulement s'il fait -10°C. Mon expérience, pour l'instant, c'est que c'est possible toute l'année. La météo est moins un problème que ce que je pensais au départ.



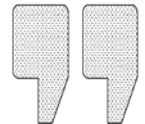
« Même si les aménagements de transition n'ont pas réellement joué sur ma prise de décision, ils m'ont conforté dans la pratique. »

Quels sont les avantages du vélo par rapport au mode de transport que vous utilisiez avant ?

Par rapport au métro, le vélo me prend 15 minutes de moins. Je faisais un détour pour éviter la ligne 13. Quand j'aurais amorti le coût du vélo, je dépenserais aussi moins que le coût de mon abonnement Navigo. Quant au scooter, ça me coûtait très cher, ça polluait. Entre les frais d'assurance, d'essence, d'entretien, ça ne devenait plus très intéressant... Comme je ne peux pas prendre le périphérique avec un 50 cm³, je mettrais sensiblement le même temps qu'aujourd'hui à vélo si j'avais repris un scooter.

Le vélo apporte la même liberté que le scooter pour s'arrêter rapidement faire une course, un détour, ce que ne permet pas le métro.

« C'est l'activité physique dont je retire le plus de satisfaction. Ce qui m'a décidé à faire de l'activité physique, c'est moi-même... et ma balance. En pédalant, j'ai perdu 10 kg entre fin mai et fin août. »



Quels sont les bénéfices personnels que vous avez ressentis psychologiquement / physiquement ?

Si l'on se projette dans une perspective post-Covid, de mes trois motivations initiales, c'est l'activité physique dont je retire le plus de satisfaction. Ce qui m'a décidé à faire de l'activité physique, c'est moi-même... et ma balance. En pédalant, j'ai perdu 10 kg entre fin mai et fin août.

J'y trouve globalement plus d'avantages que d'inconvénients. Entre regarder une série pendant une heure dans le métro en crevant de chaud, en supportant le masque et en se demandant si l'on va tomber malade, je préfère faire du vélo, même en n'écoutant rien.

Et puis maintenant que j'ai mon VAE, on peut faire des balades à vélo le long du canal de l'Ourcq avec mon épouse et mon enfant.

Souhaitez-vous que les aménagements transitoires soient pérennisés ? S'ils étaient supprimés, cela pourrait-il vous amener à réduire votre usage du vélo ?

Il faut les pérenniser, mais pas de façon "bête et méchante". S'il y en a qui sont surdimensionnés par rapport à leur usage, ça ne me choquerait pas qu'ils soient supprimés, réduits ou repensés. La piste Place de Catalogne est très utile. Pour la place du Châtelet, il y a une vraie réflexion à mener.



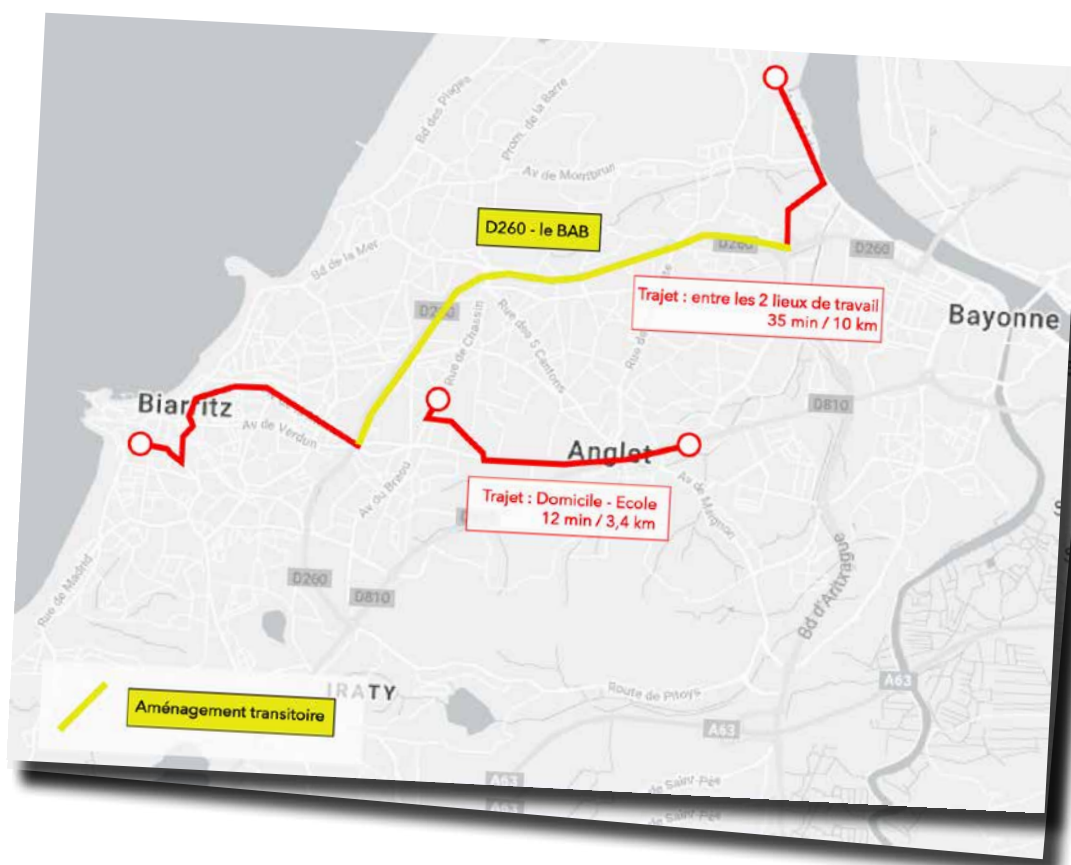
© Ville de Paris

Réaménagement transitoire de la porte de Saint-Cloud à Paris (16e arr.) avec un giratoire «à la néerlandaise».

Damien, Clémence et Marie : “Avec le longtail, on se faufile partout et on ne prend plus la voiture”.



Damien, 42 ans, exerce son activité de sommelier dans l'agglomération de Bayonne, Anglet et Biarritz. En selle sur son longtail avec ses deux enfants (Marie, 8 ans et Clémence, 5 ans) une semaine sur deux depuis le premier déconfinement, il a bénéficié des pistes de transition, inaugurées en mai et finalement supprimées en octobre. Interview en famille.



Damien, quel est votre trajet aujourd'hui ?

J'habite en plein centre-ville d'Anglet, commune peu dense et très étendue qui ne compte pas vraiment de centre mais de très nombreux lotissements. La commune relie Bayonne et Biarritz, formant une agglomération. En quelques minutes, je suis dans le centre de l'une ou l'autre. La D810 et la D260 (le boulevard BAB, Bayonne-Anglet-Biarritz, un axe très emprunté et interdit aux vélos) sont des 2x2 voies reliant les trois communes. Le BAB est une voie plate, puisqu'il a été construit sur l'ancienne voie de chemin de fer.

Je dépose tous les matins mes filles à l'école à Anglet, située à 2,5 km de mon domicile, puis je vais au travail soit à Biarritz soit à Bayonne, à 5km de l'école. Le soir, je fais le même trajet dans le sens inverse. On utilise aussi le vélo pour les activités extra-scolaires. J'ai un négoce en vins à Bayonne et un bar à vins à Biarritz. J'effectue désormais 600 kilomètres par mois, soit 120 à 150 km par semaine. Le lundi, où je ne travaille pas, on fait déjà 10 km, et certains jours en semaine ça peut monter à 40 km.

Du domicile à l'école, il y a un aménagement définitif sous forme de trottoir partagé truffé de bateaux très inconfortables. Sinon, souvent il n'y a aucun aménagement, y compris le long de la ligne du nouveau bus à haut niveau de service. Aujourd'hui, les aménagements de transition se situent uniquement sur le trajet entre l'école et le travail.

Depuis quand vous êtes-vous mise au vélo au quotidien ?

J'ai toujours fait du vélo, mais pas pour un usage utilitaire, même à Bordeaux où j'ai habité auparavant. Mon usage du vélo était plus sportif. Il y a 2 ans, j'ai eu un problème de nerf sciatique et je devais me lever plus tôt pour faire de l'exercice physique, notamment des petits tours du vélo, avant de prendre la voiture pour filer au travail. Je me suis dit que quelque chose ne tournait pas rond ! Pourquoi se lever plus tôt et faire de l'exercice pour ensuite utiliser la voiture et parcourir quelques kilomètres ?

Quant à Clémence, elle ne pouvait pas faire 10 mètres à vélo avant le confinement, alors que maintenant elle peut traverser Anglet !

Quel a été le déclic et les circonstances de ce changement de pratique ?

Le 100% vélo date de la fin du premier confinement. Je me suis rendu compte que tout était extrêmement proche, que stationner n'était pas difficile. À partir du moment où il y a moins de 10 km, la question ne se pose plus de le faire à vélo.

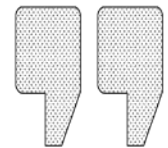
Le vrai déclic est financier. Au confinement, je suis passé entièrement au chômage technique rapidement et j'ai perdu 30% de mes revenus. Par rapport à ce que je gagnais, ça ne passe plus. Je voulais aussi apporter ma petite pierre à l'édifice pour la planète.

Vous avez utilisé votre propre vélo ?

Il s'est avéré qu'avec le poids de Clémence et la vitesse à laquelle roule Marie, j'ai préféré m'équiper. L'idée a germé au moment du premier confinement. C'est quand même un investissement, et il a fallu du temps pour faire mon choix et financer l'achat.

Marie commence à vouloir utiliser son propre vélo, mais ce n'est pas possible tout le temps : les temps de trajet s'allongent, le vent est problématique... Et déplacer ses enfants à vélo-cargo est compliqué, par exemple pour passer un portillon, pour se stationner... Je me suis donc décidé pour un vélo de type "longtail", en avril, et je n'ai été livré qu'un peu avant la rentrée. Le longtail est plus fin qu'un cargo, on peut se faufiler partout avec ce type de vélos. Malgré le poids à l'arrière, on reste hyper stable.

Marie : Je préfère utiliser mon propre vélo, même si je peux moins regarder le paysage quand je fais ça. Je préfère conduire moi-même mon vélo.



« J'effectue désormais 600 kilomètres par mois, soit 120 à 150 km par semaine. »

Quels aménagements de transition utilisez-vous ?

Au début on a choisi le trajet le plus court, ensuite on a privilégié un trajet plus sécurisé. J'ai trouvé que les aménagements de transition sur le BAB étaient mal anticipés et réalisés. J'ai eu de belles sueurs froides en les utilisant. En sortant des rond-points, les conducteurs de véhicules motorisés ne comprenaient pas que les cyclistes avaient la priorité. A l'arrivée à Biarritz, la piste s'interrompait subitement en nous laissant sur une 2x2 voies sans aucun aménagement...

Le BAB étant interdit au vélo à la base, si les aménagements n'avaient pas existé, je ne l'aurais pas pris. Quand on a pris la piste du BAB avec Marie, séparée de voitures à 90 km/h par de simples plots, je n'étais pas serein, mais on l'a fait quand même. Tout a été enlevé maintenant, y compris aux ronds-points, suite aux plaintes des automobilistes. Je n'aurais pas laissé Marie circuler sur son propre vélo sur le BAB réaménagé tous les jours, c'était trop discontinu et pas assez sécurisé. Il n'y avait pas de séparateurs en béton. Néanmoins, c'était une très bonne nouvelle d'avoir le droit de prendre le BAB à vélo, où l'espace pour l'automobile a été divisé par deux.

Quand on prend le boulevard d'Aritxague, la route

qui mène à Bassussarry, il y a des pistes de transition de chaque côté, complètement sécurisées, que j'ai utilisées une bonne dizaine de fois et qui m'ont été très utiles.

Est-ce que les aménagements de transition vous ont aidé à passer en selle ?

Malgré la conception pas toujours optimale des pistes, j'essaye de voir ça d'une manière globale. Les pistes de transition n'étaient pas un élément déclencheur, mais c'était extrêmement motivant en termes d'utilisation quotidienne. Ça me semblait tellement génial parce que ça nous faisait gagner du temps, parce qu'on n'avait plus besoin de franchir et refranchir le BAB justement. Le réaménagement m'a incité à abandonner la voiture, d'autant qu'il y avait des embouteillages supplémentaires...

Marie : J'ai jamais essayé les pistes en jaune avec mon vélo, sauf sur le BAB une fois.

Est-ce que vous vous êtes fait accompagner pour vous lancer ?

J'avais déjà choisi le vélo et j'ai fait des recherches sur les réseaux sociaux. J'ai un ami qui a fait le même achat que moi, mais pour une utilisation moins quotidienne. J'étais parti sur un modèle sans assistance et le vélociste m'a fait prendre une voie de sortie de parking en descente suivie d'une montée, en longtail sans assistance. Je n'ai pas réussi, je suis resté sur place. Le passage au VAE était indispensable.

