

# 22ème congrès du Club des Villes et Territoires Cyclables (CVTC)

(Nantes, 1 au 3 octobre 2019)

## Quelques points clé

Les villes adhérentes consacrent en moyenne 9,26 Euros par habitant au vélo.

Seule la France a une vision « Tour de France » du vélo. Les politiques commencent à évoluer vers le vélo au quotidien.

La part des déplacements entre 1 et 10 km est constante dans tous les territoires (40 à 50%).

Strasbourg estime que d'ici 5 à 10 ans toutes les métropoles les auront suivi sur l'exclusion du transport automobile des hypercentres.

Développement important des services effectués à vélo.

L'intermodalité (tram-vélo, train-vélo, voiture-vélo) est à développer largement. Plusieurs exemples intéressants (compte mobilité, vélogare, ...).

Importance des aménagements symboliques (totem de comptage, rehaussement de la voie vélo, temps de trajet comparatif, ...).

Rôle des investissements : si on vise une part modale équivalente au tram, il faut viser un effort comparable au tram ; si on veut que la part modale du vélo et de la voiture se croisent, il faut dépenser au moins autant pour le vélo que pour la voiture.

Importance de la concertation.

Anticipation nécessaire du plan « savoir rouler » (formation des formateurs, des bénévoles, des parents accompagnateurs, pédagogie à mettre en place pour le bloc 3, problème du financement).

Le vélo pour les seniors

Santé et sécurité, comment éviter les conduites à risque (pollution)

Le congrès se déroulait dans le cadre des Rencontres du Transport Public (une foire exposition regroupant fabricants de tramway, exploitants de réseau, collectivités, ... et fabricants de vélos pour flottes de location, bureaux d'études spécialisés dans l'introduction des solutions douces, etc.).

Le congrès a reçu des messages d'[Elisabeth Borne](#) (ministre du développement durable et ex-ministre des transports), de [Pascal Canfin](#) (président de la commission mobilité au parlement européen), et Jean-Pierre Farandou (en transition entre la présidence de Kéolis et celle de la SNCF), qui ont tous trois insisté sur l'importance de la place du vélo dans la transition des mobilités. Lors du cocktail organisé par Kéolis dans le cadre des Rencontres du Transport Public (donc pas pour le CVTC !) Jean Pierre Farandou a orienté l'essentiel de son discours sur le vélo (les mobilités actives sont l'avenir de la mobilité en France).

Les supports présentés dans le cadre des ateliers [sont en ligne](#).

Nous avons également pris quelques supports sur les stands. Ils sont au local. Le [plan d'action pour les mobilités actives de Strasbourg](#) est en ligne.

## **Discours d'inauguration**

Présence du député local et du Monsieur Vélo du gouvernement.

Plusieurs intervenants ont noté la transition entre la prise en compte du vélo-loisir et la prise en compte du vélotaf / vélo utilitaire.

Évidemment plusieurs mentions de la LOM avec espoir que s'il y a des amendements à la version actuelle elles seront en faveur du vélo.

Le budget du Plan vélo du Gouvernement est de 50 Meuros par an. Cette année 44 Millions distribués à 152 collectivités.

## **La solution Hydrogène et les nouvelles motorisations**

Plusieurs collectivités expérimentent, et essuient largement les plâtres. Chambéry a une dizaine de vélos et deux stations de chargement ; 500 personnes, représentant 12 000 km parcourus, ont déjà testé. Objectif de prix du vélo 3500 Euros. Autonomie 100 à 150 km suivant les modèles.

L'intérêt de l'hydrogène pour l'utilisateur est la recharge en 2mn (contre 4h pour le VAE). L'intérêt pour le climat est l'utilisation des surproductions des énergies renouvelables (quand les éoliennes produisent plus que le réseau ne peut absorber, actuellement elles sont arrêtées, là elles pourraient électrolyser de l'eau).

## **Le vélo et les modes actifs entrent au catalogue de la centrale d'achat du transport public**

Tout est dans le titre. La CATP permet aux collectivités de faire des achats sans passer par la case Marchés Publics (long, compliqué, ...).

On ne parle pas du vélo proprement dit mais du système vélo.

Au cours de cet atelier, le vice-président du CVTC mentionne qu'il faut faire évoluer les PLU sur le sujet du stationnement vélo.

## **Premiers résultats de l'[enquête de l'observatoire des mobilités actives](#)**

Le rapport complet sera disponible en fin d'année. Il s'agit d'une enquête auprès des membres du CVTC (65 collectivités représentant plus de 16 millions d'habitants ont répondu).

52 % des adhérents ont une instance de concertation.

9,26 Euros par habitant : le budget vélo moyen des membres

Les subventions aux associations vélo ont augmenté de 16 % en 3 ans

1,3 km de voies vélo par 1000 habitants en moyenne

Vélorues et chaudières se développent et donnent satisfaction

22 places de stationnement en moyenne pour 1000 habitants (20 en 2016)

25 % des villes ont une IKV pour leurs agents, et 17 % des agents l'utilisent

8 % de plus de vélos de service en 3 ans dans les collectivités

Généralisation des chartes de bonne conduite

Les zones de rencontre sont passées de 2 à 5 % du linéaire total de voirie

Coût d'une bande cyclable : 20 Euros / mètre linéaire

Le CEREMA organise des formations sur place pour les agents des collectivités

## **Vélo et réemploi**

L'Heureux Cyclage animait un atelier mais nous l'avons raté.

## **Vélo et mobilité active : la transition logique**

La LOM comporte 20 articles concernant le vélo alors que la LOTI n'en comportait aucun.

