WEBINAIRE
FRANCE MOBILITÉS

Comment développer l'usage du vélo dans votre collectivité normande ?

Questions et Réponses

Intervention de la DREAL, « Démarches nationales et actualités vélo », (Remi CORGET) :

Question : Pouvez-vous donner le nom de l'application utilisée pour le recensement des dysfonctionnements de la voirie ?

Réponse : La démarche "Plan sécurité vélo", lancée par la DDTM14, utilise l'application "espace collaboratif IGN" téléchargeable librement sur le Store.
La DDTM14, les cyclistes vigie, et les gestionnaires routiers y disposent d'un espace réservé aux signalements vélo

Question : Le traitement des dysfonctionnements par l'application semble un peu long. L'application Suricate [proposée par le ministère des sports] semble plus rapide pour résoudre les problèmes.

Réponse : Nous ne sommes pas en mesure de porter un jugement comparé entre l'application proposée par l'IGN et celle que vous mentionnez. Toutefois, la rapidité du traitement dépend essentiellement de l'organisation retenue, et non de l'outil utilisé.

Ce qui nous semble important dans ce que nous proposons, c'est le lien partenarial entre vigie et pouvoirs public, et le fait que le partenariat soit formalisé par une convention en préfecture. Remonter moins de signalements, de meilleure qualité, avec une garantie de suivie.

Dans l'exemple mentionné dans la présentation (signalement 4/09, remonté au gestionnaire le 07/09, sujet réglé le 18/09), le problème a pu être réglé avant que le retour ne soit fait. Par ailleurs, de mon ancienne expérience de gestionnaire d'infrastructure, un problème non urgent réglé sous 15 jours n'est souvent pas un si mauvais résultat.

Un système ouvert permet certes une remontée instantanée au gestionnaire (contre 3 jours dans l'exemple) mais cela ne nous semble pas suffisamment pérenne. Cela dit, c'est bien entendu une variable à surveiller.

[En commentaire, un membre de l'agence d'urbanisme de Caen, partenaire de l'application confirme que sur l'agglomération de Caen le traitement des signalements via l'application est relativement rapide.]

Intervention du Cerema, « Retour d'expérience sur les aménagements de transition », (Thomas JOUANNOT) :

En préambule, la cartographie des aménagements cyclagles de transition: https://carto.parlons-velo.fr/#5.74/47.474/2.456

Question : Les voies réduites à 2.5m de largeur restent-elles compatibles avec le trafic des poids-lourds dont l'emprise déborderait sur les bandes cyclables adjacentes?

Réponse : Les voiries réduite à 5 m en bidirectionnel, par les aménagement cyclables peuvent en effet être inconfortables pour les véhicules à gros gabarit tels que les poids-lourds.
Mais il faut garder une vision objective des choses : lorsque vous vous trouvez en présence d'une voire d'une centaine de poids-lourds par jour avec des occurrences de croisement très fortes la réduction à 5 m peut être difficile.
A contrario si ces occurrences de croisement ont lieu une ou deux fois par jour et entraînent ponctuellement un déportement des poids-lourd sur une petite partie de la bande cyclable, il faut se demander si cette situation n'est pas acceptable ? Les aménageurs doivent se demander s'il n'est pas excessif de dimensionner des aménagements en fonctions de situations qui se produisent à une fréquence assez faible.

En tout état de cause ces voiries de 5 m peuvent être envisagées dans un grand nombre de cas, tant que le trafic reste modéré, et ne sont pas incompatibles avec le passage ponctuel de véhicules à gros gabari.

Question : Quid des territoires ruraux? Les leviers d'actions s'appliquent principalement à des territoires urbains (d'ailleurs, la plupart des exemples cités se localisent dans les Métropoles ou les agglomérations (Grenoble, Lille, Caen, Bordeaux, Paris,...).

Existe-t-il une déclinaison des objectifs en milieu rural périurbain avec quelques démonstration concrètes ? Et plus particulièrement les liaisons de 8 à 15 km entre une commune rurale périurbaine et un centre urbain où les gens se rendent au travail ?

Réponse : Le Cerema travaille à accompagner les collectivités en territoire peu denses et il existe des exemples d'actions dans ces territoires.

L'exemple de Quimper et Cagnes-sur-mer ont été cités, mais on peut en citer d'autres tels que Camaret-sur-mer (ville de moins de 3000 habitants sur la côte Bretonne) ou encore Aix-les-bains (ville de moins 30 000 habitants) qui ont mis en place des aménagements cyclables de transition.

Vous pouvez d'ailleurs trouver des exemples de déploiement d'aménagements cyclables dans les territoires ruraux (fiche vélo 33 sur 4 liaisons intercommunales: https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/velo-amenagements-recommandations-retours-experiences

Ces démarches existent-donc dans tout type de territoire même si elles ne sont pas toujours assez mises en valeur car elles sont mises en œuvre dans des territoires, où du fait de la faible densité, les aménagements sont moins spectaculaires.

