

Cellule d'appui France mobilités Bretagne



agence nationale
de la cohésion
des territoires



CELLULE FRANCE MOBILITES BRETAGNE 2023-2024

Groupe de travail opérationnel sur le vélo

Le 1^{er} février 2024 à Rennes de 9h30 à 12H30 au 19b Rue de Châtillon à la Banque des Territoires.

Nombre de participant.e.s : 30

Nombre de groupes de travail : 3

Nombre de sessions de travail par table : 1, soit 3 sessions de travail de 45 minutes chacune au total.

Méthodologie utilisée : le Fast Codev est une approche qui se base sur l'intelligence collective pour trouver des solutions à des problèmes communs grâce à l'écoute et aux témoignages de chacun au sein d'un cadre strict défini au préalable.

L'objectif était d'apporter aux participants une approche concrète dans laquelle 6 territoires volontaires ont présenté leur cas d'étude qui intègre l'une des thématiques suivantes :

- Les aménagements cyclables : passer à l'acte
- Le développement des services, notamment la location des vélos sous diverses formes

Le/La représentant.e du territoire présentant une problématique est le client ; les autres participants essaient d'apporter leurs regards, expériences, suggestions, ressentis et pistes d'action en fonction du contexte, de la situation et de la demande exposés.

COMPTE-RENDU DES SESSIONS DE FAST CODEV

Groupe de travail n°1 : Services

Cliente

Mme Laure Alleaume, chargée de mission Mobilités Durables – Lannion Trégor
Communauté

Exposition de la situation et réponses aux questions de contexte posées par les autres participants

L'EPCI Lannion Trégor Communauté propose depuis 2011 un service de location de vélos ; qui comptait au départ 40 vélos, aujourd'hui 150 avec des vélos à assistance électrique, des scooters électriques, des tricycles, des vélos cargo.

Il y a une différence entre le service de location longue durée, et le service de location courte durée, avec des vélos mis à disposition dans les offices de tourisme, car c'est un territoire très touristique avec des flux très importants. Les vélos en location courte durée sont répartis dans 13 bureaux d'office du tourisme, qui les mettent à disposition à des professionnels, des hôteliers : c'est donc une offre saisonnière.

Or ces vélos saisonniers sont surtout utilisés de mars à la mi-octobre, mais pour le parc de location longue durée, la liste d'attente est longue. Avec 500 vélos, on manque de vélos l'été, et l'hiver on en récupère trop en stock. Il faut donc gérer à la fois de la courte durée (tourisme) et de la longue durée.

Pour la longue durée, en moyenne, la durée de location est de 7 mois, ce qui constitue un test avant un potentiel achat. Il n'existe pas de statistique sur les profils des personnes utilisant le service de location longue durée.

Le stockage des vélos en lui-même n'est pas un problème, mais ce n'est pas l'objectif de garder ces vélos stockés donc inutilisés.

La location longue durée est éligible à une prise en charge employeur, mais la collectivité ne sait pas si les usagers sont au courant et le font. Techniquement, le service longue durée se déploie en ligne et dans les maisons France Service du territoire (il y en a 5). La distribution des vélos peut, elle se faire partout.

Problème soumis au groupe

J'aimerais que vous m'aidiez à optimiser mon parc sur toute l'année, de façon que les vélos soient utilisés et loués toute l'année.

Interprétation de la problématique

En hiver, rapprocher le service des publics isolés et précaires via les CCAS ou les chantiers d'insertion, car les personnes en insertion n'ont pas encore de véhicule. Cela marche bien aussi auprès des personnes qui perdent leur permis.

Contre la météo hivernale, proposer des équipements contre la pluie, le froid, en faisant des démonstrations, car « *il n'y a pas de mauvais temps, que de mauvais équipements* ». Mais changer les habitudes des gens l'hiver, c'est compliqué.

S'il y a une association vélo sur le territoire, les vélos pourraient être mis à disposition via cette association pour des actions vélo-école, à destination des nouveaux retraités chez qui il y a deux voitures par ménage. Les jeunes seniors peuvent véritablement être une cible, avec des ateliers de remise en selle, de l'aide à l'acquisition...