Quels sont les avantages du vélo par rapport au mode de transport que vous utilisiez avant ?

Marie : Une semaine sur deux, je vais à l'école en voiture avec Maman, et une semaine sur deux à vélo avec Papa. Je préfère le vélo même si parfois il pleut beaucoup !

Damien : On s'équipe dans un parking souterrain mais c'est pas toujours agréable d'enfiler les vêtements de pluie. J'ai souvent peur qu'elles attrapent froid.

Marie : Surtout que parfois on pense qu'il fait froid dehors et en chemin on s'aperçoit qu'il fait chaud ! Dans la voiture, je peux écouter de la musique mais à vélo, non. Aussi, en voiture, quand tu veux regarder les vols de grues, tu ne peux pas parce qu'il y a le plafond au-dessus de toi !

Damien : La sortie de l'école est un moment de fatigue, d'excitation et d'énerverment, on en profite pour prendre le goûter sur le longtail avant de rentrer. Ce petit moment à l'extérieur est agréable. Elles sont zen en arrivant au garage. Avant, à la sortie de l'école, il y avait quelques vélos-cargos, mais maintenant il y en a de plus en plus et

ça occupe de l'espace... Beaucoup de parents n'ont pas envie de monter sur ce type de vélos mais ils ne peuvent pas s'empêcher de trouver ça sympa.

Quels sont les bénéfices personnels que vous avez ressentis psychologiquement / physiquement ?

Physiquement, le changement fut radical. En 2 ans, c'est 18kg de moins sur la balance. ! J'étais en surpoids. J'ai aussi subi une rupture de ligament au genou, avec perte musculaire importante du quadriceps. La pratique du vélo fut une aide très importante pour retrouver une mobilité et une stabilité fiable, rééduquer mon genou. Il y a aussi les plaisirs tout simples : saluer les habitués sur le trajet, s'arrêter pour un achat rapide, voir la réaction des passants vis-à-vis des enfants sur un longtail.

Mentalement, les bénéfices sont multiples : pas de stress propre à la voiture, encore moins pour trouver une place de parking. Je me sens détendu et «aéré», en rapport avec les éléments. La disparition du stress est compliqué à quantifier ou évaluer mais il est bénéfique, c'est certain.

Je suis un ancien fumeur : avec le vélo, la cigarette du matin a aussi disparu !



Souhaitez-vous que les aménagements transitoires soient pérennisés ? S'ils étaient supprimés, cela pourrait-il vous amener à réduire votre usage du vélo ?

Je suis très déçu que les pistes sur le BAB aient été supprimées. Je voulais apporter à Biarritz le vin que je stocke à Anglet, et prouver à mes collègues (des collectionneurs de voitures et de motos anciennes) que c'était plus rapide et efficace à vélo en empruntant cet axe ! Pendant le second confinement, de plus en plus de clients ont pris l'habitude de se faire livrer et mes collègues en avaient assez de livrer en voiture. Je leur ai dit de mettre tout ça sur mon vélo pour livrer après le travail, et on a posté des photos sur les réseaux sociaux. On a été surpris du retour ultra-positif des gens.

Un nombre croissant d'habitants s'aperçoit qu'il y a des solutions pour rentrer dans Bayonne ou Biarritz autres que de prendre la voiture, et qu'on peut aller partout à vélo. Ces bons retours à une initiative spontanée témoignent de cette évolution.



La piste cyclable transitoire du BAB.

FOCUS ②

Les aménagements de transition qui bénéficient à la fois au vélo et au piéton

De multiples types d'aménagements de transition ont été réalisés en France depuis le début du premier déconfinement. Quantitativement parlant, ils ont davantage favorisé la pratique du vélo, auquel la priorité a été donnée par les pouvoirs publics nationaux et locaux comme substitut aux transports en commun sur fréquentés et à la voiture individuelle. La diversité de ces aménagements est remarquable : des bandes et pistes cyclables, des voies mixtes bus/vélos, des réaménagements de carrefours "à la néerlandaise" (cf. phase 2 de ce rapport, octobre 2020) ont été déployés. Cependant, **l'amélioration des conditions de circulation des vélos n'est pas toujours synonyme d'amélioration pour les piétons** : la traversée de certaines intersections dotées d'aménagements cyclables de transition ne s'est pas raccourcie, voire est devenue plus problématique.

Mais **le développement de la marche à pied dans les villes françaises n'est pas en reste**, phénomène qui s'inscrit dans une dynamique de long terme. La pratique connaît un rebond depuis plusieurs années, comme en témoigne la récente enquête nationale mobilité des personnes (Insee) : **pour la première fois depuis l'après-guerre, la part modale de la voiture baisse en France dans les déplacements locaux du quotidien, celle du vélo se stabilise (à environ 3%) et celle de la marche progresse de 22,3% en 2008 (date de la précédente enquête équivalente) à 23,5% en 2019**. Dans la seule agglomération parisienne, où l'usage des TC progresse de 5 points entre les deux dates et la voiture ne représente plus qu'un tiers des déplacements, 10,9 millions de déplacements sont réalisés à pied, moyen devenu le plus utilisé pour se déplacer (38 % de part modale, +4 points depuis 2008). La marche a même progressé de presque 3 points dans les agglomérations moyennes (de 20 000 à 100 000 habitants).

Cette tendance lourde peut expliquer pourquoi des aménagements de transition en faveur des piétons ont été réalisés pour affirmer la place des piétons jusque dans des villes de taille intermédiaire. Ils peuvent être classés en deux grandes catégories :

- soit **d'aménagements offrant un apaisement général de l'espace public en faveur des piétons et des cyclistes** : c'est le cas des vélorues de Nantes, Rennes ou Toulouse (qui donnent la primauté aux cyclistes), et des zones de rencontre à Arras, Saint-Brieuc ou encore Strasbourg (qui donnent la priorité aux piétons et placent au second plan la voiture) ;
- soit **d'aménagements uniquement en faveur des piétons**, comme de nouvelles aires piétonnes, des élargissements de trottoirs, des extensions de terrasses sur la chaussée ou à la place du stationnement permettant de libérer les trottoirs au profit des piétons.

Nous avons interrogé des représentants de plusieurs collectivités qui ont choisi de mettre en œuvre des aménagements de transition qui bénéficient à la fois à la marche et au vélo. **L'objectif est à la fois de prendre la mesure de la dynamique des décideurs, des aménageurs, mais aussi des usagers.**



© Ville de Paris



À NANTES, UNE VÉLORUE POUR RECRÉER UN COEUR DE QUARTIER APAISÉ

> Pour répondre à une demande citoyenne, Nantes Métropole a tiré parti de la baisse de la circulation motorisée pour expérimenter une vélorue unique en France sur un axe stratégique entre le centre et l'est de Nantes. Sur plus d'1km, le transit automobile a été rendu impossible et des aménagements de transition améliorent la sécurité et le confort des cyclistes et des piéton.ne.s. Riverain.e.s, parents et enfants expriment leur satisfaction.

Concept encore mal connu, la vélorue pourrait se diffuser dans d'autres villes à la faveur des enseignements de l'exemple nantais.



Tronçon de l'aire piétonne sur la vélorue.

Entretien avec...



Sébastien Le Guévellou

Responsable des Services Techniques du Pôle Nantes Loire - Nantes Métropole



Damien Garrigue

Chef de projets au département des mobilités - Nantes Métropole

Quelle a été la stratégie de départ, à l'origine de ce réaménagement rue d'Allonville ?

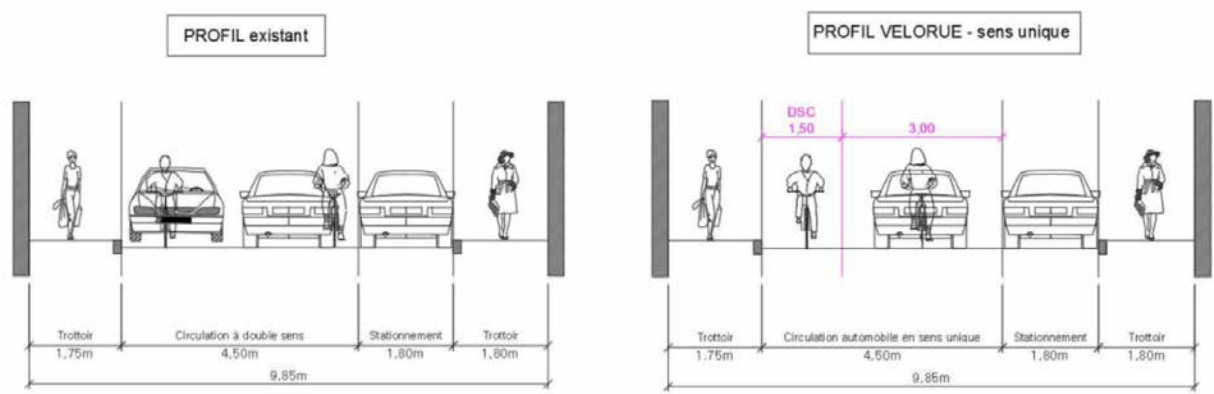
Le projet fait suite à une rencontre avec des citoyens, courant 2019, mettant en lumière le besoin d'apaiser la circulation dans le quartier, et le constat que de plus en plus de cyclistes utilisaient cet axe permettant de relier le centre-ville (la Promenade nantaise) à l'est de Nantes. Les bandes cyclables ou les zones 30 (comme c'était le cas initialement) ne suffisaient plus à permettre l'intégration, le confort et la sécurité des cyclistes et le boulevard parallèle, Dalby, n'est pas aménagé pour les cyclistes.

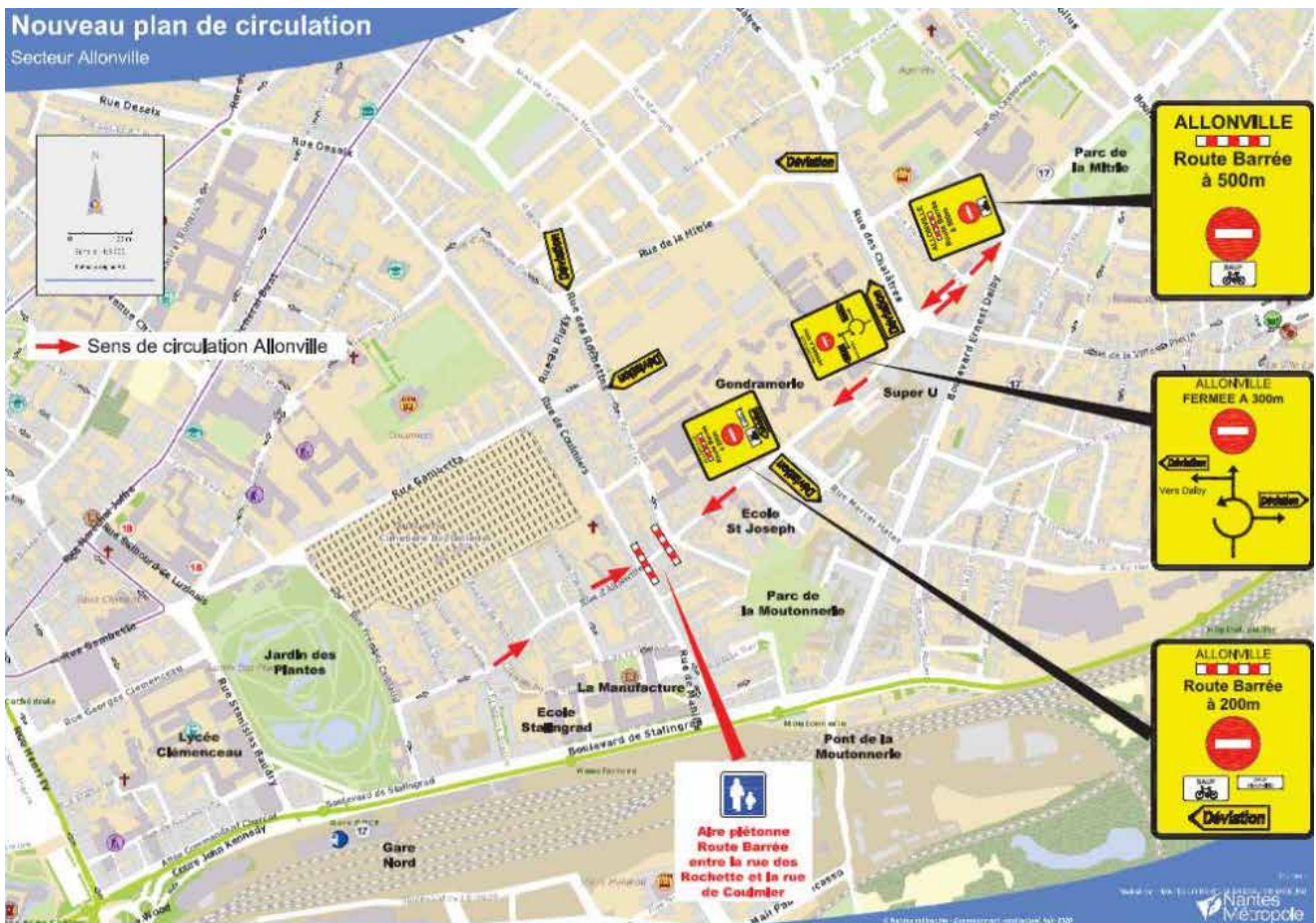
Avec la crise sanitaire qui est arrivée, le choix a été fait d'expérimenter une vélorue sur cet axe pour améliorer la circulation à vélo et compléter le réseau cyclable, en considérant qu'il était difficile de réaménager le boulevard Dalby en urgence en raison de nombreuses contraintes et d'impacts sur la circulation. L'avantage était de pouvoir réaliser cet aménagement rapidement, sans la lourdeur d'un aménagement de type "piste cyclable", et d'y appliquer des ajustements rapidement selon les besoins des usagers. Une suggestion a été apportée

afin d'ajouter une petite aire piétonne dans la partie centrale de la rue, au niveau de l'intersection avec la rue de Coulmiers, où existent plusieurs commerces, ce qui a permis le développement d'une terrasse.

