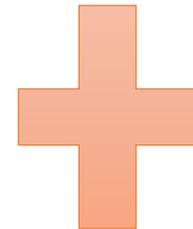


# Actualité du club mobilité

Dan MAGNAN-CESARETTI  
Référent territorial mobilité



# Les impacts de la Covid-19 sur la mobilité



## Sur les territoires

Processus de contractualisation ralenti  
Prise de décision plus lente  
« alerte enjeux économiques »

Intérêt croissant pour les modes actifs  
Territoires peu denses plus attractifs  
Baisse de la pollution de l'air  
Adaptabilité, forme d'agilité

## Sur les acteurs

Actions suspendues  
Difficultés de mobiliser les collectivités  
Problématique du déconfinement dans  
les transports  
Inquiétudes des usagers dans les TC

Continuité du service public  
Limitation de la fréquentation des TC  
Fort usage du télétravail  
Des actions en faveur du vélo



# VERS DES VILLES ET DES TERRITOIRES 100 % MARCHABLES, 100 % CYCLABLES

**Oser des aménagements provisoires**

**Actualités du Cerema**

- 2 guides express
- 3 webinaires réunissant plus de 1 000 personnes (élus, collectivités, associations, professionnels services de l'Etat, concepteurs, etc...)
- **9 sessions de formation flash en ligne**

## Deux guides « express » facilitateurs

Le Cerema s'engage fortement pour accompagner les acteurs des territoires vers le développement de la marche et du vélo. À cet effet, il a formalisé des recommandations pour faire évoluer les projets et les pratiques et permettre à chacun de tester et d'ajuster des solutions.

plus généreux et plus accueillants.



[Consulter ce guide](#)



[Consulter ce guide](#)



# Les sept leviers pour faciliter la circulation des cyclistes pendant le déconfinement

1. Réduire le nombre des voies affectées au trafic motorisé
2. Elargir les aménagements cyclables existants
3. Agir sur les emplacements de stationnement motorisé
4. Modifier le plan de circulation
5. Modérer la vitesse
6. Autoriser les cyclistes dans les couloirs bus
7. Mettre en place du stationnement vélo



## Les 5 leviers pour faciliter la circulation des piétons pendant le déconfinement

1. Etendre les zones à priorité piétonne
2. Réserver temporairement des rues aux modes actifs
3. Elargir les cheminements pour les piétons
4. Organiser et ajouter des espaces d'attente
5. Faciliter les traversées des piétons.

## Quel cadre juridique ?

Il n'existe aucune impossibilité juridique à une telle démarche. Il s'agit d'un changement d'exploitation de la voirie exigeant la prise d'un arrêté de circulation par l'autorité investie du pouvoir de police, au même titre que les autres mesures de police.



### 2. Un développement des pistes cyclables temporaires pour des trajets sécurisés

Les pistes cyclables temporaires constituent une solution simple et adaptée pour permettre aux cyclistes de se déplacer en sécurité en créant de nouvelles voies de circulation pour les vélos ou en élargissant des pistes cyclables existantes. Le Gouvernement prend des mesures de soutien à la mise en place de ces pistes cyclables temporaires par les collectivités territoriales :

- **Soutien technique par les services de l'Etat** : le Cerema, opérateur du ministère de la Transition écologique et solidaire, a diffusé des fiches pratiques à destination des gestionnaires de voirie. A la demande d'Elisabeth Borne, Pierre Serne, président du Club des villes et territoires cyclables, assure un travail de facilitation et de coordination des initiatives prises par les collectivités territoriales pour développer l'usage du vélo dans la période.
- **Simplification réglementaire** : la mise en place d'installations temporaires telles que des pistes cyclables temporaires et des aménagements piétons temporaires sera dispensée d'autorisations préalables, notamment des Architectes des Bâtiments de France.



# Réguler, évaluer, adapter

## Accompagner la mise en place des aménagements d'un fin dispositif de suivi de terrain

- Vérifier l'appétence des usagers pour le mode de transport « vélo » -> comptages
- Adapter si besoin les aménagements en cours de réalisation aux flux réellement constatés et aux comportements des usagers (1 m sanitaire, interactions, trajectoire...)
- Repérer les points durs (dysfonctionnement, discontinuité respect de l'aménagement...) et proposer des améliorations ou modifications

# 1<sup>er</sup> retours d'expériences

## Les pistes provisoires à l'épreuve de la rentrée

Une adresse...