Tester le service auprès de grosses entreprises, via leur service RH, par exemple Nokia à Lannion, en associant des équipements contre la pluie, et essayer de basculer vers un achat.

Tester un système de priorisation : les personnes qui auront loué de novembre à mars auront la priorité l'été.

Livraison des vélos à domicile : cela permettrait de dégager une grosse partie du stock, motiverait plus de personnes qui peut-être doivent faire 10km pour se rendre au bureau France Service le plus proche du territoire.

Avec le développement du tourisme d'affaires, cela permettrait d'avoir un flux touristique aussi l'hiver.

Echanges avec la CA de Guingamp qui ont le même problème avec leur service de location : ils testent des prix cassés et des livraisons de vélos à domicile.

Recommandations

Mobiliser les principaux employeurs du territoire, via les plans de mobilité employeurs par exemple. Mener une réflexion globale en proposant la mise à disposition des vélos et d'équipement hivernaux pendant un certain temps, et d'accompagner un peu la suite avec une enquête d'usage. Cette expérience pourrait être reconvertie en un service interne à l'échelle d'une entreprise ou à l'échelle d'une zone d'activité. Il faudrait commencer par une entreprise qui est reliée à une liaison du schéma cyclable.

Utiliser la « Fêtes des Voies Vertes » au mois de septembre pour faire la promotion des déplacements à vélo, notamment auprès des étudiants.

Réfléchir à la livraison à domicile en bonne intelligence avec les usagers, par exemple sans aller plus loin que ma première couronne de la ville pour rationaliser au maximum.

Proposer aux personnes qui ont le pack hiver, un pack été. Insister sur le côté « événementiel vélorution » institutionnel et associatif.

Proposer la location à courte durée non pas aux offices du tourisme mais au niveau de la gare SNCF (aux Pays-Bas, ce type de service est géré par la compagnie ferroviaire nationale). Il faudrait néanmoins penser à un moyen de prévenir les potentiels usagers.

Toucher des publics précaires via France Travail, le clubs de l'emploi, en proposant des tests des vélos.

Retours et réactions de Mme Allaume

Le partenariat employeur n'a pas encore été exploré. Une animation « Semaine de la mobilité » pourrait être pertinente. De plus, un nouveau tarif « personne morale » permet

aux employeurs de louer les vélos avec une limite d'un an, pas mal de micro-entreprises le demandent.

Une enquête d'usage pourrait vraiment être intéressante.

Un travail est en train d'être fait avec la gare de Lannion pour de la location ultra courte durée.

Se coordonner avec des événements de sensibilisation qui auraient lieu l'hiver afin de mettre à disposition les équipements et communiquer sur l'offre de location longue durée.

Collaboration avec France Travail : animations, aller vers les femmes qui se restreignent à faire du vélo, partenariat avec les comités d'entraide sociale, clubs de mobilité.

Livraison à domicile : est-ce que ça marche bien ? Les gens sont parfois très freinés. Avec 2 techniciens, 2 camions, ça permettrait de communiquer « l'hiver, nous vous livrons ».

Etablir une priorisation des publics pour la location, en louant d'abord à ceux qui utilisent le service l'hiver, surtout ceux en tranches 2 et 3, les saisonniers s'ils ont une prescription d'une mission locale, France Travail, proposer des packs hiver-été aux séniors.

Réfléchir à arrêter la location à courte durée : est-ce leur rôle en tant qu'AOM ? Aujourd'hui sur le territoire il y'a des loueurs privés qui propose une offre de location de vélo de courte durée. La CC a impulsé cette dynamique, peut-être qu'à présent ce n'est plus son rôle en tant qu'AOM ?

Groupe de travail n°2 : Services

Cliente

Léa Jovignot, chargé de mission Mobilité – Bretagne Porte de Loire Communauté

Exposition de la situation et réponses aux questions de contexte posées par les autres participants

Bretagne Porte de Loire : intercommunalité de 20 communes et 30 000 habitants. Propose un service de location de VAE longue durée depuis mars 2023.

Parc de 15 vélos, 1 vélo cargo, 30/euros par mois pour toute l'année.

