

Suivi qualitatif de la dynamique des aménagements cyclables et piétons de transition en France

PHASE 1



Étude réalisée par :

SOMMAIRE

Sommaire	2
Synthèse	4
Introduction	7
Contexte : la crise du Covid-19	7
Un impact fort sur les mobilités	7
Des élections municipales perturbées	8
Objectifs de l'étude	9
Méthode	10
Revue de presse	10
Enquête en ligne	10
Entretiens-focus	12
Résultats	15
Analyse des répondants	15
Type de collectivité	15
Des collectivités de tailles variées	16
Typologie de l'habitat	16
Des collectivités réparties sur l'ensemble du territoire	17
Niveau d'engagement	18
Une dynamique de déploiement des aménagements de transition en deux phases	18
Un échantillon de collectivités largement engagé dans la dynamique des aménagements de transition	19
Des collectivités urbaines plus engagées	22





Les collectivités n'ayant pas de projet d'aménagement	23
Collectivités ayant un projet d'aménagement	25
Type d'aménagements prévus ou réalisés	25
Aménagements cyclables privilégiés	28
Mesures exceptionnelles pour le stationnement des vélos	29
Des aménagements pas toujours planifiés à l'avance	30
Collectivités ayant déjà réalisé des aménagements	32
Mesures de suivi des aménagements de transition	32
Réversibilité et pérennisation des aménagements	35
Des budgets conséquents pour ces aménagements qui fragilisent parfois la dynamique	36
Une perception positive de l'efficacité des aménagements cyclables	37
FOCUS : cas de suppression d'aménagements de transition	38
Ressources existantes et manquantes à destination des collectivités	39
Des difficultés rencontrées qui diffèrent selon les types de territoire	41
Contexte politique particulier et mille-feuille territorial	41
Des difficultés techniques plus conséquentes pour les territoires ruraux	42
Des difficultés budgétaires déterminantes pour les petites collectivités	45
Des obstacles administratifs qui ont parfois pu être surmontés	46
Les difficultés liées à la crise	47
Conclusion	49
Annexes	52

SYNTHÈSE

Cette étude du Club des villes et territoires cyclables, basée sur une enquête en ligne auprès de 137 collectivités territoriales et sur des entretiens ciblés, dresse un premier état des lieux de la dynamique de mise en place d'aménagements cyclables et piétons de transition par les collectivités territoriales françaises.

> Au 3 juillet 2020, plus de 100 collectivités sont engagées dans la dynamique des aménagements de transition. La plupart se situent encore au stade de l'étude de projet ou du déploiement

Si la majorité sont plutôt urbains, près d'1/3 des territoires ayant un projet d'aménagement de transition se situent en zone peu dense. Seule une minorité de collectivités déclare avoir mis en service tous les aménagements de transition prévus.

> Parmi les collectivités ayant créé des aménagements de transition, une dizaine seulement a procédé à des ajustements ou suppression d'aménagements. $\frac{3}{4}$ des collectivités prévoient de pérenniser au moins une partie des aménagements et la plupart envisagent de les conserver, au moins jusqu'à la rentrée de septembre. Une prochaine vague d'enquête permettra de suivre le devenir de ces projets.

> Les bandes cyclables ont été l'aménagement privilégié, mais le choix de combiner pistes cyclables et apaisement du trafic est corrélé à une meilleure efficacité perçue

En plus de l'aménagement d'itinéraires cyclables sécurisés, près d'une collectivité sur deux a également prévu la mise en place de stationnement vélo sur son territoire, le plus souvent sous forme d'arceaux, pour accompagner le développement de la pratique et prémunir les nouveaux usagers du vol.

> La majorité des projets s'appuient sur un document de planification vélo pré-existant et près d'1/4 des collectivités interrogées prévoient d'en créer un suite à cette crise

La période a donc rendu évidente l'importance de disposer d'un document de stratégie et de planification pour la politique cyclable. Toutefois, la perspective de pérennisation des aménagements de transition ne semble pas liée au fait qu'ils aient été conçus dans le cadre d'une stratégie pré-existante ou non. Un tiers des collectivités ont réalisé des aménagements non pas transitoires mais destinés dès le départ à être pérennisés.

Situation	Nb collectivités
Pas de projet	31
En projet	43
En déploiement	48
En service	15
Total général	137

Avancement des collectivités ayant un projet d'aménagement de transition



> Les 51 collectivités ayant communiqué leur budget pour les aménagements de transition ont consacré plus de 24 millions d'euros à ces projets transitoires

Si ce montant est modeste à l'échelle nationale, il a néanmoins représenté une dépense inattendue et parfois difficile à assumer pour certaines collectivités. Ce montant, à comparer à d'autres politiques de mobilité autrement plus coûteuses, a néanmoins permis de transformer la mobilité de nombreux Français et Françaises, avec **des hausses spectaculaires des comptages de vélos dans certains territoires**. Le soutien de l'Etat sera indispensable pour aider les territoires à pérenniser et développer ces aménagements.

> Le développement d'outils d'accompagnement techniques et financiers est nécessaire pour soutenir les territoires ruraux dans cette dynamique

Le contexte d'entre-deux tour des élections municipales a fortement compliqué la prise de décision. Les difficultés financières et techniques ont été plus vives dans les territoires à dominante rurale que dans les territoires plus urbains. L'absence d'une société civile mobilisée pour exprimer le besoin d'aménagements en faveur du vélo semble également limiter la dynamique en zone plus rurale. De nombreuses collectivités ont néanmoins pu surmonter les difficultés auxquelles elles ont été confrontées.

> Les collectivités expriment un besoin de formation à l'urbanisme cyclable et une plus grande communication sur les aides financières disponibles

Les ressources mises à disposition des collectivités pour réaliser des aménagements de transition ont été jugées utiles, en particulier les guides techniques et webinaires organisés dans l'urgence par le Cerema. Cependant, les collectivités répondantes expriment leur besoin de formation pour renforcer l'expertise en matière d'aménagement des réseaux cyclables et manquent d'information sur les dispositifs pour financer leur politique cyclable

> Au bilan, 75% des collectivités estiment que cette période a eu pour conséquence une accélération de leur politique cyclable

Toutefois, les collectivités urbaines (9 sur 10) ont davantage bénéficié de cette dynamique que les collectivités rurales (1 sur 2), qui étaient moins concernées par la disponibilité amoindrie des transports en commun et la menace de la congestion automobile associée.



INTRODUCTION

Contexte : la crise du Covid-19

Un impact fort sur les mobilités

La crise sanitaire du Covid-19 a conduit le gouvernement français à confiner l'ensemble du territoire français le 15 mars 2020 pour environ 2 mois. Une première phase de déconfinement partiel a commencé le 11 mai, suivie en juin d'une 2e étape de déconfinement et la reprise plus complète des activités économiques.

Pendant cette période de crise sanitaire, les transports publics (en ville) et les trains de voyageurs ont vu leur capacité de transport drastiquement diminuée par l'impératif de distanciation physique. Un report massif vers l'autosolisme aurait eu des conséquences néfastes :

- **l'aggravation de la pollution de l'air rend davantage vulnérable les personnes aux affections pulmonaires comme la COVID-19**

(source : https://www.santepubliquefrance.fr/les-actualites/2020/pollution-de-l-air-et-covid-19-audition-de-sante-publique-france?fbclid=IwAR1zcyR9PnD-34HinKUuYPng28QWki1a6tCurtpOXaREPgMJ_OVxLFkvc-CmU) ;

- **la saturation des réseaux routiers aurait pu impacter l'efficacité des services d'urgence et la logistique de crise ;**

Devant ce défi, trois principaux leviers ont été mobilisés :

- **l'arrêt d'un grand nombre d'activités génératrices de déplacements ;**

- **le télétravail pour les salariés qui le pouvaient ;**

- **le développement d'aménagements cyclables et piétons de transition.**

Dans ce contexte, les modes de déplacements actifs et particulièrement le vélo sont en effet apparus comme une **alternative pertinente aux transports en commun, au deux-roues motorisé et à la voiture individuelle.**

En permettant aux personnes de se déplacer à vélo, **il était possible de maintenir une bonne capacité de mobilité tout en assurant la distanciation physique et en évitant la pollution.**

Pour rendre cette solution de déplacement attractive et pour garantir la sécurité de ces nouveaux usagers du vélo, de nombreuses collectivités territoriales ont mis en place, en urgence, des **aménagements cyclables de transition**. Cet "urbanisme tactique" a permis de transformer avec agilité, réversibilité et à peu de frais l'espace public pour l'adapter aux contraintes de la crise sanitaire.

En prévision du déconfinement, **des pistes et bandes cyclables ont été créées, certaines rues ont été piétonnisées, la vitesse maximale autorisée a été abaissée à 30 km/h dans des quartiers entiers, des arceaux de stationnement vélo ont été déployés**. De Montpellier à Lille en passant par Dinan et La Défense, à l'aide de kilomètres de peinture jaune, de glissières en béton et de balisettes en plastique, ces collectivités ont procédé à des transformations majeures de nombreux boulevards et rues.

Inspirés à l'origine d'exemples étrangers, notamment de villes américaines et européennes précurseurs dans la transformation de leur voirie, ces aménagements de transition en faveur de la marche et du vélo ont été dans la quasi totalité des cas créés au détriment de voies de circulation ou de files de stationnement automobile.

Le Club a été en première ligne de l'impulsion de cette dynamique. Celui-ci a anticipé les problématiques des mobilités durant cette crise et a œuvré pour généraliser des solutions en faveur du vélo. Il a également joué le rôle d'interlocuteur et de coordination avec les autres acteurs vélo associatifs et étatiques.

Le succès d'un certain nombre de ces aménagements de transition a bénéficié d'une forte visibilité médiatique et a **révélé la possibilité de faire évoluer rapidement la voirie pour faire de la France "une nation du vélo"** comme Elisabeth Borne, ex-ministre de la Transition écologique et solidaire, en a émis le souhait le 29 mai dernier en conférence de presse. Le gouvernement a également déclaré vouloir aider les collectivités à **pérenniser les aménagements de transition.**

Des élections municipales perturbées

En parallèle, la **campagne des élections municipales s'est interrompue** alors même que la puissance publique des collectivités locales figure au premier plan pour favoriser une mobilité renouvelée permettant la distanciation physique, plus sobre en ressources matérielles et moins gourmande en carbone. La campagne pour les élections municipales n'a repris officiellement qu'à la mi-juin et le second tour s'est déroulé le 28 juin, marqué par une abstention record.

La situation a conduit les candidats à renouveler leur vision et leurs propositions concernant la mobilité du futur, afin de les rendre plus cohérentes et responsables par rapport à la réalité actuelle des déplacements mais aussi dans les transformations profondes mises en exergue par le confinement :

- **démocratisation du télétravail et de la visioconférence ;**
- **report depuis les transports en commun vers d'autres modes et recul de la mobilité collective au profit de la mobilité individuelle ;**

- **réduction des dépenses liées aux déplacements dans les collectivités et les entreprises ;**

- **difficultés des modèles de mobilité partagée et essor des micro-mobilités (trottinettes, vélos pliants, gyropodes) ;**

- **reconnaissance des intérêts de la "démobilité" ou de "la non-mobilité" et valorisation de la vie dans la proximité.**

L'annonce d'initiatives variées visant à favoriser la marche et le vélo et à décourager le retour de la voiture individuelle, ainsi que l'appel de l'ex-ministre de la Transition écologique et solidaire Elisabeth Borne le 29 mai dernier à **"ne pas laisser la voiture reprendre la place"** ont encouragé maires élus au premier tour et candidats à rivaliser de propositions. Nombre d'élus locaux ont ainsi été amenés à promouvoir le vélo comme solution bonne pour la santé, jusqu'à assumer d'en faire une part essentielle de leur plan de déconfinement.



© Alain Dalouche



Objectifs de l'étude : comprendre, accompagner et soutenir les collectivités

Depuis avril 2020, à la demande d'Elisabeth Borne, ex-ministre de la Transition écologique et solidaire, le Club des villes et territoires cyclables (CVTC) contribue à l'accompagnement et au suivi des collectivités territoriales pour la mise en place d'aménagements de transition en faveur des mobilités à pied et à vélo. Aux côtés des services de l'État, des associations de collectivités et des associations d'utilisateurs, le CVTC participe ainsi à la dynamique nationale visant à faciliter la mobilité des Françaises et des Français dans ce contexte de crise sanitaire.

Cette étude constitue un premier état des lieux de cette dynamique du point de vue des collectivités territoriales, en première ligne pour la réalisation de ces aménagements de transition. L'objectif est de comprendre les difficultés qu'elles ont rencontrées et d'évaluer les effets durables de ces réalisations sur les politiques cyclables et la pratique du vélo. L'identification des obstacles rencontrés et la compréhension des ressources qui font défaut aux collectivités pour réaliser ces projets permettront d'améliorer et compléter les dispositifs de soutien actuellement en place.

Cette étude a également pour objectif de faire connaître et diffuser des innovations réalisées grâce à l'approche agile et expérimentale déployée par les collectivités pour répondre à l'urgence sanitaire. Adopté en temps de crise, cet "urbanisme tactique" trouvera peut-être sa place dans la panoplie des méthodes de fabrication de la ville ; cette étude permettra d'identifier certaines barrières à lever pour le rendre

Méthode

Revue de presse

Les publications des médias (locaux et nationaux) concernant les aménagements de transition ont fait l'objet d'un suivi quotidien et d'une compilation. Celle-ci a permis à la fois de suivre la dynamique de déploiement des aménagements de transition, de répertorier les collectivités afin de leurs diffuser l'enquête en ligne et d'identifier des cas intéressants à approfondir dans le cadre d'un entretien téléphonique.

Enquête en ligne

Un questionnaire en ligne comportant 11 pages et 28 questions a été élaboré et diffusé largement avec l'aide des partenaires du CVTC, via plusieurs canaux de diffusion :

- **Les lettres d'information du CVTC et de Vélo & Territoires**
- **Les listes de diffusion du Cerema et de l'Ademe**
- **La liste d'échanges sur les aménagements de transition créée par le CVTC, l'Ademe, Vélo & Territoires et la Fabrique des Mobilités**
- **Les réseaux sociaux (LinkedIn, Twitter, Facebook)**
- **Des prises de contact ciblées**

Le questionnaire était ouvert du 12 juin au 3 juillet à 17h. **Une deuxième vague d'enquête est prévue fin août pour évaluer l'évolution de la dynamique pendant l'été et connaître la situation avant la rentrée. Une troisième vague d'enquête est prévue à l'automne, afin de faire le bilan de cette séquence exceptionnelle d'adaptation des mobilités en réponse à la crise sanitaire en cours.**

L'enquête était accessible depuis un ordinateur, une tablette ou un smartphone.

Toutes les collectivités territoriales, quelle que soit leur importance en matière de superficie ou de population, et leur degré d'engagement dans la dynamique, ont été invitées à répondre à cette enquête. Il s'agit néanmoins d'une participation sur la base du volontariat et l'échantillon n'est donc pas représentatif des collectivités françaises.