**Pistes cyclables temporaires**

- Déjà ouvertes
- Ouverture prochaine

**Aménagements cyclables pérennes**

- Pistes cyclables
- Autres aménagements

**Services aux usagers**

Parkings

Parking vélo

UN AVIS ?

Itinéraire vianavigo

Guide geovelo

Télécharger les données

Contribuer

## Exemple d'aménagement avant - après

### Réduire le nombre de voies affectées au trafic motorisé



## Exemple d'aménagement avant - après

### Réduire le nombre de voies affectées au trafic motorisé



Le Kremlin-Bicêtre

## Les enseignements

### Réduire le nombre de voies affectées au trafic motorisé

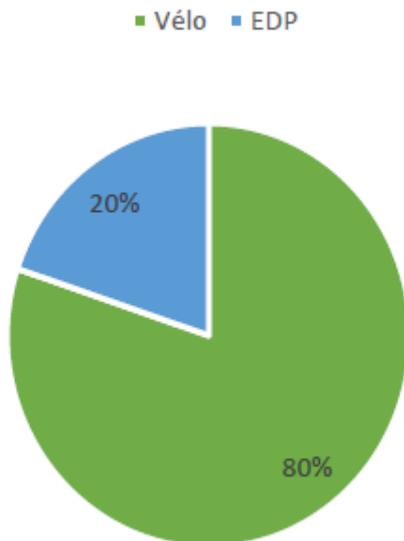
**2 roues non motorisés : 2 262**

**Flux tout véhicule : 21 990**

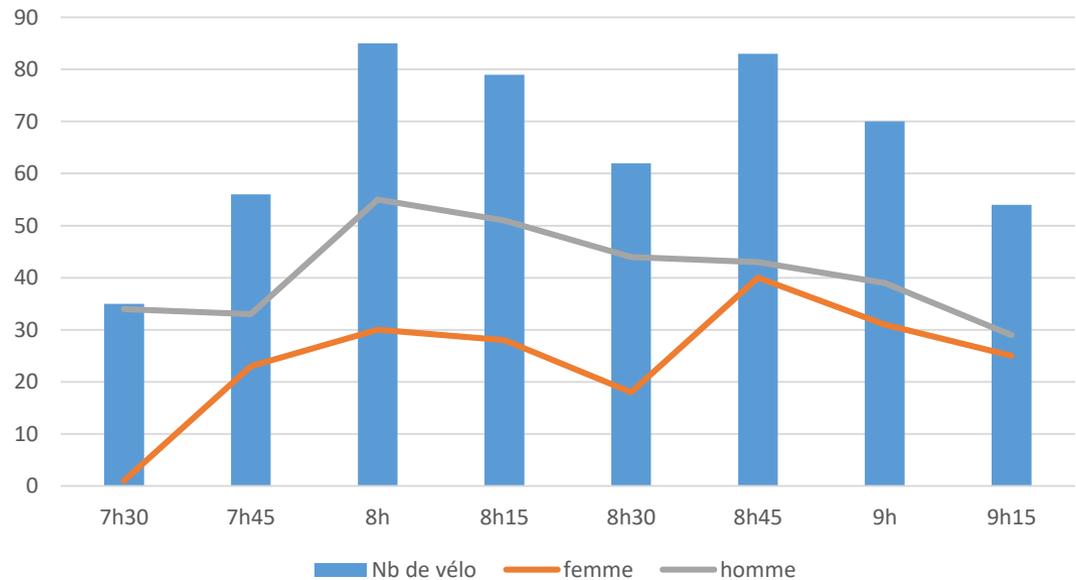
**Part vélo et trottinette : 9.3%**

Env. 250/ h de pointe

Répartition par mode



Répartition homme/femme



## Les enseignements

### Dysfonctionnement et non-respect de l'aménagement

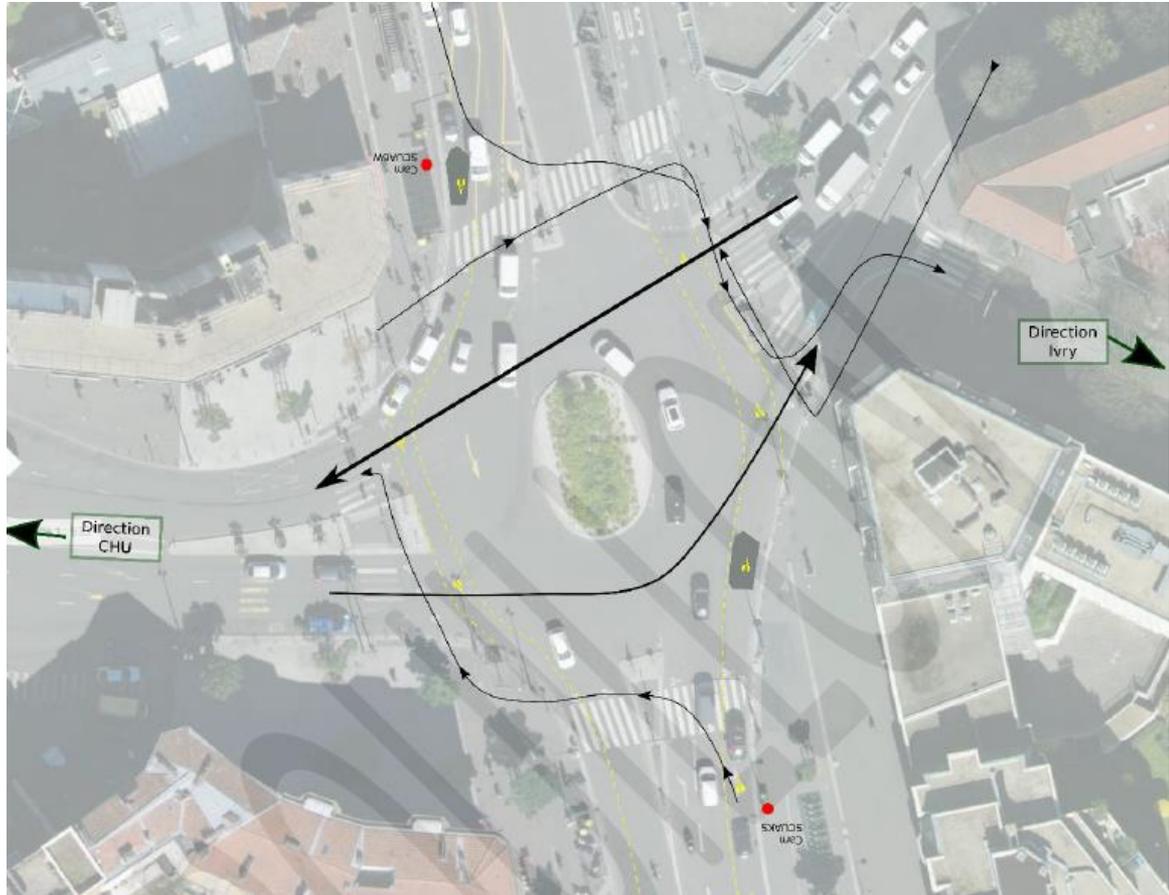
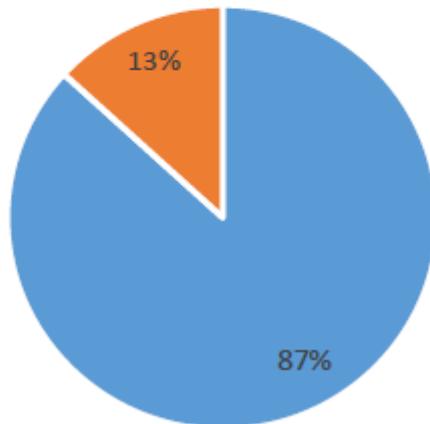
2 roues non motorisés : 2 262