En quoi consiste l'aménagement de cette vélorue ?

Pour réaliser cette vélorue, la rue d'Allonville a été placée à sens unique pour les véhicules motorisés, puisque la chaussée ne mesure que 4,5 mètres de large en excluant le stationnement. Le sens unique ne va pas dans la même direction tout du long, il est inversé de part et d'autre de l'aire piétonne, ce qui rend le transit impossible par cette rue. Un marquage de trajectoire a été réalisé avec des pictogrammes vélos au milieu de la voie de circulation générale, mais aussi des marquages similaires au panneau de la vélorue (représentant un vélo devant une voiture) dans les intersections. Un micro-aménagement a été fait devant l'école Saint-Joseph, avec l'élargissement de la zone d'attente et la suppression d'une place de stationnement, incitant davantage de parents à laisser leurs enfants aller à pied et à vélo en classe.





L'objectif était d'éviter que les automobilistes utilisent cette rue comme un axe de transit pour rejoindre le centre-ville. Avant l'aménagement de la vélorue, ce sont 4600 voitures qui empruntaient quotidiennement la rue, ce qui représente un nombre trop important pour permettre une pratique du vélo par le plus grand nombre. Réduire le volume du trafic est une condition indispensable pour la réussite d'une vélorue. Pour éviter le transit et donc favoriser la pratique des modes actifs, des sens interdits en tête-bêche ont été installés au niveau de l'intersection avec la rue de Coulmiers. Ainsi, les automobilistes se sont naturellement reportés sur les axes dédiés au transit, où la circulation est gérée par des carrefours à feux, même s'il y a eu du report sur de petites rues comme les rues des Coulmiers, des Rochettes et Marcel Hatet. Le stationnement est toujours possible puisque les voitures restent autorisées à circuler dans la rue pour la desserte locale.

En son milieu, la rue d'Allonville est même désormais coupée à la circulation sur un court tronçon passé en statut de zone piétonne. Au-delà de la modération du trafic, la volonté est également de rendre la rue aux habitants et de créer une petite centralité de quartier, avec la terrasse d'un café-restaurant et l'installation d'un terrain de boules.

En quoi cet aménagement de transition a favorisé l'apaisement de l'espace public et notamment facilité la circulation des piétons ?

Globalement, le constat est très clair : la réduction de l'ambiance routière a profité à tous les types d'utilisateurs : cyclistes, piétons... et automobilistes qui ont plus de facilité à circuler dans le quartier. Le transit automobile a été au moins divisé par deux et plus de 1500 cyclistes circulent désormais quotidiennement sur cet axe. Les embouteillages aux heures de pointe ont disparu, et les riverains peuvent déboucher et s'insérer dans la rue plus facilement. Nous avons fait une enquête auprès de tous les types d'utilisateurs, et l'aménagement rue d'Allonville est clair et compréhensible pour la majorité des personnes interrogées (78%). Même s'il y a pu y avoir au départ des doutes sur l'appropriation de ce nouvel aménagement, après un mois d'apprentissage, les automobilistes, cyclistes et piétons ont rapidement appris à circuler en cohabitant sur ce nouvel espace.

Le vélo a trouvé sa place dans une rue qui était vue comme étroite et dangereuse. Une plus grande sécurité ressort pour les cyclistes : priorité aux vélos dans la rue, largeur de la voie, mise à distance des voitures (grâce à la mise à sens unique), possibilité de circuler en famille, évitement des grands axes, accessibilité

plus rapide au centre-ville... L'aménagement est utilisé par tous types de cyclistes, y compris des parents avec leurs enfants pour se rendre à l'école. Les répondants à notre enquête ont aussi mis en avant le confort de l'aire piétonne.

L'apaisement se traduit aussi par des retours positifs des riverains qui sont très nombreux à se déclarer satisfaits de pouvoir retrouver le calme qu'ils avaient connu pendant le premier confinement, avec une forte baisse de la pollution sonore engendrée par le trafic. Quelques détournements de l'usage premier sont cependant observés, notamment par les deux-roues motorisés qui empruntent la vélorue, et se sentent pour certains autorisés à traverser l'aire piétonne. Une amélioration de la lisibilité est attendue à certains carrefours et aux sorties de garage, notamment pour les piétons. Suite à une absence de compréhension des automobilistes, le double sens de circulation a été rétabli sur une courte distance entre le parking d'un hypermarché et la rue des Chalâtres, car la demande était forte.

À Nantes, l'urbanisme tactique avait à la fois pour objectif de faciliter le respect des règles sanitaires dans l'espace public tout en permettant dans le même temps la reprise du commerce et notamment des bars et restaurants. Pour ce faire, les élus ont proposé aux commerçants de pouvoir augmenter leurs surfaces d'activités en extérieur avec notamment la possibilité d'étendre leurs terrasses. La rue d'Allonville n'est donc pas seulement un projet favorisant la pratique du vélo et de la marche, mais vise plus globalement à apaiser l'espace public et à réintroduire de nouveaux usages qui avaient disparu dans celui-ci. L'aire piétonne de la rue d'Allonville est pour cela un très bon exemple puisqu'un boulodrome y a été installé. Une vraie centralité de quartier a été créée. La terrasse du restaurant transforme la vie de quartier, et le boulodrome est utilisé même quand le restaurant est fermé comme en ce moment. 84% des sondés estiment ainsi que l'aménagement a un impact positif sur l'ambiance du quartier.



Début de la vélorue de la rue d'Allonville.



POUR ALLER + LOIN

La vélorue, un nouveau type d'aménagement précieux pour les futurs réseaux cyclables urbains

Concept inventé en Allemagne à la fin des années 1970, beaucoup développé aux Pays-Bas à partir des années 2000 (le pays en compte plusieurs centaines d'exemplaires aujourd'hui), une vélorue est une rue qui correspond à un axe structurant du réseau cyclable où les vélos peuvent s'approprier la chaussée grâce à un très faible trafic motorisé, réservé de préférence aux ayants-droits. La vélorue est donc avant tout une "rue pour tous", fruit d'une hiérarchisation de la voirie qui sépare le flux du transit vélo du flux du transit motorisé. Les premières vélorues françaises ont été mises en place à Strasbourg en 2017, mais les exemples français ne reflètent pas toujours le concept tel qu'il s'est standardisé aux Pays-Bas, tant en termes de répartition des flux que de design.

Outre à Nantes, la crise sanitaire a donné lieu à des expérimentations parfois ambitieuses, permises par un nouveau plan de circulation. Après une proposition émise en 2018 par l'association FUB locale, la Ville de Rennes a modifié son plan de circulation au moment du premier déconfinement et inauguré sa première vélorue sur les quais nord de la Vilaine. Cet axe relativement étroit et situé en plein centre supportait un gros trafic de transit, de plus de 5000 véhicules/jour, mais aussi un flux de cyclistes croissant. En outre, malgré l'aménagement en zone 30 et en zone de rencontre (quai Lamartine), le quai était dépourvu d'un double-sens cyclable. La vélorue a permis à la fois d'attirer de nouveaux cyclistes et de permettre aux usagers d'emprunter l'axe dans les deux sens, offrant un itinéraire raccourci. Début septembre, près de 5 000 vélos étaient comptabilisés chaque jour, le double de la fréquentation de début juin. Le rapport entre les modes s'est inversé, puisqu'il ne reste plus qu'un millier de véhicules motorisés à emprunter la rue.



La vélorue des quais nord à Rennes.

La rue d'Amsterdam, à Paris (8e, 9e arr.), même si elle n'est pas officiellement présentée comme telle, peut aussi être considérée comme une vélorue suite à la mise en tête-bêche de sens interdits pour les véhicules motorisés et le report des bus sur des un axe parallèle. Cette vélorue intègre un itinéraire structurant qui double en surface la ligne 13 du métro, dans le cadre du plan vélo d'urgence de la Ville. D'autres villes, comme Toulouse, ont inauguré des vélorues permanentes après le déconfinement, mais pas forcément sur des axes structurants pour le vélo, et sans changement de plan de circulation (hormis l'introduction éventuelle de double-sens cyclables). Seule la pose d'un panneau et un marquage renforcé incitent les cyclistes à prendre leur place et les automobilistes à ne pas doubler et à rouler à faible allure. Dans ces cas, le vélo est rarement loin d'être devenu prédominant sur la chaussée.



Vélorue de la rue d'Amsterdam à Paris : les sens interdits en tête-bêche permettent d'assurer un bon niveau de confort sur la ligne 13 du vélopolitain.



À ARRAS, EXPÉRIMENTATION D'UNE ZONE DE RENCONTRE DANS TOUT LE CENTRE-VILLE

> Dès le premier déconfinement, Arras, préfecture du Pas-de-Calais (41 000 habitants), a transformé son hypercentre en zone de rencontre pour apaiser la circulation, favoriser la cohabitation entre les modes et permettre l'installation de terrasses. L'emblématique Grand'place, encore largement occupée par un parking, a bénéficié d'élargissements des trottoirs. Le respect de ces aménagements et leur pérennisation pose des défis de plus long terme à la Ville, qui veut repenser l'ambiance générale de ses espaces publics.



Aménagements transitoires sur la Grand'Place d'Arras.

Entretien avec...

Patricia Beaucourt

Service mobilités - Direction de la voirie

Quelle a été la stratégie de départ, à l'origine de ce projet de création de zone de rencontre dans le centre-ville d'Arras ?

Le maire d'Arras a souhaité, à la sortie du premier confinement, offrir à ses habitants un centre-ville plus apaisé avec l'aménagement d'un espace public favorable à la distanciation physique entre piétons et cyclistes. Ainsi, le choix s'est porté sur la mise en place d'une zone de rencontre dans tout l'hyper centre-ville et de zones limitées à 30 km/h dans les autres quartiers. Les grands axes structurants eux ont été conservés à 50 km/h.

Les élus souhaitaient aussi donner plus d'espace pour l'installation de terrasses extérieures pour les restaurants et les bars du centre-ville qui avaient des difficultés à accueillir leurs clients dans des espaces trop restreints. Cela a notamment été le cas pour la Grand'Place où une extension des trottoirs a été réalisée permettant l'installation de plusieurs terrasses. Ces aménagements ont été mis en place à partir du 21 juin 2020.

En quoi cet aménagement de transition a favorisé l'apaisement de l'espace public et notamment facilité la circulation des piétons ?

Ces aménagements ont globalement contribué à favoriser l'apaisement de l'espace public dans le centre-ville d'Arras, notamment au niveau de la Grand'Place où l'aménagement est apprécié par de nombreux usagers et particulièrement des cyclistes, avec une baisse des vitesses constatée et une cohabitation plus équilibrée entre les véhicules motorisés et les modes actifs. La suppression des places de stationnement

le long de la chaussée a aussi permis d'améliorer le sentiment de sécurité pour les cyclistes car le risque d'emportierage est diminué.

Une évaluation est actuellement menée pour connaître le ressenti des usagers du centre-ville arrageois (cette enquête a déjà reçu plus de 250 réponses).

Globalement, jusque là, les avis sont plutôt satisfaisants, notamment sur la Grand'Place avec l'extension de la zone piétonne matérialisée par des grands pots végétalisés appréciés par les piétons, tant du point de vue du ressenti de sécurité que de l'esthétique (NB : la place est protégée au titre des Monuments Historiques).

Les premiers résultats de l'évaluation expriment cette tendance : 60% des personnes interrogées se disent intéressées par ces nouveaux aménagements mais pensent qu'il faut aller beaucoup plus loin avec la réalisation d'aménagements pérennes, en dur. Les 40% restants sont plutôt insatisfaits et ne voient aucun changement par rapport à la situation antérieure.

