



Club des villes et territoires cyclables

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

PHASE 2



Étude réalisée par :

Solcy.

Marrec + Le Villain
Consultants en mobilités actives

SOMMAIRE

Sommaire	2
Synthèse	4
Introduction	7
Contexte : une étude réalisée dans le contexte d'une incertitude sanitaire et d'une reprise générale de l'activité	7
Méthode	7
Revue de presse	7
Enquête en ligne	7
Entretiens-focus	7
Résultats	9
105 collectivités ont répondu à l'enquête en ligne	9
Les communes et leurs intercommunalités en tête des répondants	10
Des collectivités de toutes tailles de population	10
Les territoires urbains et à dominante urbaine majoritaires	11
Une grande diversité géographique de collectivités	11
De nombreux projets passent de l'étude au déploiement	12
Une dynamique de déploiement visible dans la presse	12
67 % des collectivités interrogées ont effectivement mis en place des aménagements de transition	13
Niveau d'engagement selon la typologie d'habitat	14





© La Montagne

Les collectivités dont le projet est resté sans suite	15
Les collectivités ayant un projet à l'étude	16
Les collectivités ayant réalisé des aménagements : un déploiement important en cours	18
L'importance du suivi pour mesurer l'augmentation de la fréquentation vélo	20
La pérennisation des aménagements : un objectif largement partagé	21
Des projets d'aménagements parfois ajustés, mais largement développés	23
L'ambition des programmes d'aménagement de transition est stable	23
Des projets d'aménagements qui ont avancé durant l'été	25
L'urbanisme tactique : une méthode largement plébiscitée par les collectivités	26
Des difficultés administratives, sanitaires et politiques encore présentes	28
Liste des collectivités répondantes	30
Focus	32
Les aménagements innovants	32
L'évaluation des aménagements transitoires	46

SYNTHÈSE

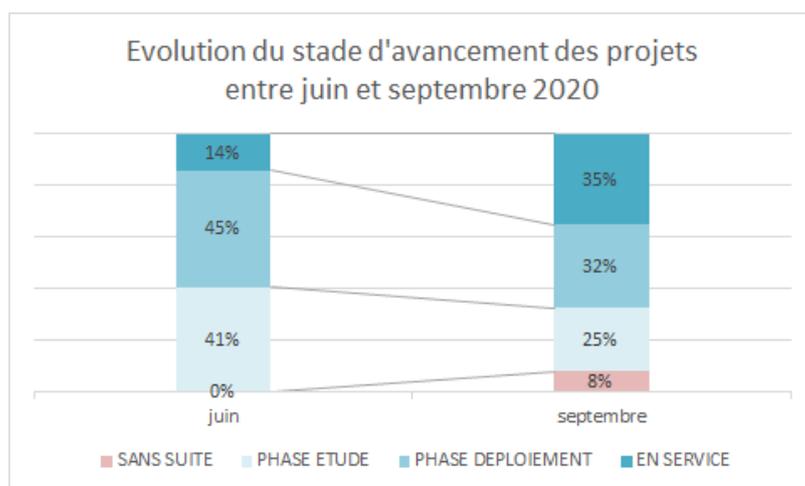
L'étude du Club des villes et territoires cyclables a été lancée dans l'objectif de suivre et d'évaluer la dynamique de mise en place des aménagements cyclables de transition dans les collectivités territoriales françaises, dans le contexte de l'épidémie de covid-19 de 2020.

Cette deuxième phase évalue l'avancement des projets d'aménagement dont l'essentiel était encore à l'état de projet en juin dernier lors de la réalisation de la première phase (étude disponible sur le site du Club des villes et territoires cyclables).

L'enquête a été réalisée via un questionnaire en ligne : 105 questionnaires complets et valides ont pu être exploités. Seules les collectivités portant un projet d'aménagement cyclable de transition (à l'étude ou réalisé) ont été interrogées.

Mi-septembre 2020, plus de 70 collectivités ont mis en place des aménagements de transition en France, soit 14% de plus que lors de l'enquête de juin 2020.

Stade du projet	Nb de collectivités
SANS SUITE	8
PHASE ÉTUDE	26
PHASE DÉPLOIEMENT	34
EN SERVICE	37
Total général	105



Pour 8% des répondants, le projet d'aménagement de transition a été abandonné. S'il s'agit souvent d'un défaut d'acceptabilité du projet, il arrive aussi que le choix ait été fait de privilégier un aménagement plus classique, en prenant le temps de la concertation.

69% des collectivités dont le projet est encore au stade de l'étude sont néanmoins optimistes et jugent qu'il est probable voire très probable que celui-ci aboutisse.

Néanmoins, cet optimisme est proportionnellement moins fort pour les collectivités plus rurales. Un soutien financier serait, selon elles, le principal moyen d'aider à ce que le projet aboutisse.

Parmi les collectivités ayant mis en place des aménagements de transition, une sur cinq a déjà supprimé un aménagement. **Dans plus de trois quarts des cas de suppression d'aménagement de transition, le motif est la gêne causée au trafic motorisé.**

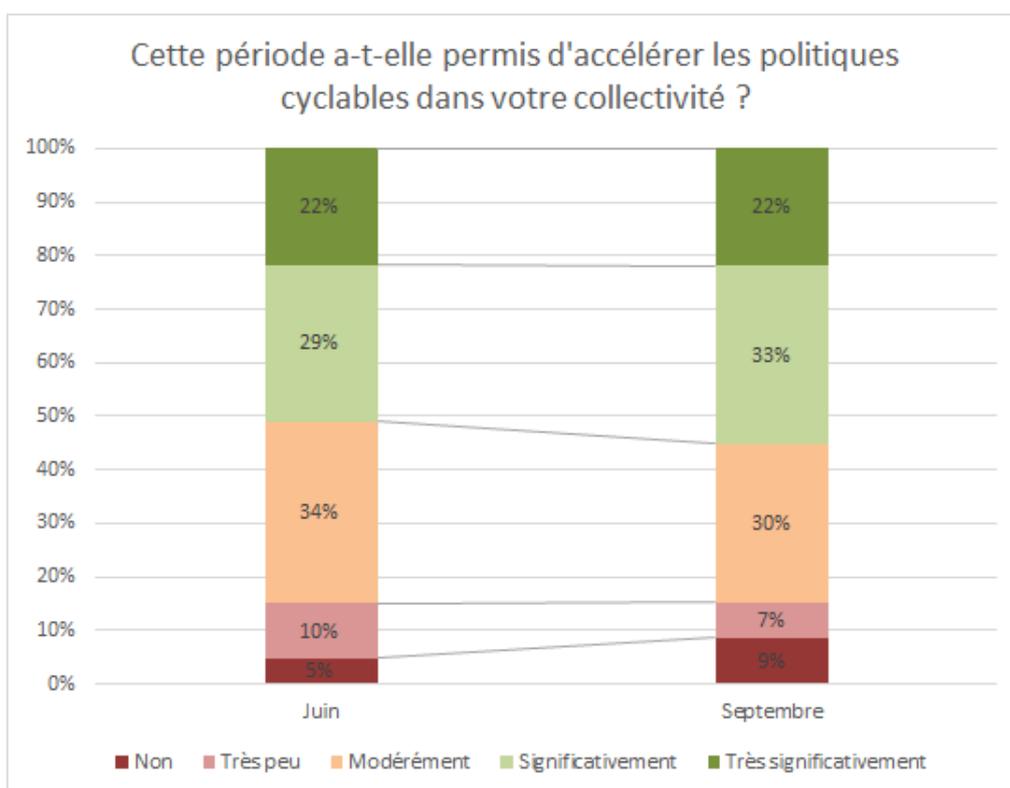
¹ Lien : <http://www.villes-cyclables.org/?titre=la-premiere-phase-d-enquete-du-club-sur-les-amenagements-cyclables-de-transition-est-disponible--&mode=actualite&id=7886>

Les collectivités enquêtées sont moitié plus nombreuses qu'en juin à déclarer que la quasi-totalité des aménagements de transition sera pérennisée. **Au total, près de 80% des collectivités envisagent de pérenniser au moins une partie des aménagements de transition.** Pour autant, seulement un quart des collectivités enquêtées a déjà décidé de répondre à l'appel à projet national qui propose de financer cette pérennisation. Par ailleurs, plusieurs collectivités signalent que cet appel à projet est **inadapté aux besoins du terrain.**

Plus de 9 collectivités sur 10 plébiscitent la méthode de l'urbanisme tactique pour de futurs aménagements cyclables. Le principal avantage avancé ? Cela permet de tester et de préfigurer un aménagement afin d'en affiner sa conception avant de passer à une réalisation définitive. L'aménagement gagnerait en qualité. L'intérêt de la méthode pour permettre une **meilleure acceptabilité des projets et servir de démonstrateur** aux personnes sceptiques est également mise en avant.

79% des collectivités déclarent avoir pu résoudre une partie de leurs difficultés pour la mise en place d'aménagements cyclables de transition. Pour celles dont le programme d'aménagement de transition est revu à la baisse, la difficulté politique explique en partie cette baisse d'ambition.

Les collectivités estiment majoritairement que les politiques cyclables se sont accélérées pendant cette période ; cette tendance s'est légèrement accentuée entre juin et septembre 2020.





INTRODUCTION

Contexte : une étude réalisée dans le contexte d'une incertitude sanitaire et d'une reprise générale de l'activité

La deuxième phase d'enquête sur la mise en place en France des aménagements cyclables de transition s'est déroulée entre fin août et mi-septembre.

Ce moment a été marqué par la **période de rentrée scolaire et de reprise générale de l'activité économique et sociale**. Si, à cette période, la crainte liée à l'épidémie de covid-19 s'est atténuée par rapport au printemps, **elle est progressivement repartie à la hausse en septembre** lors de la réalisation de l'enquête.

L'objectif de cette deuxième phase d'enquête est d'évaluer l'avancement des collectivités dans les projets d'aménagement de transition dont l'essentiel était encore au stade du projet avant l'été, lors de la première phase de l'étude.

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. Ce recueil a permis à la fois de suivre la **dynamique de déploiement des aménagements de transition en France et de cibler les collectivités initiatrices de projets en faveur des modes actifs**.

Enquête en ligne

Une nouvelle enquête en ligne a été réalisée. Elle fait suite à celle de phase 1 réalisée en juin 2020. Ce nouveau questionnaire en ligne, ouvert du 24 août au 15 septembre 2020, **a été adressé aux collectivités déclarant lors de la première étude avoir un projet d'aménagement cyclable de transition**. Il a également été envoyé, de manière ciblée, à des collectivités ayant un projet d'aménagement cyclable de transition mais qui n'avaient pas pu répondre à la première enquête. L'enquête était accessible depuis un ordinateur, une tablette ou un smartphone.

Entretiens-focus

Des entretiens semi-directifs ont été réalisés avec certaines collectivités pour **approfondir deux enjeux importants durant la phase de déploiement des aménagements cyclables**.

Voici les thèmes et les interlocuteurs contactés :

- **Les innovations en matière d'aménagement cyclable en intersection**
 - > **Ville de Paris (75)** - Charlotte Guth (Direction de la voirie et des déplacements)
 - > **Département de la Seine-Saint-Denis (93)** - Vincent Malard, Nicolas Fayet et Simon Burkovic (Direction de la voirie et des déplacements)
 - > **Métropole du Havre (76)** - Adrien Verdière (Direction voirie et mobilité)
- **L'évaluation des aménagements piétons et cyclables de transition réalisés**
 - > **Métropole de Nantes (44)** - Damien Garrigue (Département déplacements)
 - > **Bayeux (14)** - Arnaud Tanquerel (premier adjoint élu au conseil municipal)
 - > **Mulhouse (68)** - Cécile Bouvet (chargée de communication aménagement du territoire et mobilités)



RÉSULTATS

105 collectivités ont répondu à l'enquête en ligne

Lors de la première phase, ouverte à toutes les collectivités, 135 questionnaires avaient été complétés et validés, dont 106 correspondaient à des collectivités mobilisées sur les aménagements de transition (existence d'un projet à l'étude, en déploiement ou réalisé).

Dans cette deuxième phase, seules les collectivités mobilisées sur les aménagements de transition ont été contactées. Il s'agissait soit des répondants à la première phase ayant déclaré avoir un projet, soit de nouvelles collectivités identifiées comme actives sur le sujet. **Pour cette deuxième phase, 105 questionnaires ont été complétés et validés, ce qui permet de rester sur un volume quasi-identique de répondants mobilisés.**

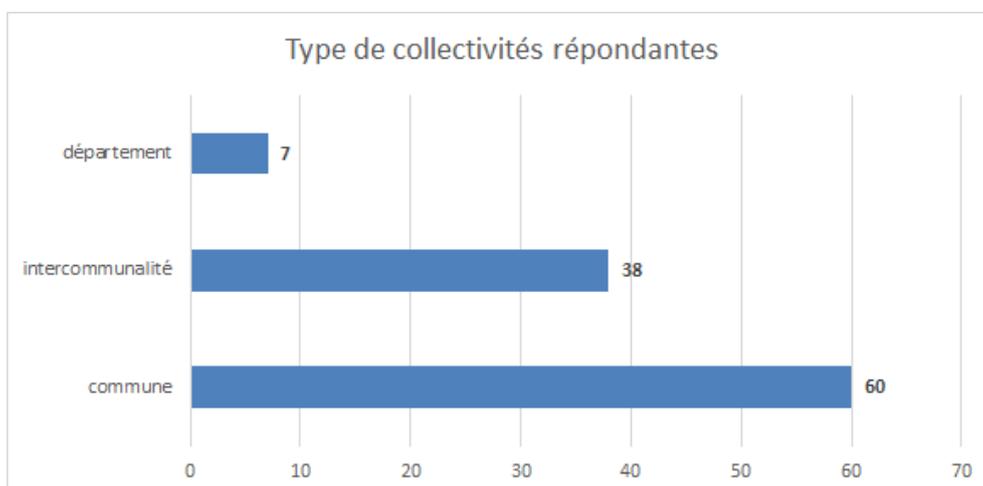
Les agents des services techniques en charge de la politique vélo, des mobilités ou de l'aménagement de l'espace public composent l'essentiel des répondants. Dans les petites collectivités, ce sont la plupart du temps des élus qui ont participé à l'étude.

Afin d'assurer un meilleur taux de participation à l'étude et permettre aux répondants de s'exprimer le plus librement possible, les répondants et leur collectivité restent anonymes dans les analyses de cette enquête. Une liste de l'ensemble des collectivités répondantes figure en annexe.

Les communes et leurs intercommunalités en tête des répondants

58 communes et 38 intercommunalités ont participé à l'enquête. La compétence sur l'aménagement de la voirie est en effet principalement située au niveau de la commune, mais de plus en plus au niveau de l'intercommunalité par transfert de la compétence communale.

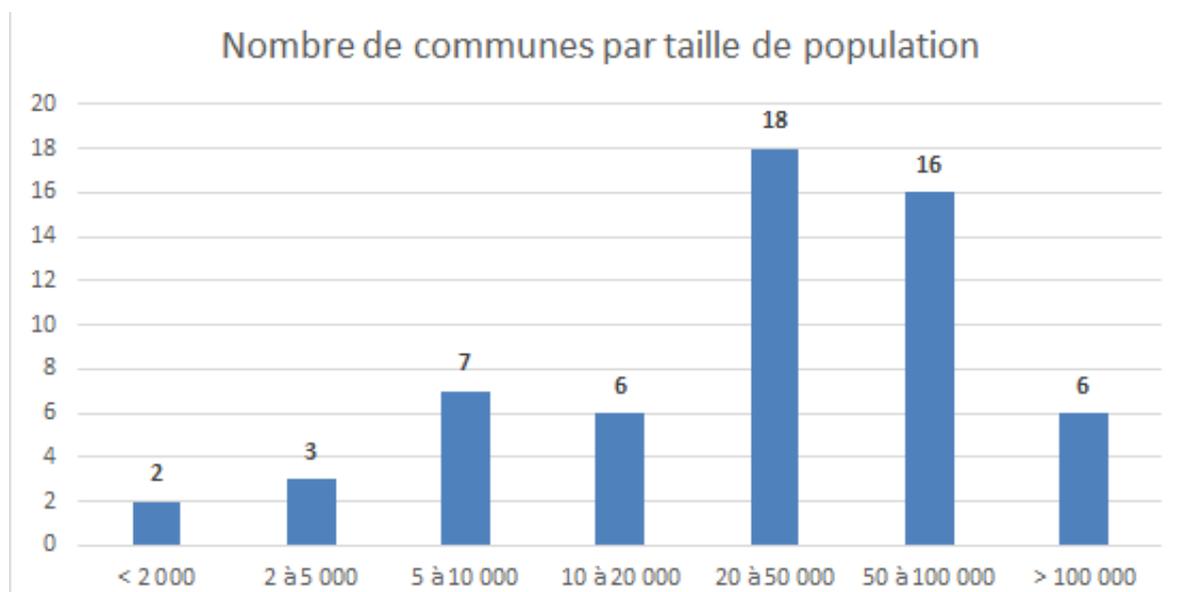
Les départements sont également des échelons essentiels pour l'aménagement des voiries départementales, mais ceux-ci sont moins nombreux à avoir répondu à l'enquête. Il s'agit des Alpes-Maritimes (06), de la Gironde (33), des Yvelines (78), des Hauts-de-Seine (92), de la Seine-Saint-Denis (93), du Val-de-Marne (94), et du Val-d'Oise (95).



