

Concertation pour l'élaboration de la feuille de route 2017-2020 du PDUIF

Synthèse du séminaire dans le Val-de-Marne

Aménagements en faveur de l'usage du
vélo – Stationnement des vélos en ville –
Jalonnement cyclable – Services vélo



**Le 21 mars 2017 de 14h à 17h30
à la Maison départementale des Syndicats à
Créteil**

Introductions et cadrages du séminaire

Pour faire un point d'étape sur le PDUIF (Plan de déplacements urbains d'Île-de-France), le STIF a organisé 8 séminaires de travail, un dans chaque département francilien. Dans chacun de ces séminaires, il était proposé aux participants d'échanger sur 4 thématiques. Les participants aux ateliers, des élus, des agents des collectivités, ainsi que d'autres acteurs de la mobilité dans les territoires, étaient invités à identifier les freins, les leviers et des idées pour donner un nouveau souffle au PDUIF dans le cadre de la feuille de route 2017-2020.

Le séminaire dans le Val-de-Marne s'est déroulé le 21 mars 2017 de 14h à 17h30 à Créteil. Il a permis d'approfondir la thématique du vélo au regard des enjeux spécifiques à la zone dense, autour de 4 sujets :

1. Les **aménagements** en faveur de l'usage du vélo,
2. Le **stationnement** des vélos en ville,
3. Le **jalonement** cyclable,
4. Les **services** vélo.

L'après-midi était rythmée par une alternance de présentations introductives et de temps de réflexion en petits groupes sur ces thématiques. 75 personnes ont participé au séminaire du Val-de-Marne.

Yasmine Camara, conseillère régionale, administratrice du STIF et adjointe au maire de Saint-Maur-des-Fossés, a introduit l'après-midi en rappelant la volonté du Conseil Régional d'Île-de-France d'agir en faveur de l'usage du vélo au travers du plan vélo régional.

Laurence Debrincat, responsable de la division études générales du STIF, a ensuite évoqué les grands objectifs de la feuille de route 2017-2020, et rappelé le contexte et les objectifs du séminaire.

Elle a également présenté plusieurs indicateurs d'avancement de la mise en œuvre des actions du PDUIF concernant le vélo. Elle a rappelé l'importance des PLD (Plans locaux de déplacements) pour décliner les actions du PDUIF au niveau local, et les prioriser. **Morgane Urban**, chargée de mission déplacements à l'EPT Est Ensemble, a ensuite présenté le PLD qui est en cours de mise en œuvre sur ce territoire, ainsi que l'intérêt et les enjeux pour les EPCI de la démarche PLD. **Philippe Anould**, du département du Val-de-Marne, a exposé la politique cyclable du département, mettant en avant les 4 leviers d'une politique cyclable, qui correspondent aux 4 thématiques du séminaire.

Plusieurs témoignages ont permis d'engager les échanges dont ce compte-rendu fait la synthèse.

Pierre Garzon, Vice-président en charge des Transports au Conseil départemental du Val-de-Marne, a clos le séminaire, en rappelant le rôle essentiel que le vélo va être amené à jouer dans les déplacements en Île-de-France, ce qui nécessitera selon lui la mise en œuvre de ressources dédiées.

Séminaire PDUIF CD94 – 21 mars 2017

Aménagements en faveur du vélo, stationnement des vélos en ville, jalonement cyclable, services vélo



Les contributions des participants au séminaire sont présentées dans les pages qui suivent. Les paragraphes précédés de ✓✓✓ soulignent les sujets les plus évoqués. Les paragraphes précédés de ✓ indiquent des sujets évoqués mais moins récurrents.

1/ Les aménagements en faveur de l'usage du vélo

Cette première thématique proposait d'approfondir la question de la priorisation des aménagements, les dispositifs à favoriser et le rôle des collectivités. **Chantal Brault**, première adjointe au maire de Sceaux, a présenté la diversité des aménagements possibles pour améliorer la cyclabilité des rues, notamment les cédez-le-passage au feu pour les cyclistes.

LES FREINS IDENTIFIES

- Le manque de **volonté politique**, sans doute due à l'absence d'une culture du vélo chez les **élus**.
- La **discontinuité** des itinéraires cyclables.
- Le **conflit** entre les aménagements vélos et les aménagements pour les **bus**.
- Le **manque d'entretien** des pistes cyclables.
- La **répartition peu claire des compétences** entre les différentes collectivités, qui ralentit le processus.
- Les **limites administratives** qui font que les règles changent d'un territoire à l'autre, rendant les aménagements compliqués.