L'enquête comportait 7 parties :

- 1- Identification du répondant et de la collectivité**
- 2- Niveau d'engagement dans la dynamique**
 - a. Si absence de projet > question sur les motifs et redirection vers la fin du questionnaire
 - b. Si des réalisations ont commencé > questions sur la mise en oeuvre
- 3- Type d'aménagements en projet ou réalisés**
 - a. S'il y a eu des suppressions d'aménagement > question sur les motifs des suppressions
- 4- Existence d'un document de planification préexistant**
- 5- Les difficultés rencontrées par la collectivité**
- 6- Les ressources disponibles et manquantes**
- 7- Conclusion sur l'impact sur la dynamique de la politique cyclable (absence d'effet, accélération modérée ou franche)**

La plupart des questions étaient des questions fermées et obligatoires, pour faciliter l'analyse des réponses. Les propositions de réponses étaient présentées dans un ordre aléatoire pour les questions à choix multiples. Des questions ouvertes permettaient aux répondants d'exprimer des précisions ou de commenter leurs réponses.

Mise en œuvre

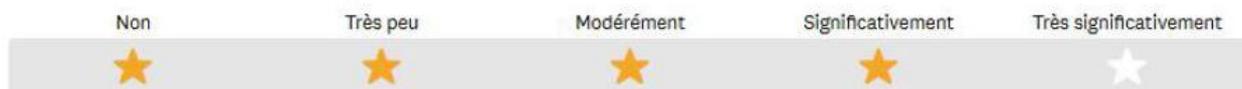
10. Pouvez-vous nous donner un budget approximatif pour l'ensemble de vos projets d'aménagements de transition ? (€TTC, toutes dépenses comprises)

10000

* 11. Par quels dispositifs assurez-vous le suivi des aménagements de transition ?

- Comptages automatiques Enquête de satisfaction
 Observations visuelles / comptages manuels Autres dispositifs
 Retours des associations d'utilisateurs Pas de suivi

* 12. Pensez-vous que les aménagements cyclables de transition ont stimulé l'usage du vélo dans votre collectivité ?



* 13. Les aménagements mis en place ont-ils été réalisés directement de manière irréversible/définitive ?

- Oui, au moins une partie des aménagements sont irréversibles
 Non, les aménagements sont tous réversibles

Une autre enquête de suivi est prévue fin août (pour évaluer la situation avant la reprise générale des activités économiques et avant la rentrée scolaire) **et une dernière à l'automne** (pour faire un premier bilan de l'ensemble de la période post-déconfinement).

Entretien - focus

Outre le questionnaire en ligne, des **entretiens semi-directifs** ont été réalisés avec plusieurs représentants de collectivités qui ont **mis en place des aménagements innovants, parfois impensables avant le contexte de la crise sanitaire, ou qui ont dû procéder à des suppressions partielles ou totales d'aménagements.**

Il s'agissait **d'approfondir les choix entrepris par certaines collectivités**, par un échange direct avec les agents en charge de la voirie et des mobilités : quelles ont été les stratégies adoptées ? Les aménagements ont-ils été concertés, et avec qui ? Plusieurs projets ont-ils été envisagés ? De quel ordre ont été les difficultés rencontrées ? Comment les usagers se sont-ils appropriés ces aménagements ? Comment vont-ils évoluer ?

Ces entretiens ont permis de **mieux comprendre les objectifs, la conception et la négociation de réalisations innovantes**, comme le carrefour "à la néerlandaise" près du bassin du commerce du Havre, ou l'introduction d'une piste bidirectionnelle dans l'anneau du rond-point de Catalogne, à Paris 14e. Des questions sur le pourquoi et le comment de ces aménagements, sur les difficultés spécifiques relatives à leur mise en place et sur la période de test ont été posées pour ces entretiens en particulier.

Des agents de collectivités où **la réalisation d'aménagements transitoires n'a pu être menée à bien** (comme Épinal) ou qui ont procédé à leur suppression (comme à Quimper ou à Amiens) ont également été contactés, ainsi que des représentants d'associations d'usagers dans quelques collectivités se trouvant dans la même situation. L'idée est de **comprendre le processus qui a conduit à la décision de mettre fin à l'aménagement de transition** et d'en tirer les enseignements utiles pour d'autres projets.

Enfin, un focus a aussi été entrepris sur des **petites et moyennes collectivités qui ont réalisé des aménagements**, comme la ville bretonne de Dinan.





RÉSULTATS

Analyse des répondants

Il y a eu 232 participations à l'enquête, dont 154 questionnaires entièrement complétés. Après vérification manuelle et exclusion des réponses inappropriées et des doublons éventuels, **le nombre de questionnaires complets et exploitables est de 137.**

Les personnes ayant répondu à l'enquête sont principalement des agents des services techniques en charge de la politique vélo, des mobilités ou plus largement de l'aménagement de l'espace public. Dans les plus petites collectivités, les répondants sont des élus.

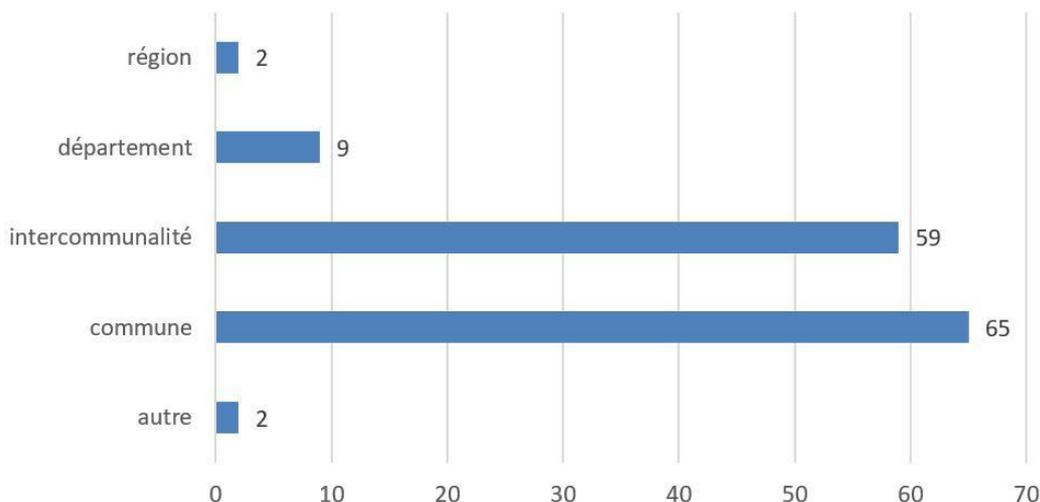
Type de collectivité

Les collectivités ayant répondu à l'enquête sont principalement des communes ou des intercommunalités. La compétence sur l'aménagement de la voirie est en effet souvent du ressort de la commune, et de plus en plus de l'intercommunalité par transfert de la compétence communale.

Les départements sont également des échelons essentiels pour l'aménagement des voiries départementales, mais ceux-ci sont moins nombreux à avoir répondu à l'enquête, probablement en lien avec la structure des adhérents du CVTC qui sont principalement des communes et des intercommunalités.

La seule région impliquée sur les aménagements de transition l'a fait par la mise en place de financements pour leur création.

Type de collectivités répondantes

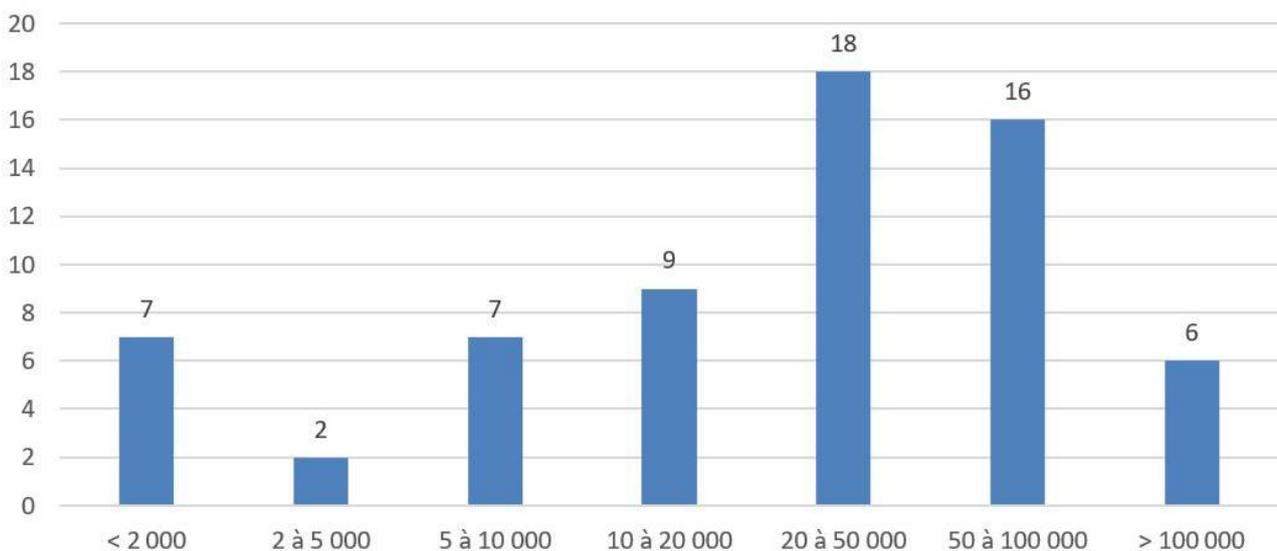


Des collectivités de tailles variées

Les collectivités répondantes ont des tailles très variées. À titre d'illustration, les plus petites communes ayant répondu à l'enquête n'ont que quelques centaines d'habitants. Les grandes métropoles sont bien représentées, soit par la commune centre, soit par l'intercommunalité, et dans certains cas par les deux. Les villes de tailles moyennes sont bien représentées dans l'enquête.

Le graphe ci-dessous représente la répartition des communes uniquement, par taille de population :

Nombre de communes par catégorie de taille de population

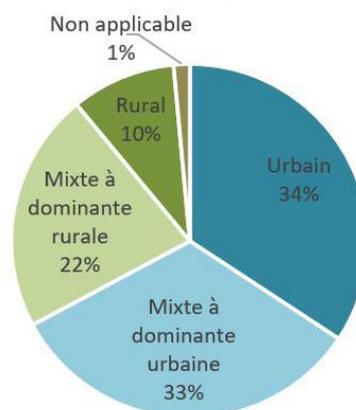


Typologie de l'habitat

Les territoires plutôt denses et urbains représentent la majorité des participants. Il faut souligner que près d'un tiers des réponses sont issues de territoires où l'habitat est plus dispersé, de type rural ou mixte à dominante rurale.

Ces territoires étaient l'objet d'une attention particulière dans cette enquête, car leurs besoins face au défi de la mobilité en période de crise sanitaire sont les moins bien connus.

Typologie d'habitat des collectivités répondantes



Niveau d'engagement

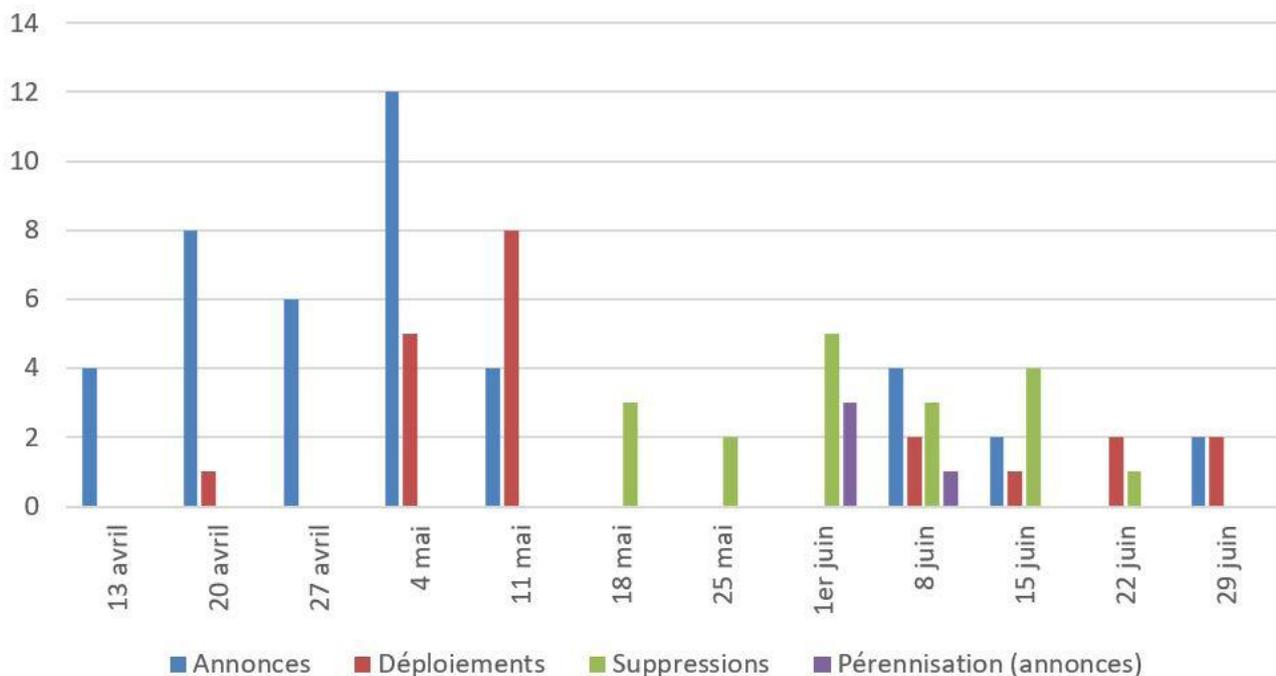
Une dynamique de déploiement des aménagements de transition en deux phases

La mise en confinement du territoire français a pris de court l'ensemble du pays, y compris les grandes collectivités. Ce n'est qu'à partir de mi-avril environ que les territoires ont commencé à se positionner sur la façon de gérer la mobilité dans cette période de crise sanitaire et de distanciation physique nécessaire. Les annonces d'aménagements de transition en faveur du vélo ou de la marche se concentrent sur la période comprise entre la mi-avril et le 11 mai.

La plupart des réalisations ont commencé juste avant la date du 11 mai, afin d'anticiper la reprise des déplacements domicile-travail.

Les premières suppressions d'aménagements de transition se produisent assez rapidement après le retour du trafic, lorsque l'expérimentation s'avère non concluante, soit parce que l'aménagement est dysfonctionnel pour les cyclistes, soit, plus souvent, parce qu'il perturbe la circulation motorisée. Enfin, on peut constater une sorte de 2e vague d'aménagements de transition à partir du mois de juin, significativement plus réduite que la première. Elle correspond à des territoires pour lesquels la maturation du projet a pris plus de temps.