La plupart des personnes qui ont loué le vélo s'en sont servies pour partir en vacances avec, ce qui n'était pas l'objectif et cela n'a pas plus aux élus, en termes d'assurance notamment. Le but était plutôt de tester le vélo avant de l'acheter et de tester les vélos sur le territoire.

On ne sait pas comment éviter cela, on pense à le mettre dans le règlement mais on n'a pas vraiment de solution pour que les vélos restent sur le territoire, qui n'a d'ailleurs pas beaucoup de pistes cyclables.

Il faudrait une solution technique ou alors filtrer les usagers pour déterminer ceux qui resteront sur le territoire et filtrer les dossiers.

La Roche-sur-Yon Agglo a eu le même problème (subvention à l'achat de vélos) : les vélos se sont retrouvés en bord de mer, ce qui n'était pas prévu.

Les publics précaires ont-ils été une cible du service ? Pas forcément en particulier, il y a eu des locations vers ce public mais tout le monde a eu un vélo. Anticipation que le service prendra de l'ampleur d'ici l'été prochain.

Durée de location : 1 à 3 mois maximum, sauf l'hiver où ça peut être plus. Pourquoi ne pas pousser à 6 mois, ça pourrait être une piste ?

Au niveau technique, assurance, à quel point est-ce gênant que le vélo sorte du territoire ? C'est surtout au niveau assurance : comment on ramène le vélo s'il se retrouve en Espagne...

Aucune caution pour le service, ça serait un problème pour les publics précaires.

Définir une cible : s'il n'y pas de limite de critère pour accéder au service, c'est qu'il n'y a pas de cible, mettre des critères pourrait aider à définir une cible.

A la question de la part de « déviations » du service, il semblerait qu'il s'agit de la moitié des vélos loués.

D'un point de vue esthétiques, les vélos sont assez passe-partout (style vélo en libre-service de la STAR). Peut-être que cela serait intéressant de revoir l'esthétique des vélos, de les rendre plus visible de loin ? Par exemple, si les vélos ont un garde-boue rose ils ne seront très vite reconnaissables.

Problème soumis au groupe

Comment faire pour que nos vélos restent sur le territoire et qu'on ne fasse pas de concurrence déloyale aux loueurs privés ?

Interprétations de la problématique

Normalement, c'est écrit sur le contrat que les usagers n'ont pas le droit de sortir le vélo du territoire, pour des vélos qui valent 1200€, il faut un dépôt de garanti SEPA de 800€ + achat d'assurance qui prend le relais s'ils ont bien sécurisé le vélo. S'ils ont un accident hors du territoire, c'est leur responsabilité.

Désactiver les batteries à distance : c'est quelque chose de faisable via des balises, et ensuite on peut rechercher le vélo.

Les gens doivent s'engager à utiliser le vélo pour des déplacements domicile-travail.

Le service est en mode expérimentation, sans critère, avec des critères ça serait différent.

Si les gens ne font pas de vélo sur le territoire, c'est qu'il y a un problème d'aménagement, de service, est-ce qu'il y a une culture vélo sur le territoire ? Est-ce qu'il existe un système vélo autre que la location ? Est-ce que c'est dangereux de faire du vélo sur les routes du territoire ?

Outils juridiques : si vous voulez favoriser l'usage du vélo au quotidien, il faut proposer la location via les prescripteurs, là ce sera difficile d'aller en vacances avec le vélo.

Recommandations

Travailler la communication auprès des usagers pour les inciter à rester au maximum sur le territoire.

Si cela reste un gros problème pour les élus, il faut investir dans des bloqueurs de batterie, environ 250€ dans l'acquisition vélo, ça permet de voir les données.

La mention dans le contrat du dépôt de garantie peut être un frein pour ce type de « déviance ».

Travailler avec les élus pour que le territoire soit plus praticable à vélo.

Revoir avec les élus : quelle est la cible, la stratégie globale, quels déplacements prioriser sur le territoire, adapter la communication et éventuellement l'animation.

Côté financier : un mandat SEPA avec règlement de la part de l'utilisateur du service s'il n'est pas respecté.