LES LEVIERS ET IDEES PROPOSEES

- ✓✓ Développer la **pédagogie à destination des élus**, en organisant par exemple des visites dans des villes où les aménagements vélos font leurs preuves.
- ✓✓ Donner des **retours d'expérience** pour les collectivités, organiser des **formations pour les élus et pour les techniciens**.
- ✓✓✓ Diffuser une **culture du vélo** dès le plus jeune âge, à l'école.
- ✓✓✓ Coordonner les actions à une **échelle plus large que celle de la commune** pour créer des aménagements cohérents et continus à l'échelle locale.
- ✓✓✓ **Résorber les coupures** pour assurer la continuité du réseau cyclable.
- ✓✓ Fixer **un pourcentage de voies à passer à 30 km/h** chaque année, avec un objectif final de 100% des voies communales à 30km/h. A terme, la vitesse à 30 et le double-sens cyclable deviendraient la norme, la vitesse à 50 l'exception.
- ✓ En **zone 30**, installer des **aménagements réduisant la vitesse** en plus de la réglementation.
- ✓ Développer les **sas vélos** aux feux rouges.
- ✓ Mener de front **les aménagements pour les différents profils de cyclistes**, pour répondre aux besoins des différents usagers du vélo (VAE, vélo-cargo, etc.).

Les participants ont insisté sur le développement de la culture vélo, et ce dès le plus jeune âge. Ils souhaitent donner une visibilité à ce mode de déplacement dans la ville. La notion à retenir est celle de pédagogie. La pacification de la voirie a également été mise en avant, pour un meilleur partage de l'espace avec les modes individuels motorisés. Enfin, une coordination à une échelle plus large que la commune semble nécessaire pour mettre en place des aménagements cohérents et continus.

2/ Le stationnement des vélos en ville

Cette thématique recouvrait les questions relatives à l'offre de stationnement vélo, à l'identification des leviers nécessaires à son développement. Elle a été introduite par **Medy Sejai**, responsable du département Espaces publics à Montreuil, qui a présenté les actions de la ville en matière du stationnement vélo. Il a insisté sur la nécessité d'une approche systémique et cohérente pour déployer des dispositifs de stationnement adaptés.

LES FREINS IDENTIFIES

- Le manque de **volonté politique**, surtout dû au fait que le stationnement vélo est perçu comme devant être développé au **détriment du stationnement des voitures**.
- La **réticence de nombreux commerçants** face à la suppression de stationnements pour les voitures aux abords de leurs commerces.
- Le vélo est souvent considéré comme un **mode de déplacement pour les loisirs**, voire un mode pauvre, face à la **voiture** qui garde une image prépondérante dans les mentalités. Certains participants pensent que le vélo est plutôt un mode « bobo ».
- La **mauvaise anticipation** du stationnement vélo dans les projets d'aménagement : il faut penser cette problématique très en amont.
- Le **manque de sécurisation** des dispositifs de stationnement pour vélos.
- Le **manque d'espace**, notamment autour des gares.
- Le manque de places pour le **stationnement de vélos spécifiques**, comme les vélos-cargos par exemple.

LES LEVIERS ET IDEES PROPOSEES

- ✓✓✓ La **pédagogie** et la communication pour rediffuser la **culture vélo**, et combattre les idées reçues sur la pratique du vélo.
- ✓✓✓ La nécessité d'un **travail partenarial** entre les collectivités et **le réseau d'associations locales**, afin d'adapter les solutions au contexte local.
- ✓✓ Fixer un **pourcentage d'arceaux supplémentaires à installer** chaque année par les communes ou EPCI
- ✓✓ Privilégier **l'implantation** de stationnement vélo aux abords des **passages piétons**.
- ✓✓ Travailler à **l'échelle du bassin de vie**, et pas seulement de la commune.
- ✓✓✓ Assurer la **continuité des itinéraires cyclables** jusqu'aux stationnements vélos.

- ✓ Agir sur **l'utilisation de la voiture**, en développant par exemple ses usages partagés, pour se diriger vers un **partage de la voirie** plus équilibré.
- ✓ **Sécuriser** les stationnements vélos en installant par exemple des **casiers individuels**.
- ✓✓ **Consulter la population** locale pour l'installation des stationnements vélo et des aménagements en général, pour favoriser leur acceptabilité et répondre efficacement aux besoins.
- ✓ Prévoir des places pour les **vélos plus spécifiques** comme les vélos-cargos.

Les participants ont exprimé le besoin de stationnements vélo en nombre, même si leur sécurisation pose question. Le manque de volonté politique est pointé face à la place prépondérante de la voiture, d'où la nécessité de sensibiliser. Les participants ont enfin été nombreux à évoquer le stationnement aux abords des passages piétons, pour développer l'offre de stationnement, et sécuriser en même temps les traversées piétonnes.

3/ Le jalonnement cyclable

Cette thématique proposait de réfléchir à l'échelle adaptée pour définir une stratégie de jalonnement, préciser les besoins pour les cyclistes, et évoquer l'avenir du jalonnement physique face au développement des applications mobiles. Elle a été introduite par le témoignage de **Philippe Arnould** du Conseil départemental du Val-de-Marne, qui a présenté la politique de jalonnement cyclable du département, à travers l'exemple du jalonnement autour d'un pôle gare.