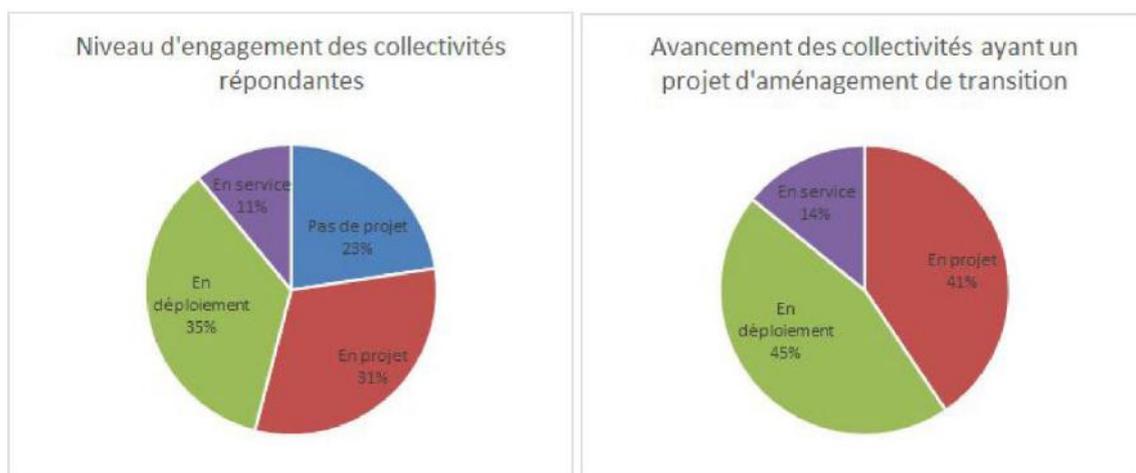
Analyse de la presse : dynamique de déploiement des aménagements de transition



Un échantillon de collectivités largement engagé dans la dynamique des aménagements de transition

Sur les 137 collectivités répondantes, moins d'¼ n'ont aucun projet d'aménagement de transition. Les répondants à cette enquête sont logiquement les collectivités qui se sentent les plus concernées, soit parce qu'elles ont un projet en cours de réflexion, soit parce qu'elles ont déjà commencé à déployer des aménagements de transition.

Situation	Nb collectivités
Pas de projet	31
En projet	43
En déploiement	48
En service	15
Total général	137



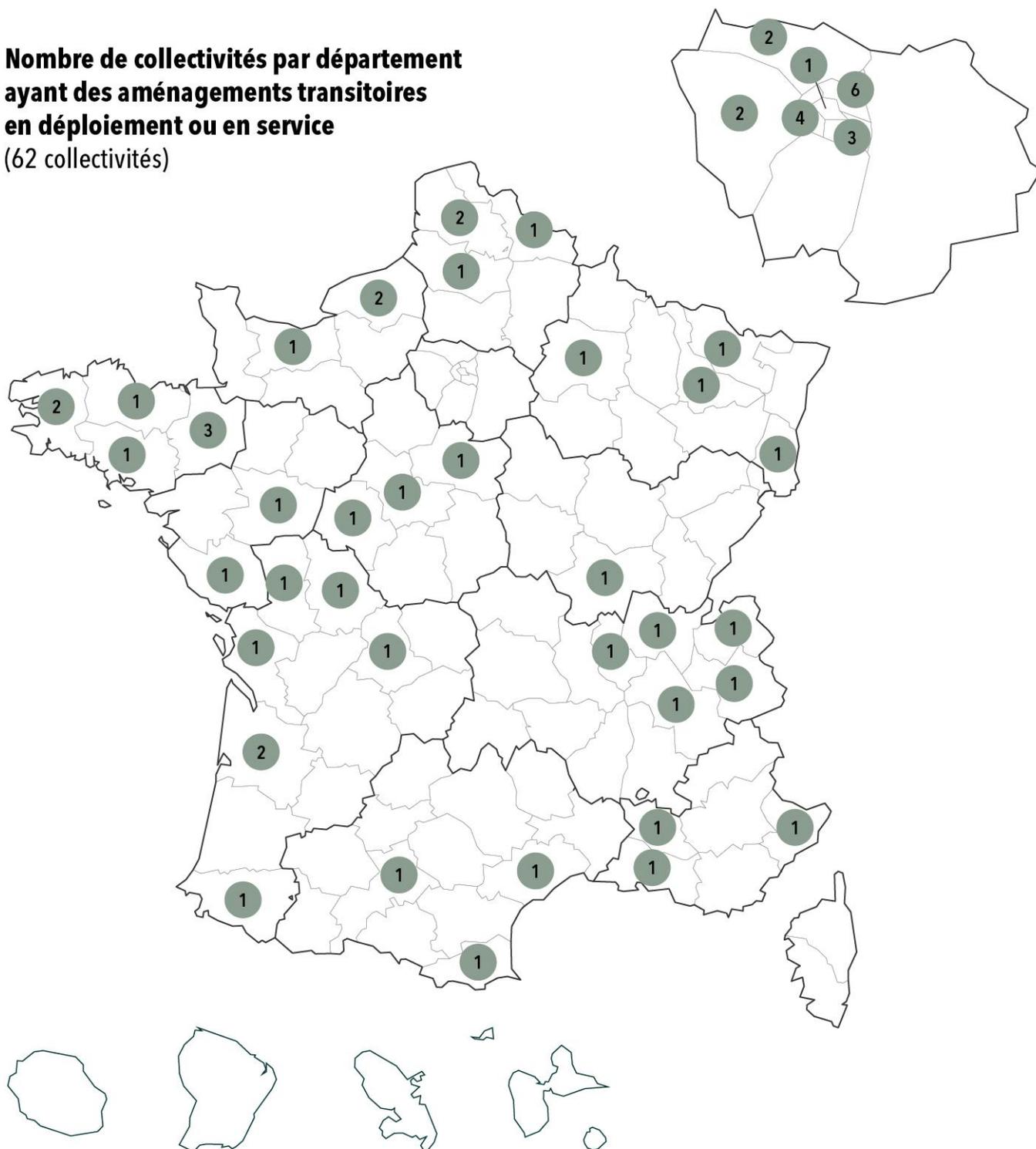
L'échantillon enquêté compte 106 collectivités ayant déclaré avoir mis en place des aménagements de transition ou avoir un projet. Au moment de l'enquête, il est permis de penser que cet échantillon, à défaut d'être parfaitement exhaustif, est largement représentatif des collectivités françaises qui se sont engagés dans cette dynamique.



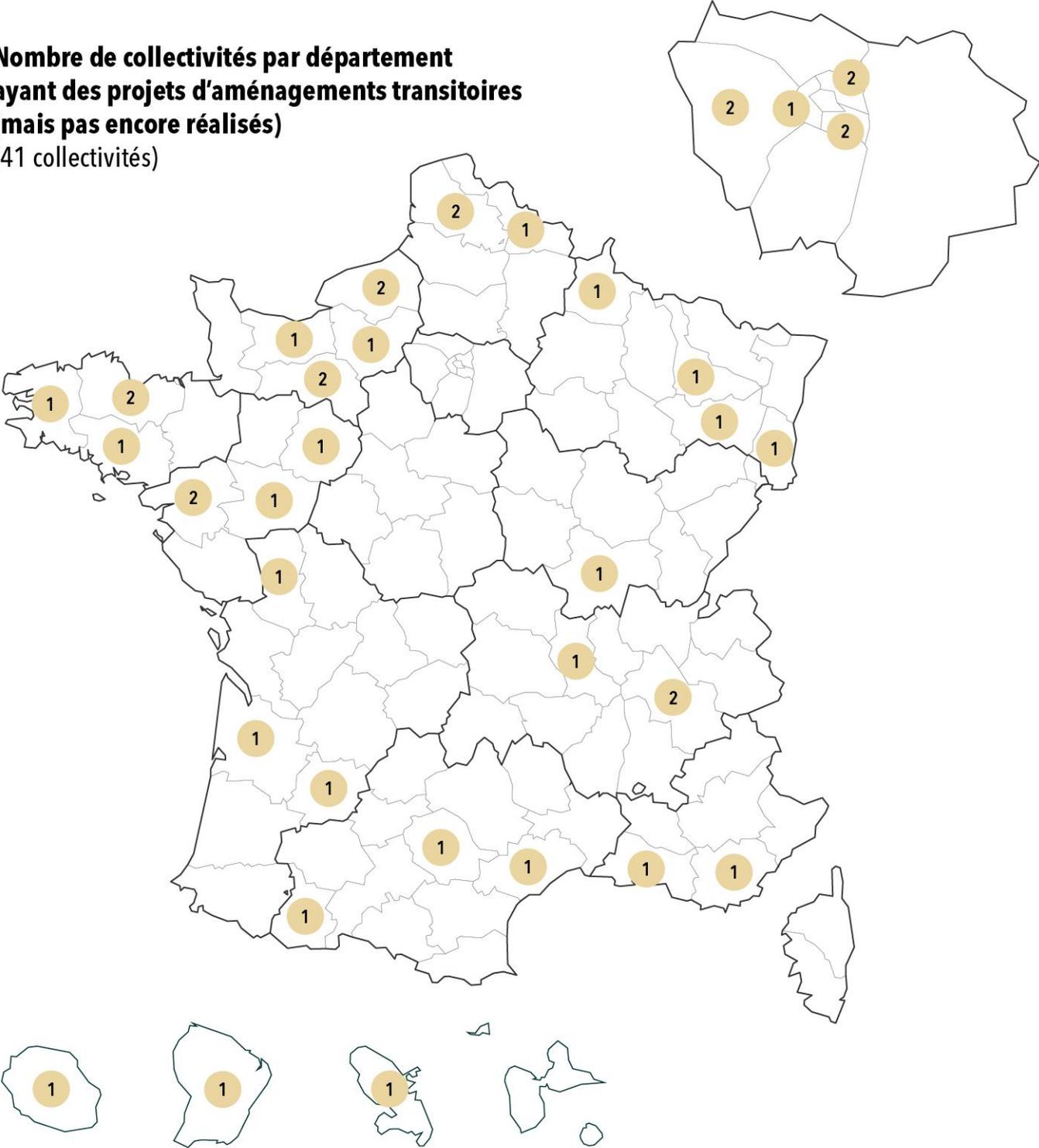
À RETENIR

Parmi les collectivités engagées dans la dynamique des aménagements de transition, 59% ont déjà mis en place des aménagements, dont 14% qui ont terminé l'intégralité de leur programme. 41% des collectivités travaillent sur un projet d'aménagement de transition : un état des lieux après l'été permettra d'en déterminer l'issue.

**Nombre de collectivités par département
ayant des aménagements transitoires
en déploiement ou en service**
(62 collectivités)



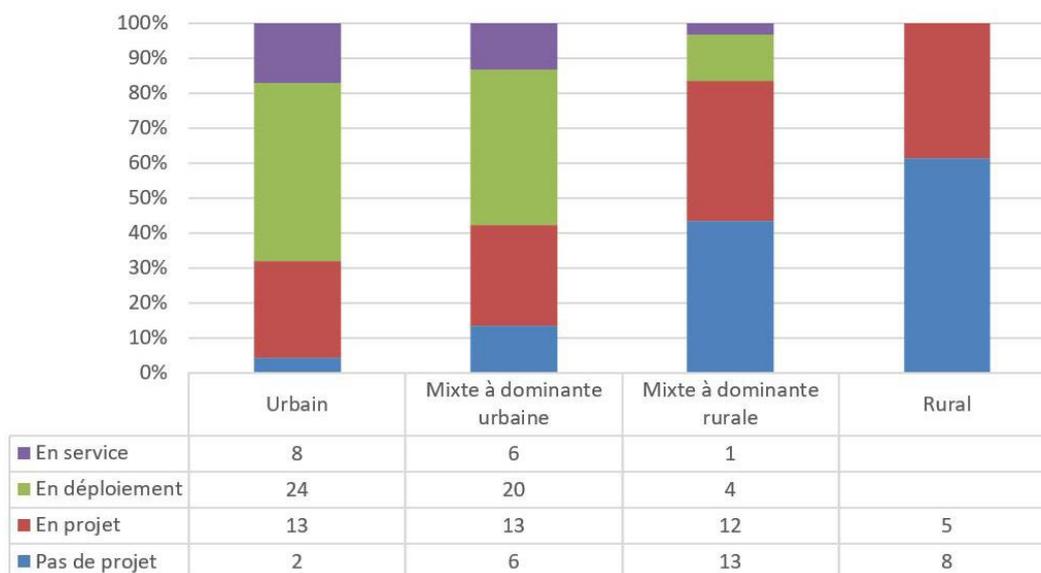
**Nombre de collectivités par département
ayant des projets d'aménagements transitoires
(mais pas encore réalisés)**
(41 collectivités)



Des collectivités urbaines plus engagées

Sur l'ensemble des 137 collectivités répondantes, on constate que ce sont les territoires plutôt urbains qui accueillent le plus de projets d'aménagement de transition, et en particulier de projets déjà réalisés ou en cours de déploiement. Très peu de collectivités à caractère rural ont mis en place ce type d'aménagement. **Si 17 d'entre elles déclarent avoir un projet, beaucoup témoignent de difficultés à les mettre en oeuvre.**

Niveau d'engagement dans la mise en place d'aménagements de transition par typologie d'habitat



Cette plus forte représentation des territoires urbains dans l'échantillon des collectivités actives sur les aménagements cyclables et piétons de transition fait écho à un phénomène bien établi depuis les années 1990 : **le retour de la pratique du vélo s'effectue en France d'abord en milieu urbain dense**, et si l'on constate une forte et régulière augmentation du nombre de déplacements et de la part modale du vélo dans les centres de la plupart des métropoles, la pratique est encore très limitée dans les zones de faible et même de moyenne densité.

Par ailleurs, dans les territoires ruraux, les transports en commun jouent un rôle significativement moindre dans la mobilité des personnes que dans les zones urbaines plus denses. Or, durant la crise sanitaire, ce sont les transports en commun qui ont le plus été identifiés comme ne pouvant pas offrir une capacité de transport nominale tout en permettant la distanciation physique sanitaire. En l'absence de besoin constaté pour le vélo et faute d'une demande sociale forte, les territoires ruraux n'ont donc pour la plupart pas ressenti la nécessité pour des aménagements de transition.



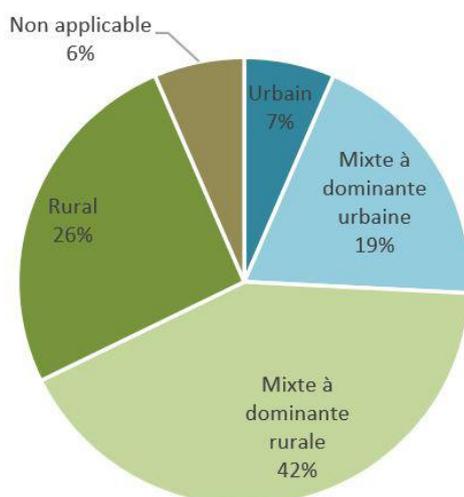
À RETENIR

Moins attendus sur la dynamique des aménagements cyclables de transition, les territoires peu denses n'en sont néanmoins pas absents.