Transformer ce problème en opportunité pour la promotion du territoire, les usagers du service sont des acheteurs de demain. En travaillant sur l'esthétique des vélos, en les utilisant comme un outils marketing les vélos peuvent participer à la promotion du territoire.

Retour et réaction de Madame Jovignot

Enquête auprès des personnes qui sont sorties du territoire pourquoi elles l'ont fait, questionnaire sur le service et son utilité.

Proposer un service d'aide à l'acquisition d'un vélo.

Jouer sur le marketing avec un vélo très reconnaissable partout

Passer par les employeurs, associations, missions locales (prescripteurs) au lieu des particuliers. Cela suppose aussi de reboucler avec les élus qui n'ont pas exprimé de cible particulière, ils doivent exprimer clairement une cible pour ce service.

La cible: trajets domicile - travail, il faut communiquer dessus, voire passer par les entreprises directement.

Bien poser les choses réglementairement dès la signature du contrat.

Groupe de travail n°3 : Aménagement

Cliente

Mme Justine Fontaine, chargée de mission mobilité - CC Pays Bigouden Sud

Exposition de la situation et réponses aux questions de contexte posées par les autres participants

Intercommunalité regroupant 12 communes. Schéma vélo réalisé en octobre 2021 et validé un an plus tard avec l'identification d'un réseau cyclable. Nous avons la compétence mobilité, mais pas la compétence voirie, donc il faut avoir des relations de confiance avec les communes et le département, ce qui nécessite un gros travail de coordination.

La plupart des communes ont l'impression que la loi d'orientation des mobilités s'impose à elles, donc elles intègrent le vélo en 4^{ème} vitesse dans leurs réflexions d'aménagement mais de manière précipitée et inefficace.

Fond d'aménagement de l'EPCI à destination des communes: pour qu'un projet d'aménagement cyclable soit pris en charge par le fond, il doit être inscrit dans le schéma, soit au travers d'une piste, soit au travers d'une bande cyclable.

Les relations entre l'EPCI et les communes, entre élus et services: en ce qui concerne les aménagements, les communes comprennent que l'intercommunalité doit être associée, mais on est obligés de courir après l'information car la coordination se fait mal. Maintenant qu'il y a le fond, c'est un peu plus systématique.

Le fond d'aménagement prend en charge 15 à 25% du coût par rapport aux restes à charges des communes après déduction des autres subventions. Sur les itinéraires structurants, c'est autour de 25%, sur les itinéraires secondaires et touristiques, plutôt 15%. Il ne concerne que la partie cyclable de la voirie, avec un volet aménagement, un volet jalonnement, et un volet stationnement. Une seule commune ne peut pas prétendre à plus de 40% de l'enveloppe annuelle.

Certaines communes sont bien structurées et sont des moteurs, mais d'autres ont des manques d'ingénierie, car elles ont parfois moins de 1000 habitants.

Le plan vélo concerne les liaisons de bourg à bourg et a été élaboré avec les référents de chaque commune, qui était souvent leur référent travaux. En tant que lauréat « territoire cyclable », nous aurons la maîtrise d'ouvrage concernant les itinéraires intercommunaux.

Avant le schéma vélo, il y avait quelques itinéraires, véloroutes régionales, voies partagées, voies vertes, ce qui nous a permis d'identifier déjà des itinéraires structurants.

Problème soumis au groupe

Pouvez-vous m'aider à trouver une méthodologie de travail avec les communes pour faire coïncider les programmes de voirie et les aménagements cyclables, et éviter les effets d'opportunité ?

Interprétations de la problématique

Pontivy Communauté indique connaître les mêmes difficultés. Serait-ce un problème politique au-delà de la technique ? Comment avoir une politique commune ?

Le problème de coordination entre le schéma vélo et la compétence voirie revient beaucoup. Les intercommunalités veulent relier les communes entre elles, et non pas financer des aménagements urbains, et la maîtrise d'œuvre commune ne marche pas forcément. Parfois, on se rend compte des points qui bloquent au moment des travaux.

Les communes semblent aussi manquer d'information sur ce qu'est le fond d'aménagement.