Flux tout véhicule : 21 990

Part vélo et trottinette : 9.3%

Utilise l'aménagement prescrit

■ Oui ■ Non



23% des cyclistes / EDPM passent au rouge

### Dysfonctionnement et non-respect de l'aménagement

**2 roues non motorisés** : 2 262

**Flux tout véhicule** : 21 990

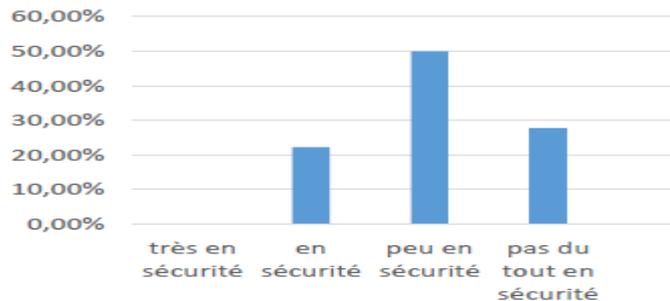
**Part vélo et trottinette** : 9.3%

- **Niveau 0** : sans interaction
- **Niveau 1** : interaction jugée acceptable
- **Niveau 2**: 3 interactions jugés non souhaitables
  - o Vélo à contre sens sur piste obligeant 2 autres cyclistes à se déporter sur la chaussée
  - o Vélo gênant une trottinette puis traversant le carrefour en diagonale
  - o Trottinette refusant la priorité piétonne
- **Niveau 2+** : 1 interactions jugées conflictuelles
  - o Situation de presque accident entre un cycliste et un piéton

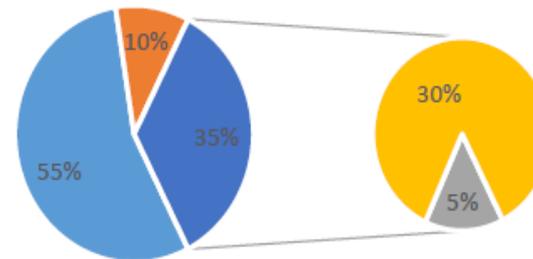
# Les enseignements

## Satisfaction des usagers

Lorsque vous l'empruntez, vous vous sentiez... (avant l'aménagement provisoire)

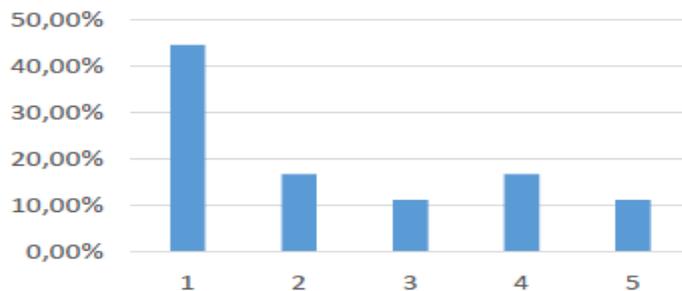


Empruntez-vous cet itinéraire avant la mise en place d'un aménagement provisoire



- oui, à la même fréquence
- oui, moins souvent
- Non, vous utilisiez un autre itinéraire
- Non, vous utilisiez un autre mode de transport

Pensez-vous que cet aménagement provisoire apporte plus de sécurité aux cyclistes ? (1 tout à fait, 5 pas du tout)

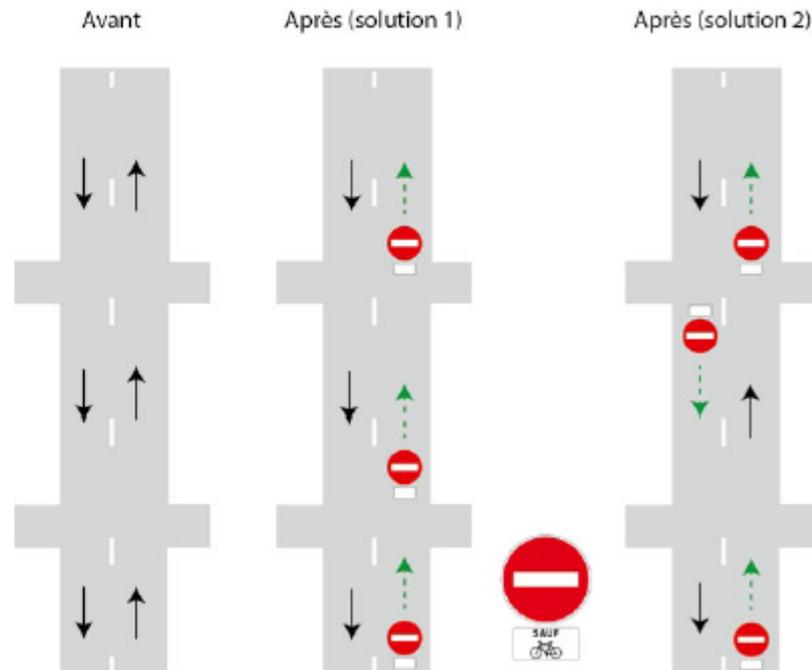


### Modifier le plan de circulation

#### ► Mise à double sens cyclable

Transformer une rue à double sens de circulation générale en une rue à sens unique avec double sens cyclable est un moyen efficace de réduire le trafic de transit de voitures.