Les collectivités n'ayant pas de projet d'aménagement

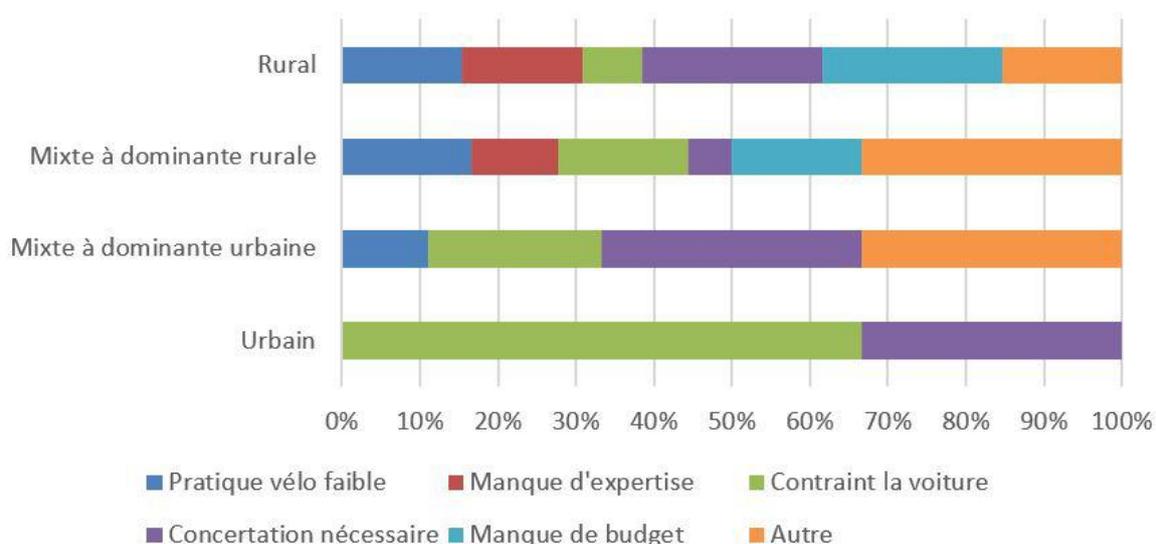
Les collectivités qui déclarent ne pas avoir de projet d'aménagement de transition sont en majorité des territoires où l'habitat est mixte à dominante rurale (42%) ou rural (26%). Seul un quart des collectivités n'ayant aucun projet sont des territoires où l'habitat est de type plutôt urbain.

Typologie d'habitat des collectivités n'ayant pas de projet d'aménagement de transition



Les motifs d'absence de projet d'aménagement de transition évoqués sont également assez différents selon les typologies d'habitat :

Motifs de l'absence de projet d'aménagement de transition



On constate :

- **Pour les territoires plutôt urbains, la prééminence des inquiétudes sur la place qu'il faudrait prendre à la voiture pour mettre en place les aménagements de transition.** C'est à relier avec la contrainte d'espace dans ces territoires, qui rend les choix difficiles, en particulier dans le contexte électoral d'entre-deux tours. Ces collectivités évoquent par conséquent **le besoin de prendre le temps de la concertation** pour effectuer ces changements dans l'allocation de l'espace public, ce qui n'est pas possible dans l'urgence.

En revanche, les contraintes de budget, le manque d'expertise ou le faible niveau de la mobilité à vélo sont peu ou pas évoqués.

- **Pour les territoires plutôt ruraux, les motifs de l'absence de projet sont davantage liés à une pratique du vélo jugée faible (faiblesse objective de la pratique ou absence d'une société civile mobilisée sur le sujet) ou à des limitations budgétaires ou d'expertise, qui vont souvent de pair.** Ce besoin d'appui en matière budgétaire ou d'expertise est également significatif pour les collectivités rurales ayant un projet d'aménagement.

De nombreux territoires ruraux, en particulier les intercommunalités, mentionnent spécifiquement le problème de l'entre-deux tours des élections municipales : la décision est difficile lorsque l'issue du 2e tour est incertaine ou lorsque les conseillers communautaires ne sont pas encore élus...

- **Quelle que soit la typologie d'habitat,** des problématiques de compétence sont relevées: des collectivités auraient souhaité mettre en place des aménagements de transition mais n'en avait pas la compétence (voirie intercommunale ou départementale).



À RETENIR

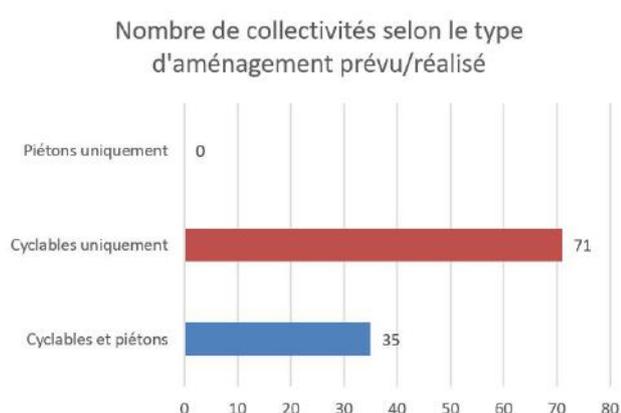
Le contexte électoral de l'entre-deux tours a rendu de nombreuses collectivités particulièrement prudentes sur les aménagements de transition, des choix politiquement significatifs étant difficiles à prendre dans ce contexte.

Les collectivités ayant un projet d'aménagement

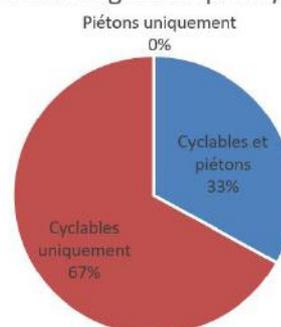
Cette partie ne concerne que les 106 collectivités ayant un projet d'aménagement de transition, qu'il soit déjà réalisé, en déploiement ou encore au stade projet.

Types d'aménagements prévus ou réalisés

La plupart des collectivités répondantes ont décidé de développer des aménagements cyclables uniquement mais un tiers a également prévu la mise en place d'aménagements de transition à destination des piétons (élargissements de trottoirs notamment). Aucune collectivité répondante n'a déclaré avoir mis en place uniquement des aménagements piétons ; de fait, les approches centrées seulement sur le piéton semble avoir été rare.



Proportion de collectivités selon le type d'aménagement prévu/réalisé



À RETENIR

La plupart des collectivités ont réalisé des aménagements facilitant les déplacements à vélo plus que des aménagements pour faciliter la marche à pied ; cela est cohérent avec la portée recherchée des déplacements, en substitution de transports en commun perturbés ou de la voiture individuelle.



DES EXEMPLES DE STRATÉGIES DIFFÉRENTES SELON LES COLLECTIVITÉS

> Des collectivités ayant à la fois réalisé des aménagements de transition piétons et cyclables :

Dinan (22)

>>> piétonnisation d'une rue de son centre-ville et réalisation de plusieurs aménagements cyclables de transition (bandes cyclables et vélorue)



Rennes (35)

>>> des mesures pour élargir son plateau piétonnier et création de zones de rencontres dans une grande partie de son centre-ville tout en élargissant son réseau cyclable (plusieurs kilomètres de bandes et pistes cyclables, aménagement d'une vélorue en lien avec la mise en place d'un nouveau plan de circulation)



Paris (75)

>>> réalisation d'aménagements cyclables (pistes cyclables transitoires, modification des plans de circulation dans plusieurs arrondissements, mise en place d'arceaux de stationnements) tout en réalisant aussi des aménagements plutôt destinés aux piétons, comme la piétonnisation des abords de certaines écoles ou la piétonnisation du quai Saint-Martin



Saint-Malo (35)

>>> mise en place de pistes cyclables transitoires sur 3 tronçons tout en réalisant quelques agrandissements de trottoirs au niveau des zones les plus commerçantes de la ville (dispositifs supprimés par plusieurs commerçants quelques jours après leur installation)



> Des collectivités ayant seulement réalisé uniquement des aménagements cyclables de transition :

Le Havre (76)

>>> réalisation de plusieurs kilomètres de pistes cyclables de transition et aménagement d'un carrefour expérimental "à la néerlandaise"



Caen (14)

>>> sécurisation des déplacements des cyclistes entre le centre-ville et le plateau hospitalier situé au nord de la ville, ainsi que ceux entre les différents campus universitaires



Beauvais (60)

>>> création d'une quinzaine de kilomètres d'aménagements cyclables sécurisés en réalisant notamment principalement des chaudioux (chaussée à voie centrale banalisée)



Amiens (80)

>>> réalisation une dizaine d'aménagements cyclables pour créer des liaisons cyclables sécurisées entre le centre-ville et plusieurs quartiers



Aménagements cyclables privilégiés

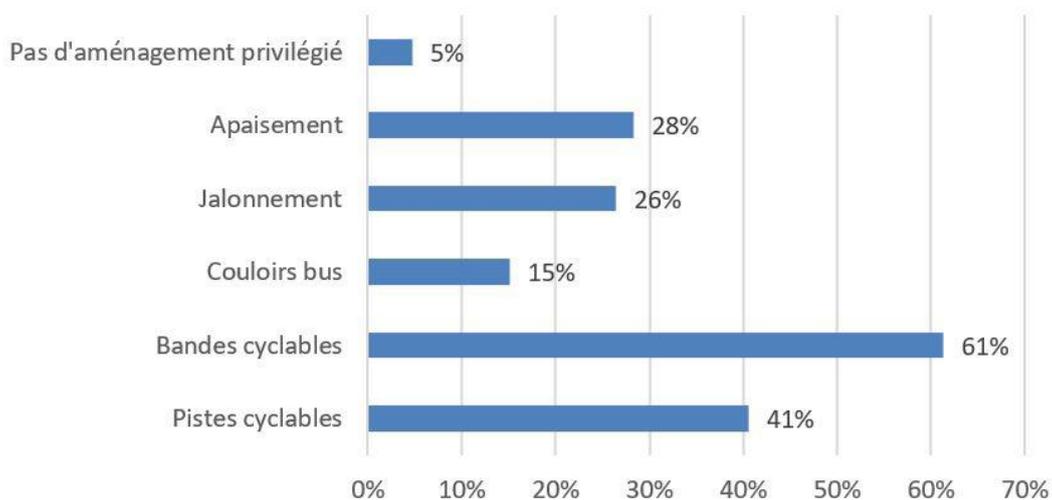
Les aménagements cyclables privilégiés sont les bandes et les pistes cyclables. Dans les deux cas il s'agit d'infrastructures permettant d'allouer une partie d'une rue ou d'une route à la circulation exclusive des cycles.

Les aménagements cyclables qui organisent la mixité des vélos avec les véhicules motorisés (couloirs bus ouverts aux vélos, marquages simples de jalonnement ou mesures de réduction de la vitesse) ont été moins souvent privilégiés.

Ces choix sont à mettre en relation avec le public-cible : il ne s'agissait pas seulement pour les collectivités de faciliter le déplacement des cyclistes, mais bien de permettre à des personnes circulant habituellement autrement (transports en commun, voiture) de se mettre au vélo en sécurité.

Il s'agissait donc d'offrir à ces néo-cyclistes des conditions de circulation à vélo rassurantes, et donc d'organiser leur séparation des voitures.

Types d'aménagements cyclables de transition privilégiés



À RETENIR

Les collectivités ont privilégié les aménagements de type bande et piste cyclables, répondant ainsi au besoin de séparation vélo/voiture du public de néo-cycliste visé.

Mesures exceptionnelles pour le stationnement des vélos

Peu évoqué dans la presse et moins souvent discuté dans les réseaux techniques, **le stationnement vélo est un des aménagements essentiels au fonctionnement de cette solution de mobilité** : si aux extrémités des itinéraires cyclables il n'y a nulle part où sécuriser son vélo, peu de gens se déplaceront à vélo en prenant le risque d'être victime d'un vol. Plusieurs articles de presse signalent d'ailleurs une recrudescence des vols de vélo pendant cette période de déconfinement.

Plus de la moitié (52%) des collectivités ayant un projet d'aménagements de transition ont pensé à mettre en place des arceaux de stationnement supplémentaires, soit en dur, soit en temporaire: racks de stationnement amovibles dédiés aux manifestations culturelles ou sportives, barrières vauban... Quelques collectivités se sont tournées vers d'autres mesures. Seulement 3% ont contacté les employeurs pour les accompagner dans la mise en place de solutions de stationnement vélo exceptionnelles.



Deux exemples de types de stationnements vélos qui ont pu être mis en place par les collectivités dans le cadre du déconfinement :

- **Stationnements à installation temporaire acquis (ou fabriqués en régie)**, c'est par exemple le cas de la communauté urbaine d'Arras qui a acquis 20 racks de 12 places (240 places au total), mais aussi de la Métropole du Havre qui installera durant l'été 200 nouveaux emplacements temporaires pour les vélos. La ville de Rennes réfléchit de son côté à mettre en place des plateformes avec des stationnements vélos facilement transportables en lieu et place du stationnement automobile afin de tester en quelques semaines l'intérêt d'implanter du stationnement vélo de manière définitive. La ville d'Annecy déploie actuellement 600 places temporaires dans le cadre de son plan vélo post déconfinement, accompagné de mobilier urbain comme des stations de gonflage. Paris a passé commande d'un mobilier spécial provisoire pour améliorer les capacités de stationnement dans des lieux particulièrement sollicités par les cyclistes.

- **Stationnements à installation définitive acquis (ou fabriqués en régie)**, c'est par exemple le cas de la ville de Dinan qui a fait le choix d'implanter 20 nouveaux stationnements pour les cycles.

Les principaux fournisseurs de matériel de stationnement en France font état d'une très forte croissance de leurs commandes, en particulier pour du mobilier de stationnement temporaire.