Des communes attendent aussi des impulsions de la part de l'intercommunalité. Au-delà des financements, les questions techniques sont nombreuses, il y a de nombreuses approches à adopter ce qui en fait une question difficile. C'est la preuve qu'un problème organisationnel a de l'impact sur de l'opérationnel.

Certains EPCI craignent aussi de favoriser certaines communes par rapport à d'autres.

Pistes de recommandation

Etablir un lien plus fort avec les communes en ayant un référent vélo par commune et un remplaçant, des référents adjoints, essayer de mobiliser de potentiels cyclistes parmi les services techniques communaux.

Clarifier les modalités du fond d'aménagement via une note pour montrer la cohérence du schéma cyclable, et pourquoi pas une affiche de communication, esthétique et agréable à placarder dans les services.

Faire des réunions de présentation avec des petits groupes de communes pour représenter le schéma cyclable, relancer une dynamique, montrer que c'est pertinent avec le référentiel du fond

Cultiver l'interconnaissance avec les élus et les référents techniques en allant sur place dans les communes, jouer sur le relationnel, être identifiée comme « référente vélo ».

Avoir un outil informatique de suivi pour avoir une vue d'ensemble de l'avancée partout sur le territoire.

Faire du lobbying auprès de l'élu à la mobilité pour que l'EPCI qui est AOM récupère à terme la compétence voirie.

Relever le fond d'aménagement via certains critères : si deux communes réalisent un aménagement commun, ça pourrait monter à 30%.

Accompagner les petites communes dans leur réponse d'appel à projet car elles sont trop petites, leur communiquer des informations, de la compétence, éviter qu'elles ne partent défaitistes et qu'elles se lancent.

Faire en sorte que le schéma cyclable soit bien driver au niveau politique, que le vice-président à la mobilité de l'EPCI soit bien un porte-parole symbolique du projet.

Retours et réaction de Mme Fontaine

Importance de la démarche « d'aller vers » les communes

Avoir des relais communicationnels sur les aides disponibles

Idée d'une réunion annuelle avec les référents « vélo » communaux pour partager les projets et aller sur le terrain et créer de la motivation.

Groupe de travail n°4 : Aménagement

Client

M. Gaëtan Rio, technicien transports - Quimperlé Communauté

Problématique envoyée en amont

Comment inciter les communes à se lancer dans des aménagements cyclables ?

Comment réaliser des aménagements cyclables hors agglomération ?

Exposition de la situation et réponses aux questions de contexte posées par les autres participants

Les difficultés rencontrées sont pour beaucoup similaires à celles rencontrées par Mme Justine Fontaine, la mise en situation a donc été plus rapide.

En dehors de Quimperlé, c'est une intercommunalité très rurale. Elle n'a pas la compétence voirie : elle propose un fond d'aménagement cyclable, mais ce sont aux communes de faire les aménagements en question. Cela peut financer jusqu'à 30% des aménagements intercommunaux.

Un schéma vélo a été adopté avec 20 itinéraires, mais seuls 3 ou 4 ont été réalisés pour le moment.

En ce qui concerne les aménagements communaux, il y a un vrai problème politique, tout le monde se renvoie la balle en termes de responsabilité. C'est très difficile d'avoir et de mobiliser des référents, ou de montrer l'importance du vélo et d'aménagements vélos dans des communes où il n'y a parfois que 3 personnes dans les services.

Où est-ce que ça bloque concernant les élus ? En général, ils ont un blocage budgétaire, car même avec le fond d'aménagement et les possibles aides du département sur les RD, le reste à charge est souvent élevé. Parfois, ils ne sont pas sensibilisés au vélo. En fait, la motivation des communes dépend beaucoup des élus, des gens, des personnalités.

Quel est l'aménagement le plus poussé aujourd'hui sur le territoire ? Dans la ville de Quimperlé, il y a des pistes séparées de la chaussée. Les agglos sont maintenant mieux aménagées, alors que les tronçons intercommunaux ou entre agglomérations, ça n'avance pas.

Les aménagements cyclables ne sont pas dans leurs priorités, car il y a d'abord le coût de l'énergie, les bâtiments. Lorsqu'ils postulent au fond d'aménagement, ils le font sur le long terme avec des budgets à horizons longs car ils veulent l'avoir mais sans réel projet derrière, sans avancer.