Les marges de manœuvres en matière d'aménagement cyclables existent à toutes les échelles de territoire. Tout en prenant en compte les différences de contraintes entre territoires plus ou moins denses notamment la contrainte sur l'automobile qui est moins forte dans les territoires les moins denses.

Cette contrainte sur l'automobile est aussi un outils du management de la mobilité et un outil en faveur de l'attractivité du vélo. Même si cette contrainte pèse moins dans les territoires peu dense il existe des solutions et des démarches on déjà eu lieux sur lesquelles les collectivités peuvent capitaliser aujourd'hui et c'est notamment le sens de la démarche France Mobilités.

Question : Concernant la rue de Rivoli à Paris le choix temporaire de passer l'intégralité de la chaussée en piste cyclable a-t-il été maintenu à ce jour ?

Réponse : La maire de Paris à récemment annoncé vouloir pérenniser l'ensemble des aménagements cyclables temporaires.

Il n'y pas de difficultés juridiques particulière pour pérenniser ces aménagements cyclables. Toutefois la plus part des arrêtés d'aménagements cyclables provisoires pris pendant le confinement avaient deux motivations : réagir à la crise sanitaire et délester les transports en commun.

La question de la motivation de ces arrêtés se posera lors du retour à la normale à la fin de la crise sanitaire. Par conséquent pour pérenniser ces aménagements il serait opportun de changer la motivation des arrêtés en fondant cette motivation sur leur l'utilité en matière de circulation.

Trois choix s'offrent à la collectivité s'agissant de ces aménagements provisoires : Pérenniser, modifier ou supprimer. À ce jour seuls 10 % des aménagements provisoires ont été supprimés ce qui démontre un grand succès de la démarche.

Intervention de la Banque des Territoires, « Présentation des start'up vélo financés par la Banque des Territoires », (Eric HAYOUN) :

Question : S'agissant du projet de Proof of Concept (POC) de la start'up Sharelock à Rouen, qui propose un cadenas connecté, cette solution ne se réduit-elle pas à un outil supplémentaire qui en lui-même ne permet pas la massification de la sécurisation du stationnement vélo ? Le prix ne reste-t-il pas dissuasif ?

Réponse : Des incertitudes demeurent sur le succès futur du dispositif en terme de création de stationnements sécurisés et son évaluation sera scrutée avec intérêt.

Il est probable que tous les propriétaires de vélos ne soient pas touchés à l'avenir. Cependant on recense à ce jour un nombre important de potelets disponibles en ville.

Sur la question du prix dissuasif, il reste la la sécurisation du stationnement au moyen du cadenas électronique a permis la négociation d'une assurance à un prix compétitif.

Intervention de l'Ademe, « Financer le stationnement vélo par les Certificats d'économies d'énergie : Le programme Alveole » (Sébastien BELLET) :

Question : Existe il des aides pour des stations de recharge pour vélos à assistance électrique (VAE) ?

Réponse : Il existe en effet un programme CEE, que l'on peut retrouver sur le site France Mobilités (à la page du référencement des aides) et pour toute question complémentaire vous pouvez écrire à la cellule régionale normandie@francemobilites.fr ou à l'Ademe sebastien.bellet@ademe.fr.

Question : L’accompagnement prévu par le programme Alveole est-il conditionné par la mise en place de stationnements sécurisé ?

Réponse : L’accompagnement, dont le financement est pris en charge à 100 % par le programme Alveole, est en effet conditionné par l’installation de stationnements vélo sécurisés.

Toutefois rien n’empêche de mettre en place d’autres accompagnements sur le terrain en lien avec les associations locales d’usagers. Le programme Alveole est une opportunité de bénéficier en plus d’une aide à l’installation de stationnements sécurisés d’un accompagnement de sensibilisation gratuit.

Question : En tant qu’association d’usagers du vélo, puis-je lancer une demande ?

Réponse : Les associations d’usagers ne sont pas éligibles mais vous pouvez mobiliser votre collectivité sur cette question pour quelle candidate au programme.

Question : Le programme est très intéressant mais qui reste contraint dans le temps. Un nouveau plan est-il prévu en 2021 ?

Réponse : Ce plan court jusqu’au 31 décembre 2021, il est donc encore temps de s’inscrire au programme Alveole.

Questions de fin de webinaire :

Question : Bonjour, savez vous quand le décret pour le forfait mobilités durables va paraître pour la fonction publique territoriale ?

Réponse : La date de parution de ce décret n’est pas encore connue, et le rapport parlementaire de juillet ne le mentionne pas.
Hors réunion, sont apportés les éléments suivants : le texte est en discussion, et pourrait être publié rapidement. Des éléments de connaissance à notre disposition, le texte, initialement rédigé similairement à celui concernant la fonction publique Etat, (c'est-à-dire 200€, pour 100jours à vélo ou en covoiturage et pas de cumul possible avec les TC), pourrait in fine présenter des caractéristiques plus favorables aux fonctionnaires territoriaux.