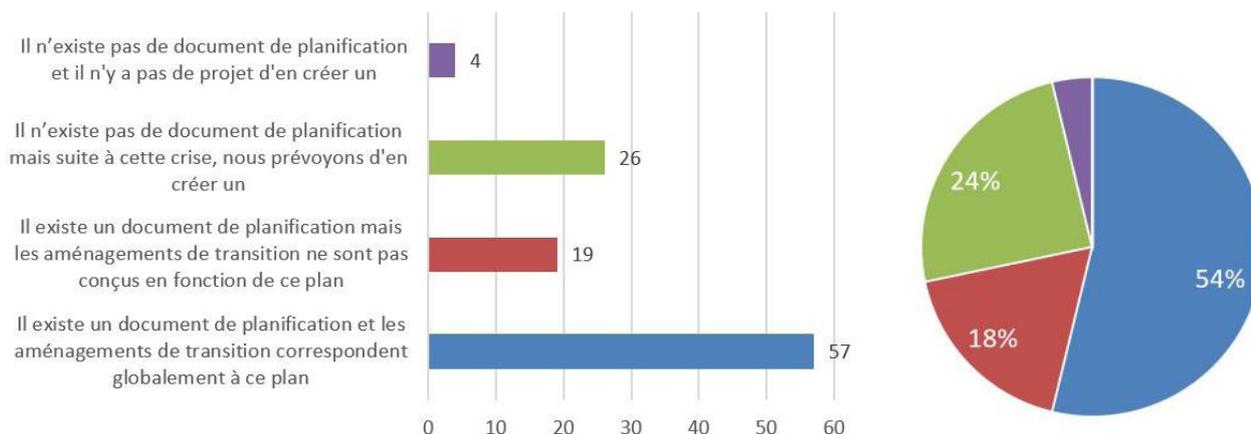
À RETENIR

52% des collectivités ont mis en place du stationnement vélo exceptionnel pour faciliter cette mobilité dans la période de crise sanitaire.

Des aménagements pas toujours planifiés à l'avance

Une courte majorité des collectivités ayant un projet d'aménagement de transition (ou l'ayant déjà mis en oeuvre) s'est appuyée sur un document de planification (un schéma directeur cyclable, un plan vélo...). 18% des collectivités ont agi dans l'urgence, sans nécessairement tenir compte de la planification existante.

Appui sur un document de planification



À RETENIR

Près d'un quart des collectivités ayant un projet d'aménagement de transition n'avaient pas de document de planification vélo mais ont prévu d'en créer un à l'issue de la crise sanitaire.



DES EXEMPLES DE STRATÉGIES DIFFÉRENTES SELON LES COLLECTIVITÉS

> Des collectivités ayant décidé de s'appuyer sur un document de planification :

Arras (62)

>>> la communauté urbaine d'Arras a décidé de s'appuyer sur son schéma directeur vélo en cours de déploiement



Grenoble (38)

>>> a complété plusieurs tronçons de son plan vélo qui étaient plus difficiles à aménager et a commencé à anticiper plusieurs aménagements dans le cadre de son futur plan vélo



Mais aussi : le département du Val de Marne qui s'appuie sur les tracés du RERV, projet porté initialement par le Collectif Vélo Ile-de-France et récemment acté par la région Ile-de-France ; la ville de Rennes qui accélère son plan vélo 2015-2020 ; la ville de Pau qui souhaite accélérer son plan vélo en réalisant de nouvelles pistes cyclables provisoires et un centre-ville limité à 20km/h.

> Des collectivités ayant décidé de ne pas s'appuyer sur un document de planification :

Paris (75)

>>> la ville de Paris qui a fait le choix de doubler ses lignes de métro et de RER



Châteauroux (36)

>>> a déployé des aménagements cyclables sur plusieurs boulevards qui couronnent la ville en 2x2 voies de circulation où il n'y a actuellement aucun aménagement existant



Mais aussi : la métropole du Havre qui a croisé plusieurs données : grandes discontinuités, doublement de certaines lignes de transports en commun, points noirs issus du Baromètre des villes cyclables 2019 (FUB) et les avis de l'association locale "La Roue Libre" ; la ville de Dinan qui n'a actuellement pas encore de schéma directeur vélo.

Les collectivités ayant déjà réalisé des aménagements

Cette partie de concerne que les 62 collectivités ayant déjà réalisé des aménagements de transition, que le programme complet soit terminé ou que ceux-ci soient encore en cours de déploiement. Ces aménagements transitoires recouvrent des réalités très diverses. Dans certains cas, ce sont des aménagements continus formant un itinéraire complet. Dans d'autres, ils viennent traiter un point noir majeur qui limitait jusque-là toute velléité de se déplacer à vélo - typiquement des coupures urbaines difficilement franchissables comme des voies rapides, des grands boulevards ou des carrefours complexes.

Dans la plupart des cas, cependant, ce sont des tronçons épars, aménagés sur des axes majeurs très circulés où l'espace alloué à l'automobile restait généreux et la circulation à vélo risquée. Ces tronçons épars n'ont cependant rien d'anodins en ce qu'ils viennent souvent compléter ou rendre plus direct, intuitif et confortable un itinéraire, par exemple via la création d'un double-sens cyclable dans une rue auparavant en sens unique.

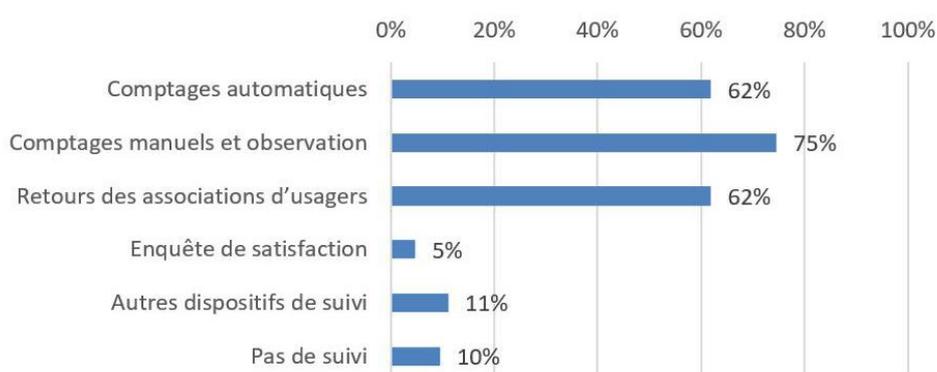
Mesures de suivi des aménagements de transition

La majorité des répondants affirment avoir pris des mesures de suivi de leurs aménagements de transition (seulement 9% des collectivités n'ont pas réalisé de suivi).

Parmi les collectivités ayant pris de telles mesures, une large majorité déclare avoir utilisé les outils de comptages automatiques (62%), de comptages manuels et d'observations (75%) ainsi que les retours des associations d'utilisateurs (62%) pour évaluer les dynamiques de pratiques sur ces nouveaux aménagements (évolution du nombre d'utilisateurs notamment).

Les enquêtes de satisfaction restent quant à elles très peu utilisées : les collectivités qui ont décidé d'y faire appel restent des exceptions. Elles sont même deux fois plus nombreuses à n'assurer aucun suivi ou à préférer d'autres dispositifs de suivi.

Types de suivi mis en place par les collectivités ayant réalisé des aménagements de transition





DES EXEMPLES DE STRATÉGIES DIFFÉRENTES SELON LES COLLECTIVITÉS

> Quelques exemples de collectivités ayant pris ou souhaitant prendre des mesures de suivi des aménagements de transition :

Paris (75)

>>> des compteurs automatiques supplémentaires ont été installés afin d'affiner la dynamique de la pratique. Sur la rue de Rivoli, des caméras permettent à la fois de réaliser des comptages et l'observation des comportements des usagers (notamment aux carrefours)



Le Havre (76)

>>> 10 compteurs automatiques de vélos vont bientôt être installés pour mesurer de manière globale l'évolution des flux de cyclistes pendant trois mois



Arras (62)

>>> un questionnaire va être diffusé pour interroger usagers et riverains sur les aménagements de transition. À la fin septembre, un premier bilan sera effectué pour décider de la prolongation ou non des aménagements



Dinan (22)

>>> la collectivité s'interroge actuellement sur le meilleur outil d'évaluation à mettre en place (comptages ou enquête) afin de recueillir les avis d'un maximum d'usagers de l'espace public (piétons, cyclistes, automobilistes, riverains, commerçants etc.)



Les comptages manuels comme automatiques ont l'avantage de rendre compte rapidement de la fréquentation des aménagements et éventuellement de la distribution modale, si les données concernant les autres modes sont connus. En moyenne, ces dernières années, les données de comptage dans les grandes métropoles montrent une augmentation à deux chiffres (compris entre 10 et 15% à quelques rares exceptions).

Mais les données recueillies dans les villes dotées d'aménagements de transition montrent des augmentations bien supérieures. Rien d'étonnant, puisque ces derniers permettent théoriquement de faire passer dans un même espace de circulation au moins trois fois plus de vélos que de voitures.

Même s'il est difficile de savoir quelle part de cette progression est redevable de l'arrivée des nouveaux aménagements, quelle part provient de la perte de confiance dans les transports en commun et quelle part est imputable à la tendance continue d'augmentation de la pratique du vélo, les premières données disponibles au niveau national et local donnent un aperçu du potentiel de l'augmentation des déplacements à vélo révélé par les aménagements provisoires :

- D'après les bulletins de fréquentation vélo et déconfinement publiés par Vélo et Territoires, **le niveau de fréquentation cyclable a progressé de 29 % entre le 11 mai le 28 juin 2020** par rapport à la même période en 2019. La fréquentation post-confinement progresse quel que soit l'environnement d'après les compteurs, mais la hausse est plus importante en milieu urbain (+33 %) que dans le périurbain (+20 %) et dans le rural (+17 %). Les progressions les plus fortes concernent les villes de moins de 100 000 habitants.

- **La Ville de Paris**, qui dispose du plus large réseau de compteurs vélo permanents (60), connaît un accroissement spectaculaire de 74% du nombre des déplacements entre 2019 et 2020, sur la période allant du 11 mai au 28 juin, dans la continuité d'une dynamique de forte hausse entamée en 2018.

- **Le Havre Seine Métropole** a enregistré une augmentation de 25% des déplacements à vélo entre mai 2019 et mai 2020.

- **Le Grand Lyon**, sur la base de 57 compteurs permanents, a enregistré 18% d'augmentation de la pratique entre 2019 et 2020, sur la période allant du 11 mai au 28 juin.

- **La Métropole européenne de Lille**, sur la base de 31 compteurs permanents, a vu une hausse de 37% des déplacements à vélo, sur les mêmes périodes.

- **Dans l'agglomération de Dunkerque**, la hausse a été exceptionnelle, atteignant 54%, sur les mêmes périodes et sur la base de 25 compteurs.

- **Les quais nord de la Vilaine, à Rennes**, ont enregistré une hausse de +66% de vélos par rapport à la fréquentation journalière moyenne avant sa fermeture aux véhicules motorisés (le 2 juin).

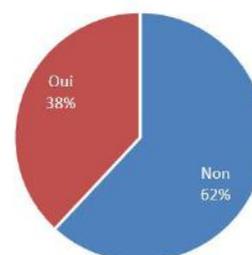
- **À Paris, la rue de Rivoli**, dotée du plus large aménagement cyclable de la ville depuis sa réouverture aux piétons, cyclistes, bus et véhicules autorisés, a battu des records historiques, avec jusqu'à 17 000 cyclistes par jour en juin 2020.

Réversibilité et pérennisation des aménagements

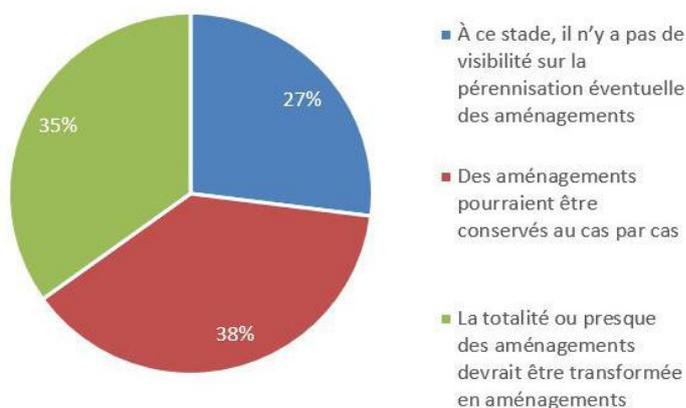
Bien que la plupart des collectivités aient conçu les aménagements piétons et cyclables de transition en réponse à la crise, toutes n'ont pas choisi une mise en oeuvre légère et réversible. **Ainsi, 38% des collectivités déclarent avoir conçu certains aménagements de manière irréversible** : les matériaux sont définitifs, les marquages sont réalisés en blanc et non pas jaune... Des aménagements qui peuvent être interprétés comme provisoires sont en réalité conçus comme permanents par une part non négligeable des collectivités.

L'analyse montre que ces collectivités sont majoritairement celles qui ont suivi un document de planification : ces projets réalisés en urgence s'inscrivent dans une planification sur le long terme. L'urgence sanitaire a semble-t-il accéléré la mise en oeuvre de projets imaginés depuis quelques mois ou années et non improvisés. On compte par exemple parmi ces collectivités Paris, Rennes, Montreuil. Une hypothèse est qu'il y a plus de facilités dans les collectivités où le maire a été élu dès le premier tour ou lorsque l'issue du second tour était assez prévisible et favorable au maire sortant.

Certains aménagements sont-ils conçus de manière définitive ?



Projet de pérennisation des aménagements



Pas moins de 73% des collectivités envisagent de pérenniser au moins une partie des aménagements de transition qu'elles ont créés. Pour 35% des collectivités répondantes, la quasi-totalité des aménagements de transition devrait même être pérennisée ! Si des communes ont d'ores et déjà supprimé tous leurs aménagements, aucune collectivité répondante n'a déclaré que tous les aménagements seraient amenés à être retirés à l'issue de la crise sanitaire. 27% estiment cependant n'avoir pas encore de visibilité sur le devenir de ces aménagements d'ici la rentrée 2020 et par la suite.

En dehors des collectivités qui ont imaginé dès le départ leurs aménagements comme définitifs, les analyses croisées que nous avons réalisées montrent qu'il n'y a pas de lien entre le fait que la collectivité s'appuie sur un document de planification et les perspectives de pérennisation des aménagements. Même des collectivités n'ayant pas de schéma directeur ou ne l'ayant pas suivi pourraient pérenniser certains aménagements.



À RETENIR

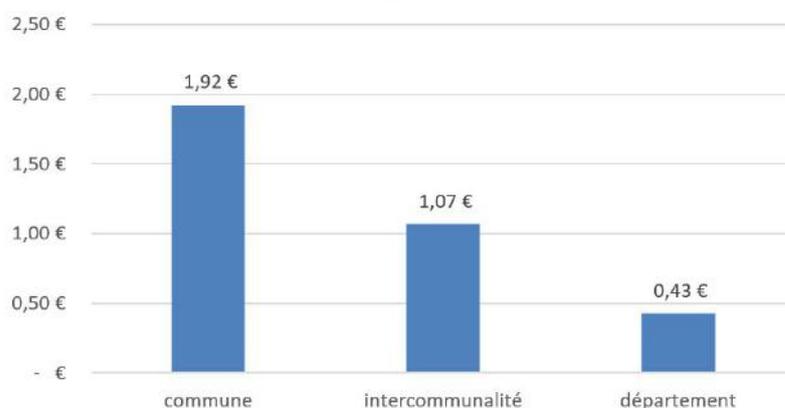
Près des trois-quarts des collectivités prévoient de pérenniser au moins une partie des aménagements cyclables et piétons de transition.