Des collectivités de toutes tailles

Les collectivités répondantes ont des tailles de population très variées, avec à la fois de très petites collectivités et de grandes agglomérations.

Néanmoins, la majorité d'entre elles ont plus de 20 000 habitants.

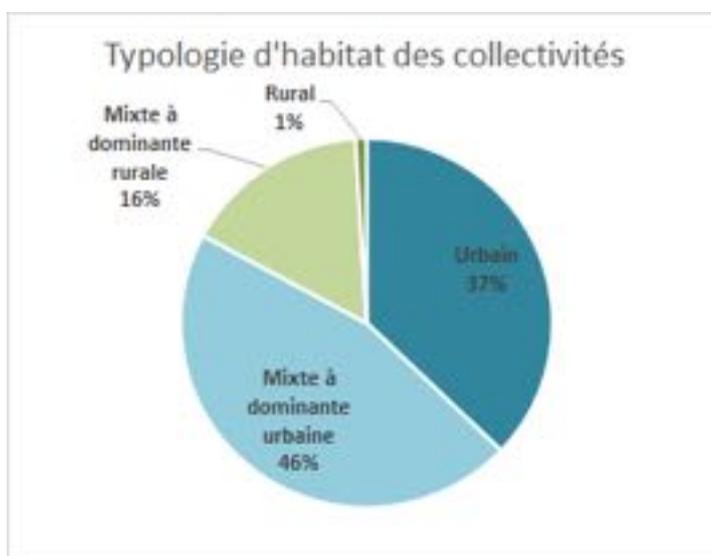


Les territoires urbains et à dominante urbaine majoritaires

Sur les 105 collectivités répondantes, 87 ont une typologie de territoire urbain ou plutôt urbain, ce qui représente 83 % de l'échantillon.

Si les territoires à l'habitat rural ou mixte à dominante rurale représentaient près du tiers des répondants à la première phase de l'enquête, peu avaient un projet d'aménagement de transition. Cette deuxième phase d'enquête étant dirigée uniquement vers les collectivités ayant effectivement un projet d'aménagement de transition, les territoires plutôt urbains sont logiquement davantage représentés.

Typologie d'habitat	Nombre
Urbain	39
Mixte à dominante urbaine	48
Mixte à dominante rurale	17
Rural	1
Total général	105



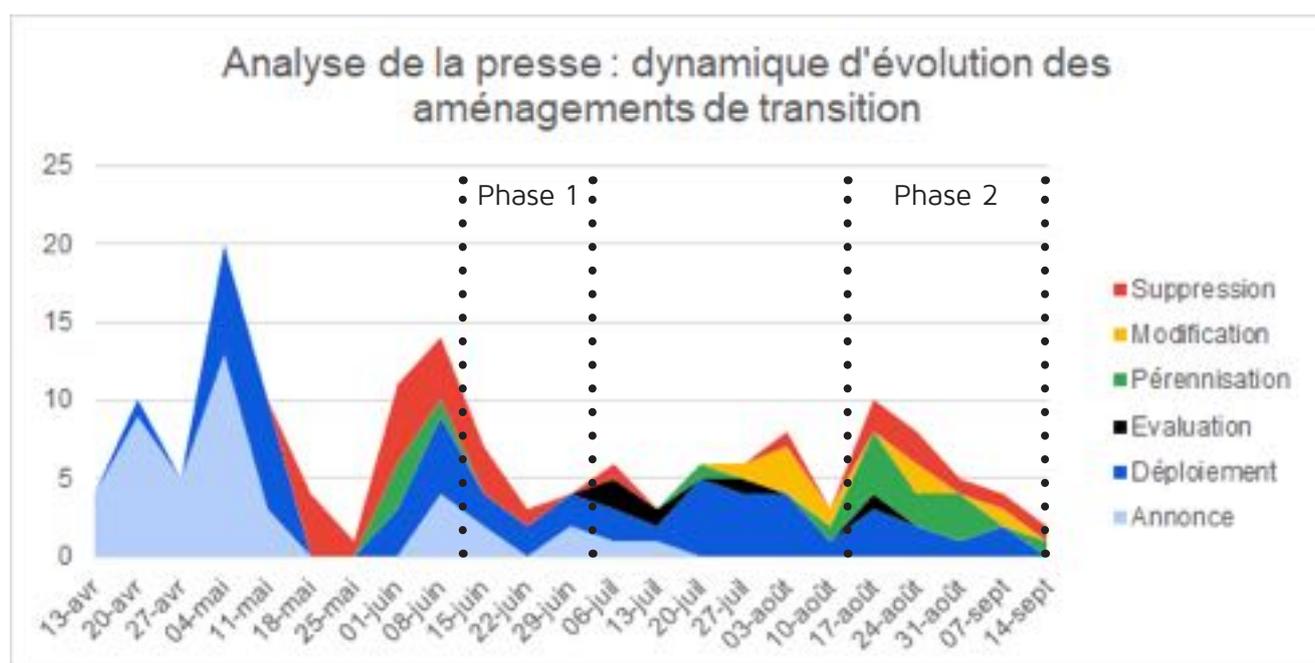
De nombreux projets passent de l'étude au déploiement

Une dynamique de déploiement visible dans la presse

En juin, de nombreuses annonces d'aménagement n'avaient pas encore été suivies d'effet concret. Nous avons en revanche identifié 23 articles de presse publiés après le 14 juillet concernant le déploiement d'aménagements de transition. La période, plus calme à la suite des départs en vacances, est en effet propice aux projets d'aménagement de l'espace public.

16 annonces de pérennisation, d'ajustement ou de suppression d'aménagements de transition ont été identifiées entre le 15 août et le 3 septembre, dans le contexte de la préparation ou de l'accompagnement de la rentrée scolaire.

Les effets de l'inquiétude sanitaire à partir de la deuxième quinzaine de septembre pourront être observés lors de la deuxième vague de cette enquête.



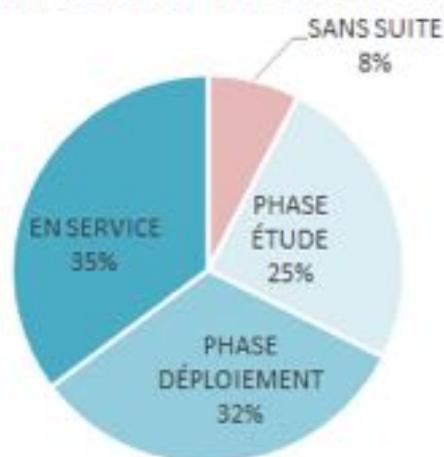
67 % des collectivités interrogées ont effectivement mis en place des aménagements de transition

Le nombre de collectivités ayant mis en place des aménagements de transition a progressé de 14% pendant l'été. Parmi les 105 collectivités répondantes, 8% seulement n'a pas donné de suite à son projet.

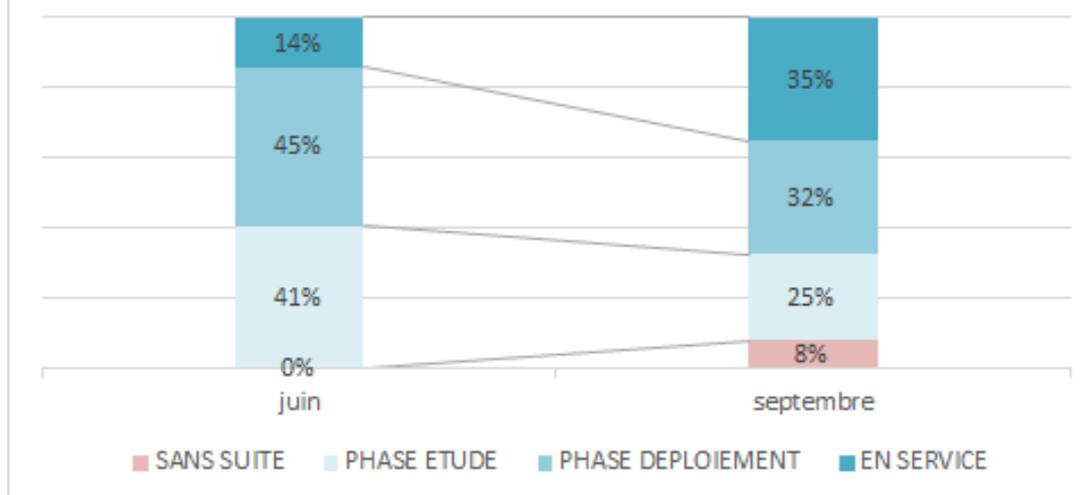
La part des projets passée pendant l'été de la phase étude à la phase déploiement est importante : si seulement 59% de l'échantillon interrogé avait effectivement mis en place des aménagements en juin (14% en service et 45% en déploiement), ce taux s'élève à 67% en septembre (35% en service, 32% en déploiement).

Stade du projet	Nb de collectivités
SANS SUITE	8
PHASE ÉTUDE	26
PHASE DÉPLOIEMENT	34
EN SERVICE	37
Total général	105

Statut du projet
Septembre 2020 - 105 collectivités



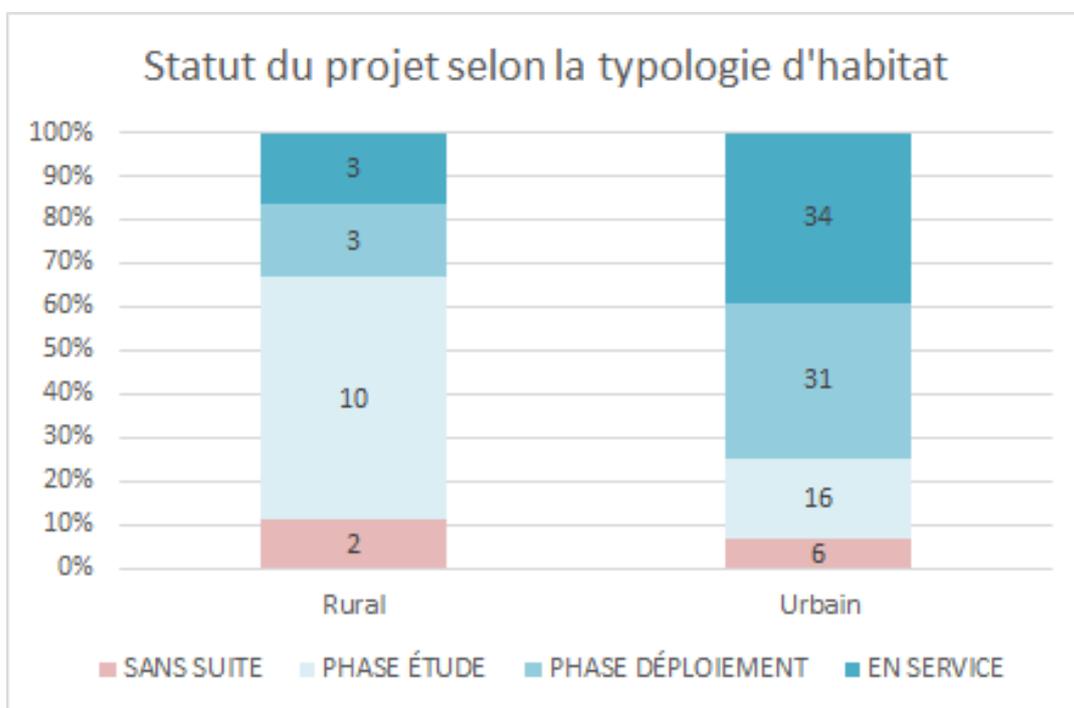
Evolution du stade d'avancement des projets
entre juin et septembre 2020



Niveau d'engagement selon la typologie de territoire

Parmi les 105 collectivités interrogées, **celles dont le territoire est à dominante rurale proportionnellement moins nombreuses à avoir atteint le stade de la réalisation effective d'aménagements (33%) que les collectivités à dominantes urbaines (75%).**

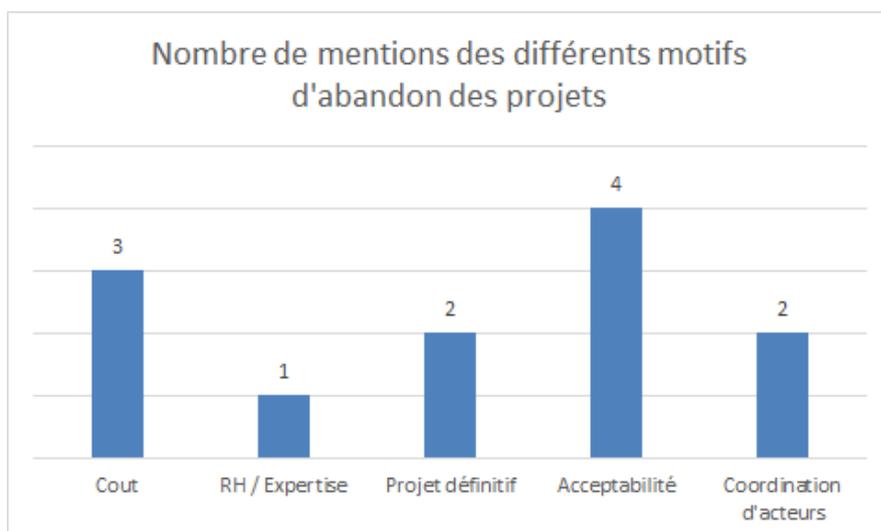
Dans ces territoires plus ruraux, les projets d'aménagements de transition peinent davantage à aboutir, ou demandent plus de temps. Cela est dû aux difficultés déjà identifiées lors de la première vague de l'enquête : **budget et ressources humaines limités ainsi que la moindre nécessité d'aménager en urgence pour des raisons sanitaires** (moins de promiscuité dans les espaces publics).



Les collectivités dont le projet est resté sans suite

8% des collectivités n'ont finalement pas donné de suite au projet d'aménagement initiés avant l'été.

Les motifs de l'abandon de ces projets ont fait l'objet de commentaires libres que nous avons classés comme suit :



Le motif le plus souvent mentionné est un défaut d'acceptabilité, qu'il s'agisse d'une réaction des automobilistes ou des riverains ou une crainte de cette réaction par les élus. Le coût d'un processus impliquant de réaliser en urgence un aménagement qui sera ensuite amené à être retiré ou transformé est également fréquemment mentionné. La difficulté à obtenir une décision consensuelle quand plusieurs acteurs doivent se coordonner (une commune et un département par exemple) est également mentionnée.

Quelques verbatims :

- *"Bien que le trafic automobile fût faible par rapport à la situation de pré-confinement (-30% environ), avec une montée en charge progressive durant trois semaines, des remontées négatives des usagers des véhicules légers arrivèrent très vite auprès des maires."* - **Un département urbain.**
- *"Mauvais timing, volonté politique, peur de la réaction des citoyens"* - **Une communauté de communes plutôt rurale.**
- *"Difficultés de financement et d'organisation interne entre la ville et l'intercommunalité"* - **Une commune de moins de 20 000 habitants.**

Enfin, fait notable, **certains projets de transition "sans suite" sont abandonnés au profit de projets classiques, plus pérenne, et avec une concertation plus approfondie.** On peut considérer, dans ce type de cas, que la réflexion sur les aménagements de transition a permis de lancer ou d'accélérer des projets d'aménagements définitifs.

Quelques exemples :

- *"A la place, nous avons accéléré la mise en place de 2 pistes cyclables bidirectionnelles assurant des liaisons sécurisées entre le centre-ville et les zones d'activités."*
- **Une communauté d'agglomération plutôt urbaine.**
- *"Opposition des riverains ; la rue concernée doit faire l'objet d'un projet de requalification qui sera proposé à la concertation en 2020/2021 ainsi qu'un projet de plan vélo."*
- **Une commune de plus de 20 000 habitants.**

Les collectivités ayant un projet à l'étude

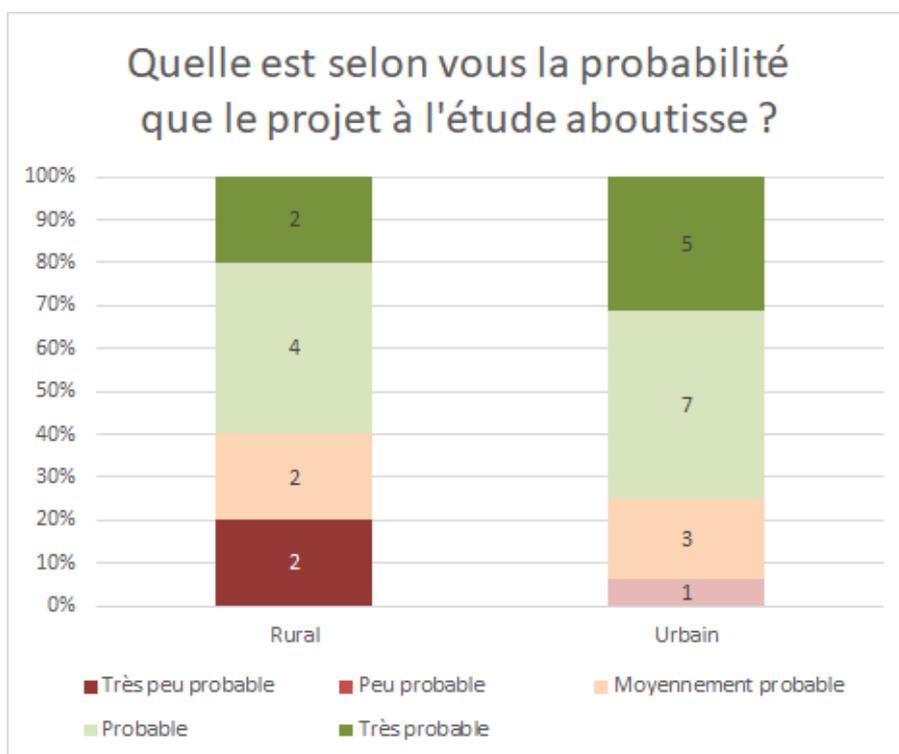
Cette partie concerne les 26 collectivités enquêtées ayant un projet d'aménagement de transition au stade de l'étude. Lors de la première phase d'enquête, la principale inconnue était de savoir si les nombreux projets à l'étude aboutiraient. C'est en partie le cas : **on compte 39 % de collectivités en phase étude en moins en septembre par rapport au mois de juin, dont 31 % qui ont commencé à concrétiser un aménagement ; 8% ayant en revanche abandonné le projet.**

Il reste encore 26 collectivités au stade de l'étude dans notre échantillon, dont une sur-représentation (38%) de collectivités à dominante rurale :



Typologie d'habitat	Nb de collectivités
Rural	10
Urbain	16
Total général	26

Ces 26 collectivités sont globalement optimistes sur l'avenir du projet à l'étude, 69% d'entre elles estimant qu'il est probable ou même très probable que le projet aboutisse.