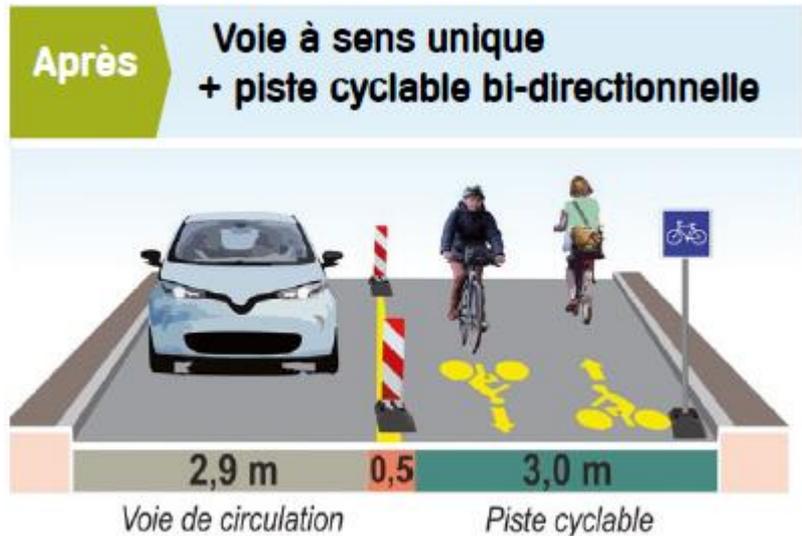
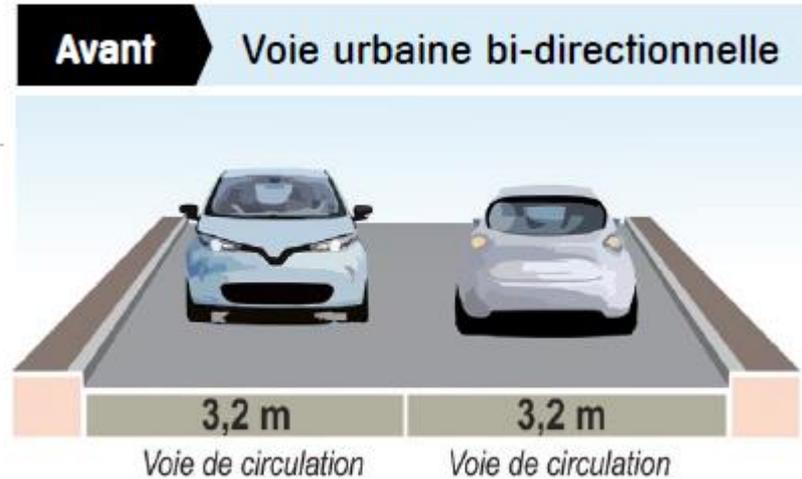
*Dans cet exemple, les véhicules motorisés ne peuvent plus rejoindre l'extrémité de la rue grâce à l'inversion du sens de circulation d'un tronçon.*



## Modifier le plan de circulation

### ► Mise à double sens cyclable

Exemple de mise à doubles sens cyclable par suppression d'un sens de circulation motorisée



## Exemple de Soisy-sur-Seine (91)

### Modifier le plan de circulation



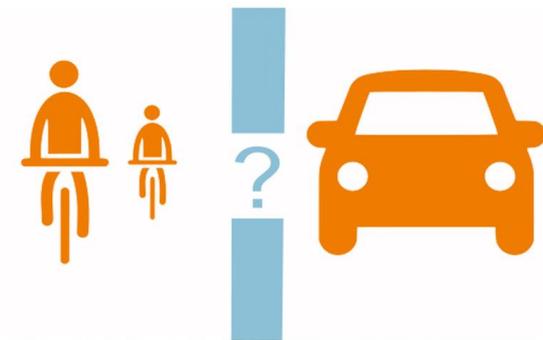
### Modifier le plan de circulation

#### ► La fermeture de rues

La fermeture de rues au trafic motorisé permet de libérer de l'espace pour les piétons et les cyclistes qui peuvent ainsi circuler confortablement en respectant les exigences de distanciation physique.