Il n'est pas simple de faire respecter les zones de rencontre dans le centre-ville et les zones 30 dans les quartiers de la ville. Les signalétiques horizontales (pictogrammes jaunes) et verticales (panneaux), installées à l'entrée des rues concernées par ces zones d'apaisement, ne sont pas toujours suffisamment visibles et les usagers de la route ne les perçoivent pas toujours. Ces aménagements, s'ils devaient perdurer (nous sommes en cours d'évaluation) seront amenés à être renforcés. La mise en place des zones de rencontre et des zones 30 a coûté 77 000 euros à la communauté urbaine.





À CHARLEVILLE-MÉZIÈRES, UN PLAN DE CIRCULATION EN PROJET POUR CONFORTER LES AMÉNAGEMENTS TRANSITOIRES EN FAVEUR DES PIÉTONS

> La Ville de Charleville-Mézières, préfecture des Ardennes (48 000 habitants), veut conforter la place des piétons et des usagers du vélo. Elle teste des aménagements, notamment des aménagements cyclables protégés, en attendant la refonte prochaine de son plan de circulation, qui s'accompagnera de la généralisation du 30 km/h. Les élus mettent en avant une ambition de mieux organiser la circulation motorisée, de limiter le transit automobile dans les quartiers pour y favoriser la vie locale et d'organiser les déplacements avec plus de cohérence, en facilitant les modes actifs. Pour associer les habitants à cette réflexion en profondeur, la collectivité prévoit un référendum avant la fin de l'année sur le sujet, initiative rare en France.



Exemple d'aménagement cyclable transitoire avenue d'Arches à Charleville-Mézières.



Entretien avec...

Boris Ravignon

Maire de Charleville-Mézières et président d'Ardenne Métropole



Alain Barthélémy

Adjoint de la ville aux mobilités actives et à l'urbanisme

Robin Simon

Responsable du service développement durable

Quelle a été la stratégie de départ, à l'origine des projets d'aménagements transitoires ?

Pour le mandat 2020-2026, la collectivité souhaite accélérer le développement des mobilités actives afin que Charleville-Mézières puisse devenir le plus rapidement possible un territoire 100% cyclable.

Pour ce faire, la ville va notamment engager la refonte complète de son plan de circulation. Ce plan de circulation s'accompagnera de la généralisation du 30 km/h et de la réalisation de doubles-sens cyclables dans l'ensemble des rues apaisées. Un référendum aura lieu à la rentrée ou à l'automne 2021 avec pour objectif que les habitants puissent à la fois s'intéresser et s'exprimer au sujet de ce projet de plan de circulation. Dans le même temps, des projets de piétonnisation sont en cours de réalisation, comme place Ducale et place de l'Hôtel de ville.

En parallèle, la ville a souhaité accélérer la réalisation d'aménagements cyclables déjà programmés ou non dans le cadre du premier déconfinement, comme par exemple sur l'avenue d'Arches ou sur l'avenue Boutet, où des pistes cyclables en site propre ont été réalisées et seront pérennisées en 2021. Ces aménagements transitoires ont été élaborés en concertation avec l'association locale des usagers du vélo, "Ma Ville à Vélo".

Quels ont été les impacts de ces aménagements sur la pratique de la marche ?

Les aménagements transitoires réalisés ont globalement permis de faire ralentir les voitures et de remettre en cause le caractère routier de l'espace public. L'ambiance de la circulation s'est améliorée. Les traversées piétonnes sont facilitées et moins stressantes. Les piétons sont donc aussi les gagnants de ces aménagements. Les aménagements transitoires participent à orienter la collectivité sur les projets à venir, à la faire réfléchir à des solutions définitives plus adaptées pour les piétons. Quelques outils fonctionnent déjà très bien, mais la collectivité souhaite aller plus loin avec l'installation de feux piétons intelligents, notamment à proximité des écoles, pour mieux informer les automobilistes. Des chicanes seront aussi introduites à certains endroits pour diminuer la vitesse.

En quoi le plan de circulation imaginé par votre collectivité permettra lui aussi de renforcer les aménagements de transition réalisés lors du premier déconfinement et donc de conforter la place des piétons à Châteauroux ?

L'objectif principal d'un plan de circulation est de limiter les flux de transit des véhicules motorisés dans les rues résidentielles et de favoriser le développement des modes actifs. En cela, cet outil d'aménagement est très complémentaire des pistes cyclables transitoires qui nécessitent des séparations physiques, parce que le trafic reste trop important pour permettre la cohabitation. La collectivité avait donc réellement besoin de réfléchir sur un plan de circulation pour avoir une approche systémique de la mobilité dans tous les quartiers de la ville, tant pour les piétons que pour les cyclistes, mais aussi pour la fluidité du trafic automobile, pas forcément pertinent dans toutes les rues. Le plan permettra d'organiser de manière plus cohérente la circulation automobile.



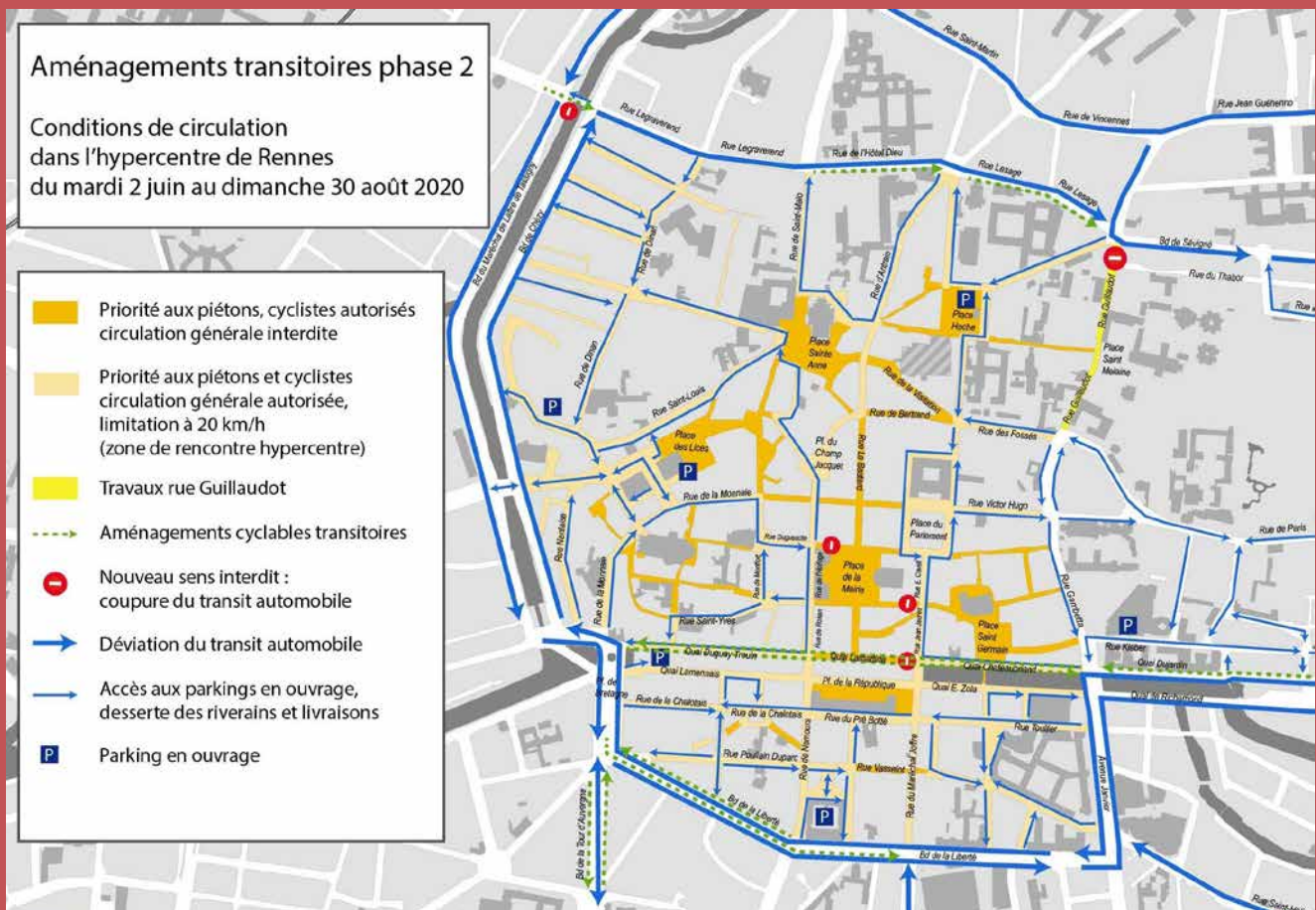
POUR ALLER + LOIN

Le plan de circulation, outil longtemps délaissé mais promis à un avenir florissant

Les plans de circulation modernes, inventés en Italie, en Allemagne et aux Pays-Bas dans les années 1970, sont l'un des outils les plus efficaces pour empêcher la circulation motorisée de transit - c'est-à-dire les déplacements de traversée dans un périmètre donné, sans destination et motif dans ce périmètre. En contraignant les automobilistes à contourner des centres-villes, des pôles urbains denses, des quartiers résidentiels, il permet de réduire les volumes de véhicules motorisés et redonne de l'espace, du confort et de la sécurité aux piéton.ne.s et aux cyclistes.

Au moment du premier déconfinement, la nécessité d'élargir des trottoirs, d'apaiser des centres ou de créer des pistes cyclables provisoires ont encouragé des collectivités à expérimenter des plans de circulation déjà dans les cartons ou à s'emparer dans l'urgence de cet outil. La mise en application de mesures pour favoriser la distanciation physique a mis en lumière le manque d'espace public pour les piéton.ne.s et l'accaparement de cet espace par la voiture. En rééquilibrant l'espace par la réduction des files de circulation et de stationnement et des volumes de véhicules, un plan de circulation redonne à la vie locale sa prépondérance dans 80 à 90% des rues, les autres axes concentrant la circulation motorisée de transit.

La rue d'Amsterdam, à Paris (8e, 9e arr.), même si elle n'est pas officiellement présentée comme telle, peut aussi être considérée comme une vélorue suite à la mise en tête-bêche de sens interdits pour les véhicules motorisés et le report des bus sur des un axe parallèle. Cette vélorue intègre un itinéraire structurant qui double en surface la ligne 13 du métro, dans le cadre du plan vélo d'urgence de la Ville. D'autres villes, comme Toulouse, ont inauguré des vélorues permanentes après le déconfinement, mais pas forcément sur des axes structurants pour le vélo, et sans changement de plan de circulation (hormis l'introduction éventuelle de double-sens cyclables). Seule la pose d'un panneau et un marquage renforcé incitent les cyclistes à prendre leur place et les automobilistes à ne pas doubler et à rouler à faible allure. Dans ces cas, le vélo est rarement loin d'être devenu prédominant sur la chaussée.



Nouveau plan de circulation mis en place à Rennes en juin 2020, initialement prévu jusqu'en août puis prolongé. Le plan répond à la mise en place des aménagements de transition, afin de «faciliter les déplacements du quotidien des piétons et cyclistes mais aussi à accompagner la réouverture des commerces du centre-ville». Source : Rennes Métropole



À CHÂTEAUROUX, DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES TRANSITOIRES POUR METTRE EN RETRAIT LA CIRCULATION MOTORISÉE DES ESPACES PIÉTONS ET DES FACADES DES MAISONS

> Jusqu'alors très peu visible à Châteauroux, préfecture de l'Indre (44 000 habitants), le vélo a fait l'objet d'aménagements continus et ambitieux sur plusieurs boulevards routiers, par suppression de voies de circulation générale. L'apparition de ces larges pistes transforme l'ambiance des axes concernés, en facilitant les circulations à pied, en éloignant les nuisances (bruit, pollution) des façades et en raccourcissant et sécurisant les traversées piétonnes. Les aménagements définitifs s'annoncent cependant difficiles à réaliser, principalement pour des raisons budgétaires, mais la collectivité compte sur l'appel à projets de l'État pour y parvenir.



© Nouvelle République - Thierry Roulliaud

Piste cyclable de transition à Châteauroux.



Entretien avec...

Gil Avérous

Maire de la ville de Châteauroux et président de Châteauroux Métropole

Jérôme Prot

Directeur général adjoint environnement et espaces publics

Quelle a été la stratégie de départ, à l'origine des projets d'aménagements transitoires ?

Jusqu'à la crise sanitaire, la pratique du vélo à Châteauroux est restée très faible. Les aménagements dédiés aux vélos étaient sommaires, composés essentiellement de bandes cyclables et donc insuffisamment sécurisants pour attirer de nouveaux usagers.