L'optimisme est moins important dans les collectivités plus rurales, avec seulement 60% de collectivités rurales optimistes et 20% de collectivités rurales qui jugent même très peu probable que le projet aboutisse *in fine*.

Interrogées sur ce qui pourrait aider à faire aboutir le projet, les collectivités répondent essentiellement **“une aide financière”**. Dans les commentaires, certaines regrettent la difficulté du parcours administratif ou des conditions pour accéder à un soutien financier.

Exemples :

- “ *Appui aux communes pour le montage technique des dossiers de demande de subvention nécessaire pour les petites communes comme la nôtre* ”.
- “[Il faut une] simplification des aides de l’État pour les plans vélo ”.

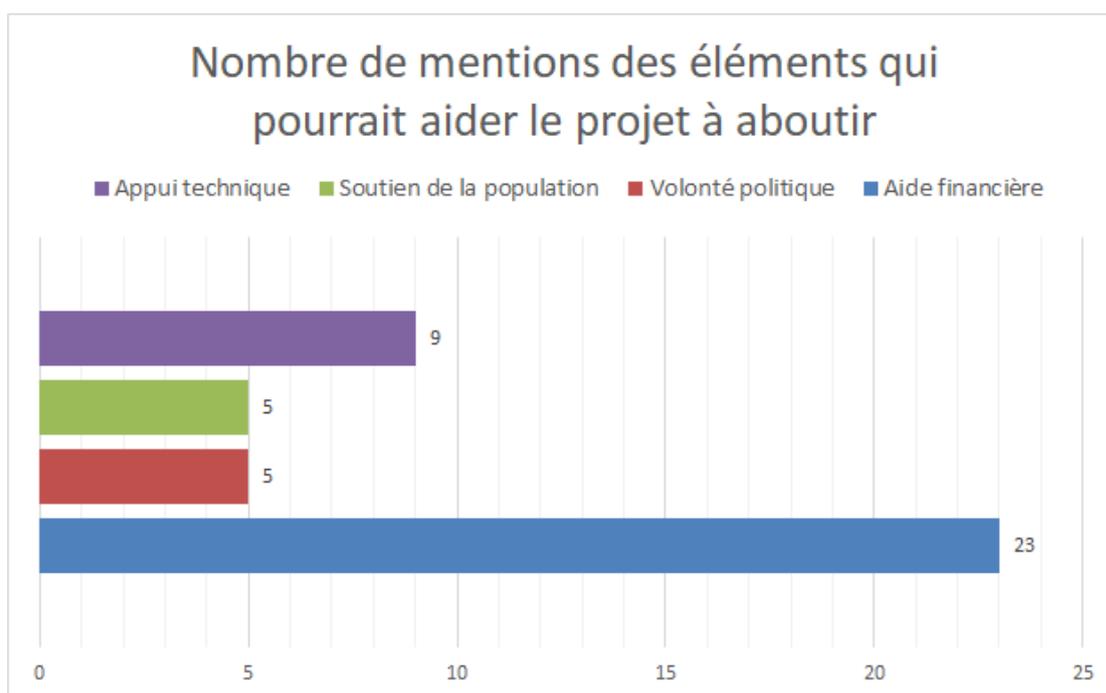
Le besoin d’appui technique est également important ; il est mentionné par 9 collectivités.

Exemple :

- “ *Il serait très intéressant de bénéficier d’appuis stratégiques pour aider les collectivités au choix d’aménagements. Le CEREMA joue un rôle très important mais la plupart des nouveaux élus ne connaissent pas le rôle de cette institution. Peut-être faudrait-il médiatiser le CEREMA auprès des collectivités pour développer facilement la solution vélo ?* ”.

Enfin, le niveau de détermination des élus et de la pression de la société civile à améliorer les conditions de déplacement à vélo est également cité : **le contexte politique joue un rôle significatif**. Voici quelques exemples de citations sur ce sujet :

- “ *Une volonté politique plus forte* ” (cité 3 fois à peu près à l’identique).
- “ *Besoin de clarté dans le processus de décision politique interne, que les instances se mettent en place* ”.
- “ *Un soutien politique pour convaincre le département, car nous avons besoin de son accord* ”.

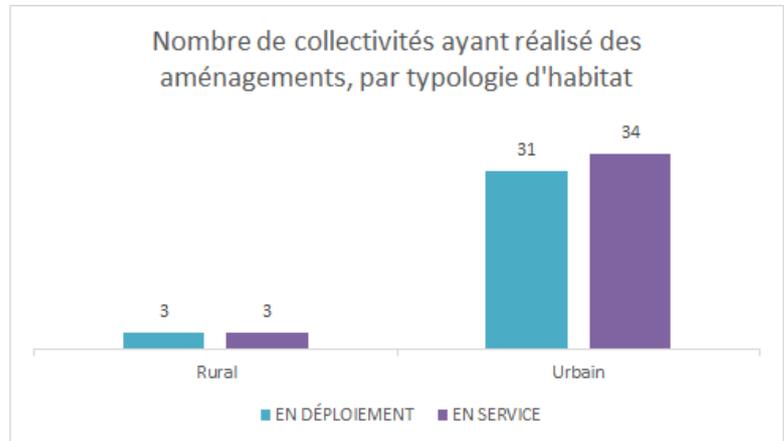


Les collectivités ayant réalisé des aménagements : un déploiement important en cours

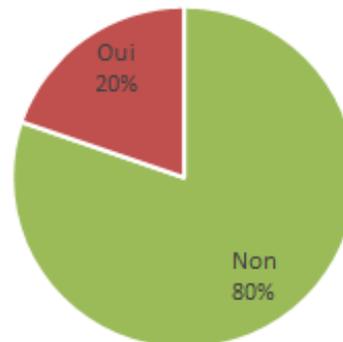
Typologie d'habitat	EN DÉPLOIEMENT	EN SERVICE	Total
Rural	3	3	6
Urbain	31	34	65
Total	34	37	71

Cette partie concerne les 71 collectivités enquêtées qui ont déployé des aménagements de transition.

La plupart sont des collectivités plutôt urbaines. 31 agglomérations soit près de la moitié des collectivités urbaines réalisant des aménagements n'ont pas terminé leurs programmes d'aménagement : elles continuent à créer des aménagements de transition en septembre 2020.

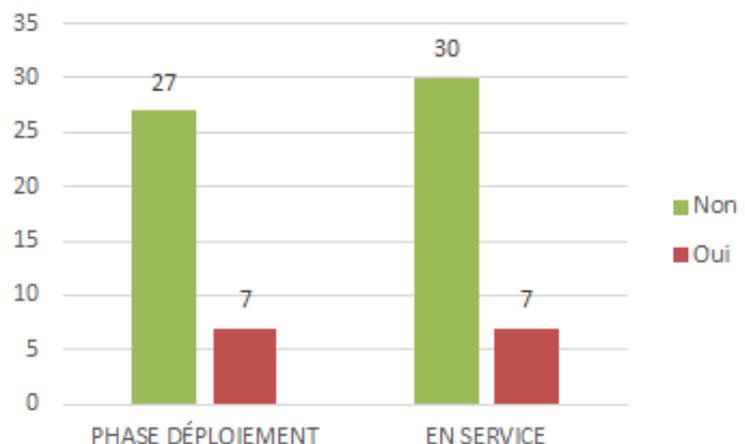


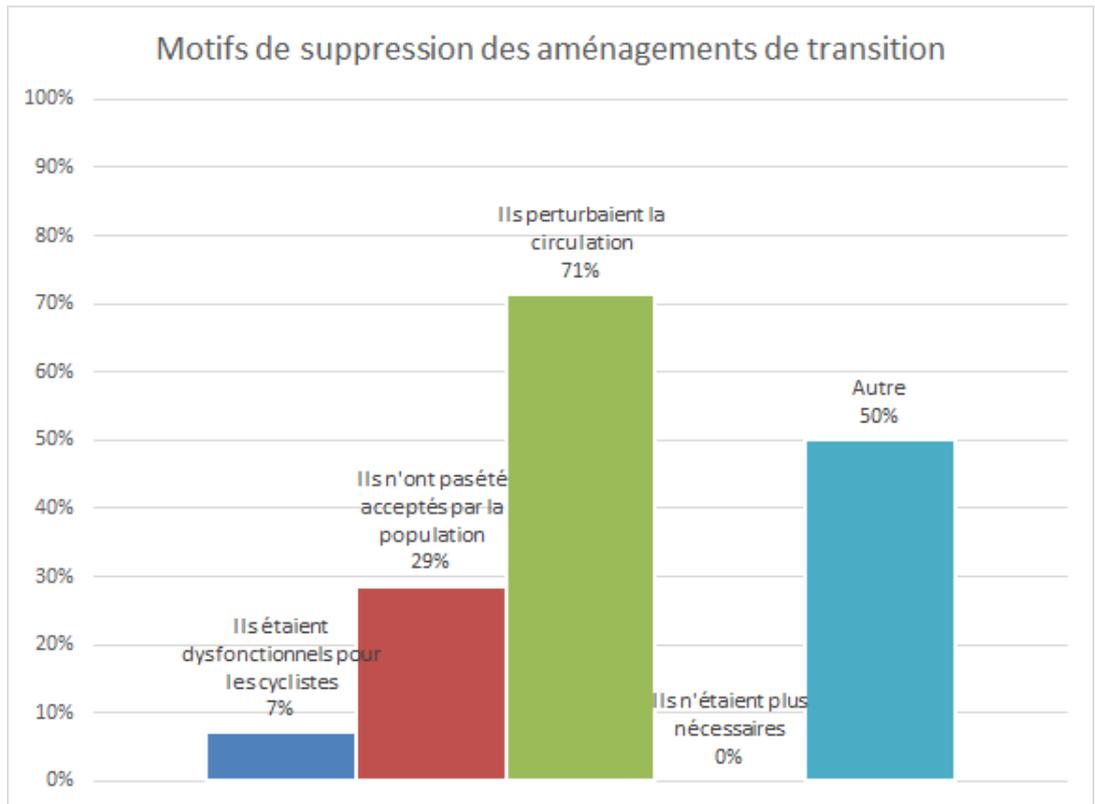
Des aménagements de transition ont-ils déjà été supprimés ?



20% des collectivités répondantes ont supprimé des aménagements de transition. Il s'agit autant de collectivités en phase de déploiement que de collectivités ayant mis tous leurs aménagements en service. Une seule collectivité déclare avoir supprimé l'intégralité de ses aménagements de transition à la date de l'enquête.

Des aménagements de transition ont-ils déjà été supprimés ?





Dans 71% des cas, les aménagements de transition sont supprimés parce qu'ils sont considérés comme étant la cause de perturbations de la circulation motorisée. Dans 29% des cas, ils ont été retirés parce qu'ils n'ont pas été acceptés par la population. Les commentaires accompagnant le motif "autre" rejoignent en général l'une de ces 2 catégories.



L'importance du suivi pour mesurer l'augmentation de la fréquentation vélo

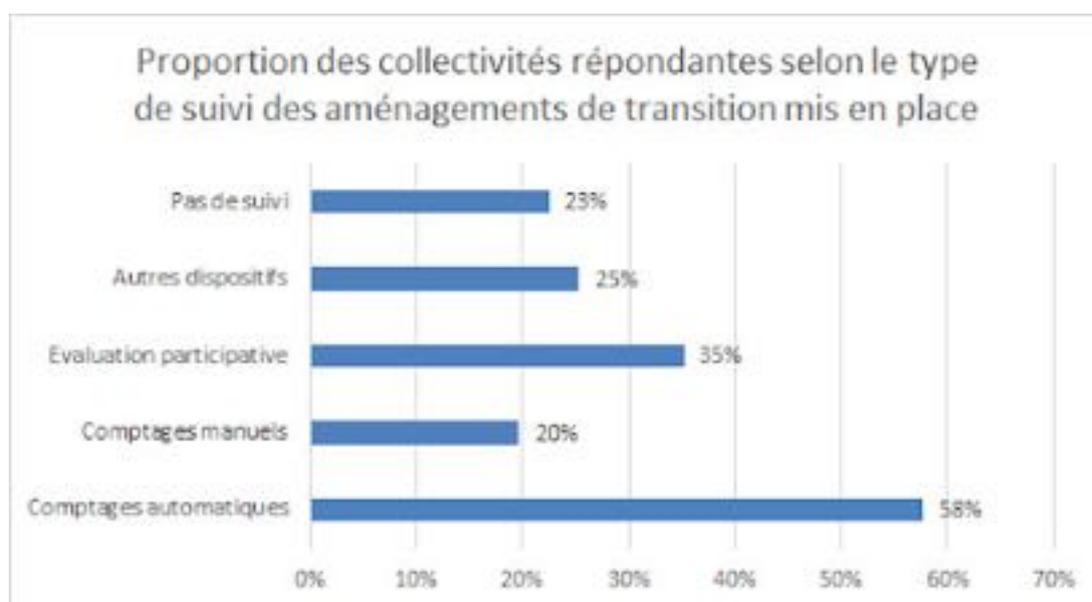
55 collectivités sur 71, soit 77% des collectivités qui ont créé des aménagements de transition ont en parallèle mis en place un suivi ou une évaluation de ces aménagements, afin de mesurer l'intérêt de les conserver ou non.

D'après notre enquête, ce suivi est majoritairement effectué sous la forme **de comptage automatique** (58% des répondants). **Les évaluations participatives sont également très utilisées** (35% des répondants), qu'il s'agisse d'enquêtes en ligne, de comités de riverains ou d'évaluation conjointe avec les associations d'utilisateurs du vélo.

Dans la plupart des cas, les "autres dispositifs" mentionnés se rapprochent de l'une des autres modalités. Quelques dispositifs originaux sont mentionnés, notamment :

- l'achat de données GPS pour évaluer l'impact des aménagements cyclables de transition sur les temps de parcours des automobilistes ;
- des mesures de la vitesse commerciale des autobus afin d'évaluer l'impact des couloirs mixtes bus+vélos sur la performance des bus.

Type de suivi	Nombre	Pourcentage
Comptages automatiques	41	58%
Comptages manuels	14	20%
Evaluation participative	25	35%
Autres dispositifs	18	25%
Pas de suivi	16	23%





À NOTER

D'après l'Observatoire Fréquentation vélo et déconfinement de l'association Vélo et Territoires, le niveau de fréquentation cyclable a progressé de 30 % pour la période de post-confinement par rapport à la même période en 2019. Cette fréquentation progresse quel que soit l'environnement : +34 % en milieu urbain, +20 % en périurbain et + 19 % en rural.

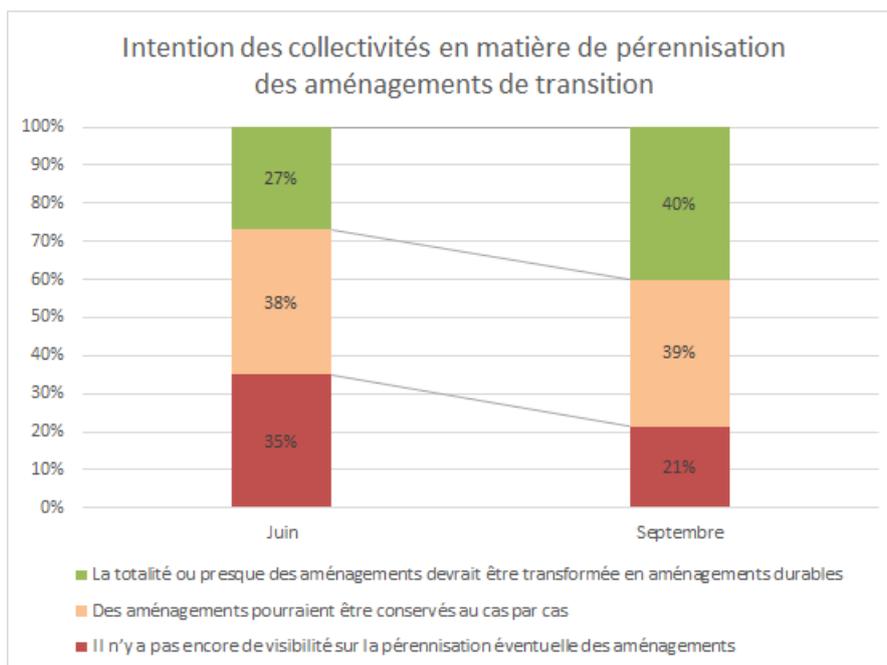
Les deux premières semaines de septembre enregistrent des augmentations de plus de 30 % par rapport à 2019², faisant de la rentrée la période la plus fréquentée depuis le début de l'année. À échantillon comparable, les compteurs urbains y enregistrent en moyenne 1800 passages par jour en semaine en 2020 contre 1 300 en 2019.