À Montreuil, piétonisation d'un tronçon de rue, fermée à la circulation générale à l'aide de potelets (amovibles pour les besoins ponctuels des riverains et véhicules de secours).  
Source Cerema.



## Vélos et voitures : séparation ou mixité, les clés pour choisir

- 1 - Le volume de trafic motorisé
  - 2 - la vitesse réellement pratiquée
  - 3 - le trafic cycliste
- Quel type d'aménagement ?**

Vitesse maximale pratiquée		Trafic motorisé en véhicules par jour (addition dans les deux sens)	Débit cycliste (en nombre de vélos par jour)		
			Réseau cyclable secondaire (trafic cycliste souhaité inférieur à 750 cyclistes/jour)	Réseau cyclable principal (trafic cycliste souhaité compris entre 500 et 2500 cyclistes/jour)	Réseau cyclable à haut niveau de service (trafic cycliste souhaité > 2000 cyclistes/jour)
30 km/h ou moins		< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue
		2000-5000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
		> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 km/h	2X1 voie	<4000	Piste cyclable		
		> 4000			
	2X2 voies	Tous trafics	Piste cyclable		
70 km/h et plus		Tous trafics			
Régime de priorité			À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

## Une Voirie pour Tous

Rues et espaces publics à vivre

# Montreuil : l'acupuncture urbaine au service de la qualité d'usage de l'espace public

Le plus souvent, les « petits » espaces publics du quotidien ne sont pas assez mis en valeur au cœur des villes. Et pourtant, ils contribuent grandement à la qualité générale de la vie urbaine. Aussi, aux côtés de projets de grande ampleur, la ville de Montreuil a choisi de requalifier ces espaces, en intervenant par touches. Des interventions ponctuelles certes, mais inscrites dans une programmation d'ensemble réfléchie à l'échelle de tout son territoire.

Elle a ainsi déployé une démarche intitulée « **Petits Espaces Publics Autrement (PEPA)** » qui vise à réaliser, de façon rapide, des aménagements simples et peu onéreux, définis en concertation avec les habitants.



*Rue Navoiseau avant: une rue résidentielle sans âme, marquée par la présence automobile*

*Rue Navoiseau après: au niveau des deux sections qui encadrent la partie piétonne, reprise de la chaussée et organisation du stationnement sur une bande latérale ponctuée par des plantations d'arbres*



UVT

Fiche n° 10 - Mai 2020



## Un accompagnement en ingénierie

### - MISSION 1 -

#### Animer l'écosystème des acteurs régionaux de la mobilité innovante

Au sein d'un réseau unique : collectivités, petites et moyennes entreprises, start-up, services de l'État et ses établissements publics, tissus associatif, etc. L'objectif est de favoriser la mise en relation et le partage d'expérience à l'échelle régionale.

### - MISSION 2 -

#### Aider la réalisation des projets

Sous l'angle technique, administratif et financier. Pour cela les partenaires des cellules régionales mettront leur expertise et leurs ressources à disposition des territoires pour favoriser l'émergence des projets innovants au sein des territoires peu denses.

### - MISSION 3 -

#### Capitaliser et recenser

Les études réalisées sur le territoire, les retours d'expériences, les contacts utiles, les bonnes initiatives, etc pour constituer une base solide de ressources utiles à l'ensemble du territoire et l'essaimage de bonnes pratiques entre régions

Une matrice de financement en préparation

SAVE the DATE

VENDREDI  
**02**  
octobre  
2020

10h00 - 12h30



## WEBINAIRE



### Mobilité quotidienne dans les zones peu denses Quelles solutions ?

La cellule francilienne France Mobilités vous invite à investir le champ des possibles pour déployer des projets concrets sur vos territoires.

Ce webinaire s'inscrit dans le cadre du programme national «France Mobilités» et vise à apporter aux acteurs locaux les outils pour favoriser la mobilité quotidienne dans les territoires peu denses. Au programme : mobilité flexible, mobilité active, mobilité innovante, mobilité partagée, et surtout mobilité concertée, avec cette démarche partenariale et collective

1<sup>ER</sup> ÉVÉNEMENT  
DE LA CELLULE RÉGIONALE ÎLE DE FRANCE

INSCRIPTION