Des budgets conséquents pour ces aménagements qui fragilisent parfois la dynamique

Le budget était une question facultative. 51 collectivités ont renseigné cette information pour un budget total d'un peu plus de 24 millions d'euros :

Type collectivité	Nb de réponses	Budget cumulé	Population
commune	23	6 811 184 €	3 541 899
intercommunalité	23	15 163 128 €	14 197 523
département	4	2 200 000 €	5 149 926
autre	1	100 000 €	25 000
Total général	51	24 274 312 €	

Budget des aménagements de transition par habitant par type de collectivité



En raison du millefeuille territorial, il n'est pas évident d'étudier le budget par habitant pour les aménagements de transition (au risque de compter certains habitants 2 ou 3 fois dans le même calcul...). En étudiant le budget par type d'échelon territorial, en revanche, il est possible de déterminer les budgets moyens par habitant suivants :

Ces montants ne peuvent pas être additionnés. En effet, dans certains cas, il peut y avoir plusieurs échelons administratifs qui participent au financement des aménagements de transition, alors que dans d'autres cas, il n'y a qu'un seul échelon.

Ces moyennes cachent néanmoins de fortes disparités de budget par habitant. On constate que 17% des communes répondantes ont consacré plus de 4€ par habitant aux aménagements de transition, tandis que pour la plupart des communes, le budget est resté plus modéré. Ce tableau est dédié aux communes seulement :

Budget par habitant	Nb de collectivités	Population	Budget cumulé
< 1 €	35%	647 900	5%
1 à 2 €	26%	2 405 255	48%
2 à 4 €	22%	278 499	13%
> 4 €	17%	210 245	34%
Total général	100%	3 541 899	100%



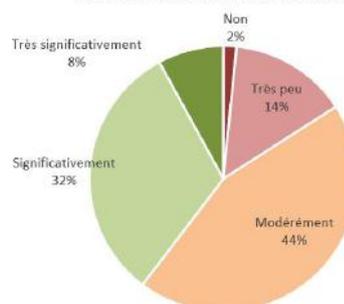
À RETENIR

Le budget global consacré par les collectivités territoriales ayant répondu à notre enquête et répondantes à la question du budget pour les aménagements de transition est supérieur à 24 millions d'euros.

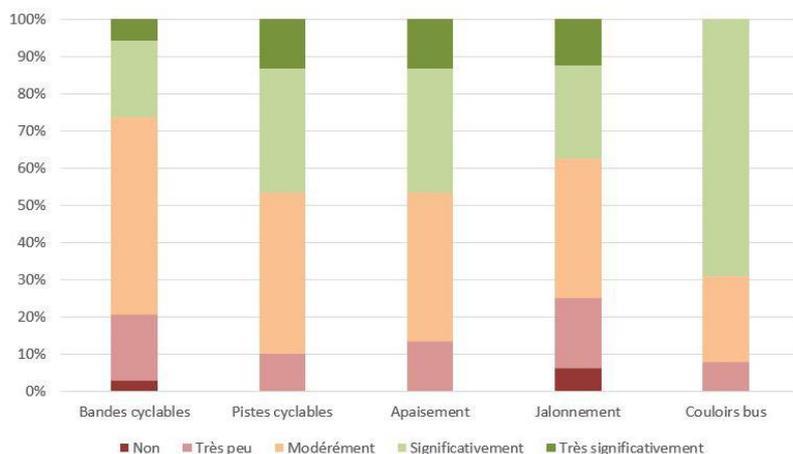
Une perception positive de l'efficacité des aménagements cyclables

Une large majorité des collectivités interrogées (84%) estiment que les aménagements de transition ont stimulé l'usage du vélo sur leur territoire, dont près de la moitié jugent l'effet significatif voire très significatif. Seulement 16% des collectivités estiment que les aménagements de transition ont eu un impact faible ou nul sur la pratique du vélo.

Pensez-vous que les aménagements cyclables de transition ont stimulé l'usage du vélo dans votre collectivité ?



Aménagements privilégiés et effets perçus sur la pratique du vélo



On constate que les meilleurs résultats semblent avoir été obtenus avec les pistes cyclables et les mesures d'apaisement de la circulation motorisée. Dans une moindre mesure et un nombre plus réduit de cas, des collectivités considèrent que l'ouverture de couloirs bus aux vélos a stimulé la pratique.

Les collectivités ayant déclaré avoir privilégié à la fois les pistes cyclables et les mesures d'apaisement sont celles qui estiment avoir le plus fortement stimulé la mobilité à vélo, avec trois-quarts de réponses indiquant une stimulation significative ou très significative. Les résultats sont nettement moins bons concernant la création de bandes cyclables, sauf lorsque celles-ci sont associées à des pistes cyclables ou, dans une moindre mesure, avec des couloirs mixtes bus-vélos.

Ces résultats semblent confirmer que la clé du succès pour convaincre de nouveaux utilisateurs est bien à la fois de proposer des infrastructures séparant distinctement les flux vélos des flux motorisés sur les grands axes et d'apaiser les rues de quartier.



À RETENIR

Pour 84 % des collectivités, les aménagements de transition ont stimulé l'usage du vélo sur leur territoire, et même significativement dans près d'un cas sur deux. Les pistes cyclables ressortent comme les infrastructures les plus efficaces pour convaincre de nouveaux usagers de pratiquer le vélo.

FOCUS

Cas de suppression d'aménagements de transition

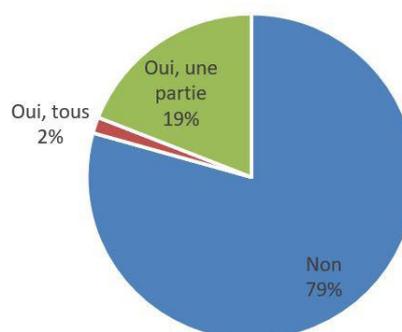
Parmi les 62 collectivités ayant créé des aménagements de transition, 12 en ont déjà supprimé une partie et une seule les a tous supprimés. À la fin juin 2020, 1 collectivité sur 5 a donc procédé à au moins la suppression d'un aménagement de transition.

Le motif de suppression le plus fréquemment cité (7 occurrences) est le fait que **les aménagements de transition perturbaient la circulation des véhicules motorisés**.

Le motif qui vient ensuite, cité deux fois, est la non-acceptation de l'aménagement par la population, à mettre en lien avec la difficulté d'organiser l'information et la concertation dans l'urgence.

Enfin, seule une collectivité justifie le retrait d'un aménagement de transition parce qu'elle l'estimait dysfonctionnel pour les usagers.

Votre collectivité a-t-elle déjà supprimé des aménagements de transition ?



Ressources existantes et manquantes à destination des collectivités

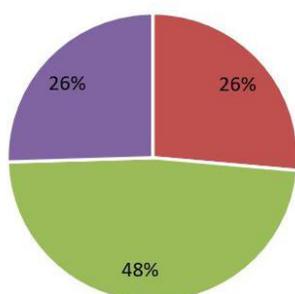
Dans le contexte de la crise, plusieurs acteurs se sont mobilisés pour proposer des ressources aux collectivités envisageant de créer des aménagements de transition :

- [La liste d'échanges entre collectivités travaillant sur les aménagements de transition](#) (Club des villes et territoires cyclables, Ademe, Vélo & Territoires et la Fabrique des Mobilités)
- [Le partage des compteurs installés sur les aménagements cyclables de transition sur la plateforme nationale des fréquentations](#) (Vélo & Territoires)
- [Les guides, webinaires \(accessibles en replay\) et formations dédiées aux aménagements de transition cyclables et piétons](#) (Cerema)
- [La plateforme Carto pour cartographier les aménagements cyclables de transition partout en France](#) (Fédération française des Usagers de la Bicyclette)

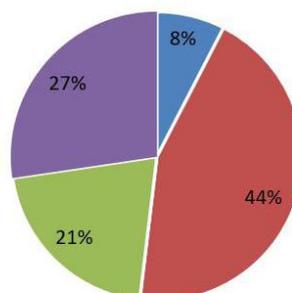
Hormis la plateforme de partage des données de comptage vélo, la plupart des outils sont connus des collectivités, en particulier en ce qui concerne les ressources techniques du Cerema. L'enquête a été l'occasion de faire connaître ces outils à de nombreuses collectivités.

- | | |
|--|---------------------------------|
| ■ Non, cela ne répond pas à mon besoin | ■ Oui, et cela m'est utile |
| ■ Non, mais cela m'intéresse | ■ Oui, mais cela ne me sert pas |

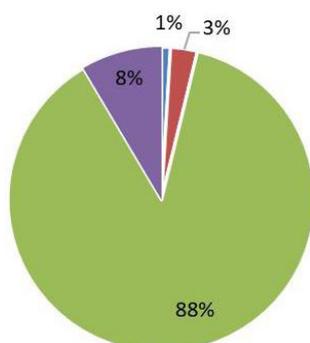
Liste mail d'échange sur les aménagements de transition



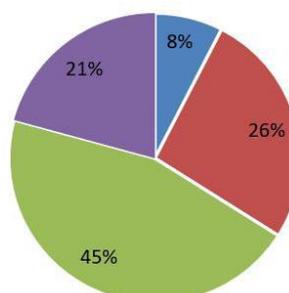
Plateforme de partage des données de comptage vélo



Guides et webinaires Cerema sur les aménagements de transition



Plateforme Carto de cartographie des aménagements de transition

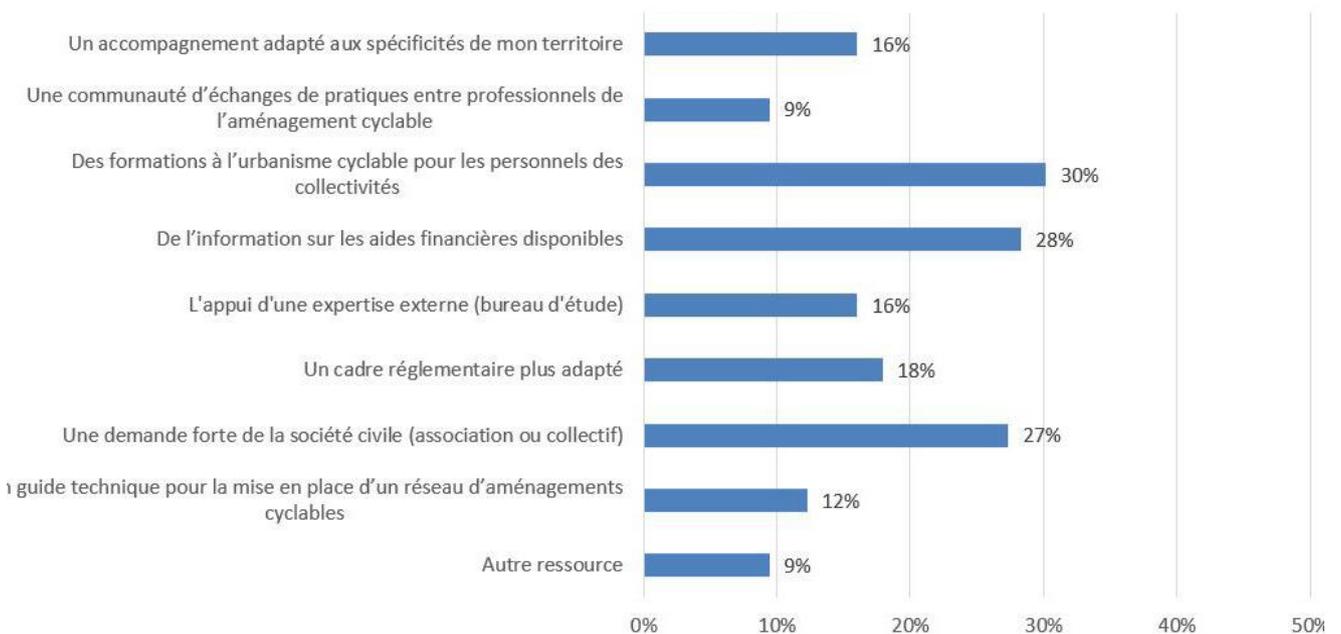


On peut toutefois noter que même lorsqu'elles les connaissent, un nombre significatif de collectivités estiment que ces ressources ne leur sont pas utiles ou pas suffisantes. **Parmi les ressources manquantes, la plus citée concerne la formation des agents des collectivités à l'urbanisme cyclable.** Expertise très spécifique, l'urbanisme cyclable est très développé chez certains des pays européens voisins où le vélo tient un rôle bien plus structurant dans les systèmes de déplacements, mais encore peu en France.

Les collectivités qui s'interrogent sur les ressources financières disponibles sont également très nombreuses. Il est souvent difficile et consommateur de temps de les trouver et de vérifier les conditions d'éligibilité de son projet d'aménagement... **Un guichet unique d'information sur les aides financières disponibles, s'il existe, mériterait d'être mieux identifié.**

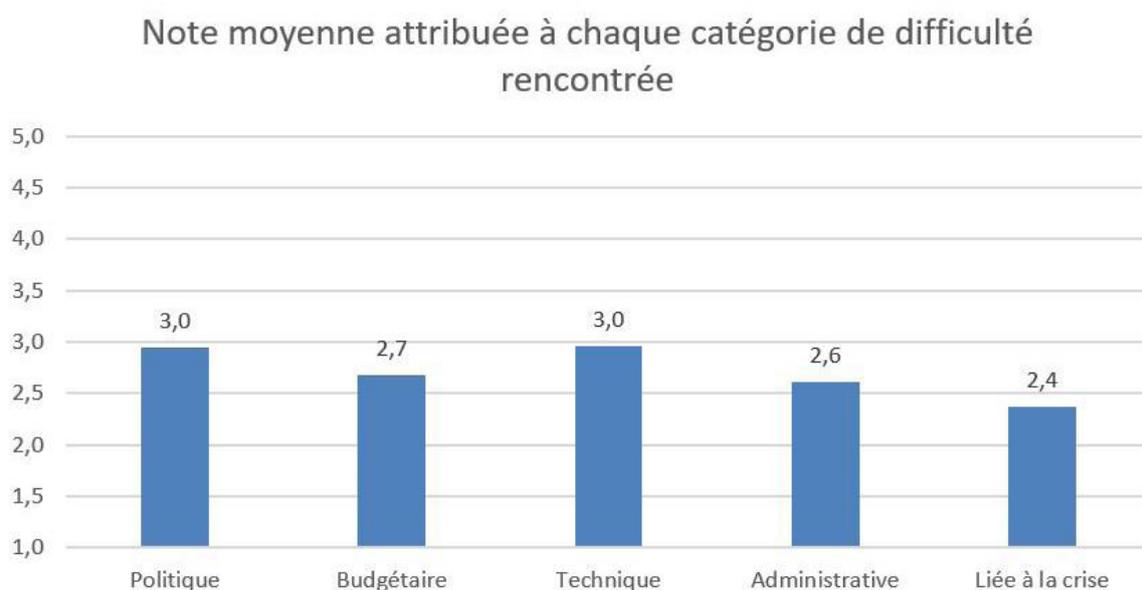
Enfin, un nombre important de collectivités estiment **qu'une société civile bien organisée, capable de porter un message fort mais constructif, constitue un atout** : cela permet autant de montrer qu'il y a une attente pour les aménagements cyclables et piétons, mais aussi d'avoir un interlocuteur crédible et régulier pour relayer l'expertise d'usage et concevoir des aménagements satisfaisants.