L'ensemble des villes et métropoles observées connaissent une évolution positive de leur fréquentation cyclable depuis la sortie du confinement : + 65 % pour la ville de Paris, +26 % pour la métropole européenne de Lille, +25 % pour la métropole de Lyon et +24 % pour Dunkerque Grand Littoral Agglomération.

La pérennisation des aménagements : un objectif largement partagé

79% des collectivités envisagent de pérenniser au moins une partie des aménagements de transition : 40% prévoient de transformer en aménagements durables la totalité ou presque des aménagements ; 39% au cas par cas ; 21% n'ont pas encore de visibilité sur le futur de ces aménagements de transition.

Les collectivités enquêtées sont moitié plus nombreuses que lors de la phase d'enquête précédente à déclarer que la quasi-totalité des aménagements de transition sera pérennisée.



² Lien : Ces chiffres reposent sur un échantillon national de 182 compteurs représentatifs de l'ensemble des compteurs partagés avec la Plateforme nationale des fréquentations (PNF). Méthodologie détaillée disponible sur www.velo-territoires.org.

Dans le cadre du fonds national mobilités actives, **un appel à projet (AAP) "aménagement cyclables" a été lancé par le Ministère de la Transition écologique** le 10 juillet 2020. Son objectif est de financer la pérennisation des pistes cyclables de transition ³ : "Il vise à soutenir financièrement les maîtres d'ouvrage publics, notamment les communes, les départements, les groupements de collectivités, les autorités organisatrices de la mobilité, les établissements publics de coopération intercommunale, dans leurs projets de pérennisation des pistes cyclables de transition".

Les collectivités ayant créé des aménagements de transition et ayant répondu à notre enquête ne sont pour le moment que 24% à avoir prévu de candidater à cet appel à projet. Pour 67% d'entre elles, la décision n'est pas encore prise. Ce faible niveau de recours à l'AAP s'explique probablement par les conditions d'accès à ces financements, qui semblent peu adaptés aux caractéristiques des aménagements cyclables de transition.

En effet, ces financements sont fléchés principalement vers le traitement des discontinuités cyclables majeures (cours d'eau, autoroute, voie ferrée...) nécessitant des investissements lourds (tunnels, passerelles...) que les collectivités ne peuvent assumer sans l'aide de l'Etat. Or les aménagements cyclables de transition ne correspondent généralement pas à ce type de contexte : leur installation s'est au contraire faite là où c'était le plus simple, avec des matériaux légers, sans aucun travaux lourds.

Plusieurs commentaires libres indiquent que les modalités de **l'appel à projet sont peu adaptées aux besoins pour la pérennisation d'aménagements de transition** : fléchés vers de grands projets lourds de franchissements de discontinuités, ces financements sont en décalage avec les aménagements de transition, réalisés au contraire là où des travaux lourds n'étaient pas nécessaires. Aucun aménagement de transition n'a par exemple impliqué la création d'un tunnel ou d'une passerelle, qui sont le type d'aménagements finançables par cet appel à projets.

Voici quelques commentaires reçus via le questionnaire, qui mettent en lumière ce décalage entre les orientations de l'AAP et les besoins des collectivités :

- "Sauf erreur de compréhension, le cahier de l'appel à projets pour pérenniser les aménagements de transition est trop restrictif : seuls les projets d'une valeur au moins égale à 500K€ (pour justifier d'une subvention de 100K€) peuvent être déposés. Cela ne correspond pas à la plupart de nos projets post-covid. Et cela pourrait freiner la pérennisation de certains aménagements." - **une métropole**
- "L'AAP pérennisation des pistes covid est calqué sur le modèle des précédents AAP du fonds mobilité active, dont les dossiers sont complexes à monter. Il ne me semble pas adapté à la pérennisation des aménagements diffus et light tels que ceux réalisés pendant le COVID."
- **une commune de plus de 20 000 habitants**

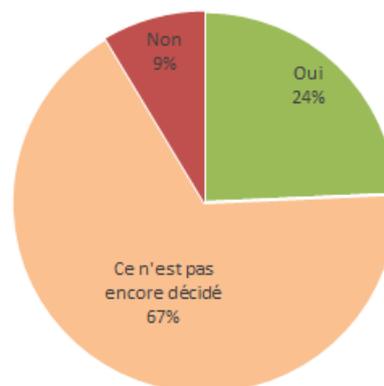
Le besoin qu'expriment les collectivités est plutôt celui d'un **financement pour transformer des pistes cyclables temporaires en pistes cyclables définitives**, avec passage de matériaux légers et amovibles (glissières, balisettes) à une réalisation définitive impliquant des travaux de génie civil plus coûteux.

Il semble en revanche nécessaire de mieux informer les collectivités de l'existence d'une aide plus adaptée à ce besoin de pérennisation des aménagements transitoires : une part exceptionnelle de la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) peut être mobilisée pour ces projets. Distribuée jusqu'en décembre 2021 par les préfets, cette aide, moins conséquente, ne nécessite pas de co-financement ni de montant minimal de travaux. Elle peut en outre être employée pour réaliser des aménagements cyclables temporaires.

³ Plus d'information :

<http://www.villes-cyclables.org/?titre=fonds-mobilites-actives---publication-d-un-nouvel-appel-a-projet-2020&mode=actualite&id=7900>

La collectivité a-t-elle prévu de candidater à l'AAP pour pérenniser les aménagements de transition ?



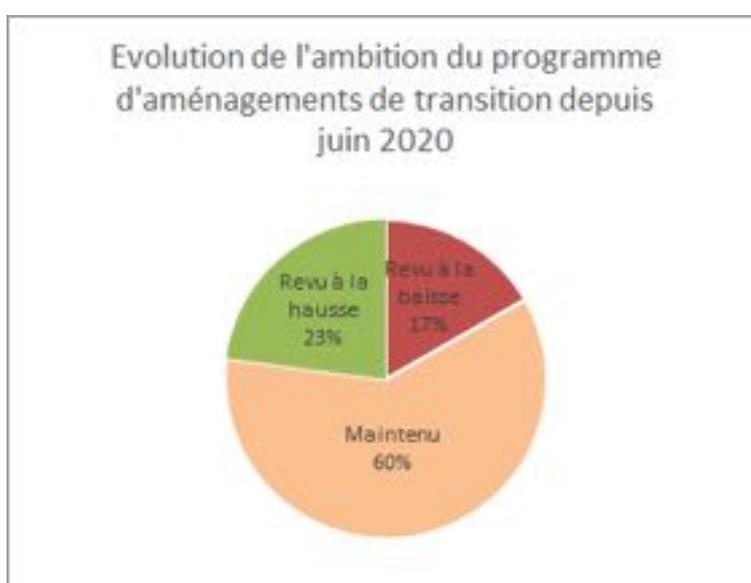
Des projets d'aménagements parfois ajustés, mais largement développés

Cette partie concerne les 96 collectivités ayant un projet d'aménagement de transition, qu'il soit à l'étude, en déploiement ou en service. La collectivité ayant supprimé tous ses aménagements de transition a été écartée de cette partie.

L'ambition des programmes d'aménagement de transition est stable

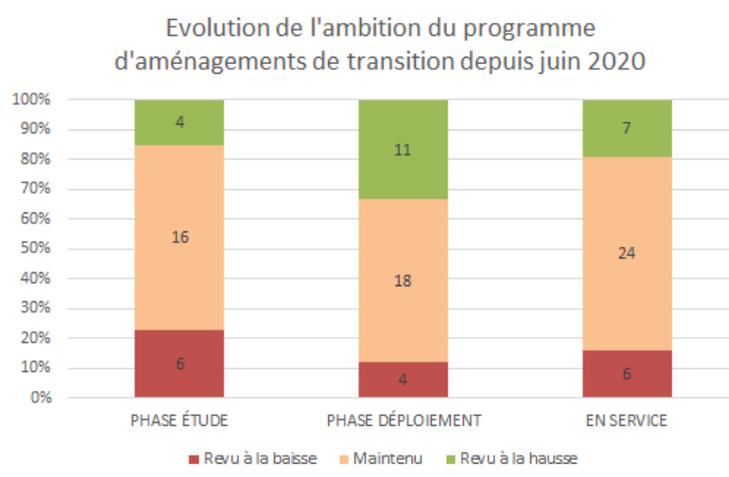
Il n'y a pas de baisse de l'ambition des collectivités en matière d'aménagements de transition, celle-ci restant globalement stable. Une majorité de collectivités (60%) n'a pas modifié son programme initial d'aménagement, l'ambition n'ayant été revue ni à la baisse ni à la hausse.

Parmi les 40% des collectivités qui ont fait évoluer leur programme pendant l'été, 23% ont revu le programme à la hausse l'ambition du programme tandis que 17% l'ont diminué.



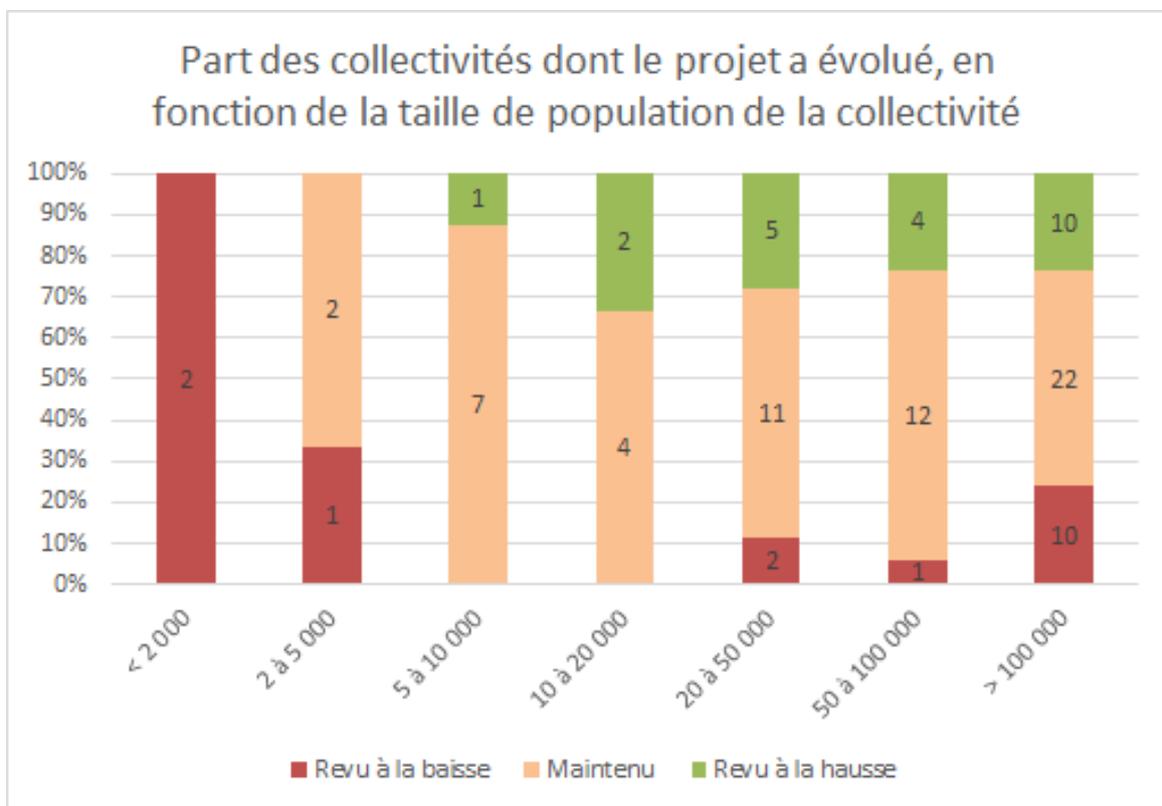
C'est parmi les collectivités qui sont au stade de l'étude qu'il y a le plus de révision à la baisse de l'ambition initiale (38%). Ces collectivités sont celles qui tardent le plus à mettre en place des aménagements de transition, en lien probable avec des difficultés techniques ou politiques ; une ambition plus modeste peut faciliter l'achèvement d'un projet difficile.

Pour 31% des collectivités encore en phase de déploiement, l'ambition du programme a été revue à la hausse. Le succès des premiers aménagements cyclables explique dans certains cas cette dynamique et le choix de revoir à la hausse.



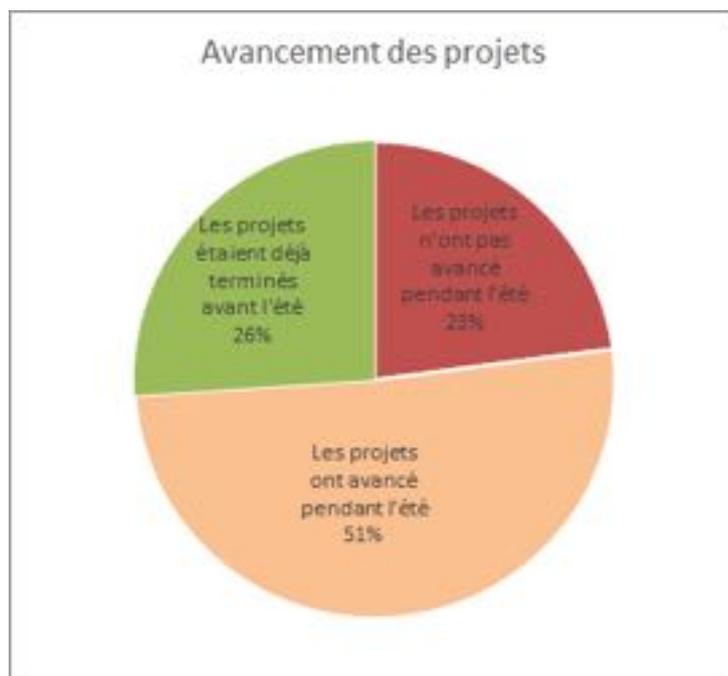
En étudiant ces évolutions de l'ambition des projets en fonction de la taille des collectivités, on constate que :

- c'est parmi les collectivités de moins de 5 000 habitants que l'on retrouve en proportion le plus de collectivités ayant réduit l'ambition de leur projet ; aucune n'a revu à la hausse l'ambition du projet ;
- parmi les collectivités entre 5 et 20 000 habitants, aucune n'a diminué l'ambition de son projet d'aménagement de transition ;
- parmi les collectivités de plus de 20 000 habitants, on trouve en proportion plus de collectivités ayant revu à la hausse l'ambition des projets d'aménagement transition que de collectivités les ayant revus à la baisse.

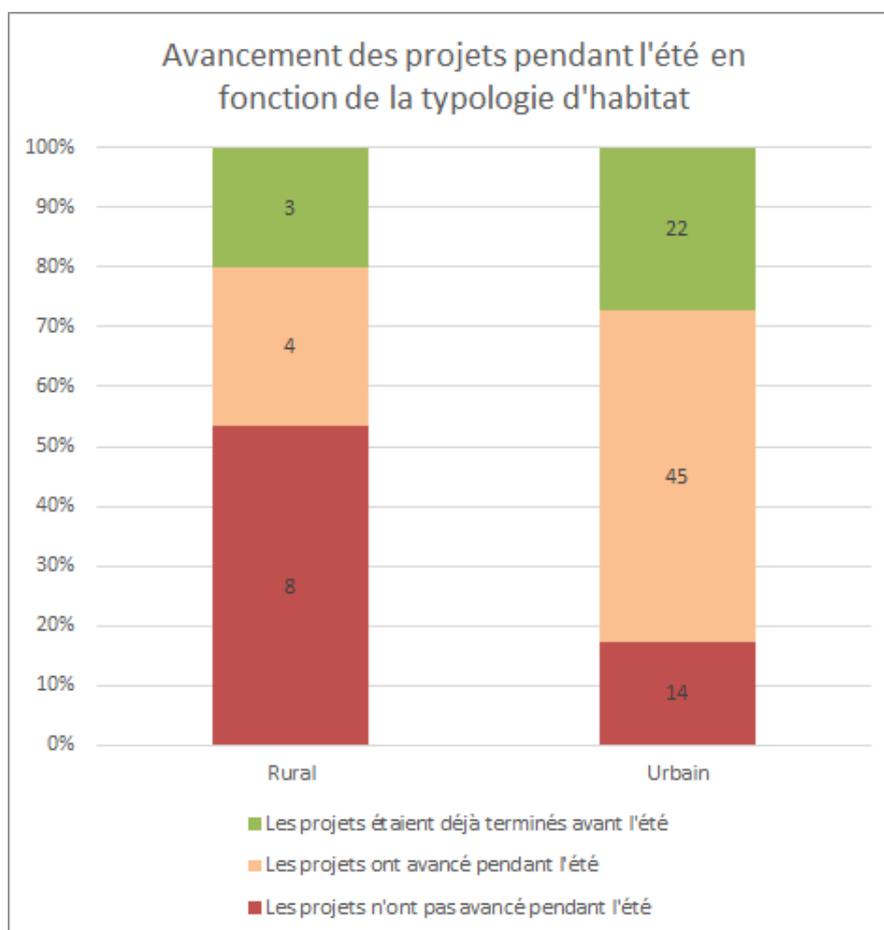


Des projets d'aménagements qui ont avancé durant l'été

L'épidémie ayant reculé pendant l'été, on aurait pu craindre que les projets d'aménagement de transition restent au point mort et n'avancent pas ou peu. Il n'en est rien : **pour 51% des collectivités, le projet d'aménagement de transition a progressé entre juin et septembre 2020**. En revanche, ils sont restés au même niveau d'avancement pour près de 23% des collectivités.