Il y a des associations vélo au niveau communal mais pas à l'échelle de l'ensemble de l'intercommunalité.

Les projets depuis un an : il y a un projet ambitieux sur une route départementale avec le département. Les autres projets concernent des routes communales mais ce sont des voies partagées donc il s'agit de la réalisation de petits aménagements et non pas de vraies pistes cyclables.

Problème soumis au groupe

Pouvez-vous m'aider à sensibiliser les élus de mes communes sur les aménagements vélo ?

Interprétations de la problématique

Une question très intéressante car elle se centre sur le portage politique des projets d'aménagements cyclables. Cela pose la question du taux de pénétration, de l'acculturation, de l'imprégnation au vélo chez les élus.

La question budgétaire est aussi une question très lourde et délicate.

Cette question met également en avant les difficultés qui peuvent exister au niveau communal au sein du binôme élu-technicien.

La question des communes plus ou moins impliquées se pose pour de nombreux EPCI. Or, en termes de budget, répondre aux appels à projet pour une commune signifie se lancer dans une politique forte sur le vélo et le territoire cyclable. Question de l'embarquement des politiques au-delà des problèmes techniques.

Recommandations

Réaliser une cartographie des élus que l'on cherche à mobiliser afin de les identifier les connaître pour savoir ce qui les touche et les fait régir. Par exemple les motiver en leur proposant un projet structurant qui fera parler d'eux, être bien vus auprès des habitants, participer au développement économique et à l'attractivité du territoire... Comprendre par quel angle de motivation il serait possible de les convaincre du nécessaire des aménagements cyclables ?

Les mobiliser à travers autre chose que le vélo, et y rattacher la question cyclable ensuite. Par exemple, rattacher le vélo aux enjeux d'attractivité, d'emplois, de santé, de sport, des enfants...

Repérer des alliés au sein de la société civile, avec des journées de sensibilisation, des balades à vélo, pour qu'ensuite les habitants eux-mêmes parlent du vélo à leurs élus sur le marché.

Proposer une fresque de la mobilité.

Utiliser le comité des partenaires pour les AOM avec les entreprises

Mobiliser les entreprises de plus de 100 salariés qui doivent légalement avoir un plan de mobilité, pour avoir un poids supplémentaire auprès des élus.

Animations : Fête du vélo, pour montrer aux élus les besoins de la société civile autour du vélo et l'intérêt de faire les aménagements, en créant de l'émulation.

Venir se présenter au conseil municipal, dans une démarche « d'aller vers », pour montrer que l'EPCI est présent, et que le chargé de mission est un point relais.

Augmenter le fond d'aménagement à 50% de la prise en charge pour les liaisons intercommunales.

Formation « Rendre ma voirie cyclable » du Céréma, visites de terrain, visites d'aménagement, jeux de rôle pour renforcer la cohésion autour du vélo, les connaissances. Cette formation peut être en présentiel pour les élus des petites communes.

Aborder la thématique du vélo lors des séminaires élus, ça marche déjà bien pour la thématique des mobilités, en impliquant le président ou vice-président de l'EPCI en charge de la question.

Mieux communiquer sur les fonds concours, avec des affichages attractifs et tape-à-l'œil dans les services communaux.

Travailler avec des cartes et récupérer de l'information pour savoir ce que l'on veut en termes d'aménagement, ne pas tout faire en même temps, savoir quels sont les points noirs.

Retours et réaction de M. Rio

Monter des comités restreints avec des communes particulièrement motivées sur le vélo, 4 pas plus, pour avoir une locomotive.

Bien s'appuyer sur les moments d'échange entre élus et société civile, en trouvant par exemple des alliés dans la société civile.

Remonter le fond d'aménagement pour les itinéraires intercommunaux.

S'appuyer sur la fête du vélo qui arrive prochainement.

Contactez le CEREMA pour une potentielle formation.