L'objectif de la collectivité pour ce mandat est très simple : il s'agit d'apporter de la sécurité dans les trajets faisables à vélo dans Châteauroux, pour tous les motifs. Il est donc primordial que les grands axes soient aménagés avec des pistes cyclables pour attirer de nouveaux usagers. Pour cela, la ville a décidé de réaliser près de 7 kilomètres (2 x 3,5 km) de pistes cyclables transitoires, notamment sur les grands boulevards (où circulaient en moyenne 11 000 véhicules / jour avant le premier déconfinement), du futur centre aquatique Balsan'éo jusqu'à l'extrémité du boulevard Saint-Denis. Pour ces aménagements, la ville a fait le choix de supprimer des voies réservées aux véhicules motorisés et de les réaffecter au vélo.

En quoi ces aménagements de transition ont favorisé l'apaisement de l'espace public et notamment facilité la circulation des piétons ?

L'équipe municipale a fait le pari que les riverains allaient y trouver leur compte, avec la fin de la circulation à proximité immédiate des façades des maisons (les trottoirs existants sont souvent étroits) et une baisse des pollutions sonore et atmosphérique engendrées par cette forte circulation. Ce pari est aujourd'hui gagné. Les riverains sont très satisfaits de ces pistes cyclables qui permettent d'éloigner les voitures de leurs fenêtres : sur 400 sondés, 75% des personnes interrogées émettent un retour positif. Ils se disent aussi satisfaits de l'amélioration générale du confort des trottoirs, puisqu'il est désormais possible d'utiliser la piste cyclable lors d'un croisement gênant avec d'autres piétons et que les traversées piétonnes sont plus sécurisées, la largeur de la chaussée pour les véhicules motorisés étant réduite.

Certains riverains nous ont même remerciés, car ils pensent que la valeur de leurs propriétés va augmenter grâce à une meilleure attractivité des boulevards. Au niveau de certains carrefours, des feux vont être supprimés avec la pérennisation des aménagements cyclables. Ils ne se justifient plus et permettront de diminuer davantage le caractère routier de certains axes.

Les aménagements transitoires seront pérennisés. Comment votre collectivité va-t-elle s'y prendre ?

Les aménagements définitifs vont être pour notre collectivité beaucoup plus difficiles à réaliser que les aménagements transitoires. Les contraintes ne sont pas liées à l'acceptabilité du projet par les usagers ou les riverains, mais plutôt liées aux coûts engendrés par les travaux. De nombreuses bordures vont devoir être déplacées et reposées, les trottoirs vont être élargis, une piste cyclable créée et les réseaux enterrés par la même occasion. Châteauroux va donc candidater à l'appel à projet « continuités cyclables » 2020 lancé par l'État afin de diminuer l'impact des coûts de ces aménagements définitifs.

Des difficultés d'ordre technique seront aussi à prendre en compte lors des aménagements définitifs : il faudra par exemple être attentif à la gestion des quais de bus où un risque de conflits piétons / vélos est possible.

FOCUS ③

Les élu.e.s aux prises avec la crise sanitaire : **l'occasion de réinterroger et de bousculer les mobilités sur le territoire**

Dans les villes et territoires, quelle que soit leur taille, **la crise sanitaire et l'expérience des confinements et déconfinements ont durablement modifié la perception des élus sur l'offre de mobilité, les attentes des habitants.** Elle a également bousculé les pratiques des services et des élus dans la réattribution de l'espace entre les modes de déplacement. C'est l'occasion de déplacer le curseur, d'accélérer la réalisation de certains aménagements et de modifier en profondeur les modes de concertation.

Recueil de paroles d'él.u.e.s qui reviennent sur cette période inédite et témoignent des changements en cours, notamment grâce à l'urbanisme tactique.



Piste cyclable bidirectionnelle transitoire à Cannes.

LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES DE TRANSITION : UN NOUVEL OUTIL À LA MAIN DES COLLECTIVITÉS POUR AMÉNAGER L'ESPACE



**Tester pour améliorer la qualité de l'aménagement définitif :
se donner les moyens d'oser sans attendre le plan parfait.**

« Sur des endroits où il a des doutes dans l'aménagement à réaliser, là où il n'a pas de requalification d'espace public, l'aménagement tactique est utile. Dans pleins de situations, il nous permet d'observer immédiatement les usages. Lors des réunions, les gens ne s'imaginent pas les choses avec un plan. Avec l'urbanisme tactique, une fois l'aménagement réalisé, nous bénéficions tout de suite des retours des habitants, des usagers et de l'évaluation par les services. Alors ce n'est pas beau c'est sûr, mais l'intérêt pour moi est tellement évident : on se trompe moins dans l'aménagement définitif. »

Valérie Faucheux

Adjointe aux mobilités et déplacements à la ville de Rennes

**Les aménagements cyclables donnent les moyens
à une collectivité d'agir rapidement et à moindre coût.**

« L'urbanisme de transition est agile, rapide à mettre en œuvre. Il est utile pour montrer la réactivité en début de mandat. Il évite d'attendre la deuxième partie d'exercice pour que l'ambition métropolitaine se concrétise. »



De septembre 2019 à septembre 2020, l'augmentation de la pratique est de 32% dans la métropole de Lyon. L'urbanisme de transition nous permet répondre à cette demande en réalisant beaucoup d'aménagements cyclables, tout en faisant face à une situation budgétaire contrainte liée à la crise sanitaire. Le plan pluriannuel d'investissement (PPI) 2021-2026 ne permettrait pas d'engager tous les projets de la métropole en mode « aménagements pérennes », c'est-à-dire en incluant des reprises des voiries partout.

Fabien Bagnon

Vice-président de la métropole de Lyon



Un point de vue renouvelé des usagers sur le partage de l'espace

« On a fait des aménagements et on se disait « on va voir si ça marche ». Nous avons des voies départementales qui n'étaient pas aménagées en pistes cyclables. Les services du département des Hauts-de-Seine étaient au maximum de ce qu'ils pouvaient faire, on a pris le relais pour proposer des aménagements sur certains tronçons. Avec leur validation, ils nous ont laissé la main pour aménager des voies cyclables sur la ville. On a fait de la bande marquée. En tout, trois kilomètres d'aménagements ont été réalisés. Il y a des rues où on a juste mis des logos vélos en peinture jaune pour indiquer que le vélo avait sa place. »

C'est une expérience très intéressante. On a vu que cela apaisait la circulation, tout le monde a pris conscience que ça change quelque chose, le vélo se dit qu'il a le droit d'être là et la voiture apprend à partager.

Perrine Precetti

**Adjointe chargée de l'urbanisme et des mobilités durables
à la ville d'Antony**

OSER METTRE LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES SUR LES AXES STRATÉGIQUES DU TERRITOIRE EN PARTENARIAT AVEC LES AUTRES NIVEAUX DE COLLECTIVITÉS TERRITORIALES



Le succès des aménagements cyclables a transformé les mentalités des élu.e.s et des technicien.ne.s

« Dès de le début de la pandémie, il y a eu une interpellation forte au niveau national. Nous avons eu conscience que mettre des pistes transitoires pouvait permettre d'éviter le report sur la voiture individuelle. Il fallait que les rennais puissent se déplacer facilement.

Les pistes ont été installées sur des itinéraires prévus dans le plan vélo de 2015 de l'ancienne mandature. De mai à juillet, elles ont été développées sur le cardo et le decumanus de la ville. Nous avons également mis en place une « vélorue » sur les quais de la Vilaine.

Cela a été un succès phénoménal. Nous avons réalisé des comptages sur la « vélorue », il y a quasiment autant de cyclistes qu'il y avait d'automobilistes en heure de pointe, 4700 cyclistes contre 5000 voitures. Cela a marqué les élus et les techniciens. Cela dit, on part de loin et on veut atteindre 9 % de part modal vélo en 2030. Mais il y a eu un changement de mentalité. Maintenant on pense le développement du réseau cyclable en fonction du trafic à venir et pas tel qu'il est aujourd'hui.

Valérie Faucheux

Adjointe aux mobilités et déplacements à la ville de Rennes

Une justification des aménagements par la pratique en hausse et vice versa

« Il se trouve que sur la ville d'Antony passe la RD920, axe sur lequel se trouve des aménagements récents, avec des tronçons de pistes cyclables. Ce sont des aménagements d'un autre temps, souvent sur les trottoirs et privilégiant le stationnement automobile. Donc par moment, il n'y a pas d'aménagement du tout. Mais à l'époque, ça se faisait ainsi.



Pour répondre aux attentes liées au déconfinement, plusieurs acteurs territoriaux se sont inquiétés de la situation. Dans un premier temps, le Département des Hauts-de-Seine avait en tête qu'il n'y avait pas de besoin sur le tronçon antonien de la RD 920. Toutes les villes concernées ont été amenées à se positionner, là où il n'y avait pas d'aménagement cyclable sur cet axe structurant à Antony, on a pris une voie de circulation pour favoriser le partage de la chaussée et quand il n'y avait qu'une voie de circulation, la vitesse a été réduite à 30km/h avec logo vélo.

On a bien vu que l'aménagement permettait une augmentation réelle de la pratique du vélo. On est passé de mai, juin à 5% de part modal (heure de pointe du matin) à 17 % de fréquentation en octobre. Quand les aménagements sont sécurisés, les gens s'y mettent...

Perrine Precetti

Adjointe chargée de l'urbanisme et des mobilités durables
à la ville d'Antony



” Avec la communauté d’agglomération de Lens Liévin, en sortie du premier confinement, nous avons répondu à l’appel à projet de l’Ademe afin de financer nos projets de prolongement de “chaucidou” et d’amélioration des connexions au maillage existant. On souhaite vraiment proposer des trajets alternatifs qui soient plus agréables. Le vélo permet un autre rythme, plus lent, le trajet devient voyage... Cela nous a permis d’être prêts pour la rentrée scolaire, avec un bon taux de financement. Pour une collectivité comme la nôtre, c’est important, et quand des financements se présentent, on les saisit. Nous nous revendiquons d’être opportunistes !

Geoffrey Mathon
Adjoint au maire de la commune de Loos-en-Gohelle



Bande cyclable transitoire à Antony.

LES AMÉNAGEMENTS NE PROFITENT PAS QU'AUX CYCLISTES



Dans le centre-ville, une concertation suivra la mise en place des aménagements de transition



Dans le centre-ville, on a repensé la rue Auguste Mounié pour donner plus de place aux piétons. C'est une rue commerçante, très circulée tous modes confondus, dont les trottoirs sont reconnus comme trop petits. On a agrandi les trottoirs de 70 centimètres de part et d'autre en conservant le stationnement et une voie de circulation. On a également installé un contresens cyclable temporaire par marquage jaune. Cela répond à une attente et à des reproches qu'on avait sur cette rue à sens unique : des vélos roulaient sur les trottoirs faute de contre-sens cyclable.

L'aménagement cyclable provisoire n'était toujours pas bien compris par les automobilistes et les piétons, il a fait l'objet d'une adaptation pour le rendre plus explicite et plus sécurisé pour les piétons. A terme, il y aura une requalification de cette rue commerçante. Cela fera l'objet d'une concertation, en vue d'aller vers une circulation plus piétonne et vélo selon l'attente révélée par une consultation des antoniens. Afin de suivre tous ces sujets, j'ai également souhaité qu'on mette en place un comité vélo dans la ville.

Perrine Precetti

**Adjointe chargée de l'urbanisme et des mobilités durables
à la ville d'Antony**



À Charleville Mézières, le maire, Boris Ravignon, précise que la réalisation des aménagements cyclables, qui avaient été concertés auparavant avec l'adoption du schéma cyclable, et l'objectif d'une ville « 100% cyclable » s'est doublée d'une réflexion importante sur la place du piéton.

Cela se traduira par un travail sur la limitation de la vitesse et sur le plan de déplacement avec un enjeu de piétonisation du centre-ville, qui doit s'engager dans la nouvelle mandature, y compris avec un référendum. En 2021, il s'agit « de lever le crayon pour laisser le temps à la discussion ».



Boris Ravignon

Maire de Charleville-Mézières et président d'Ardenne Métropole



Voie mixte bus / vélo à Craonne (Métropole de Lyon).



Des pistes cyclables pour lutter contre la pollution sonore

À Châteauroux, pour le maire, Gilles Averous, il n’y a pas de congestion automobile, ni dans les déplacements, ni dans le stationnement. D’où une mise à l’agenda d’un schéma cyclable moins urgente. Néanmoins, la Ville a réalisé des pistes cyclables sur certains axes qui ont bénéficié aux cyclistes, mais aussi aux riverains. En effet, cela a permis d’éloigner la circulation motorisée des fenêtres des habitations : un bienfait qui n’avait pas forcément été anticipé. L’effet bénéfique pour les résidents a contribué au plébiscite de ces aménagements.