Cette difficulté à faire avancer les projets d'aménagements de transition concerne en plus forte proportion les collectivités à caractère rural, qui disposent souvent de moins de personnel dans les services techniques que les collectivités plus densément peuplées.



L'urbanisme tactique : une méthode largement plébiscitée par les collectivités

L'urbanisme tactique est ici entendu comme une méthode d'aménagement sous la forme d'une expérimentation légère avec la mise en place d'une évaluation et d'ajustements, puis d'une pérennisation ou d'un retrait des aménagements selon les résultats.

Si quelques collectivités pratiquaient déjà l'expérimentation en matière d'aménagement avant la crise sanitaire, elles sont nombreuses à déclarer avoir eu recours à cette méthode pour la première fois. Elles témoignent souvent d'une certaine fierté d'avoir réussi à mettre en place de nombreux projets en un temps aussi court.

Votre collectivité devrait-elle
recourir à l'urbanisme tactique pour
de futurs aménagements cyclables ?

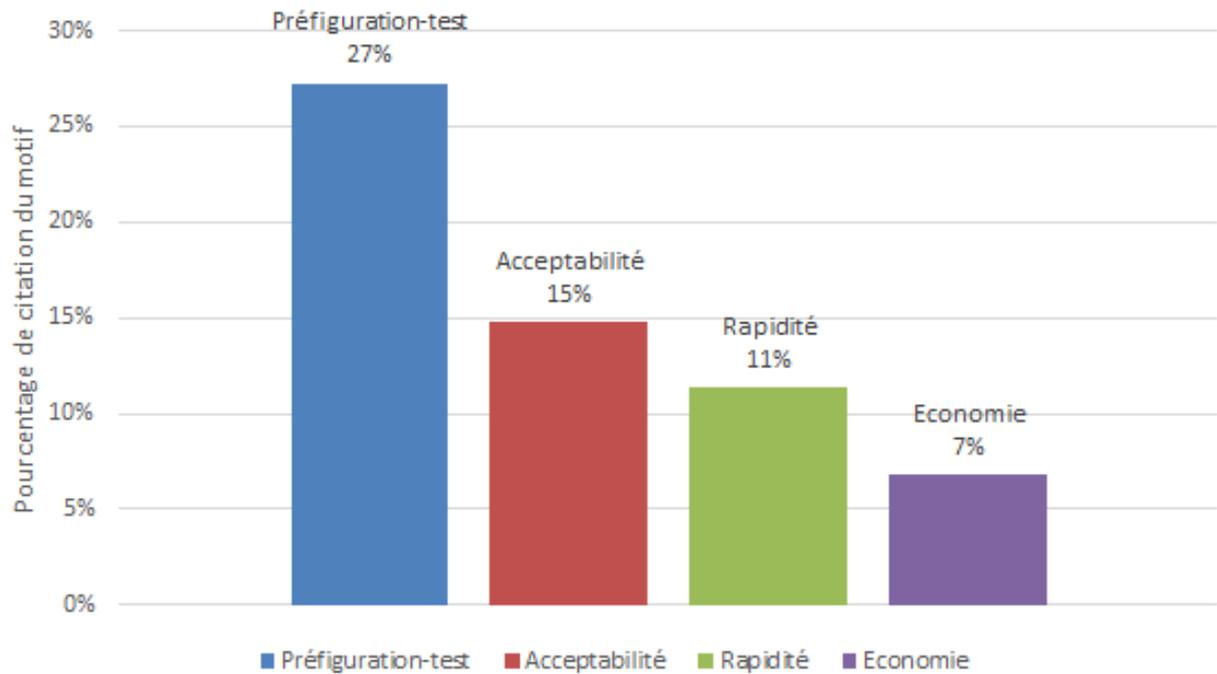


Plus de 9 collectivités sur 10 estiment que l'urbanisme tactique devrait être utilisé pour de futurs aménagements cyclables, y compris en-dehors du contexte sanitaire de la Covid-19. Néanmoins, l'analyse des commentaires montre que cette envie n'est pas encore forcément traduite concrètement dans la pratique, car cela bouscule les manières de faire existantes. Certains répondants indiquent que le choix de recourir davantage à cette méthode d'aménagement, si elle est souhaitée par les services techniques, n'est pas encore validée par les élus ou leur hiérarchie.

Les principaux arguments avancés en faveur de l'urbanisme tactique sont :

- 1 • **La possibilité de tester et préfigurer l'aménagement**, ce qui aboutit à un meilleur projet mieux dimensionné aux flux constatés, mieux conçu etc.
- 2 • **L'acceptabilité d'une méthode d'aménagement réversible, qui facilite la possibilité de "tenter l'expérience"** et, souvent, de faire la démonstration de l'intérêt du projet en conditions réelles.
- 3 • **La rapidité d'aménagement, permettant d'être plus agile pour organiser l'espace public et de rapidement créer un effet de réseau cyclable.** Ce point est précieux, en particulier pour des collectivités qui déclarent que leur réseau cyclable est embryonnaire.
- 4 • **Le caractère économique des aménagements réalisés de cette manière**, qui offre des solutions temporaires pour aménager en attendant d'avoir le budget pour pérenniser durablement l'aménagement.

Motifs principalement cités par les collectivités prévoyant de continuer à recourir à l'urbanisme tactique



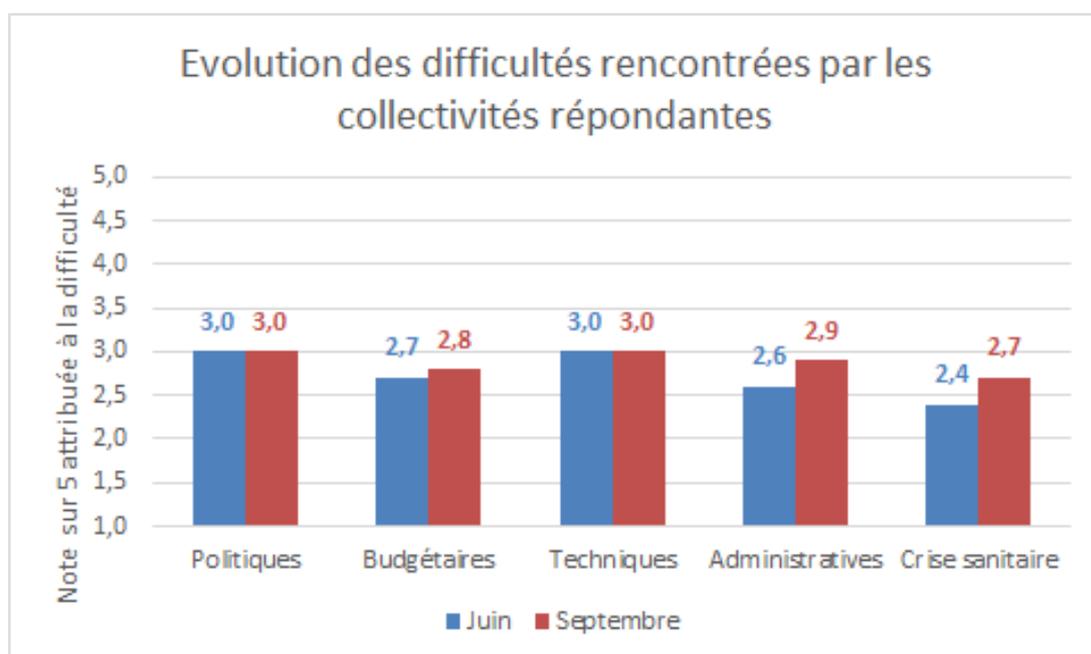
Les collectivités opposées à l'urbanisme tactique (8%) pour de futurs aménagements cyclables expliquent que :

- pour la moitié d'entre elles, **cette approche s'avère trop coûteuse en temps de suivi d'évaluation ou en investissement**, puisque cette démarche nécessite deux étapes d'aménagement et du matériel temporaire en plus des matériaux définitifs ;
- pour l'autre moitié, seul le contexte sanitaire exceptionnel a permis de motiver la mise en place d'aménagements cyclables qui contraignent la mobilité motorisée individuelle. Selon ces collectivités, **il ne sera pas possible d'y recourir en-dehors de ce contexte.**

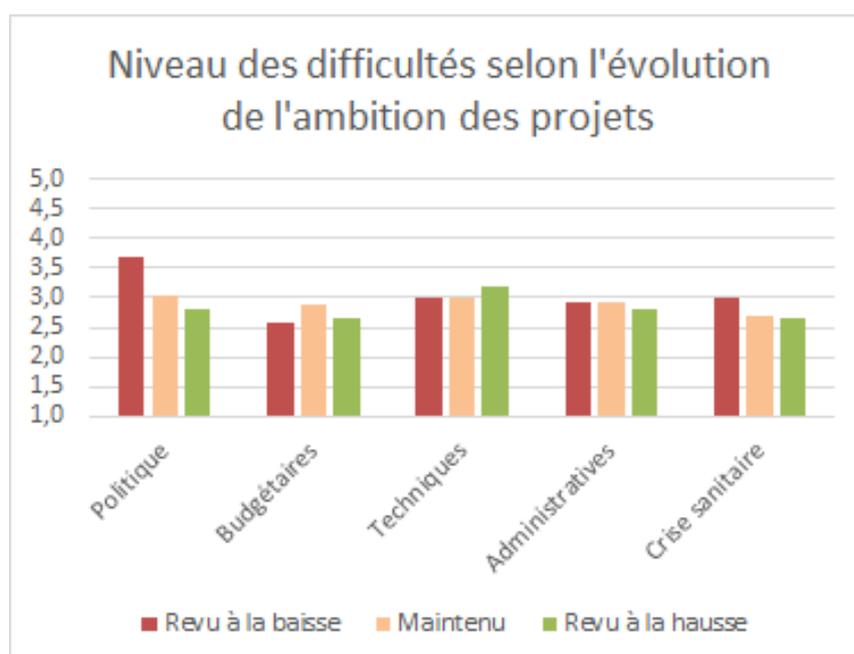


Des difficultés administratives, sanitaires et politiques encore présentes

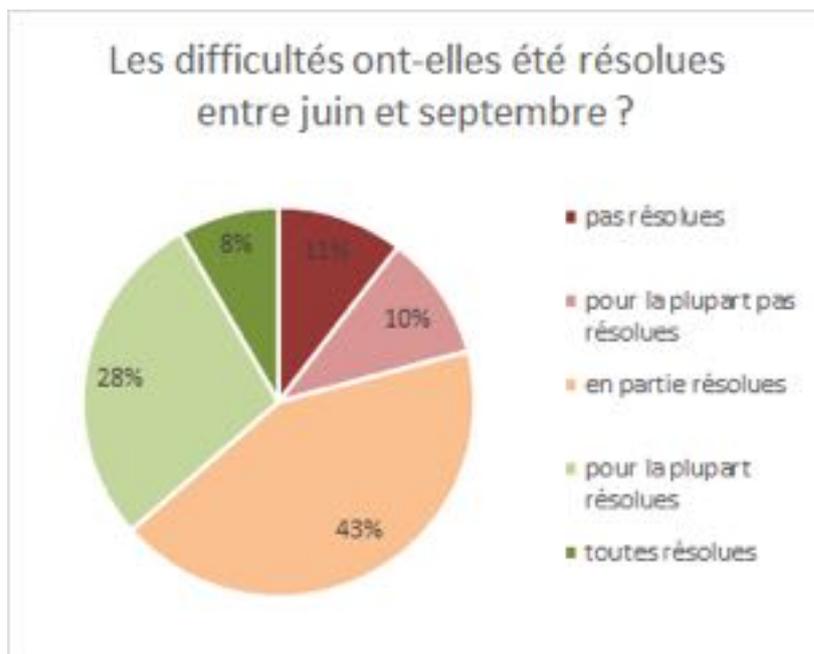
Les obstacles rencontrés par les collectivités ayant un projet d'aménagement de transition ont peu évolué depuis juin 2020. **Avec davantage de territoires concrètement impliqués dans une phase de déploiement**, certaines difficultés de nature administrative ou liées à la crise sanitaire se ressentent davantage : accord des décideurs sur un projet, absentéisme liée à la maladie ou la garde d'enfants, contrainte du travail avec masque...).



Nous avons comparé les difficultés rencontrées par les collectivités et l'évolution, au cours de l'été, de l'ambition de leur projet d'aménagement de transition. **Les collectivités ayant revu l'ambition de leur programme d'aménagement de transition à la baisse sont celles qui indiquent rencontrer le plus de difficultés sur le volet politique.** Cette difficulté politique (délai de mise en place de nouvelles équipes d'élus) explique très probablement en partie la diminution de l'ambition du projet d'aménagement cyclable.



Néanmoins, les collectivités estiment majoritairement qu'elles avancent dans la résolution de ces difficultés, ce qui est cohérent avec l'augmentation du nombre de projets en phase de déploiement. **79% des collectivités ont réussi à résoudre au moins en partie leurs difficultés.**



© <https://asset.lemde.fr>

ANNEXES

Liste des collectivités répondantes

Le Club des villes et territoires cyclables remercie les collectivités pour leur participation à l'enquête en ligne.

Type de collectivité	Département	Nom
commune	01Ain	Bourg-en-Bresse
commune	06Alpes-Maritimes	Cannes
commune	13Bouches-du-Rhône	Aix-en-Provence
commune	13Bouches-du-Rhône	Gardanne
commune	14Calvados	Lisieux
commune	22Côtes d'Armor	Dinan
commune	22Côtes d'Armor	Saint-Quay-Perros
commune	29Finistère	La Roche-Maurice
commune	29Finistère	Morlaix
commune	29Finistère	Plouedern
commune	29Finistère	Quimper
commune	35Ille-et-Vilaine	Orgères
commune	35Ille-et-Vilaine	Vezein le Coquet
commune	38Isère	Vienne
commune	46Lot	Cahors
commune	47Lot-et-Garonne	Villeneuve sur Lot
commune	56Morbihan	Grand-Champ
commune	56Morbihan	Hennebont
commune	56Morbihan	Vannes
commune	59Nord	Roubaix
commune	59Nord	Tourcoing
commune	61Ome	Argentan
commune	62Pas-de-Calais	Dairville
commune	62Pas-de-Calais	Loos-en-Gohelle
commune	64Pyrénées-Atlantiques	Pau
commune	65Hautes-Pyrénées	Bagnères de Bigorre
commune	65Hautes-Pyrénées	Tarbes
commune	66Pyrénées-Orientales	Perpignan
commune	72Sarthe	Coulaines
commune	74Haute-Savoie	Annecy
commune	75Paris	Paris
commune	76Seine-Maritime	Dieppe
commune	78Yvelines	Les Clayes sous bois
commune	79Deux-Sèvres	Niort
commune	81Tarn	Saint Sulpice La Pointe
commune	83Var	Saint-Raphaël
commune	84Vaucluse	Avignon
commune	85Vendée	La Roche-sur-Yon
commune	94Val-de-Maine	Vitry-sur-seine
commune	95 Val-d'Oise	Argenteuil
commune	972Martinique	Fort de France
commune	973Guyane	Kourou
commune	974La Réunion	La Possession
commune	06-Alpes-Maritime	Mouans-Sartoux



© Florian Le Villain

intercommunalité	08Ardennes	Pays Rethélois (CC)
intercommunalité	14Calvados	Caen-la-mer
intercommunalité	22Côtes d'Armor	Saint-Brieuc
intercommunalité	27Eure	Pont-Audemer Val de Risle (CC)
intercommunalité	29Finistère	Brest métropole
intercommunalité	29Finistère	Quimper (CA)
intercommunalité	31Haute-Garonne	Toulouse Métropole
intercommunalité	33Gironde	Bordeaux Métropole
intercommunalité	34Hérault	Site Aggloplé Méditerranée
intercommunalité	35Ille-et-Vilaine	Rennes Métropole
intercommunalité	37Indre-et-Loire	Tours Métropole Val de Loire
intercommunalité	38Isère	Grenoble-Alpes Métropole
intercommunalité	38Isère	Porte de l'Isère (CA)
intercommunalité	42Loire	Loire Forez Agglomération
intercommunalité	44Loire-Atlantique	Nantes Métropole
intercommunalité	44Loire-Atlantique	Saint Nazaire Agglomération
intercommunalité	45Loiret	Orléans Métropole
intercommunalité	49Maine-et-Loire	Choletais (CA)
intercommunalité	51Mame	Reims (CU du Grand)
intercommunalité	54Meurthe-et-Moselle	Bassin de Pompey (CC)
intercommunalité	54Meurthe-et-Moselle	Nancy (Métropole du Grand)
intercommunalité	57Moselle	Metz Métropole
intercommunalité	61Orne	Argentan Intercom
intercommunalité	62Pas-de-Calais	Arras (CU)
intercommunalité	62Pas-de-Calais	Lens Liévin (CA)
intercommunalité	69Rhône	Lyon (Métropole de)
intercommunalité	71Saône-et-Loire	Chalon (CA du Grand)
intercommunalité	73Savoie	Chambéry (CA du Grand)
intercommunalité	76Seine-Maritime	Caux Seine Agglo
intercommunalité	76Seine-Maritime	Le Havre Seine Métropole
intercommunalité	76Seine-Maritime	Rouen Normandie Métropole
intercommunalité	78Yvelines	Versailles Grand Parc (CA)
intercommunalité	80Somme	Amiens Métropole
intercommunalité	86Vienne	Poitiers (CU du Grand)
intercommunalité	87Haute-Vienne	Limoges Métropole
intercommunalité	88Vosges	Epinal (CA)
intercommunalité	93Seine-St-Denis	Est Ensemble (EPT)
intercommunalité	95 Val-d'Oise	Cergy-Pontoise



© Club des villes et territoires cyclables



département	06Alpes-Maritimes	Alpes-Maritime
département	33Gironde	Gironde
département	78Yvelines	Yvelines
département	92Hauts-de-Seine	Hauts-de-Seine
département	93Seine-St-Denis	Seine-Saint-Denis
département	94Val-de-Mame	Val de Marne
département	95 Val-d'Oise	Val d'Oise

FOCUS

Les aménagements innovants

Sous la contrainte de l'urgence sanitaire, des collectivités ont utilisé les possibilités de l'urbanisme tactique pour expérimenter des solutions d'aménagement cyclable **en rupture avec leurs pratiques habituelles**. Dans ce focus, nous mettons en avant l'une des innovations les plus significatives de cette période : **les intersections cyclables protégées, offrant aux usagers du vélo un espace en site propre, à l'écart de la circulation des automobiles.**

En général peu conçus pour prendre en compte les besoins des cyclistes, les intersections cyclables se présentent comme **les endroits les plus accidentogènes pour les utilisateurs de la bicyclette**. En agglomération, quatre accidents mortels sur dix interviennent dans des intersections, où les conflits avec les voitures sont les plus courants (source : Observatoire national interministériel de la sécurité routière).