Groupe de travail n°5 : Aménagement

Client

Mme. Eve Quillévéré, chargée de mission mobilités durables – Pôle métropolitain du Pays de Brest

Exposition de la situation et réponses aux questions de contexte posées par les autres participants

Le Pays de Brest envisage le développement d'aires de covoiturage multimodales en centralité de communes peu denses. Ces aires viendraient renforcer une pratique de covoiturage existante ou la développer. L'objectif est de mailler le territoire de façon fine et de rendre accessible ces aires, notamment aux mobilités douces, d'où l'idée de les placer en centralité.

Plusieurs communes ont déjà été identifiées à travers un appel à candidature. Le Pays de Brest accompagnerait les communes dans la recherche de financements.

Ce projet pourrait être connecté avec celui de lignes de covoiturage.

Problème soumis au groupe

Quels seraient les éléments indispensables/pertinents pour intégrer le vélo dans ces espaces ?

Interprétations de la problématique

La question fait écho à des projets dans d'autres territoires en cours ou abandonnés par absence de projection des élus.

Le sujet est intéressant puisqu'il interroge sur comment faire le lien entre toutes les mobilités.

Recommandations

En amont, les participants recommandent de travailler sur les **données** pour mieux identifier la pertinence du projet et les besoins associés. L'objectif est également de connaître le potentiel d'usage et de hiérarchiser les projets d'aire. Les projets en cours et futurs autour des aires doivent à ce titre être pris en compte.

Ils recommandent également de **consulter** et de se coordonner avec les partenaires. Un groupe de travail peut être créé pour imaginer l'aire, ses usages, son mobilier, etc. Il pourrait se composer de quelques habitants et partenaires afin de permettre une meilleure appropriation du projet et pour répondre plus concrètement aux besoins/usages. Néanmoins, la sur-sollicitation des habitants et leur épuisement sont des points d'attention à garder en tête.

Un travail doit être fait sur l'**aménagement** des aires. Il faut impérativement vérifier leur accessibilité en modes doux et implanter une signalétique pour faciliter son identification. Le stationnement peut être mutualisé avec de l'existant. Le mobilier à placer sur l'aire peut d'abord être mutualisé et testé sur plusieurs communes pour minimiser les investissements initiaux. Un stationnement sécurisé vélo, type box avec abris, semble incontournable.

Le volet **communication** est primordiale dans ce projet. Il est important d'avoir de l'information, une animation du projet et d'accompagner les habitants pour qu'ils se saisissent de ces espaces de mobilité. Une sorte de marque unique (dénomination, couleurs, etc.) doit être créée pour permettre une identification simplifiée d'une commune à l'autre. La terminologie utilisée pour désigner cet espace apparaît comme un enjeu majeur pour les participants. La réduire à une aire de covoiturage multimodale renverrait certainement trop à l'usage de la voiture et ne permettrait pas d'ouvrir les perspectives. Le nom de « pôle d'échange multimodale » est largement discuté par les participants. Pour certains, cette dénomination fait écho à des choses connues et peut être adéquat pour cet espace. Pour d'autres, elle apparaît encore trop complexe et technique.

Enfin, **évaluer** régulièrement le projet est important, en particulier pour faire évoluer les aires.

Retours et réaction de Mme Quillévé

L'ensemble des échanges viennent renforcer le projet, en particulier :

- La nécessité de l'accompagnement au changement pour faire en sorte que ces espaces soient utilisés ;
- L'idée d'un groupe de travail de concepteurs, comprenant entre autres des habitants, est une bonne idée ;

- Il y a une réflexion à avoir sur la terminologie pour porter une vision globale et multimodale ;
- L'idée des tests et de la mutualisation entre communes paraissent également très intéressantes.

Groupe de travail n°6 : Aménagement

Client

M. Benoît Bithorel – Responsable service Transports et Déplacements – Concarneau
Cornouaille Agglomération

Exposition de la situation et réponses aux questions de contexte posées par les autres participants

Concarneau Cornouailles Agglomération a validé son schéma modes doux en 2015 pour assurer la cohérence des aménagements cyclables sur le territoire. Cependant, depuis son adoption, les choses ont peu avancé.

L'agglomération n'a pas la compétence voirie mais accompagne techniquement les communes sur les bonnes pratiques et la recherche de financements. Elle accompagne également les communes à travers un fonds de concours.