Gil Avérous

Maire de la ville de Châteauroux et président de Châteauroux Métropole

Des aménagements cyclables métropolitains qui améliorent la vitesse commerciale des bus

Le grand gagnant de la période, c’est aussi le bus. Dans la métropole, il est un bénéficiaire par ricochet des aménagements cyclables. Sur 62 kilomètres d’aménagements cyclables, il y a 44 kilomètres de couloir bus ouvert au vélo dont 39 nouvelles voies. Ces couloirs améliorent le temps de parcours de bus. Mais certains maires de la métropole sont prêts à sacrifier ces voies pour les donner aux voitures. Il faut



Fabien Bagnon

Vice-président de la métropole de Lyon

LA MÉTHODE DE L'URBANISME TACTIQUE RENOUVELLE LE RAPPORT À LA CONCERTATION



Des pistes cyclables pour lutter contre la pollution sonore

Loos-en-Gohelle, ville en transition, a profondément renouvelé les méthodes de participation des habitants en faisant de la co-élaboration un guide de son action. La question des mobilités n'avait pas encore été travaillée selon cette méthode, à l'instar des questions énergétiques. La municipalité a engagé, début janvier 2020 des études sur les mobilités et une concertation. Elles conduisent la collectivité à travailler sur un plan vélo et sur l'écomobilité scolaire.

La crise sanitaire a percuté le planning, alors qu'on est des besogneux et qu'on aime prendre le temps avec les habitants, dans un contexte qui limite les possibilités de se réunir. Alors on a expérimenté notre projet d'extension du "chaucidou", et on n'a pas eu de retour négatif.



Geoffrey Mathon

Adjoint au maire de la commune de Loos-en-Gohelle

Concertier c'est aussi négocier son projet cyclable

On a saisi l'époque comme une aubaine, autant en profiter pour faire passer des choses pour le vélo. Argentan est une ville industrielle dans un territoire très rural. On y circule très facilement en voiture. Le stationnement est gratuit. Le plus contraignant c'est la zone bleue. C'est difficile de faire passer des mesures pour le vélo sans qu'elles soient considérées comme des mesures contre la voiture. Les commerçants sont vent debout dès qu'on prend la moindre mesure pour le vélo - sans même l'avoir entendue - de peur qu'on pénalise la voiture et donc leur clientèle. Il faudrait surtout ne rien faire...



Dès le mois d'avril, on a souhaité mettre en place une vélorue dans le seul axe commerçant de la ville, mais cela a fait un tollé. Si bien qu'on est un peu revenu sur le projet. Le projet prêt à être mis en place est de mettre tout le centre-ville en zone 30. Mais qui dit zone 30, dit passage à contre sens des cyclistes et donc des remarques tel que « c'est trop dangereux, on va avoir des accidents » Sous la pression, on a exclu la partie la plus pentue de la rue du double-sens.



Guy Frénéhard

Conseiller municipal de la ville d'Argentan, délégué à la mobilité durable, au plan de circulation et à l'accessibilité



La nécessité de convaincre les usager.ère.s que la ville reste accessible sans l'automobile



C'est la question du changement de comportement. La difficulté est d'ordre politique mais aussi psychologique. Certains habitants et commerçants ont comme antienne que la fréquentation des commerces baisse à cause des pistes cyclables. C'est un prétexte. Oui les gens de l'extérieur peuvent moins accéder au centre-ville en voiture, mais Rennes reste ouverte, autrement, grâce à l'intermodalité.

La mise en place de parkings-relais couplée au transport commun, à des cheminements piétons et au service vélo la rend accessible. La plupart des commerçants et riverains sont ravis des changements. L'augmentation de la fréquentation est également un signe du succès. Même avec des aménagements un peu bricolés ça donne envie.



Valérie Faucheux

Adjointe aux mobilités et déplacements à la ville de Rennes



© Ville d'Argentan

Aménagement cyclable définitif à Argentan.

LA CRISE SANITAIRE : C'EST LE MOMENT DE PARLER VÉLO AVEC LES SCOLAIRES

Un moment pour changer la perception du vélo auprès des scolaires

« Le réseau de transport collectif est principalement scolaire. Il n'y a pas eu « d'effet COVID » chez les collégiens. Nous n'avons pas constaté de baisse de fréquentations et la crise sanitaire n'a pas empêché les scolaires de prendre le bus. On a fait de la sensibilisation au niveau des établissements scolaires auprès des directeurs d'établissements et des CPE. On a lancé une communication spécifique « allez-y à vélo » avec des affiches publicitaires. La dynamique a été appréciée, mais cela a des limites. Historiquement cela fait 15, 20 ans qu'on incite à prendre plus le bus que le vélo »



Guy Frénéhard

Conseiller municipal de la ville d'Argentan, délégué à la mobilité durable, au plan de circulation et à l'accessibilité

Priorité au partage de l'espace aux abords des écoles

« La priorité a été donnée au traitement des abords des écoles dans un souci de ville apaisée pour tout le monde. Il y a eu 12 réalisations devant des écoles de la ville de Lyon pendant l'été, avec la méthode de l'urbanisme de transition. On a piétonnisé les accès et installé des barrières amovibles. On a fermé des portions de voirie soit temporairement aux heures de sorties, soit avec des dispositifs pérennes. On a eu des retours positifs, même s'il y a eu des reproches sur le fait que cela ait été réalisé pendant les vacances. Cette mesure se trouvait dans notre programme électoral mais on a pris la décision d'aller moins vite pour informer les riverains et les écoles au préalable. A terme, il faudra mettre à niveau la chaussée et le trottoir, en cassant les bordures et laisser la place à la végétalisation. »



Fabien Bagnon

Vice-président de la métropole de Lyon

Exemple de rue scolaire interdite aux véhicules motorisés à Paris.



LES AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES : UNE ÉPREUVE POUR LES SERVICES TECHNIQUES



« L'effet cliquet » des services techniques

« Grâce à la crise, du côté des services techniques, il y a eu un « effet cliquet ». On a toujours des supers services qui réalisent beaucoup d'études très qualitatives. Pas le biais des aménagements cyclables de transition, ils ont compris l'intérêt d'une approche expérimentale, avec des aménagements légers, comme les bornes plastiques. Cela permet de tester les choses et résoudre des problématiques sur des itinéraires peu sécurisés en attendant des aménagements à venir. Rennes est une ville en chantier, avec de nombreuses zones d'aménagement concerté (ZAC) et un chantier d'interconnexion du réseau de chaleur. » La logique d'avant, c'était de réaliser des aménagements cyclables quand tout le reste était fait.



Valérie Faucheux
Adjointe aux mobilités et déplacements
à la ville de Rennes

Des services techniques sous tension face au défi du déploiement des aménagements cyclables de transition

« La métropole de Lyon a été vite : Les services ont agi très rapidement pendant le premier confinement. Ils étaient très mobilisés. A la mi-juillet, il a fallu valider tous les projets restant à réaliser. On était au milieu du gué, moins de la moitié étaient en service, mais nous étions en alerte : il nous fallait tenir compte de la fatigue accumulée par les agents durant le confinement et le post confinement »



Fabien Bagnon
Vice-président de la métropole de Lyon



Piste cyclable bidirectionnelle transitoire à Nice, partiellement supprimée depuis la mise en place.



FOCUS ④

Les entreprises de la voirie se préparent pour l'évolution des espaces publics en faveur des mobilités actives

L'objectif de ces entretiens a été de comprendre comment des entreprises dont le métier est d'aménager les rues et les routes se positionnent dans ce contexte d'évolution rapide des espaces publics, en faveur notamment des mobilités actives.

Les aménagements de transition réalisés dans le contexte de crise sanitaire en 2020 ont-ils constitué un élément déclencheur, un accélérateur, une perturbation non anticipée ?

Réponse avec 3 entreprises du secteur : Eurovia, Setec et Aximum.



AXIMUM : INNOVER POUR MIEUX RÉPONDRE AUX BESOINS DES COLLECTIVITÉS QUI RÉALISENT DES AMÉNAGEMENTS POUR LE VÉLO



Entretien avec...

Farida Lakhlef

Responsable commerciale grands comptes

Aximum fait partie du groupe international Colas, qui construit des routes et des infrastructures de transport dans le monde entier. Aximum est la filiale chargée d'équiper ces routes : sécurité, signalisation verticale et horizontale, mobilier urbain, revêtements colorés, balisage des chantiers, signalisation tricolore, etc.

Aximum a commencé à travailler sur des produits en lien avec le vélo il y a plusieurs années. Par exemple, le revêtement bleu des Cycle Super Highways de Londres a été mis au point au sein du groupe pour faciliter les déplacements à vélo et créer un réseau cyclable facilement identifiable ; quand cette innovation a été présentée en France en 2016, elle n'a pas suscité beaucoup d'intérêt. Le sujet vélo était encore extrêmement marginal, mais le pari a été fait de persévérer sur ces sujets, en expérimentant et en participant par exemple au congrès de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette en 2020 à Bordeaux.

En tant que prestataire pour la ville de Paris, Aximum a largement été sollicité lorsque les aménagements cyclables de transition sont devenus nécessaires. Cela a été un grand chantier pour l'entreprise, par exemple

sur la rue de Rivoli, le Pont au Change ou les Grands Boulevards. Aujourd'hui l'entreprise constate qu'il y a un véritable engouement pour le sujet du vélo, partout en France et pas seulement à Paris. La crise sanitaire a donc été un formidable accélérateur de tendance, qui conforte les choix de l'entreprise, aujourd'hui en capacité de répondre rapidement à la demande.



Alexandra Cordebard
@ACORDEBARD

🚧🚲 La piste cyclable du boulevard de Magenta prend des couleurs pour être plus visible par les cyclistes, les piétons et les automobilistes et plus sécurisée !



11:07 AM · 24 juin 2020 depuis Paris, France · Twitter for iPhone

390 Retweets 403 Tweets cités 3,1 k J'aime

Aujourd'hui, pour saisir les opportunités de marchés de pérennisation des aménagements de transition ou pour de nouveaux projets de pistes cyclables, Aximum mise sur la formation de ses équipes et sur le développement permanent de nouvelles solutions techniques innovantes en lien avec la maison-mère, Colas. Une des convictions, c'est que les réseaux cyclables, à l'avenir, seront dotés de revêtements colorés spécifiques pour bien les identifier et matérialiser la continuité. C'est le sens de l'expérimentation sur le boulevard Magenta à Paris. D'autres dispositifs innovants, comme des feux synchronisés avec détecteur d'approche de vélos, sont en développement.

Le pari d'Aximum, c'est que les réseaux cyclables vont fortement monter en gamme en France et qu'il faudra des équipements et des réalisations de qualité. Les jeux olympiques et l'objectif national de 9% de part modale vélo, ainsi que l'accessibilité de tous les sites olympiques à vélo constituent une opportunité pour expérimenter et mettre en pratique ces innovations dans le cadre de la réalisation de ces nouveaux réseaux cyclables à haut niveau de service.

EUROVIA : POUR MIEUX RÉUSSIR LES PISTES CYCLABLES, IL FAUT DAVANTAGE IMBRIQUER LES ACTEURS D'UN MÊME PROJET



Entretien avec...

Pierre Monlucq
Directeur Marketing Stratégique

Eurovia est la filiale routière du groupe Vinci. Elle a un chiffre d'affaires d'environ 10 milliards d'euros dont un peu plus de 50% est réalisé en France, avec 70% de clients du secteur public et 30% dans le privé. Son métier est de construire des infrastructures de transport et d'aménager les villes. Eurovia réalise des routes, des terrassements, des espaces verts... et des pistes cyclables même si cela ne représente jusqu'ici qu'une partie infime de son activité, reflétant la proportion de la faible utilisation du vélo en France.

Eurovia étudie depuis plusieurs années les évolutions de l'espace public et de l'aménagement des villes. L'entreprise estime qu'il va y avoir des évolutions importantes dans les mobilités et particulièrement en faveur du vélo, notamment en lien avec les objectifs très forts en termes de parts modales (9% en 2024 et 12% en 2030). Mais l'entreprise estime que si certaines collectivités (surtout les plus grandes) sont bien dotées en ressources internes, beaucoup manquent de ces compétences, indispensables pour réaliser des aménagements cyclables qualitatifs qui suscitent le report modal.

 Eurovia
@Eurovia_Group

🚲 Envie de faire du #vélo sous le beau soleil provençal ? #Eurovia vient d'achever une #pistecyclable en enrobé ocre le long de la célèbre commune de #SaintRémydeProvence.



Très sollicitée via sa filiale dédiée au marquage au sol pour la réalisation des aménagements cyclables de transition, Eurovia souhaite se positionner sur ce marché intéressant qu'est la pérennisation de ces aménagements. Eurovia n'a cependant pas prévu de développer une ingénierie interne sur les aménagements cyclables. Pour mener cette grande transformation des espaces publics en faveur du vélo, très gros chantier pour les territoires français et les entreprises de voirie, le directeur marketing stratégique et nouvelles offres pense que la clé se situe plutôt dans une collaboration plus étroite entre maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre et entreprise de travaux tout au long des projets, de la conception à la réalisation.