FOCUS

DES GIRATOIRES CYCLABLES À PARIS (75)

- > La ville de Paris a réalisé des aménagements innovants dans deux de ses carrefours giratoires : la place de Catalogne (14e) et la porte de Saint-Cloud (16e).

PLACE DE CATALOGNE

- **typologie de l'intersection** : rond-point sans feu tricolore
- **dimension initiale de la chaussée** : 16 mètres
- **nombre de voies initiales de circulation** : 4 voies
- **aménagements cyclables existants** : bande cyclable
- **conception, réalisation, maîtrise d'ouvrage** : Mission Aménagements Cyclables / Direction de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris
- **mise en service** : juin 2020



Le nouvel aménagement de la place de Catalogne offre un nouveau régime de priorité en donnant la priorité aux cyclistes. Fonctionnant jusqu'alors comme un rond-point (priorité aux entrants, ce qui est la norme à Paris mais très peu répandu ailleurs en France), la circulation est désormais basée sur le fonctionnement plus classique du giratoire, avec priorité aux personnes et véhicules roulant dans l'anneau central... et aux cyclistes de la nouvelle piste bidirectionnelle. Pour le Collectif Vélo Île-de-France, le symbole est fort : "Le premier giratoire parisien est également le premier giratoire cyclable de Paris".

PORTE DE SAINT-CLOUD

- **typologie de l'intersection** : rond-point
- **dimension initiale de la chaussée** : 28 mètres
- **nombre de voies initiales de circulation** : 8 voies
- **aménagements cyclables existants** : aucun
- **conception, réalisation, maîtrise d'ouvrage** : Mission Aménagements Cyclables / Direction de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris
- **mise en service** : septembre 2020



La porte de Saint-Cloud (16e arrondissement), immense rond-point dépourvu jusque-là d'aménagements cyclables, est dotée d'une piste bidirectionnelle qui permet une continuité entre la route de la Reine (départementale des Hauts-de-Seine) et le réseau cyclable parisien. La priorité est désormais donnée aux cyclistes sur toutes les voies accédant à la porte, excepté les accès au boulevard périphérique.

Entretien avec Charlotte Guth, cheffe de la Mission Aménagements Cyclables (MACy) à la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD) de la ville de Paris

> Pourquoi avoir mis en oeuvre ces réaménagements de la place de Catalogne et de la porte de Saint-Cloud ?

À l'origine, les deux carrefours étaient identifiés depuis longtemps comme de **véritables points noirs pour la circulation des cyclistes** : la porte de Saint-Cloud ne comportait aucun aménagement cyclable (alors que l'espace dédié aux véhicules motorisés était surdimensionné) et le rond-point de Catalogne ne possédait qu'une bande cyclable étroite implantée le long des stationnements motorisés. Chacune des entrées et sorties du rond-point était vécu comme un calvaire pour les usagers à vélo, qui de fait étaient peu nombreux à passer par là.

De plus, pour la place de Catalogne, c'est à cet endroit que s'achève à Paris la continuité de la coulée verte du sud parisien permettant de connecter de nombreuses villes du sud de la capitale. C'est aussi un site stratégique, puisque cette place se situe à deux pas de la gare Montparnasse empruntée tous

les jours par une centaine de milliers de voyageurs. Enfin, la place de Catalogne est aussi reliée au boulevard Pasteur (arrivée de la ligne 13 du Vélopolitain) et permet de **créer un maillage** vers les rives de la Seine (ligne 6 du Vélopolitain).

Le choix d'aménager la porte de Saint-Cloud s'est fait différemment. À l'origine, le département des Hauts-de-Seine (92) avait décidé d'aménager une piste cyclable sur la route de la Reine (D907), laquelle débouche au niveau de la porte de Saint-Cloud, dans le périmètre de la ville de Paris. La porte de Saint-Cloud, jusque là non aménagée pour les vélos (mais avec un espace dédié aux véhicules motorisés très conséquent), risquait de créer une coupure dans cette connexion cyclable avec les Hauts-de-Seine. C'est pourquoi il a été choisi d'y proposer un aménagement.

> Pourquoi ce choix de réaliser des aménagements avec des intersections cyclables protégées, dites "à la néerlandaise" ?

L'objectif de la ville de Paris est très clair : **le cahier des charges pour la réalisation de nouvelles pistes définitives ou provisoires vise un nouveau public non initié**. Il s'adresse à des gens qui ne faisaient pas de vélo avant les dernières périodes de grève et de confinement. **L'objectif est également d'inclure les publics les plus fragiles à vélo, les enfants et les seniors notamment**. Enfin, il s'agit de développer une véritable **alternative aux transports en commun** et de limiter le risque de congestion automobile de la capitale.

Pour atteindre cet objectif, il fallait **augmenter le sentiment de sécurité des usagers pour leur faire préférer le vélo**. Pour cela, la Ville de Paris s'est inspirée des meilleures pratiques mondiales, notamment néerlandaises. La Mission aménagements cyclables (MACy) de la Ville de Paris, service responsable de la réalisation des aménagements cyclables (de la conception à la livraison), a participé à plusieurs formations et workshops internationaux pour se former sur la conception de ce type d'aménagements.

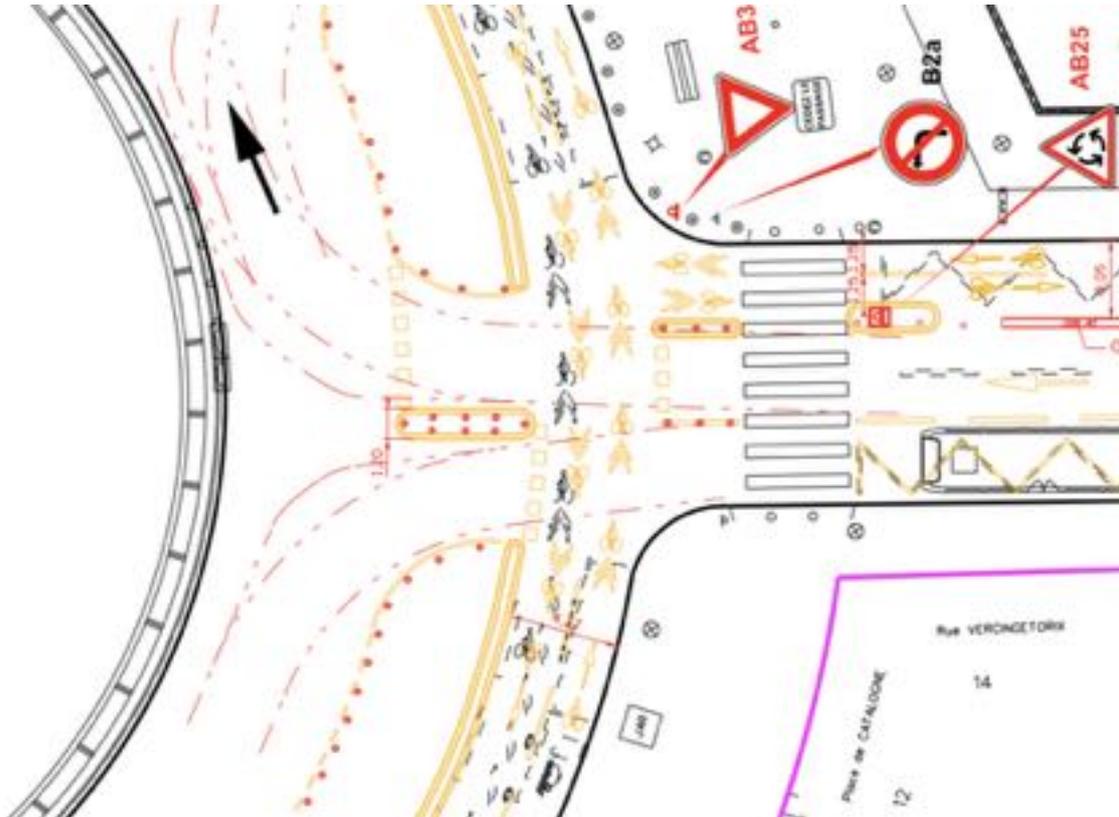
> Quels sont les avantages de ce type d'aménagement ?

Un **aménagement comportant un anneau cyclable bidirectionnel protégé** permet de résoudre en grande partie les problématiques de la sécurité et de l'attractivité pour les cyclistes, en particulier les plus vulnérables. D'origine néerlandaise, ce type d'aménagement a pour avantage de traiter de manière différenciée les espaces réservés à la voiture et aux vélos, facilitant grandement la cohabitation des deux modes.

La mise en place **d'îlots protecteurs de 5 mètres d'épaisseur dans les intersections** (situés entre la chaussée et la piste cyclable) **est très efficace** car ceux-ci permettent d'améliorer très nettement la **co-visibilité entre les automobilistes et les cyclistes** tout en prenant en compte le stockage des voitures aux entrées et aux sorties du giratoire. Ces îlots améliorent nettement le ressenti de sécurité des cyclistes, notamment au niveau des intersections où les véhicules motorisés perdent la priorité et doivent beaucoup plus ralentir qu'auparavant. **Les véhicules arrivent à 90° des vélos donc avec l'angle le plus favorable en terme de co-visibilité**. Ils peuvent également se garer en attendant de laisser passer les vélos sans bloquer les véhicules derrière eux qui circulent dans le giratoire.

> Quelles ont été les difficultés de mise en place ou de fonctionnement de ces deux carrefours ?

Une problématique est rapidement apparue : **celle du stationnement pour les véhicules de logistique**. Pour y répondre, la ville a réalisé des emplacements spécifiques pour les livraisons à l'intérieur des îlots refuge, tout en s'assurant que la covisibilité restait bonne entre cyclistes et automobilistes, notamment au niveau des intersections.



Extrait du plan de la place de Catalogne, à l'intersection avec la rue Vercingétorix (à l'est de la place). La piste cyclable bidirectionnelle est signalée par des pictogrammes (et des chevrons à l'intersection), et les îlots de protection par les points rouges et les traits jaunes doublés. La piste bidirectionnelle de la rue Vercingétorix, elle aussi provisoire, est directement connectée à l'aménagement de la place de Catalogne, sans discontinuité. Des panneaux de signalisation de carrefour à sens giratoire et de cédez-le-passage sont installés pour la première fois dans Paris.

Une autre difficulté a été relevée au niveau du **nombre de voies attribuées aux entrées et sorties des ronds-points**. Les expert.e.s néerlandais.es préconisent de laisser une seule voie de circulation dans chaque sens de circulation. Toutefois, pour la porte de Saint-Cloud, la ville de Paris a dû conserver trois files de circulation pour s'assurer de ne pas engorger les entrées et sorties du périphérique.

La Ville a aussi été vigilante quant aux **changements de régime de priorité au niveau des intersections**. Les vélos ayant la priorité aux entrées et sorties du giratoire, et les projets étant réalisés en une seule nuit, les automobilistes ont mis plusieurs jours à s'approprier cette nouveauté. A Paris, la règle générale veut que les véhicules motorisés soient prioritaires dans le sens entrant. Nous avons mené peu d'actions de pédagogie au début, ce qui a parfois rendu difficile la cohabitation les premiers jours. Aujourd'hui, les priorités accordées aux vélos fonctionnent bien, sans avoir eu à ajouter de signalisation verticale.

> Est-ce que ces aménagements place de Catalogne et porte de Saint-Cloud seront pérennisés ?

Oui. La maire de Paris Anne Hidalgo a confirmé en septembre la pérennisation des 50 km d'aménagements (presque tous réalisés début octobre), et annoncé sept pistes cyclables et 10 km supplémentaires en octobre. Les aménagements temporaires seront progressivement transformés en aménagements permanents sécurisés.



FOCUS

UNE INTERSECTION PLUS PROTECTRICE POUR LES CYCLISTES EN SEINE-SAINT-DENIS (93)

> Le Département de la Seine-Saint-Denis a remanié plusieurs de ses carrefours pour sécuriser leur traversée par les cyclistes. Zoom sur la conception, les objectifs et les difficultés soulevées par l'un d'entre eux.

CARREFOUR BOBIGNY / NOISY-LE-SEC

- **typologie de l'intersection** : carrefour à feux tricolores à 4 branches
- **dimension initiale de l'intersection** : 35 mètres
- **nombre de voies initiales de circulation** : 2 à 3 voies
- **aménagements cyclables existants** : aucun
- **conception, réalisation, maîtrise d'ouvrage** : Département de la Seine-Saint-Denis (93)
- **mise en service** : mai 2020



© Johann Helwig

Ce carrefour entre Bobigny et Noisy-le-Sec (93), très circulé, est désormais plus sûr avec ces îlots de protection aux quatre coins, formés par des plots. Les traversées ont été matérialisées par des bandes de couleur verte flanquées de pointillés jaunes, et par des pictogrammes jaunes.

Entretien avec Vincent Malard, chef du bureau de l'aménagement durable, Nicolas Fayet, chargé de projet stratégie vélo (Direction de la voirie et des déplacements, département de la Seine-Saint-Denis) et Simon Burkovic, chargé d'opérations sur l'EPT Grand Paris Est.

> Quelle a été la stratégie de départ, à l'origine de ce réaménagement ?

Les aménagements de transition n'étaient pas prévus dans la programmation du plan vélo début 2020. Le Département a ainsi été moteur dans les propositions. La stratégie d'avant Covid de la Seine-Saint-Denis était d'aménager toutes les départementales pour le vélo, il n'y avait donc pas de réseau à livrer prioritairement, même si des réflexions poussées étaient en cours sur certains axes. Les aménagements ont d'abord été conçus pour se situer **au-dessus des lignes de transports en commun** (les lignes 13, 7 et 5 du métro, le tramway T1, les lignes de bus fortes) **mais également les routes départementales**. Ces itinéraires forment la colonne vertébrale du RER V, le futur réseau vélo à haut niveau de service de l'Île-de-France. Le Département a aussi souhaité relier les hôpitaux.

> Pourquoi avoir réaménagé ce carrefour en particulier ?

La Seine-Saint-Denis veut adapter les rues au trafic du vélo. Les services font souvent valoir la nécessité de faire des aménagements pour tous les cyclistes. Ce carrefour à Bobigny et Noisy-le-Sec entre la N3 et la D40 **était très accidentogène, ou du moins anxiogène, pour les cyclistes**. L'enjeu était d'amener des usager.e.s là où il y en avait très peu, sur des 2x2 voies sans aménagement. De plus, celui-ci est situé à proximité du canal de l'Ourcq, un axe très fréquenté sur la future ligne E du RER V. Les conditions étant réunies, le Département a saisi cette opportunité pour aménager ce carrefour.

> Pourquoi ce choix de réaliser des aménagements avec des intersections cyclables protégées, dites "à la néerlandaise" ?

Le carrefour en question a été fait très tôt, dans l'urgence (en deux jours). Comme les premiers retours ont été convaincants, déployant le même principe de visibilité de l'aménagement en intersection, des projets similaires sur d'autres sites ont été plus faciles à mettre en oeuvre. Pour les traversées des carrefours à feux, elles ont été calées sur les traversées piétonnes et les bandes des passages piétons ont été rognées. Il y a eu peu d'intervention en dur.

Pour renforcer la visibilité, de la résine verte a été utilisée, ce qui suscite des réticences chez les services gestionnaires de voirie, pour qui cette initiative est contraire à la réglementation. Le renforcement du marquage des trajectoires ne pose pas de problème, contrairement à la coloration et aux lignes de pointillés jaunes, qui peuvent sembler indiquer un régime de priorité qui n'est pas celui du carrefour. Des lignes de cédez-le-passage devant le passage piétons et la traversée cyclable n'étaient pas envisageables, donc des lignes pointillées ont été privilégiées.