Outre le manque d'ingénierie interne dans les communes, concevoir un aménagement cyclable en zone rurale/peu dense, reste un point bloquant. Souvent, il manque de ressources sur le sujet et de solutions à proposer.

M. Bithorel présente deux cas concrets, cartes à l'appui, de voies secondaires à aménager où les solutions adaptées manquent. Ces deux voies présentent des caractéristiques communes et des différences : ligne droite/sinueuse, plus ou moins de riverains, la présence d'une entreprise et de flux de camions, la présence d'engins agricoles, leur largeur est d'environ 5 mètres (donc pas de place pour un chaudière), les voies sont actuellement limitées à 50% à 70 km/h, etc. Elles serviraient à la fois pour un usage touristique et pour des déplacements du quotidien. Les usages actuels ne sont pas précisément connus. Il n'existe pas de plan de circulation sur les communes traversées par ces voies. Le projet ne fait pas l'objet d'une opposition particulière mais plutôt de visions/attentes différentes : une association prône une voie 100% cyclable sécurisée alors que certaines communes visent plutôt des évolutions à minima.

Problème soumis au groupe

Comment sécuriser la pratique vélo sur la voirie secondaire ?

Interprétations de la problématique

Les participants se rejoignent sur le constat qu'il s'agit d'une grosse problématique actuelle qui est l'un des principaux freins au développement de la pratique cyclable en milieu rural. Les moyens sont contraints, les flux vélos n'existent pas forcément déjà alors qu'il y a beaucoup de choses à faire et qu'il y a un véritable potentiel sur ce réseau viaire.

Plusieurs exemples d'aménagements connus ressortent.

Recommandations

En amont, les participants conseillent de bien se renseigner sur l'existant et des alternatives à proximité :

- Existe-t-il déjà un itinéraire cyclable ?
- Quelles seraient les options à approfondir pour créer une voie cyclable (repérages des chemins agricoles, voies secondaires, etc.).
- Il est également recommandé de se pencher sur les flux et usages identifiés.
- Enfin, il semble primordial de sensibiliser les élus et les services techniques en amont de la conception des voies cyclables pour poser collectivement les points nécessaires à tout bon aménagement cyclable. Pour cela, il est possible de faire intervenir un acteur extérieur comme le CEREMA ou un bureau d'étude en aménagement spécialisé sur les aménagements dans le rural. Se renseigner sur les expériences/solutions qui existent ailleurs paraît également essentiel avant de se lancer.

Au niveau de l'aménagement, l'enjeu premier est de limiter la vitesse et de rendre moins fluide l'usage de ces voies par les voitures. Pour cela, il est conseillé de :

- Travailler avec les communes sur un plan de circulation à l'image de ce qui a été fait à Quiberon ;
- Travailler sur des aménagements pour privilégier le passage des vélos, comme un terreplein en entrée de voie rétractable pour empêcher le passage des voitures tout en permettant celui des tracteurs et camions ou la mise en impasse de la voie des

deux côtés pour limiter la vitesse et que les GPS renvoient vers les routes départementales.

- Travailler sur le visuel de la voie (bande enherbée centrale ou pavage au centre) pour donner l'impression que la voie est plus étroite et rendre visible le partage de l'espace ;
- Vérifier et si besoin, modifier les données Open Street Map ainsi que la base de données nationales pour permettre de réorienter le flux voiture vers les routes départementales.

Anticiper le besoin d'entretien de l'aménagement créé est primordial pour assurer sa durée et son usage par les citoyens.

Retours et réaction de M. Bithorel

Les principaux points retenus sont les suivants :

- Il y a des exemples d'aménagement qui sont à diffuser, entre nous, et qui mériterait d'être portés à connaissance à travers d'un abaque spécifique ;
- La question de l'ingénierie pour les petites communes se pose mais l'idée du plan de circulation est à creuser ;
- Influencer les GPS semble une astuce peu chère, efficace et que l'on peut faire nous-même ;
- L'idée des tests et de la mutualisation entre communes paraissent également très intéressantes.

[FIN]