Son idée consiste à proposer de nouvelles formules pour répondre aux besoins des collectivités, en changeant la manière de passer les commandes publiques et en s'orientant davantage vers des marchés publics de performance. Le principe serait d'éviter le séquençage entre l'assistance à maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre et l'entreprise de travaux qui interviennent successivement plutôt que de collaborer sur toutes les phases. Cette approche permettrait d'habituer les entreprises de travaux comme Eurovia aux réflexions et enjeux sur les aménagements cyclables dès la conception, et réciproquement de familiariser les concepteurs avec les contraintes des entreprises de travaux. En travaillant ensemble aux différents stades du projet, les entreprises seraient ainsi mieux capables de se challenger mutuellement pour faire mieux.

Pour être en position de force sur le sujet des aménagements cyclables, Eurovia travaille sur des matériaux innovants au sein de son centre de recherche (revêtements perméables pour pistes cyclables par exemple) et a recruté une stagiaire sur une mission d'analyse prospective. Enfin, Eurovia pense qu'il existe un enjeu à développer des projets cyclables qui intègrent davantage la dimension de l'entretien et de la maintenance. Trop d'aménagements cyclables perdent de leur attractivité faute d'un niveau d'entretien approprié, les cyclistes étant encore plus sensibles aux imperfections de l'infrastructure que les automobilistes.

SETEC : SAVOIR PRENDRE EN COMPTE LE VÉLO DEVIENT UNE COMPÉTENCE ESSENTIELLE POUR LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT



Entretien avec...

Eric Cesmat

Directeur commercial ville et infrastructures France

Setec est une entreprise d'ingénierie multidisciplinaire de l'aménagement des espaces publics, de la construction et des infrastructures. Le rôle de Setec est d'effectuer les calculs, de vérifier la faisabilité, de recommander des techniques ou des matériaux, de coordonner et planifier des chantiers de travaux, etc.

Avant la crise sanitaire, le marché de l'ingénierie pour l'aménagement d'infrastructures cyclables était quasiment inexistant et n'était pas un enjeu très fort pour l'entreprise. La crise sanitaire a fortement changé la donne : l'usage du vélo s'est rapidement développé et de plus en plus de collectivités rehaussent leurs exigences sur le volet vélo des projets ; les cahiers des charges ont beaucoup évolué. Pour Setec il est devenu essentiel d'avoir une offre qualitative sur le volet aménagements cyclables, car même lorsqu'il s'agit d'une part minime du budget d'un projet, cela peut être l'élément différenciant qui permet d'emporter un marché public.

Setec s'est positionné sur les aménagements de transition, par exemple à Paris, mais le marché a été emporté par un concurrent. La pérennisation des aménagements cyclables de transition va nécessiter d'importants travaux d'ingénierie, tout comme les projets cyclables de grande ampleur qui émergent, comme le RER V en Île-de-France ; Setec a l'intention de se positionner sur ces projets. De plus en plus, le vélo pourrait être non plus seulement une partie d'un projet, mais l'élément central et déclencheur du projet de réaménagement d'une voirie. Setec

observait déjà cette tendance avant 2020, mais la crise sanitaire a joué comme un accélérateur sur ces questions.

[INGÉNIEURS & CITOYENS] SETEC MET EN PLACE LE
NOUVEAU FORFAIT MOBILITÉS DURABLES
LA RÉVOLUTION DU VÉLO EST EN MARCHÉ !

Setec a pour stratégie d'agir comme un assembleur de compétences pour répondre aux besoins des collectivités en matière de conception et de réalisation des projets d'aménagements cyclables. Plutôt que

d'intégrer ces compétences en interne, Setec cherche donc les partenaires experts des aménagements cyclables en fonction de chaque mission, comme l'Atelier NOUS, une agence d'architectes-urbanistes qui a participé à la réalisation du Réseau Express Vélo à Paris. Pour impliquer les collaborateurs sur ces nouveaux enjeux et identifier les meilleures manières de répondre à ces nouveaux enjeux sur la mobilité active, Setec a mis en place une démarche "ingénieurs et citoyens". Il s'agit d'une réunion hebdomadaire pour réfléchir aux moyens de relever les grands défis des territoires et de l'environnement au sein des projets confiés à Setec. La manière de mieux intégrer le vélo dans les processus des ingénieurs de l'entreprise est un sujet récurrent ; pour que davantage de collaborateurs y soient sensibles, l'entreprise a d'ailleurs mis en place le forfait mobilité durable.



EN CONCLUSION

Pas encore une révolution pour le business de ces entreprises, le vélo commence à faire partie des sujets à prendre en compte avec sérieux dans l'aménagement des espaces publics. Les entreprises interrogées ont toutes identifié qu'il y avait un potentiel marché dans la grande transformation des routes et des rues pour faciliter les déplacements à vélo. Certaines ont déjà travaillé sur la mise en place des aménagements de transition ; toutes entendent bien répondre présent pour leur pérennisation et pour les innovations et l'ambition qualitative des futurs projets d'aménagements cyclables.

FOCUS ⑤

Financement des projets cyclables : un retour des territoires sur les freins et leviers

Au cours de la 2e phase d'enquête de cette étude, certaines collectivités ont indiqué que les financements mis en place par l'Etat pour accompagner la mise en place ou la pérennisation des aménagements cyclables de transition n'étaient pas toujours adaptés à leur besoin. Nous avons contacté 3 d'entre elles pour mieux comprendre les problèmes de financement qu'elles ont rencontré. Cet échantillon n'a pas la prétention d'être représentatif des problèmes de financement des collectivités françaises mais simplement d'illustrer, par quelques cas concrets, des difficultés rencontrées ou perçues (les dispositifs de financement n'étant pas toujours parfaitement connus).

Pour rappel, les principaux dispositifs de financement nationaux actuels pour les aménagements cyclables de transition sont :

- **L'AAP (Appel à Projets) "continuités cyclables"**, initialement conçu pour traiter les grands problèmes de discontinuités cyclables, a été étendu aux projets de pérennisation des aménagements cyclables de transition (avec des mécanismes de financement et des critères qui restent globalement identiques à l'AAP initial). Plus d'informations :

<http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/velo-et-marche>

- **La Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL)**, un financement national géré au niveau des préfetures de département, a été renforcée d'un montant d'1 milliard d'euros dans le cadre du plan de relance ; l'État a annoncé prioriser les projets d'investissement relatif au vélo dans le cadre de la relance. Plus d'informations :

<https://www.villes-cyclables.org/le-velo-au-quotidien/investir-dans-le-velo>

- **Le programme AVELO de l'Ademe**, pour accompagner les territoires de moins de 250 000 habitants dans la réalisation d'études préalables aux aménagements cyclables, la mise en place de services vélo et les dispositifs de communication. Plus d'informations :

<https://www.ademe.fr/expertises/mobilite-transport/passera-laction/dossier/programme-avelo/description-programme-avelo>



PLOUÉDERN : UNE PETITE COMMUNE QUI A DÉCROCHÉ DES FINANCEMENTS MAIS N'A PAS EU LA TÂCHE FACILE



Entretien avec...

Michèle Casu

Élue de la commune de Plouédern

Plouédern est une commune d'environ 3000 habitants dans le Finistère, juste au nord de Landerneau. La compétence sur la voirie n'a pas été transférée à la communauté de communes, qui elle-même ne s'est pas encore dotée d'un schéma directeur cyclable. La commune n'a pas mis en place d'aménagement cyclable de transition mais elle a saisi l'opportunité des financements mis en place pendant cette période pour l'aider à réaliser un aménagement cyclable de raccordement du bourg à une véloroute, de manière à assurer une continuité du réseau cyclable et la desserte locale.

La commune s'est positionnée sur 3 dispositifs :

- **Un appel à projet de la région Bretagne**, intitulé : « Premiers/Derniers kilomètres dans le cadre des mobilités du quotidien ou saisonnières » (financement européen de développement régional - FEDER) ;

- **L'appel à projet national «continuités cyclables" du Plan Vélo**, s'agissant d'un projet pour créer une continuité avec la véloroute ;

- **La Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL)**, dont le ministère avait indiqué qu'elle pouvait être mobilisée dans ce cadre.

Le premier défi est celui d'être informé de ces dispositifs de financement. Ce n'est pas évident pour une petite commune car il y a énormément de dispositifs différents, doté chacun de ses propres critères. En l'occurrence, Michèle Casu a participé à des ateliers de concertation sur les mobilités actives dans le cadre du SCOT animé par le Pays de Brest, et c'est à cette occasion qu'elle a rencontré une technicienne qui l'a informée des dispositifs de financement pour des projets cyclables. Il est donc intéressant de souligner le rôle que peuvent jouer des techniciens mutualisés au sein d'EPCI pour aider les communes à accéder à des financements.

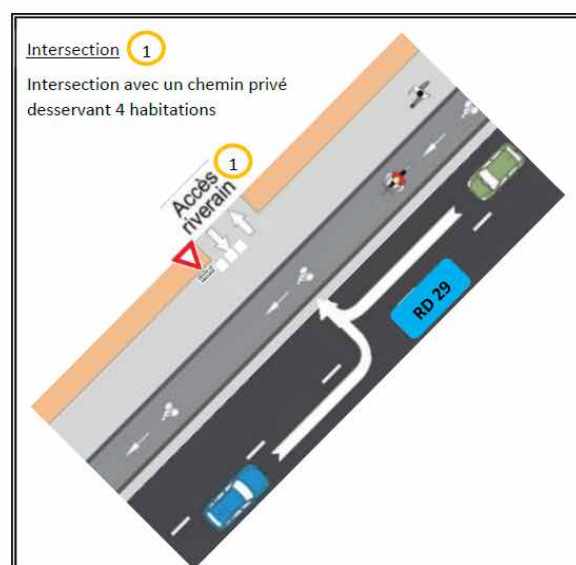
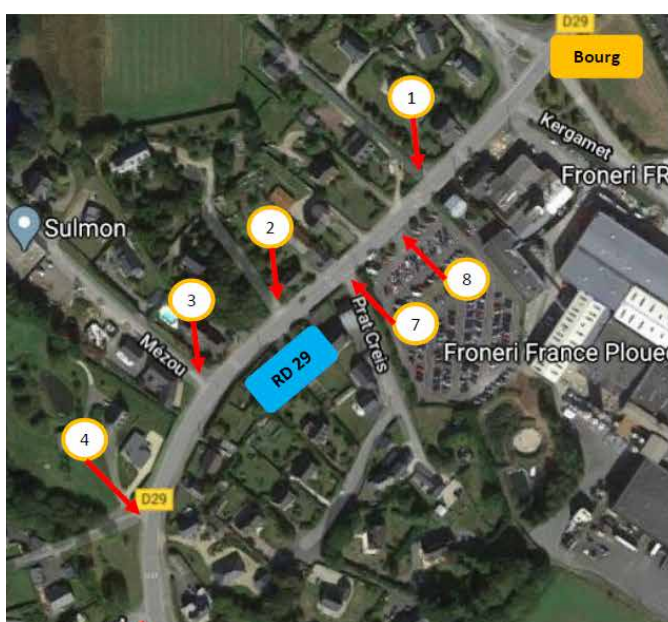
Une autre difficulté réside dans la nécessité d'avoir un dossier d'étude déjà réalisé pour candidater et être retenu par un dispositif de financement. Or, réaliser une étude représente un coût car une petite commune n'a pas les moyens en interne de la réaliser. Ce stade de l'étude est alors un pari car ce sont des fonds dépensés sans certitude que le projet pourra se faire ni qu'il bénéficiera de financements. A Plouédern, il y avait une équipe très motivée et une étude a donc été commandée pour réfléchir à ce projet de piste cyclable, sur les deniers de la commune. Une commune plus hésitante et moins aisée aurait sans doute hésité, et n'aurait par conséquent pas pu non plus présenter de dossier pour obtenir un financement pour la réalisation. Le stade de l'étude est celui du déclenchement de la démarche, et il semble qu'une aide à ce stade pourrait faciliter ce déclenchement sur les aménagements cyclables, au moins pour les collectivités n'ayant pas de moyens d'étude en interne.

Les dossiers ont pu être réalisés et menés aux termes des procédures avec succès uniquement grâce à la motivation et à la compétence de Sébastien Demabre, secrétaire général par intérim et ingénieur de formation. Il s'est démené pour répondre aux demandes de précisions et de documents des financeurs.

Le dossier pour la DSIL a été jugé le plus simple à monter. Le fait que les interlocuteurs soient connus et que la procédure soit 100% dématérialisée est très apprécié. La limite est le taux de cofinancement, faible (environ 20% sans le cas du présent projet), qui ne fait pas vraiment effet de levier, mais qui apporte un appoint appréciable dans un tour de table de financement. Le suivi par mail, les relances ciblées et la liste des documents à fournir sont autant de bons points pour le dispositif, qui ont facilité le recours à ce financement par la commune.