Ressources manquantes pour réussir la mise en place d'aménagements cyclables de transition



Des difficultés rencontrées qui diffèrent selon les types de territoire

Dans la typologie des difficultés éventuelles auxquelles les collectivités sont confrontées, **les difficultés techniques apparaissent incontestablement au premier plan, au même titre que les difficultés politiques.**



Contexte politique particulier et mille-feuille territorial

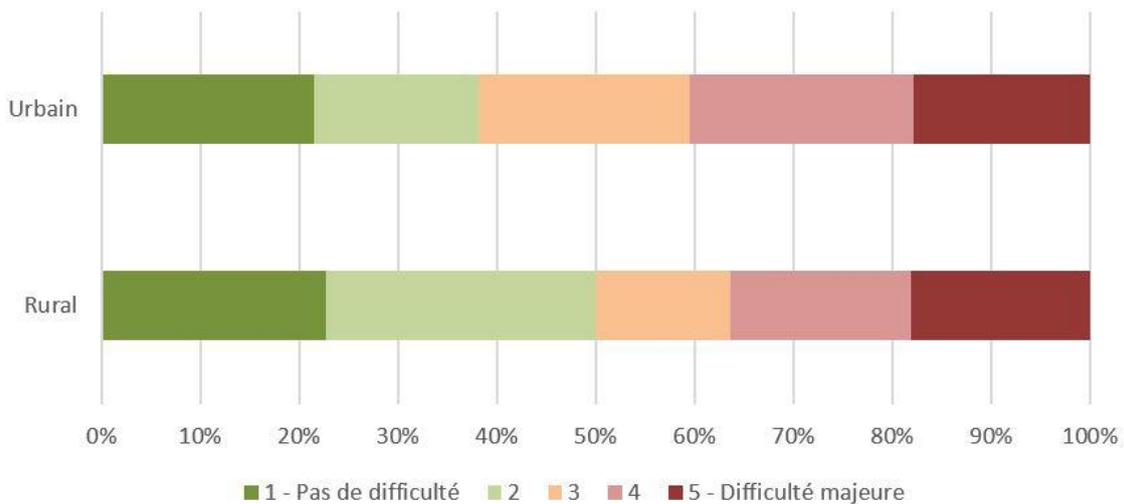
Le contexte d'entre-deux tours des élections municipales a constitué une difficulté politique majeure pour beaucoup de collectivités. Lorsque l'issue du second tour était incertaine, il était difficile de prendre dans l'urgence, de promouvoir et de défendre des décisions qui réduisent la place de l'automobile au profit des aménagements de transition. Par ailleurs, la mise en place des nouvelles équipes élues dès le premier tour a pris plus de temps qu'à l'ordinaire à cause du confinement et de la crise sanitaire.

Mais les difficultés politiques évoquées ici relèvent aussi d'aspects conjoncturels : dans de nombreux territoires où la mobilité est principalement organisée autour de la voiture individuelle, une réallocation dans l'urgence serait brutale et fortement désorganisatrice. Dans certains cas, les aménagements de transition ont rencontré une vive opposition, ou n'ont pas été respectés par les automobilistes. Des collectivités ont par conséquent privilégié des dispositifs qui, s'ils gênent moins la voiture (marquages au sol, peinture seule...) ont aussi eu une moindre efficacité pour convaincre de nouveaux cyclistes à se mettre en selle.

Enfin, plusieurs collectivités témoignent de difficultés à s'accorder avec les autres autorités compétentes pour réaliser des itinéraires continus et cohérents : c'est par exemple un département qui échoue à convaincre toutes les communes traversées, ou bien la commune qui ne parvient pas à obtenir du département qu'il aménage la départementale traversant son territoire... Faute de pouvoir aménager l'ensemble de l'itinéraire, le projet a dû parfois être abandonné.

On peut néanmoins souligner que le contexte de crise a conduit l'Etat à être particulièrement réactif sur les voiries dont il a la maîtrise : on peut citer le pont de Neuilly, reliant Paris à La Défense, et le carrefour Pompadour, à Créteil, qui ont bénéficié d'aménagements cyclables qui eût été difficilement envisageables en temps ordinaire.

Difficultés politiques

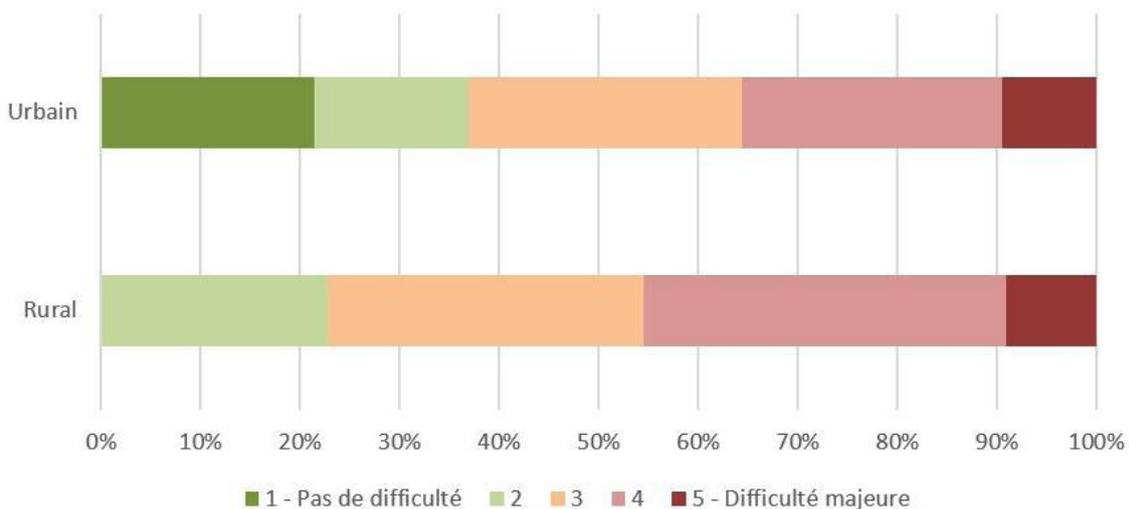


Avec davantage de maires élus dès le premier tour, il semble que la difficulté politique conjoncturelle liée au report du second tour des municipales ait moins exercé de pression en milieu rural que dans les zones urbaines. Toutefois, la faible importance du vélo dans ces territoires et l'absence de demande sociale ont néanmoins pesé sur les arbitrages.

Des difficultés techniques plus conséquentes pour les territoires ruraux

Le questionnaire précisait les difficultés techniques comme étant le manque de ressources humaines dédiées ou le déficit d'expertise en matière d'aménagements cyclables. Si les territoires plutôt urbains disposent souvent d'équipes dédiées aux sujets de voirie et parfois même d'un ou d'une chargée de mission vélo, c'est moins souvent le cas dans les territoires ruraux: **près d'une collectivité rurale sur deux déclare rencontrer de grandes difficultés techniques pour étudier ou réaliser des aménagements de transition.**

Difficultés techniques





PLUSIEURS CAS DE FIGURE DE COLLECTIVITÉS AYANT ÉPROUVÉ DES DIFFICULTÉS TECHNIQUES

Épinal (88)

>>> la ville d'Épinal, capitale des Vosges, n'a pas pu réaliser d'aménagements transitoires faute de moyens techniques pour étudier des solutions et des compromis acceptables pour développer le réseau cyclable sans pénaliser l'efficacité de la circulation automobile.

Toutefois, les réflexions menées sur les projets d'aménagements transitoires ont permis de lancer une nouvelle dynamique et d'envisager des réalisations définitives au cours du mandat qui commence.

Ainsi, un groupe de travail inédit entre les différents services de la ville et de l'agglomération a été mis en place pour suivre de manière régulière les aménagements cyclables et accélérer leur mise en place.



© Google Maps

Le Havre (76)

>>> la Métropole du Havre a fait face à quelques difficultés pour réaliser rapidement autant de projets d'aménagements dans un laps de temps aussi court, mais moins pour des raisons d'expertise (présente) que de ressources humaines. Les services savaient qu'ils n'étaient pas calibrés pour réaliser 6 km d'aménagements cyclables en deux semaines et ont donc fait appel à l'appui d'un bureau d'étude spécialisé.

Sur proposition de l'association locale de promotion du vélo, les techniciens de la métropole et leur assistance à maîtrise d'ouvrage ont conçu un carrefour de transition "à la néerlandaise", formé de pistes cyclables ceinturant l'intersection et protégées par des îlots, offrant des espaces de stockage pour les mouvements tournant des véhicules. C'est le premier du genre en France.



© Le Havre Agglomération



PLUIEURS CAS DE FIGURE DE COLLECTIVITÉS AYANT ÉPROUVÉ DES DIFFICULTÉS TECHNIQUES

Dinan (22)

>>> La ville de Dinan a de son côté eu des difficultés à appliquer les recommandations du CEREMA, peu adaptées à son territoire (beaucoup de rues très étroites) ; son centre remarquablement préservé est une cité médiévale ceinturée de remparts.

L'installation de plots et de peinture jaune a été perçue de manière dépréciative par certains habitants, agents territoriaux et élus attachés à un cadre patrimonial peu sujet aux transformations aussi visibles, et davantage sensibles à la préservation d'une esthétique remarquable qu'à l'évolution utilitaire de la voirie.



Paris (75)

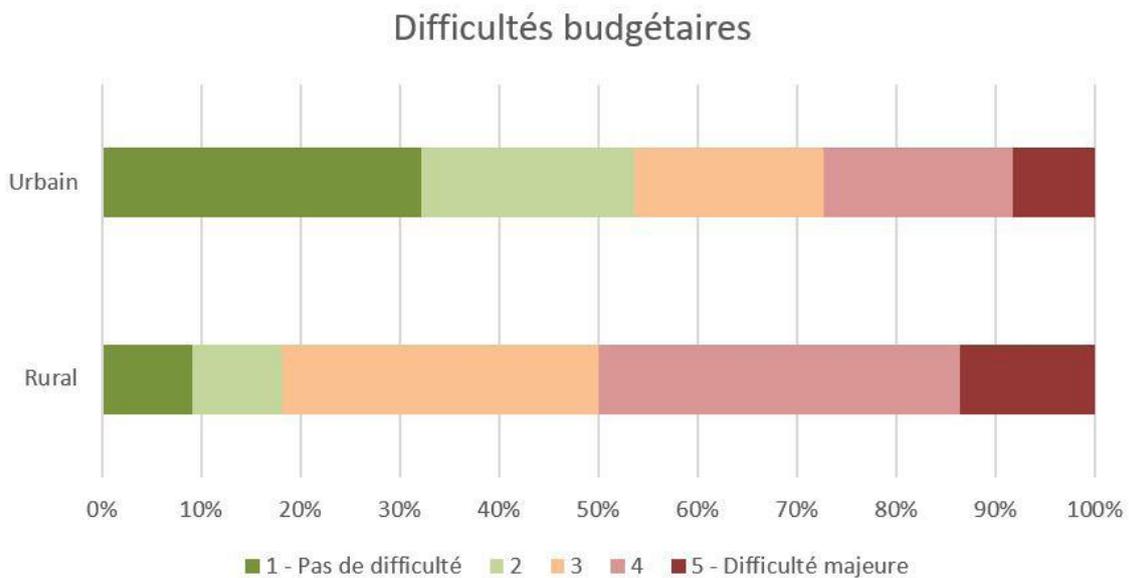
>>> La capitale a connu quelques difficultés à propos de sa communication auprès des riverains concernés par les aménagements de transition. Cela concerne par exemple la rue d'Amsterdam (8 et 9e arrondissements) où les élus ont fait le choix de couper le transit automobile et d'implanter une vélorue. Cette décision a été mal comprise par certains riverains, qui n'ont en apparence vu aucun changement notable dans l'aspect de la rue sinon de la peinture jaune et des pictogrammes qui n'existaient pas auparavant.

Un point technique particulier a été source de difficultés pour plusieurs collectivités : la création d'itinéraires cyclables en présence de lignes de bus. Dans certains cas, la ligne de bus a été déviée ; dans d'autres cas, la crainte de diminuer la performance commerciale des bus a menacé certains projets. Toutefois, plusieurs collectivités ont réussi la prouesse d'aménager des quais bus déportés en urgence, permettant à une piste cyclable de coexister avec des arrêts de bus, en toute sécurité et en maintenant l'efficacité du bus (voire en l'améliorant dans certains cas).



Des difficultés budgétaires déterminantes pour les petites collectivités

La contrainte budgétaire est aussi une réalité pour les plus petites collectivités. L'enveloppe financière consacrée par certaines d'entre elles s'est montrée très conséquente avec le risque d'amputer les budgets à venir qui étaient prévus sur d'autres travaux. C'est l'exemple de la communauté urbaine d'Arras qui a atteint très rapidement le montant maximum prévu dans son accord-cadre avec les entreprises qui ont exécuté les travaux. La conséquence est directe : plusieurs projets de réfection de passages piétons seront par exemple reportés à l'année prochaine.



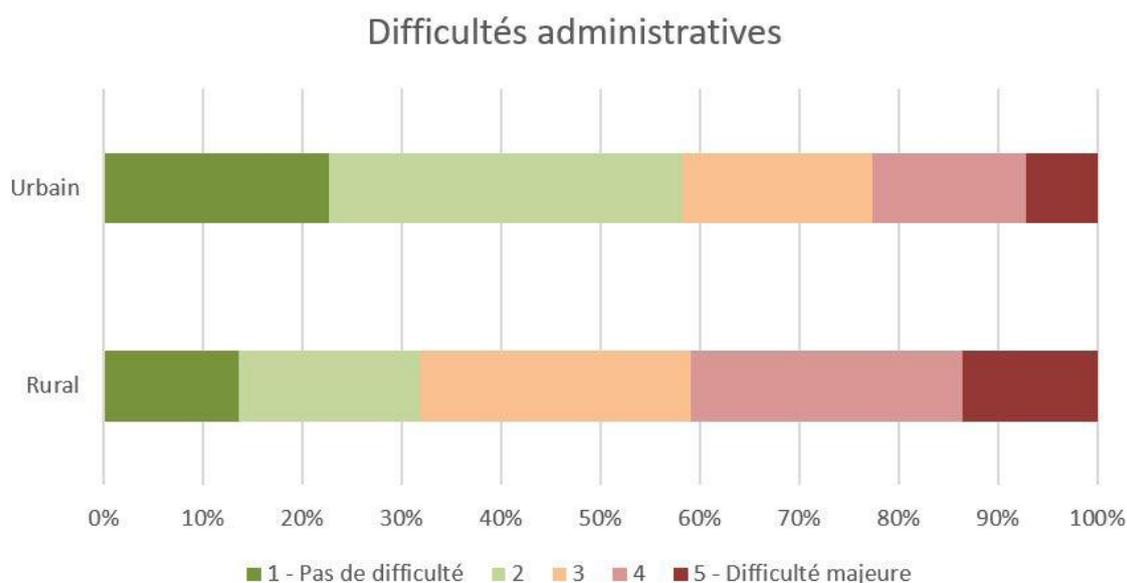
Les collectivités rurales ont connu beaucoup plus de difficultés budgétaires que les collectivités urbaines. Outre les budgets plus importants disponibles dans les territoires denses, rares sont les territoires ruraux qui disposaient déjà de lignes budgétaires et de contrats adaptés pour gérer en urgence le déploiement d'aménagements cyclables.