L'attention à la continuité, à la visibilité de l'aménagement, le traitement plus ou moins qualitatif des intersections, la qualité de la peinture... Tous ces éléments amènent à un réaménagement inédit plus ou moins bien compris et lu par les usager.e.s qu'ils soient cyclistes ou automobilistes, mais fondamentalement destiné à **renforcer la visibilité, la sécurité objective des cyclistes et le sentiment de sécurité des usagers plus sensibles au sentiment d'insécurité**. Mais si certains cyclistes plus expérimentés utilisent le carrefour différemment, avec une trajectoire qui n'est pas celle conseillée par les traversées, cela ne signifie pas que l'aménagement est raté. Cela veut dire qu'il est utilisable par tous.

> Quelles ont été les difficultés de mise en place ou de fonctionnement du carrefour ?

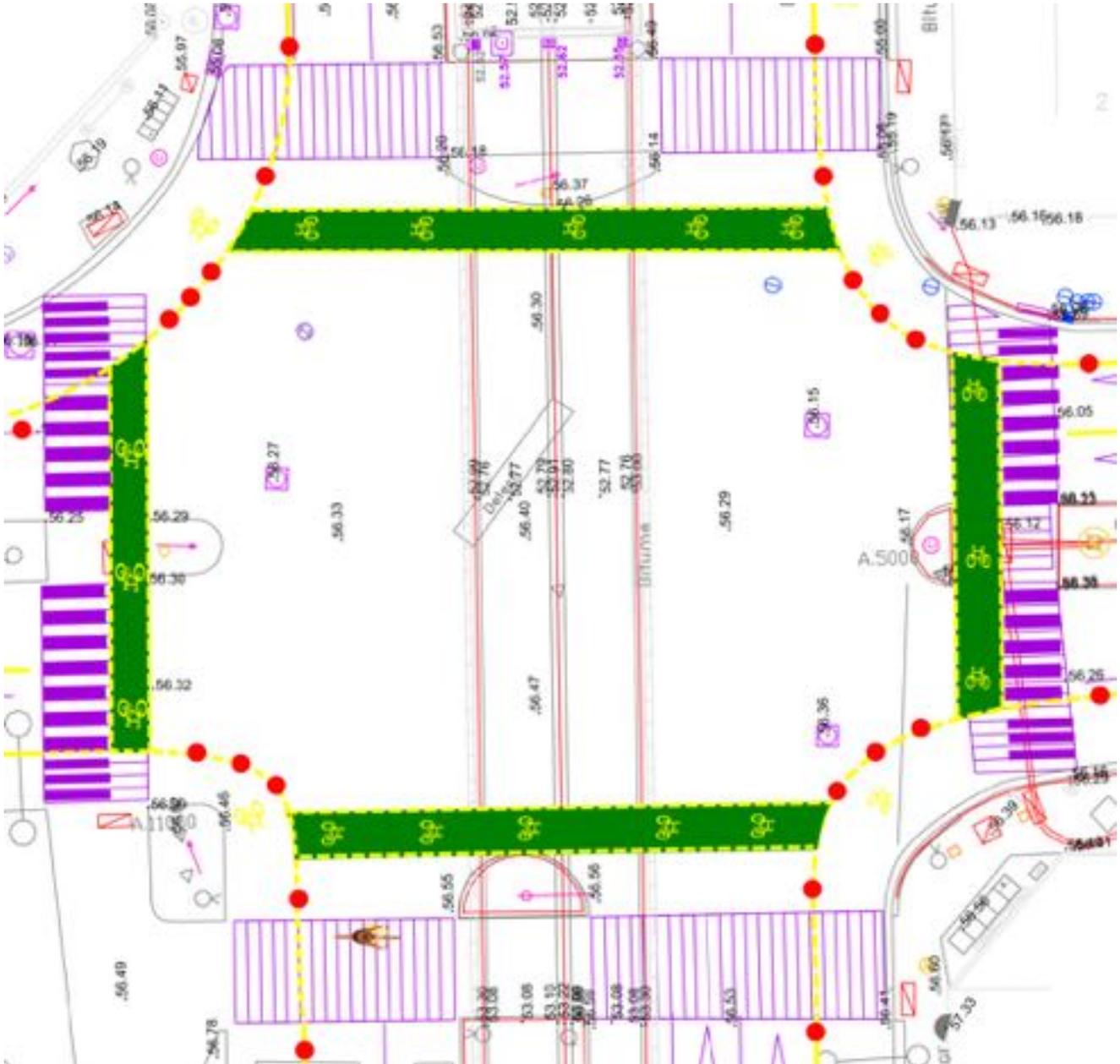
Les blocages ne sont pas budgétaires, car les aménagements ne sont pas coûteux, **mais davantage politiques et techniques**. La Seine-Saint-Denis s'intéresse à ce type de carrefour depuis quelques temps. Les raisons pour lesquelles ce type d'aménagement n'avait pas été fait jusque-là sont nombreuses : **ces aménagements sont mal connus, un travail de pédagogie est à mener auprès des élus et techniciens, une partie du réseau viaire appartient à l'État, les carrefours ne sont pas tous orthogonaux...**

En interne, des doutes se sont exprimés sur l'aménagement des carrefours : si les cyclistes veulent prendre la trajectoire la plus directe possible, quel est l'intérêt de cet aménagement ? Il s'agit de **protéger la traversée du carrefour par les cyclistes des flux motorisés par une trajectoire un peu déportée**. L'équipe technique a été réceptive, étant donné que les aménagements étaient légers et transitoires. Dans ces conditions, il était plus facile pour les techniciens de se lancer. La collaboration entre services a été simple, efficace, intense et positive, avec beaucoup moins de travail hiérarchique. **Le travail s'est fait en mode projet, du croquis jusqu'au projet final.**

Il y a encore beaucoup de craintes sur l'utilisation de la peinture au sol : elles sont supposées glissantes et feraient chuter cyclistes et motards par temps de pluie, et elles demandent de l'entretien. Chez les concepteurs, la culture est d'éviter tout marquage dans les intersections alors que cela **améliore drastiquement la visibilité**, en particulier lorsqu'il s'agit de bandes dont il faut assurer la continuité en intersection. Il ne s'agit pas seulement de prévenir les automobilistes de la présence et de la trajectoire des cyclistes, mais aussi de faire comprendre à ces derniers, d'un seul coup d'oeil, le fonctionnement du carrefour. C'est ce que fait Montreuil de manière systématique désormais, mais en utilisant du bleu. Le Département, pour ses intersections, préfère utiliser du vert.

> Est-ce que les aménagements seront pérennisés ?

En juillet 2020, un observatoire a été mis en place pour suivre la fréquentation des axes concernés et pour éclairer les décisions prises avec la Préfecture d'Île-de-France et les collectivités. Les pérennisations seront décidées en fonction des résultats consolidés. Mais l'objectif reste bien d'aménager le réseau viaire pour aller vers une Seine-Saint-Denis 100% cyclable.



© Département Seine-Saint-Denis

Plan du carrefour à Bobigny et Noisy-le-Sec (93). Les plots formant les ilots de protection sont indiqués par des points rouges, les nouvelles traversées conseillées par les bandes vertes.



FOCUS

LE PREMIER CARREFOUR À FEUX CONÇU « À LA NÉERLANDAISE » AU HAVRE (76)

> C'est une première en France : Le Havre Seine Métropole a inauguré le premier carrefour en croix d'inspiration néerlandaise. L'espace dévolu à la voiture a été largement réduit pour assurer continuité et sécurité aux cyclistes.

CARREFOUR QUAI LAMBLARDIE / DELAVIGNE

- **typologie de l'intersection** : carrefour à feux tricolores à 4 branches
- **dimension initiale de l'intersection** : 37 mètres
- **nombre de voies initiales de circulation** : 2 à 3 voies
- **aménagements cyclables existants** : aucun
- **conception, réalisation, maîtrise d'ouvrage** : Métropole Le Havre Seine Métropole, Inddigo (cabinet conseil en mobilité)
- **mise en service** : juin 2020



Le carrefour en croix du Havre réaménagé "à la néerlandaise", vu du ciel. Des séparateurs de type K16 délimitent les trajectoires des cyclistes venant des quatre côtés du carrefour et les îlots de protection, ce qui permet de favoriser la co-visibilité des usagers et de minimiser le risque de conflits, notamment entre conducteurs de véhicules motorisés tournant à droite et cyclistes.

Entretien avec Adrien Verdière, chef de projets Aménagements Cyclables (Direction voirie et mobilité)

> Pourquoi avoir mis en oeuvre ces réaménagements de carrefour ?

Le carrefour est situé à un endroit stratégique du Havre, à la croisée de plusieurs quartiers importants. C'est un véritable noeud routier. Avant l'aménagement de ce carrefour, **très peu de cyclistes roulaient à cet endroit, et les quelques-uns - aguerris - roulaient sur le trottoir**. Ce carrefour étant identifié comme un point noir par les associations cyclistes, la métropole en a fait une priorité pour mettre en sécurité les cyclistes afin de favoriser la pratique.

> Pourquoi ce choix de réaliser des aménagements avec des intersections cyclables protégées, dites "à la néerlandaise" ?

L'idée était d'aménager ce carrefour pour **limiter les interactions avec les voitures et réussir à attirer un nouveau type d'usager.e.s**. C'est alors que l'association La Roue Libre qui a été consultée très tôt a eu l'idée de **réaliser un carrefour "à la néerlandaise", avec l'instauration d'îlots de coin et de pistes cyclables unidirectionnelles et bidirectionnelles continues dans le carrefour**. Dans un second temps, il a été décidé que les technicien.ne.s puissent être accompagné.e.s d'une **équipe extérieure spécialisée** dans la réalisation d'aménagements cyclables. Avec l'ensemble de ces compétences, la métropole a réussi à aménager ce carrefour de manière **ambitieuse et innovante**.

Les **îlots protecteurs** ont l'avantage d'assurer une meilleure protection des cyclistes. Ils garantissent une covisibilité entre tou.te.s les usager.e.s. En effet, **les voitures empruntent la sortie du carrefour et se positionnent perpendiculairement à l'intersection avec l'aménagement cyclable**. Les automobilistes ne peuvent donc pas emprunter la chaussée à la corde et sont, par la même occasion, ralentis. Du point de vue de la sécurité routière, le risque d'accident est donc de ce fait considérablement réduit.

> Comment avez-vous suivi l'évolution de l'usage des différents modes et des flux à ce carrefour. Comment ?

Plusieurs capteurs ont été installés durant l'été dans cette zone afin de mesurer l'évolution du trafic vélo. Rue André Carreté (branche Est du carrefour qui permet de rejoindre le bassin Vauban), le flux de cyclistes augmente progressivement. Au mois de juillet, la fréquentation était estimée à 350 cyclistes/jour. Elle est passée à 415 cyclistes/jour la première semaine de septembre alors que les étudiants n'avaient toujours pas fait leur rentrée.

Concernant la problématique de la circulation des véhicules motorisés, **il n'y a pas davantage d'embouteillages liés à l'aménagement**. Les transporteurs publics font remonter peu ou pas de ralentissements dans cette zone. Il n'est donc pas possible de dire que les aménagements cyclables ont dégradé les conditions de circulation.

> Quelles ont été les difficultés de mise en place ou de fonctionnement du carrefour ?

Au départ, il y avait une **difficulté de compréhension liée à la présence du très grand nombre de mobiliers urbains en plastique au niveau du carrefour**. L'aménagement en lui-même n'était pas très perturbant. Aujourd'hui, l'adaptation s'est faite pour tous les usagers. Le mobilier provisoire n'a pas reçu beaucoup de chocs, contrairement à d'autres aménagements transitoires.

Les espaces tampons réservés au stockage des voitures en amont du croisement avec la piste cyclable fonctionnent bien pour le moment. Peut-être qu'avec un flux plus important de cyclistes, la situation pourrait évoluer et mériter une attention particulière des services techniques de la métropole.

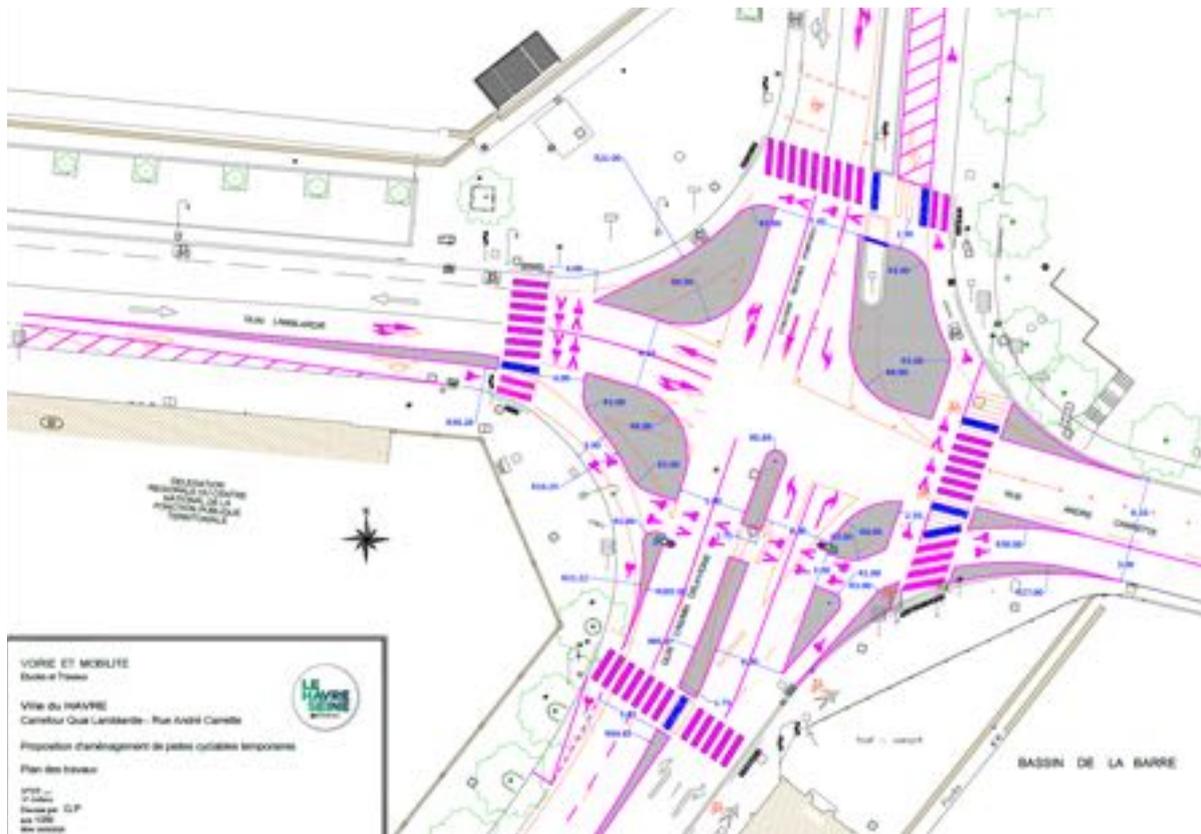
> Est-ce que cet aménagement sera pérennisé ?

Actuellement, au regard des chiffres positifs quant à la fréquentation de ce carrefour cyclable, une pérennisation de l'aménagement pourrait être imaginée. L'expérimentation va se poursuivre courant septembre, après quoi, une évaluation sera faite et permettra à la ville d'annoncer ou non une pérennisation des aménagements. Si la conclusion est positive, les services techniques tenteront de compléter cet aménagement avec des **pistes bidirectionnelles sur tout le pourtour du carrefour**. Ceci permettra de faciliter le déplacement des cyclistes autour du carrefour et de leurs faire gagner un peu de temps.

> Quelles sont les pistes d'amélioration si un aménagement permanent est décidé et réalisé ?

Il faudra peut-être veiller à **réviser le régime de priorité**. Actuellement, c'est un régime de priorité à droite qui est instauré dans le carrefour, ce qui ne rend pas évident la traversée pour les cyclistes qui doivent céder le passage aux véhicules venant de leur droite. Une meilleure signalétique sera certainement étudiée. Quant à une coloration possible des traversées cyclables, ce n'est pas à l'ordre du jour. Par contre, une **réadaptation des espaces cyclables sera étudiée pour que ces derniers puissent accueillir une plus grande capacité de vélos**, et notamment les vélos spéciaux (vélos cargos). Sinon, le reste sera certainement quasi identique à la situation actuelle.





POUR ALLER + LOIN



Séparation vélos/voitures : le Cerema met à jour ses recommandations

Les aménagements présentés dans cette partie ont pour ambition commune de prolonger dans l'intersection la séparation entre vélos et voitures que permettent les pistes cyclables qui s'y raccordent. Cette séparation est jugée indispensable pour rassurer ceux qui se mettent au vélo dans le contexte de la crise sanitaire et leur permettre de franchir ces carrefours. Le choix entre mixité et séparation des modes est plus généralement fondamental lorsqu'on veut construire un espace public accueillant et inclusif pour les piétons et les cyclistes.

En lien avec la demande grandissante de séparation entre vélos et voitures, le CEREMA a mis à jour ses recommandations sur la séparation ou la mixité des modes. A côté notamment de la vitesse autorisée, le volume de trafic de véhicules motorisés et de vélos est un des indicateurs qui permet d'apprécier si la proximité entre usagers motorisés et non motorisés est envisageable ou non. Le seuil de valeur du trafic à partir duquel une séparation entre vélos et voitures est à envisager a été clarifié et abaissé à 4000 véhicules par jour. Des aménagements cyclables peuvent être nécessaires même si la vitesse réglementaire et constatée est inférieure ou égale à 30 km/h au-delà de ce volume de trafic motorisé.