La tâche a été plus complexe pour le dossier de l'appel à projet national "continuités cyclables", les conditions d'éligibilité étant plus exigeantes que pour la DSIL. Certaines demandes étaient hors de portée des moyens techniques habituels d'une petite commune ; le secrétaire général a dû bricoler des schémas avec les moyens du bord, ce qu'il a pu faire grâce à son habitude des outils informatiques. Les communes rurales ou les très petites intercommunalités pourraient être en difficulté sur ce type de dossier, si elles n'ont pas les moyens de payer une étude ou des experts pour les accompagner.

Pour Plouédern, l'idée d'aider au financement du stade de l'étude semble pertinente car cela permettrait de faciliter l'engagement dans le projet, le démarrage du processus. Néanmoins, la commune précise qu'il faut aussi avoir de la visibilité dans la durée sur les financements pour la réalisation des projets, car un financement pour une étude sans garantie d'un co-financement sur l'investissement ne fonctionnera pas. Une des limites du dispositif actuel sur l'AAP vélo, c'est l'incertitude sur sa pérennité. Les fonds FEDER, eux, sont planifiés sur 6 ans, ce qui donne une visibilité qui permet de s'organiser pour lancer des projets en confiance. Donner de la visibilité à plus long terme sur ces aides à l'investissement pourrait donc être également une piste d'amélioration.



Exemple de schémas réalisés en interne par la commune de Plouédern pour l'AAP continuités cyclables

MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE : LE SOUHAIT D'UN SOUTIEN FINANCIER À LA DÉMARCHE D'URBANISME TACTIQUE



Entretien avec...

Emmanuel Sauvage

Directeur de la gestion opérationnelle des transports à la Métropole Rouen Normandie



Thierry Arranger

Chargé de la politique cyclable à la Métropole Rouen-Normandie

La métropole de Rouen-Normandie est en cours de réalisation d'un schéma directeur cyclable hiérarchisé avec 3 niveaux d'aménagement, des plus structurants (niveau 1) aux aménagements du réseau secondaire, plus légers, de niveau 3.

L'urgence sanitaire a conduit la métropole à installer en urgence des aménagements de transition sur de nombreux axes 1, 2 et 3 dès lors que cela était compatible avec une réalisation légère, avec un espace suffisant disponible pour assurer une bonne sécurité des usagers.

Le financement de la pérennisation de ces aménagements et des futurs aménagements pose question. Sur les axes de niveau 1 et 2, où les aménagements définitifs prendront la forme d'aménagements cyclables plutôt lourds et coûteux (type pistes cyclables), le cofinancement via l'appel à projet continuités cyclables et les autres cofinancements habituels est possible car les montants correspondent aux planchers de cet AAP (minimum 500k€ de projet total, avec un cofinancement de 20% soit 100k€ minimum). Le taux de cofinancement est toutefois jugé un peu faible, en particulier au regard de la lourdeur du dossier de l'AAP continuité cyclable, difficile même pour une métropole dotée d'un service d'ingénierie interne comme Rouen.

En revanche, pour tous les projets plus légers (marquages simples de bandes cyclables, dispositifs légers, aménagements plus diffus), la métropole n'a pas connaissance de dispositifs de cofinancement, ni national ni local. Or ces aménagements ne peuvent pas rester indéfiniment en peinture jaune temporaire et le coût de pérennisation n'a pas été budgété au préalable puisque c'était une situation d'urgence. Sans aide de l'Etat sur ce type de pérennisation, la collectivité ressent un manque de soutien financier sur cette action de crise pourtant encouragée au niveau national.

Par ailleurs, les différentes parties prenantes des projets d'aménagements cyclables de la métropole (élus métropolitains, élus locaux, associations d'usagers et services techniques) ont été impressionnées par l'efficacité de la méthode de l'urbanisme tactique pour agir rapidement, tester des solutions, évaluer de manière participative, et améliorer pour pérenniser. La collectivité souhaiterait prolonger cette expérience après la crise sanitaire, car cela lui semble une manière efficace d'aménager la ville rapidement, avec une bonne

acceptabilité et une meilleure qualité des aménagements finaux. Mais aucun dispositif de financement ne semble pouvoir financer ce type d'approche expérimentale, les financements n'étant prévus que pour des projets classiques, longs et coûteux. Cela n'aide pas la collectivité à franchir le pas ; une piste d'amélioration serait donc de réfléchir à des dispositifs de financement qui encouragent les collectivités à se tourner vers ces méthodes d'aménagement "agiles".

Concernant la DSIL, la métropole de Rouen n'a pas sollicité ces fonds, considérant qu'il n'y avait pas de rallonge budgétaire disponible pour le vélo, l'enveloppe globale fléchée vers la métropole étant, selon les services techniques, fixe et déjà fléchée pour d'autres projets importants de la collectivité.

Enfin, la collectivité suggère de maintenir un rythme d'au moins 2 sessions par an pour l'AAP continuités cyclables, comme en 2020, car s'il n'y a qu'une session, les études ne sont pas forcément prêtes au bon moment pour constituer le dossier et le risque est de prendre 1 an de retard sur les projets. Par ailleurs, même si l'AAP est annoncé pour 7 ans, il n'y a jamais de certitude sur l'année suivante. Une visibilité réelle sur la pérennité de l'AAP sur plusieurs années serait une garantie qui facilite la constitution des projets.



Des pistes de transition ont été aménagées sur plusieurs grands boulevards rouennais dès le premier déconfinement.

VILLE D'AVIGNON : UN TAUX DE COFINANCEMENT À RENFORCER POUR CRÉER UN RÉEL EFFET DE LEVIER



Entretien avec...

Olivier Marquet

Directeur de projet Mobilité et Aménagement à la ville d'Avignon

La Ville d'Avignon a aménagé 30 km d'itinéraires cyclables à partir de mai 2020, notamment pour répondre à l'urgence sanitaire. La majorité des projets ayant vocation à perdurer, tout n'a pas été fait sous forme temporaire ; l'approche tactique a été réservée aux sites qui nécessitaient une expérimentation et une évaluation, afin de rester très parcimonieux dans l'usage des fonds publics.

Cette approche d'aménagements transitoires "test" a été particulièrement utile. La ville a réalisé qu'elle pouvait faire des choses plus frugales que d'habitude, et tout aussi pertinentes, adaptées et fonctionnelles. Le constat est que cela permet de faire rapidement d'importants linéaires et de booster l'effet "réseau cyclable" en un temps court.

Toutefois, la ville regrette de n'être pas aidée financièrement sur cette approche frugale, estimant que ce n'est pas parce que c'est moins coûteux qu'il ne faut pas l'aider, au contraire. Vu l'urgence, la ville a étudié et réalisé très rapidement ses aménagements temporaires. Or, les aides n'étant jamais attribuées sur des projets déjà lancés, elle n'a donc pas pu obtenir d'aide sur la majorité des aménagements temporaires. Le contexte réglementaire classique d'attribution des subventions n'était donc pas adapté à cette situation exceptionnelle.

Par ailleurs, la ville ne pourra pas bénéficier d'aide financière pour la pérennisation d'une grande majorité de ses aménagements de transition, car elle n'a pas les moyens de lancer des projets d'ampleur sur tout le linéaire temporaire créé et qu'une pérennisation frugale de ces aménagements ne serait pas prise en compte par l'AAP continuité cyclables (minimum 500 k€). Ces aménagements et leur pérennisation se retrouvent in fine financés à 100% par la commune.

De manière générale, la ville d'Avignon considère qu'elle ne dispose pas, pour les aménagements cyclables du quotidien, d'autres co-financements que ceux de l'Etat, la région et le département n'ayant pas de dispositif adapté pour les projets cyclables de la commune (hors schéma des véloroutes, bien financé par la région), et l'agglomération ayant peu de ressources budgétaires. La DSIL n'apparaît pas comme une option pour la Ville d'Avignon, les montants fléchés pour le territoire n'ayant pas changé et leur utilisation potentielle pour des projets cyclables impactant le financement d'autres politiques.

Pour les projets plus importants, la ville trouve le taux du cofinancement de l'AAP continuités cyclables (20%) insuffisant pour faire effet de levier et décourageant pour les élus qui ont l'impression de ne pas être soutenus suffisamment par le niveau national. A titre d'exemple, la ville d'Avignon indique que la région PACA cofinance à hauteur de 50% les véloroutes, ce qui constitue là un réel effet de levier pour ces projets.

Le bonus de 10% de cofinancement si l'on rentre dans la démarche du Savoir Rouler à Vélo est également pointé comme un élément frustrant du dispositif. Cette partie de la politique

cyclable nationale dépend du Ministère des Sports, ce qui rajoute un interlocuteur. La mise en place du Savoir Rouler à Vélo à l'école, dans les délais courts exigés pour un AAP sur des projets d'aménagements cyclables, est jugée trop complexe par la ville d'Avignon. La ville se demande si d'autres collectivités en France ont bénéficié de ce bonus de cofinancement pour le Savoir Rouler à Vélo. Mais l'impression de la ville est surtout d'être privée de 10% de financement sans pouvoir réellement y remédier.

À ce stade, le service technique craint que la faiblesse du cofinancement ne démotive les élus à poursuivre les investissements dans les aménagements cyclables. Les principales recommandations de la ville pour améliorer ces dispositifs de financement sont :

- de mettre en place un taux de cofinancement suffisamment fort pour faire effet de levier et encourager les collectivités qui n'ont pas forcément d'autres sources de financement local à leur disposition ;
- de tenir compte de l'innovation en matière de méthode d'aménagement (urbanisme tactique) pour accompagner financièrement les collectivités dans ces pratiques plus frugales mais néanmoins non gratuites.

3.3/ Les aménagements cyclables temporaires « COVID »



1 Bandes cyclables sur rte de Montfavet, créées par neutralisation d'une voie (mise en service 2020)



2 Pistes cyclables av Amandier, Créées par raccourcissement bretelle d'insertion (mise en service 2020)

Permettre l'expérimentation

Le changement d'usage drastique de la voirie a été permis par la période particulière du déconfinement (-75% de trafic VL en moyenne). Les projets expérimentaux réalisés ont permis de révéler un usage cyclable inconnu jusqu'alors

Extrait d'une présentation interne sur les aménagements cyclables de transition de la Ville d'Avignon. L'approche "urbanisme tactique" a convaincu les services et les élus.



Parmi les idées qui ont émergé des entretiens sur les financements, on peut retenir :

- **Le soutien aux phases d'étude, notamment pour les plus petites collectivités, car c'est l'étape d'initiation des projets, et donc le moment où le coup de pouce pour initier la démarche serait le plus utile ;**

- **La visibilité sur plusieurs années des financements disponibles pour investir dans les aménagements cyclables ;**

- **Des dispositifs de financement adaptés pour encourager le recours à l'urbanisme tactique ou du moins aux aménagements expérimentaux légers et non définitifs mais qui permettent de tester et préfigurer des aménagements plus pérennes ;**

- **La levée de la limitation sur le linéaire des projets à 2 km dans l'AAP continuités cyclables, les besoins étant plus variés que cette limite ne le prévoit ;**

- **Revaloriser le taux de cofinancement de l'AAP continuité cyclable afin d'avoir un effet levier plus fort et permettre un soutien au démarrage, avant que l'effet du nouveau réseau cyclable ne produise ses effets**

À PROPOS DU PROGRAMME AVELO 2

Suite du programme précédent (AVELO 1) et toujours financé par les Certificats d'Economie d'Énergie (CEE), AVELO 2 est un programme de l'Ademe qui s'adresse aux collectivités de moins de 250 000 habitants pour les soutenir dans le lancement de leur politique cyclable. Voici son descriptif tel qu'il a été publié au Journal Officiel :

2. Dénomination et objet

Programme AVELO 2 porté par l'ADEME visant à accompagner la planification, l'expérimentation et l'animation de politiques cyclables dans les territoires de moins de 250 000 habitants.

Le programme incitera les territoires à :

- Réaliser des études de planification cyclable pour déclencher des projets d'aménagements cyclables pertinents sur tout le territoire français.
- Expérimenter des services vélos innovants pour déclencher le passage à l'acte et convaincre les territoires de déployer à grande échelle de tels services, notamment en milieu rural et péri-urbain.
- Communiquer vers le grand public, et tout particulièrement les jeunes, pour engager un changement durable en faveur du vélo.

L'objectif du programme est d'accompagner 400 territoires sélectionnés à l'issue de plusieurs relevés de candidature à compter de 2021. Celui-ci étendra l'action du programme AVELO qui a permis d'intervenir sur plus de 200 territoires en 2019 et 2020. Six cents territoires auront été ainsi accompagnés.

Le volume de certificats d'économies d'énergie délivré dans le cadre de ce programme n'excède pas 5 TWh cumac sur la période 2021-2024.



CLUB DES **villes**
& **territoires**
cyclables

Février 2021

Solcy.

Marrec + Le Villain
Consultants en mobilités actives