Des collectivités ont par ailleurs fait part de leur difficulté à ce que leurs entreprises prestataires acceptent et réalisent correctement des aménagements de transition, inhabituels pour elles. Des reprises ont ainsi parfois été nécessaires, souvent liés à une difficulté de communication avec les entreprises.

Enfin, les devis présentés par les entreprises ont parfois été jugés élevés, en lien avec le caractère inhabituel et d'urgence des travaux demandés.

Des obstacles administratifs qui ont parfois pu être surmontés

Les procédures internes et le mille-feuille administratif n'ont pas disparu avec la crise sanitaire et ont constitué une difficulté pour un certain nombre de collectivités. Des validations par des instances externes ont notamment été mentionnées comme facteur de rallonge des délais de réalisation : Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG), Architectes des Bâtiments de France, accord de l'Etat sur certaines infrastructures majeures...



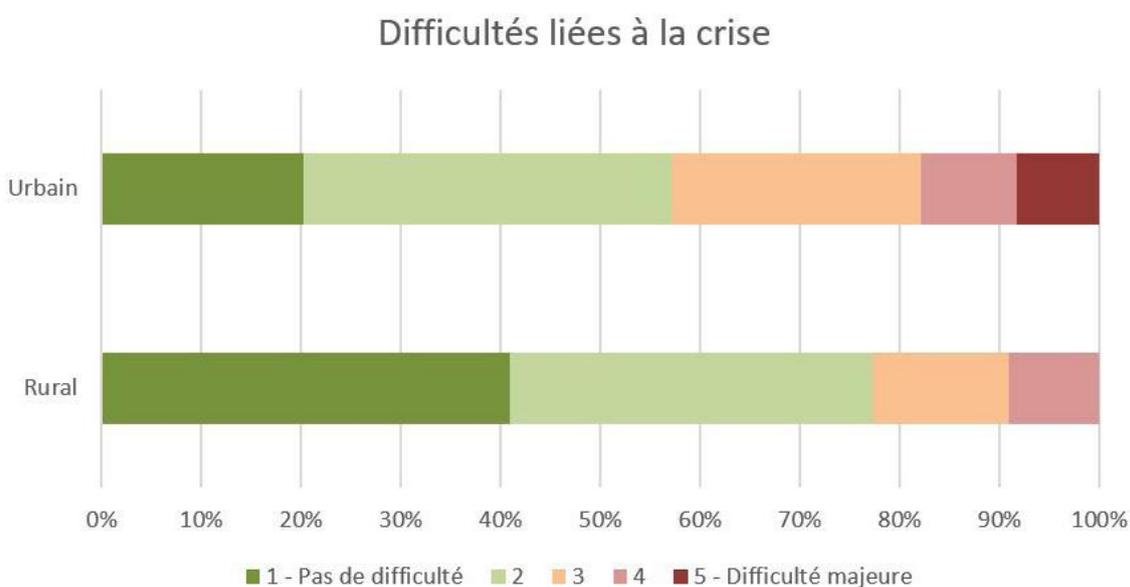
Certains territoires ont néanmoins réussi des prouesses organisationnelles pour surmonter ces difficultés administratives.

En Île-de-France, un travail de concertation a été effectué grâce à la coordination de la préfecture de région qui a joué le rôle de chef d'orchestre des différents intervenants du territoire. Avec quelques réussites remarquables : même s'il n'a pas été inauguré dès le mois de mai, le carrefour Pompadour à Créteil a été transformé en un temps record, ce qui n'aurait jamais pu être le cas dans un contexte normal. Le Pont de Neuilly, propriété de l'Etat et importante discontinuité cyclable du réseau francilien, a également accueilli assez rapidement une piste cyclable.

Les difficultés liées à la crise

La crise sanitaire a fortement désorganisé les structures publiques et privées. Des agents et des salariés d'entreprise ont été indisponibles pendant cette période pour des raisons impératives de garde d'enfant par exemple.

Toutefois, les collectivités ont globalement su s'adapter, avec souvent une forte implication des agents pour la réussite des opérations de déconfinement. **Les difficultés liées à la crise ont donc globalement été surmontées, même si elles ont pu causer des difficultés dans certains territoires plutôt urbains.**



Dans certains secteurs urbains denses, les entreprises de travaux ont été sollicitées au même moment causant des pénuries de matériels et de main d'oeuvre ou encore des difficultés à acheminer les équipements sur site. Ces difficultés en lien avec la crise sanitaire ont rendu plus difficile la création des aménagements de transition.



CONCLUSION

> Le vélo s'est imposé comme une mobilité de résilience à la crise sanitaire

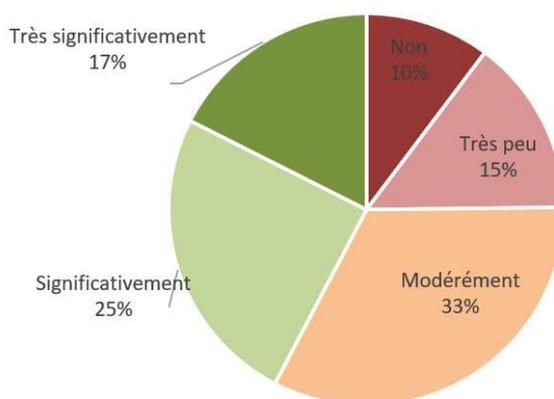
Devant les contraintes fortes, les mobilités s'adaptent. Dans les villes, ce qui a déjà été constaté à l'occasion de fermetures imprévues de ponts, de tunnels ou de routes, ou bien lors des grandes grèves des transports en commun, s'est reproduit pendant la crise sanitaire du Covid-19 : le vélo a non seulement été un recours mais s'est révélé être une solution de mobilité résiliente et désirable. Toutefois, pour le rendre accessible au le plus grand nombre, et notamment pour ceux qui ne se déplaçaient pas à vélo en temps normal, des aménagements de transition étaient indispensables. Plus d'une centaine de collectivités territoriales ont réussi à relever ce défi dans l'urgence.

> L'accélération des politiques cyclables aura des effets durables

Les plus de 24 millions d'euros consacrés par les collectivités locales aux aménagements de transition ont été dépensés autant pour gérer la crise que pour investir dans l'avenir. Près des $\frac{3}{4}$ des collectivités envisagent de pérenniser au moins une partie des aménagements réalisés tandis que $\frac{1}{3}$ des collectivités ont réalisé directement des aménagements durables.

La majorité des collectivités répondantes estiment que leur politique cyclable a été accélérée par cette période, ce que confirme les comptages de vélo, en hausse de 29% au niveau national mais qui explosent dans certains secteurs urbains denses.

Cette période a-t-elle permis d'accélérer la mise en œuvre de votre politique en faveur du vélo ?

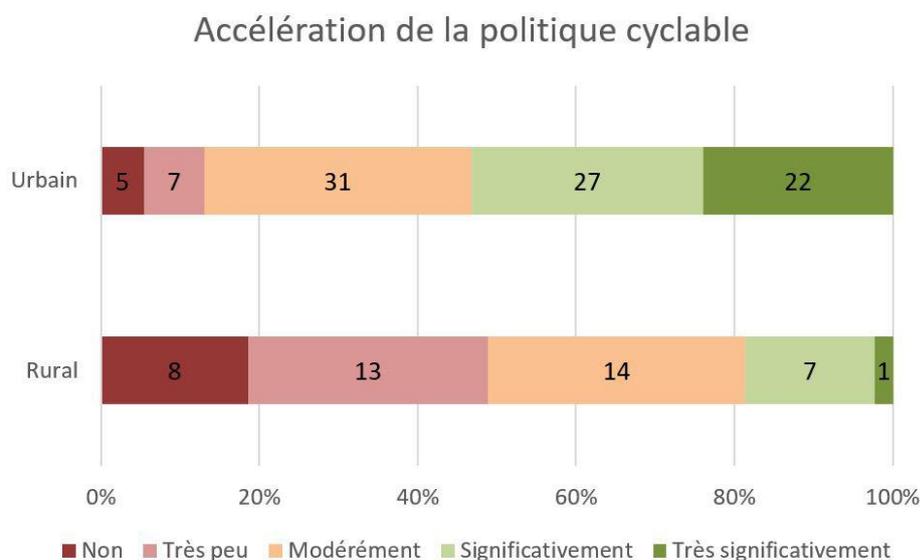


> Des besoins d'accompagnement technique et financier émergent

L'“urbanisme tactique” a permis à certaines collectivités d'expérimenter des solutions d'aménagement cyclable innovantes qui méritent d'être largement diffusées. Néanmoins l'aménagement du réseau cyclable est souvent un sujet nouveau et les collectivités reconnaissent un besoin d'appui et d'expertise. Des formations à l'urbanisme cyclable et la mise en réseau des professionnels du secteur, initiée pendant cette crise grâce aux webinaires du Cerema, doit être poursuivie et amplifiée. Un meilleur accès à l'information sur les dispositifs de financement des aménagements cyclable est également crucial et ces besoins sont particulièrement forts dans les territoires plus ruraux. Des outils d'accompagnement plus adaptés à ces territoires seraient utiles.

> Les territoires ruraux ont été moins concernés par l'accélération des politiques cyclables liée à la crise sanitaire

Dans les territoires ruraux, où les transports en commun jouent un rôle mineur dans les systèmes de déplacement, où l'usage du vélo, autrefois fort, continue de diminuer et où la voiture a relativement peu de contraintes, l'évidence de la solution vélo était moins forte et le besoin d'aménagement de transition moins important. La demande sociétale de vélo y est encore faiblement exprimée. Cette asymétrie des contraintes entre territoires urbains et territoires ruraux explique en grande partie la différence d'accélération des politiques cyclables pendant cette crise. Des initiatives intéressantes ont néanmoins émergé dans les territoires peu denses, montrant que la dynamique est aussi présente dans ce type de territoires



> La dynamique des aménagements de transition est encore en cours

Début juillet 2020, de nombreux projets d'aménagements de transition sont encore à l'étude ou en déploiement. Si la crainte d'une deuxième vague d'épidémie continue d'exister, le retour du trafic motorisé exerce aussi une pression sur les aménagements de transition qui réduisent l'espace alloué à la voiture. La reprise à la rentrée 2020 devrait entraîner un retour à une mobilité intense, tous modes confondus. L'été pourrait permettre à certaines collectivités de faire avancer leurs projets d'aménagements de transition dans l'anticipation d'un besoin de mobilité décarbonée, non polluante et respectant l'impératif sanitaire.



ANNEXES

Liste des collectivités répondantes

Le Club des villes et territoires cyclables tient à remercier l'ensemble des collectivités qui ont pris le temps de répondre à notre enquête en ligne.

commune

Aix-en-Provence
Angers
Annemasse
Argentan
Asnières sur Seine
Aubervilliers
Aulnay-sous-Bois
Avignon
Bagneux
Bennwihr
Bondues
Bourg-en-Bresse
Clichy la Garenne
Coulaines
Dainville
Dieppe
Dinan
Fort de France
Gardanne
Grand-Champ
Ivry-sur-Seine
Kingersheim
Kourou
La Possession
La Rochelle
La Roche-Maurice
Le Bourget
Le Thor
Le Vesinet
Les Clayes sous bois
L'Hay-les-Roses
Lisieux
Livry-Gargan
Lons le Saunier
Loos-en-Gohelle
Malakoff
Montreuil
Mulhouse
Nanterre
Niort
Noisy le Grand
Orgeres
Paris
Pau
Perpignan



Plouédern
Puteaux
Rosny-sous-bois
Roubaix
Rouez
Ruillé-en-Champagne
Saint Sulpice La Pointe
Saint-Loup-Lamairé
Saint-Quay-Perros
Saint-Raphaël
Talence
Tarbes
Tourcoing
Vannes
Vezin le Coquet
Vienne
Villeneuve sur Lot
Villers sur le Roule
Vincennes
Vitry-sur-seine



intercommunalité

Agglopolys
Amiens Métropole
Annemasse Agglomération
Annonay Rhône Agglo
Argentan Intercom
Arras (CU)
Bassin de Pompey (CC)
Baugeois-Vallée
Bordeaux Métropole
Brest métropole
Caen-la-mer
Caux Seine Agglo
Cergy-Pontoise
Chalon (CA du Grand)
Chambéry (CA du Grand)
Clisson Sèvre et Maine Agglo
Côte Ouest Centre Manche (CC)
Creusot Montceau (CU)
Dunkerque (CU)
Epinal (CA)
Grand Paris Seine Ouest
Grenoble-Alpes Métropole
Hérault méditerranée (CA)
La Rochelle Agglomération
Le Havre Seine Métropole
Lens Liévin (CA)
Les Sables d'Olonne Agglomération
Limoges Métropole
Loire Forez Agglomération

Lorient Agglomération
Lyon (Métropole de)
Metz Métropole
Montpellier-Méditerranée Métropole
Nancy (Métropole du Grand)
Nozay (CC)
Orléans Métropole
Paris (Métropole du Grand)
Pays de Landerneau-Daoulas (CC)
Pays de Saint Gilles Croix de Vie (CC)
Pays des Acharde (CC)
Pays des Herbiers (CC)
Pays Rethélois (CC)
Pays Rhin-Vignoble-Grand Ballon (PETR)
Pévèle Carembault (CC)
Plaine Commune (EPT)
Poitiers (CU du Grand)
Pont-Audemer Val de Risle (CC)
Porte de l'Isère (CA)
Reims (CU du Grand)
Rennes Métropole
Rouen Normandie Métropole
Saint-Brieuc
Saumur Val de Loire (CA)
Toulouse Métropole
Tours Métropole Val de Loire
Troyes Champagne Métropole
Vallée de Kaysersberg (CC)
Vallée de l'Hérault (CC)
Versailles Grand Parc (CA)



© Alain Dalouche

département

Alpes-Maritime
Bas-Rhin
Côte-d'Or
Gironde
Hérault
Nièvre
Val de Marne
Val d'Oise
Yvelines

région

Île-de-France
Provence-Alpes-Côte-d'Azur

autre

Parc national des Cévennes
Paris La Défense



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

Juillet 2020

Solcy.

Marrec + Le Villain
Consultants en mobilités actives