Plus d'infos :

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/velos-voitures-separation-ou-mixite-cles-choisir>

FOCUS

L'évaluation des aménagements transitoires

S'inscrivant parfois dans des démarches de longue date ou à la faveur du renouvellement des assemblées délibérantes suite aux dernières élections, **les démarches consultatives et évaluatives se multiplient dans les collectivités et investissent le champ de la voirie, des espaces publics et des déplacements.** Les aménagements transitoires, par leur ampleur et leur rapidité de mise en place, ont parfois entraîné des impacts importants sur la circulation des voitures et des transports en commun.

De plus en plus de collectivités éprouvent le besoin d'une **évaluation partagée et d'une confrontation des points de vue pour «objectiver» les débats**, au-delà des acteurs habituellement associés à la concertation - au moins dans les grandes agglomérations - comme les associations d'usagers et de commerçants. Voici trois exemples d'initiatives originales en la matière, celles d'une petite ville qui teste la piétonisation estivale (Bayeux), mais aussi d'une ville de taille moyenne (Mulhouse) et d'une métropole (Nantes) qui ont inauguré des pistes de transition et cherchent à décider de leur avenir à l'aide d'un panel plus large que les comités de suivi traditionnels.





FOCUS

À NANTES (44), UNE ÉVALUATION CITOYENNE À PLUSIEURS NIVEAUX

> Nantes Métropole a lancé une grande opération de concertation depuis juillet. L'objectif ? Réaliser une évaluation des aménagements transitoires installés depuis le déconfinement. Les élus décideront du maintien ou non de ces aménagements courant janvier.

Pour partager les retours d'expérience, faire émerger des propositions, éclairer les jugements par des données et des débats, Nantes Métropole s'entoure de citoyens, d'associations et d'experts dans une démarche participative originale, pour le moment unique en France.



© Nantes Métropole

Outre le traditionnel comité de suivi réunissant acteurs associatifs du commerce et de la mobilité pour recueillir avis et attentes, Nantes Métropole innove en proposant aux habitants de la métropole de participer à une communauté de citoyens-évaluateurs ou de déposer une contribution libre sur l'espace du Dialogue citoyen sur l'intérêt et le devenir de ces aménagements transitoires.

Une trentaine d'aménagements cyclables provisoires représentant 21 km ont été mis en place entre le 11 mai et la rentrée scolaire, avec une priorité donnée aux secteurs très fréquentés, comme la route de Clisson ou la route de Vannes. 700 places de stationnement vélo provisoires ont également été installées et un certain nombre de rues du centre ville ont été temporairement piétonnisées. Nantes a généralisé le 30 km/h le 31 août pour faciliter la circulation des piétons et des cyclistes, cas unique parmi les villes-centres de métropoles. Cette co-construction de l'évaluation des aménagements cyclables de transition s'établit selon trois types d'évaluation, comme nous l'explique Damien Garrigue, chef de projets au département déplacements de Nantes Métropole.

1- Une évaluation par les citoyens

Afin de prendre en compte les avis du plus grand nombre d'usagers de l'espace public, Nantes Métropole a lancé une plateforme en ligne sur laquelle les habitants peuvent contribuer à donner leur avis sur les aménagements transitoires. **Quatre thématiques sont abordées :**

- aménagements cyclables
- stationnements vélos
- ville à 30km/h
- piétonnisation et zones de rencontre

Les habitants peuvent **déposer des commentaires en ciblant les noms des rues**. Actuellement, plus de **2000 contributions** qui ont été apportées par les habitantes et les habitants de cinq communes de la métropole.

En parallèle, un **appel à candidature a été lancé** afin de désigner des citoyens évaluateurs qui pourront produire un jugement partagé sur les aménagements transitoires lors de plusieurs rencontres communes (séances de travail). Près de 260 candidats se sont présentés, 40 ont été finalement retenus et représentent un panel diversifié de profils sociologiques. La quasi-totalité n'a jamais participé à une démarche de concertation. Ils se sont réunis pour la première fois le 8 septembre pour découvrir leur mission : **remettre un avis collectif et argumenté aux élus**, Nicolas Martin (vice-président en charge des mobilités douces) et Pascal Bolo (vice-président en charge de l'évaluation des politiques publiques) sur la pertinence, l'efficacité, les impacts et les conditions de pérennisation des aménagements. Les échanges ont fait émerger des questions transversales comme le partage de l'espace, sa lisibilité, sa sécurité, la place des femmes dans l'espace public, ou encore, le rôle de la voiture dans la ville de demain. Le groupe s'est réuni une deuxième fois le 26 septembre pour préparer ses observations sur site, prévus en octobre. Enfin, des **enquêteurs ont été engagés** pour aller sur le terrain. Ils ont pour objectif d'observer et interroger les usagers, commerçants et riverains sur les aménagements transitoires.

2 - Une évaluation par les associations

Un groupe de suivi associatif a été mis en place dès le mois de mai pour suivre la mise en oeuvre des aménagements et proposer des ajustements. Il est composé d'**associations** concernées directement ou indirectement par les aménagements transitoires (Rue de l'avenir, Place au Vélo Nantes, Les Motards en Colère, Automobiles Club de l'Ouest, association des commerçants de la ville de Nantes etc.). Depuis le mois de septembre, il se réunit également pour élaborer un avis spécifique sur le passage de la ville de Nantes à 30 km/h.

3 - Une évaluation par les techniciens

Des comptages et des analyses des temps de parcours sont d'ores et déjà mis en place afin d'évaluer de manière objective les impacts liés à la mise en place des aménagements transitoires. En parallèle, des avis des techniciens de la métropole et des communes, notamment les équipes de quartiers, seront aussi pris en compte.

L'ensemble de ces trois contributions sera partagé lors d'un séminaire prévu le 21 novembre afin de mettre en commun le point de vue des habitants, usagers, associations et techniciens et élaborer des préconisations sur les orientations de la politique publique de mobilité. En s'appuyant sur ces préconisations, les élus pourront prendre les décisions qu'ils estiment les plus adaptées au contexte en début d'année prochaine.



FOCUS

À BAYEUX (14), UNE PIÉTONNISATION INÉDITE DU CENTRE EXPÉRIMENTÉE ET ÉVALUÉE PAR DE MULTIPLES ACTEURS

> Bayeux (14700 habitants) est une petite ville normande qui hérite d'un tracé viaire et d'un tissu urbain médiévaux, dont la politique en faveur du vélo est encore embryonnaire : quelques aménagements discontinus et zones apaisées, voie verte le long de l'Aure, service de location de vélos à assistance électrique courte et longue durée (Bycycle)... La municipalité envisage l'aménagement de nouvelles bandes cyclables dans les prochains mois, mais la morphologie du centre est intrinsèquement très favorable aux piétons.

En juin, la ville a testé pour la première fois la piétonisation de six rues du centre-ville trois samedis de suite, accompagnée de la gratuité du stationnement. Une mesure forte pour cette petite ville, avec pour objectif déclaré, le soutien à l'emploi et au commerce de proximité. Afin d'évaluer l'expérimentation puis les impacts de sa poursuite pendant l'été, consultations, sondages et campagnes de communication se sont succédés.



La piétonisation a été annoncée via tous les supports disponibles (site, réseaux sociaux, relations presse, campagne radio et cinéma) mais aussi à l'aide d'une signalétique spécifique aux entrées des rues concernées. Le slogan utilisé et les # soulignent la combinaison gagnante entre marche, inscription dans la proximité et soutien aux commerces locaux.

En juin, dans l'urgence de faire respecter la distanciation physique, la ville de Bayeux décide de tester la **piétonisation de plusieurs rues commerçantes du centre-ville le samedi en l'été de 14h à 19h**, moment de la semaine où ce secteur est le plus sollicité par les piétons. Tout l'axe principal de la ville, courant d'est en ouest, est notamment concerné. L'objectif affiché est de **sécuriser les visiteurs et les riverains en assurant le respect des gestes barrière tout en soutenant l'emploi et le commerce de proximité**, privé pour ce dernier de la clientèle touristique habituelle anglaise et américaine. Quelques expériences de piétonisation avaient été menées auparavant de manière exceptionnelle, mais le même dispositif appliqué à un rythme plus régulier, durant tout un été, n'était pas à l'ordre du jour. La crise sanitaire a accéléré cette prise de décision.

Après trois samedis successifs et un sondage réalisé auprès des habitants, commerçants et visiteurs (qui a recueilli 800 réponses), **la piétonisation est proposée tous les samedis de l'été, jusqu'à fin août**. En parallèle, la municipalité met en place la gratuité du stationnement automobile de 12h à 19h chaque samedi. 87% des répondants au sondage souhaitent alors un périmètre au moins aussi étendu que celui proposé lors de l'expérimentation (les usagers et les riverains davantage que les commerçants), et 69% estiment la fréquence d'une après-midi par semaine pertinente. Quant aux commerçants interrogés, 74% s'expriment favorablement à l'initiative, en saison. L'association des commerçants, Bayeux Shopping mène de son côté une enquête auprès de ses 50 membres dont les commerces sont situés dans le périmètre de piétonisation : **44% d'entre eux notent une incidence positive de la piétonisation sur leur chiffre d'affaires**, et 16% estiment l'inverse. Une campagne de communication à la radio, au cinéma, sur les réseaux sociaux et dans la presse annonce la piétonisation du centre. Une signalétique spéciale est installée à l'entrée du secteur piétonisé, mettant en avant le soutien aux emplois et aux commerces de proximité. L'ensemble des supports de la ville est utilisé pour informer de cette décision prise après analyse des 800 réponses.

À partir de début septembre, estimant que la piétonisation temporaire avait contribué au dynamisme du centre-ville et favorisé l'émergence d'initiatives, la ville **prolonge les tests de piétonisations certains jours du mois de septembre**, comme lors des Journées du Patrimoine, et annonce la piétonisation de la rue Saint-Jean chaque soir la deuxième quinzaine de septembre, pour éviter les rassemblements trop denses dans cette rue fréquentée. La piétonisation est désormais considérée comme une animation du centre **qui permet de renouveler son attractivité**.



© Ville de Bayeux

La piétonisation de six rues du centre de Bayeux a été expérimentée tous les samedis de l'été de 14h à 19h, pour favoriser commerces et animations de la rue.

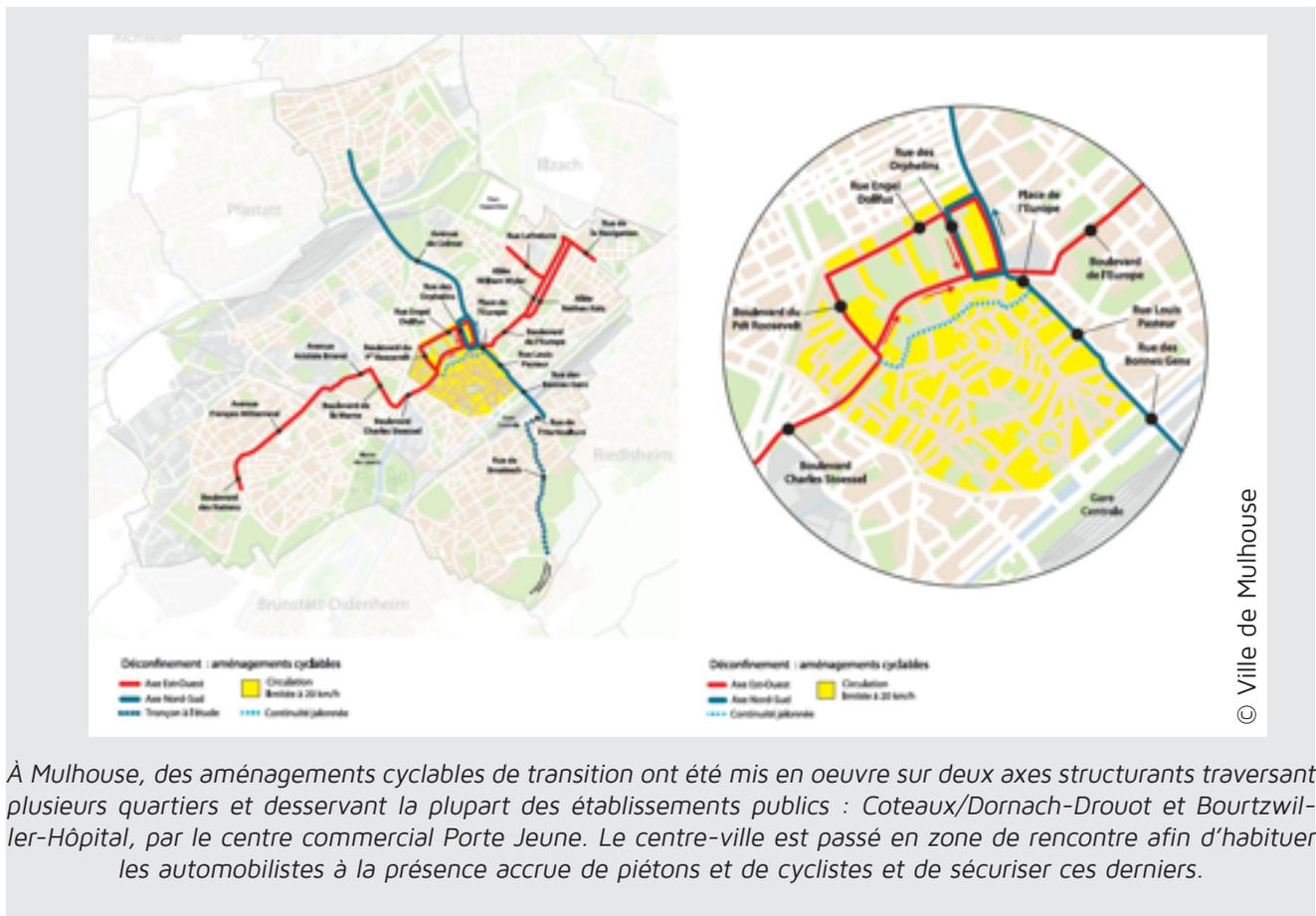


FOCUS

À MULHOUSE, ASSOCIATIONS ET USAGERS INVITÉS À S'EXPRIMER SUR DEUX AXES CYCLABLES STRATÉGIQUES

> Mulhouse, deuxième ville d'Alsace et troisième agglomération du Grand Est en nombre d'habitants, est une ville transfrontalière marquée par de fortes migrations pendulaires. La ville-centre a inauguré sa politique en faveur du vélo dans les années 1990, sans parvenir à rejoindre le niveau de pratique de Strasbourg, métropole voisine du Bas-Rhin. La Ville prend l'engagement de donner plus de place au vélo au moment du déconfinement. Du mois de mai jusqu'en septembre, elle s'engage dans une phase expérimentale : 13 km de pistes cyclables sont aménagés.

Mulhouse figure parmi les villes de taille moyenne qui ont systématisé la consultation des citoyens au sujet des aménagements en faveur des piétons et des cyclistes. Avec la concertation citoyenne «Mulhouse se réinvente» lancée fin avril, la ville a invité tous ses habitants à proposer leurs idées pour l'après-confinement et dessiner des pistes de travail autour de neuf thématiques.



À Mulhouse, des aménagements cyclables de transition ont été mis en oeuvre sur deux axes structurants traversant plusieurs quartiers et desservant la plupart des établissements publics : Coteaux/Dornach-Drouot et Bourzwiler-Hôpital, par le centre commercial Porte Jeune. Le centre-ville est passé en zone de rencontre afin d'habituer les automobilistes à la présence accrue de piétons et de cyclistes et de sécuriser ces derniers.

Lors du déconfinement, la ville s'est mobilisée pour encourager l'usage du vélo comme mode permettant de respecter facilement les mesures de distanciations physiques et d'éviter le recours massif à la voiture individuelle, source de pollution et de congestion du trafic. Dans le prolongement de la concertation citoyenne « Mulhouse se réinvente », une consultation flash a été organisée sur une plateforme citoyenne mulhousecestvous.fr afin de recueillir les avis et intentions des Mulhousien.ne.s. Ouverte jusqu'au 14 mai, la consultation a recueilli une centaine de réponses dès les premières 24h.



© Ville de Mulhouse

Sur les réseaux sociaux et l'affichage public, la ville de Mulhouse a encouragé l'usage du vélo à l'occasion du déconfinement et promu ses aménagements de transition.

Suite à cette consultation, deux axes structurants Coteaux-Drouot et Bourtzwiller-Rebberg ont été mis en place ainsi qu'une limitation de la vitesse de circulation à 20 km/h en centre-ville. Les cyclistes ont pu faire part de leur retour d'expérience sur ces aménagements sur mulhousecestvous.fr, et ce jusqu'au 30 septembre. Plus de 400 contributions ont été déposées.

Ces retours d'usagers sont étudiés en concertation avec des associations d'usagers comme le CADRes (association de promotion du vélo sur l'agglomération mulhousienne et le département du Haut-Rhin). Ils permettront de faire évoluer, de renforcer et de sécuriser ces axes à l'automne. Des sections seront pérennisées, comme la porte de Bâle, où jusque-là les cyclistes partageaient le trottoir avec les piétons : une continuité cyclable en site propre a été aménagée, avec une nette majorité de retours positifs.

D'autres aménagements ont, au contraire, déjà été supprimés (3 km au total) parce qu'ils perturbaient trop la circulation motorisée. La Ville a annoncé qu'elle proposerait de nouveaux aménagements au premier trimestre 2021, pour atteindre 15 km de pistes cyclables supplémentaires à Mulhouse à l'horizon 2026 (par rapport à début 2020).





CLUB DES **viles**
& **territoires**
cyclables

Octobre 2020

Solcy

Marrec + Le Villain
Consultants en mobilités actives