LES FREINS IDENTIFIES

- La **multiplication des panneaux** et du mobilier urbain crée un problème de compréhension.
- Certains participants pensent que le jalonnement physique n'est pas prioritaire, au regard du **développement des applications mobile** de guidage par GPS. L'avenir serait donc numérique, ce qui éviterait la multiplication du jalonnement sur le terrain, qui risquerait de perdre l'utilisateur.
- La **discontinuité** des itinéraires cyclables.
- Les **différences de** signalétique d'une commune à l'autre, ce qui rend l'harmonie et la cohérence difficiles à atteindre.

LES LEVIERS ET IDEES PROPOSEES

- ✓✓ Développer la signalétique **horizontale** comme le **marquage au sol**.
- ✓ Expérimenter la **chrome-orientation** : un système de couleurs sur les immeubles ou le mobilier déjà présents, sur le même principe que le guidage de la randonnée, afin d'éviter la multiplication du jalonnement physique.
- ✓✓✓ Développer le **jalonnement vers les équipements structurants** comme les pôles de transports et d'activités, et **vers les pistes** et aménagements cyclables.
- ✓✓ Prioriser le **jalonnement touristique** pour améliorer l'attractivité de son territoire.

- ✓✓✓ Le jalonnement physique est nécessaire pour que l'ensemble des utilisateurs se rendent compte de l'**existence du vélo**. Afficher les **temps de parcours** permet aux automobilistes de connaître la rapidité des itinéraires cyclables.
- ✓ Faire une **meilleure place à Géovélo**, application dédiée au guidage des cyclistes, en le développant sur les territoires pas encore couverts.
- ✓✓✓ Assurer une **meilleure coordination entre les collectivités** pour définir une stratégie de jalonnement et permettre une cohérence des actions à l'échelle des bassins de vie, qui est celui des déplacements du quotidien.

La question soulevée de l'utilité du jalonnement physique du fait du développement des applications mobiles a été débattue : les participants pensent toutefois que les indications physiques ne doivent pas disparaître. Notamment car elles donnent une visibilité au vélo dans l'espace public, et parce que le recours au smartphone en situation de mobilité peut présenter des risques.

4/ Les services vélo

Cette dernière thématique abordait les services d'accompagnement à la pratique du vélo, et le rôle des collectivités dans leur développement. Elle a été introduite par un film sur les **Cycloffices**, Lauréat d'un Trophée de la mobilité en 2014, une association qui a pour objectif de sensibiliser et accompagner les personnes dans l'usage du vélo au quotidien, en leur offrant une formation pour entretenir leur vélo.

LES FREINS IDENTIFIES

- L'absence d'un **réseau de réparateurs** de vélos, et de formation pour le métier de réparateur vélo.
- Le **manque de financement**, notamment pour pérenniser les services vélo au sein des collectivités.
- Les participants insistent sur le fait qu'**apprendre à réparer son vélo n'est pas simple**, surtout si on ne dispose pas de l'outillage et de la formation nécessaire.

LES LEVIERS ET IDEES PROPOSEES

- ✓✓✓ Instaurer un **partenariat étroit** entre les collectivités et le **réseau associatif local**.
- ✓✓✓ Assurer la **pérennité et la qualification des personnels communaux**, en plus des bénévoles qui sont souvent temporaires dans les services vélos.
- ✓✓ Organiser des **ateliers de remise en selle**, pour réapprendre le vélo à des personnes qui ne le pratiquent plus.
- ✓✓ Mettre en place un **service de prêt pour les jeunes** ou les étudiants dans les quartiers où la pratique du vélo n'est pas répandue.
- ✓ Mettre en avant les **bénéfices sanitaires** du vélo, en développant par exemple le « sport sur ordonnance ».
- ✓ Mettre en place des **services de réparation vélo itinérants**, dans les gares par exemple.

- ✓ Développer les **formations diplômantes** pour la réparation de vélos.
- ✓✓ Organiser des **ateliers de réparation** pour ceux qui veulent apprendre eux-mêmes à réparer leur vélo.
- ✓ Développer les **mini points relais**, mettant à disposition du matériel de réparation ou des pompes à vélo, par exemple à proximité des arrêts de bus.
- ✓✓ S'appuyer sur les **Plans de mobilité** qui jouent un rôle important pour développer l'usage du vélo dans les entreprises.
- ✓✓ **Encourager les entreprises à s'associer** pour installer des **flottes de vélos** dans les gares, inciter l'intermodalité et le déplacement à vélo des employés.
- ✓ Proposer des cours de **vélo-école** ou des ateliers de **remise en selle** dans les **entreprises**, par exemple à l'heure du déjeuner.

Les participants ont insisté sur l'apprentissage ou le réapprentissage du vélo, ainsi que sur les services de réparation, pas assez développés. Il semble indispensable d'impliquer les associations sur le terrain, tout en gardant à l'esprit que ces structures ne sont pas pérennes : il faut donc du personnel également au sein des collectivités.



Retrouvez l'ensemble des synthèses sur le site <http://www.pduif.fr/>.