40 à 50 % des déplacements font de 1 à 10 km et relèvent donc du vélo, quels que soient les territoires considérés, du plus urbain au plus rural.

La politique vélo c'est l'enjeu politique des prochaines années.

La question à se poser : est-ce qu'un enfant de 4 ans peut se déplacer à vélo ?

La vision du vélo en France (et c'est pratiquement le seul pays d'Europe) c'est le sport (recherche Google d'images avec « cycliste », il n'y a que des mecs en lycra, dans les autres langues on voit des enfants, des personnes âgées ...)

Les Pays Bas ont compris qu'investir massivement sur le vélo (685 Meuros/an contre 350 Meuros sur 5 ans dans le plan vélo du gouvernement) permet de faire des économies colossales sur la santé publique.

Faire du vélo en protégeant sa santé, ça s'apprend (en cas de pic de pollution l'air respiré par les cyclistes est moins pollué que celui respiré par les automobilistes mais un automobiliste respire 6 litres d'air par minute alors qu'un cycliste au max de sa PMA peut en respirer plus de 100 litres)

Lors de la Nuit Blanche 2019 à Paris, une partie du périphérique sera réservée aux vélos !

Le nouveau président de la SNCF semble convaincu de l'importance du vélo. Cet été le directeur général des transports (?), son autorité de tutelle, est resté avec son vélo sur le quai parce que toutes les places vélo étaient occupées. Espérons que ça aura des conséquences.

## **Numérique et vélo : un duo gagnant**

### **Indigo (anciennement opérateur de parkings, converti aux vélos/trottinettes en free-floating)**

« Cartes de chaleur » pour analyser l'usage du vélo et positionner/déplacer les stations virtuelles

Obligation de photographier son vélo quand on le laisse pour montrer qu'il est correctement stationné, sous peine de majoration de la facturation

### **Cartocité**

Tous les outils cartographiques vélo sont basés sur OpenStreetMap

### **Geovélo**

Suivi des données d'usage vélo, remontées d'infos, statistiques,

Utilisation des accéléromètres du smartphone pour estimer la qualité de revêtement et donc l'agrément des voies

Possibilité de signaler les points noirs (comme Waze pour les voitures)

### **Choisir le vélo (asso FUB des Alpes Maritimes)**

Collaborer avec les collectivités réceptives, ne pas perdre de temps avec les autres

Espace de discussion ([velosophia.slack.com](https://velosophia.slack.com)) pour échanger sur les aménagements

Utilisation d'une application de gestion des points noirs ; suivi des points résolus

Penser à remercier les élus pour les réalisations

Utilisation de Vigilo (discussion dans la salle sur le foisonnement d'applis de ce type, laquelle choisir, question de l'absence de Vigilo sur iOS)

## **Encourager la mobilité active au travail : des outils au service des entreprises et collectivités**

70 % des déplacements domicile travail se font en voiture et 2 % à vélo.

Remboursement de 50 % de l'abonnement vélo au même titre que l'abonnement TC, cumulable. L'IKV est facultative et plafonnée à 200 Euros /an. La LOM la remplace par un forfait mobilité durable de 400 Euros.

Réduction d'impôts pour la création de flottes de vélos par les entreprises.

Plan de mobilité d'entreprise obligatoire au-delà de 100 employés (50 dans la LOM) mais seuls 20 % des employeurs respectent la loi (pas de sanction).

## **Fédération des Acteurs des Plans de Mobilité**

Présentation de l'expérience du CEA Grenoble (site industriel de 70 ha) :

28 % de velotaf (par modale vélo à Grenoble = 14%). Pas d'IKV mais services de maintenance/réparation et mise à dispo d'équipements de visibilité.

Essai de VAE pendant 15 jours : effet noté sur l'augmentation de la part vélo. Prix d'achat des vélos négocié par le CEA avec les vendeurs de vélos.

TC remboursé à 85 % (a entraîné une forte augmentation de son usage).

Mutualisation avec autres entreprises, pour achats, pour poids auprès des collectivités sur les aménagements, pour covoiturage.

Covoiturage : question de l'assurance retour, étudient achat d'une flotte de véhicules électriques pour apporter de la souplesse au retour

## **Région Île de France**

Voir le support.

Site internet de partage d'expertise : challenge mobilité, guides employeur, responsabilités employeur, services vélo, valoriser la pratique vélo.

## **Questions-réponses**

La métropole de Toulouse a interdit l'accès aux véhicules personnels des agents dans ses parkings. Seuls les vélos sont autorisés. A Strasbourg, même chose, mais les covoiturages aussi sont autorisés.

Je ne sais où, le nombre de places de stationnement autorisées dans les nouvelles constructions d'entreprises a été diminué. Effet très puissant.

## **Les usages professionnels du vélo redessinent la ville**

### **Strasbourg**

Mesures de restriction de la circulation automobile dans l'hyper-centre.

Diagnostic sur logistique urbaine et livraison. 1 an de concertation avec les commerçants. Puis 1 an pour mettre en place.

Livraisons interdites après 10:30. Bonus d'une heure pour véhicules propres. A partir de 11:30 seuls les vélos sont autorisés dans l'hypercentre (exception des transporteurs de fonds et pharmacies).

Beaucoup d'accompagnement des entreprises.

D'ici 5 à 10 ans toutes les grandes villes suivront.

Entrepôts alimentés par véhicules « propres » en bordure de la zone interdite. Dispatch en vélo-cargo ou triporteur (jusqu'à 400 kg de CU)

Les entreprises de messagerie (La Poste etc.) se sont rendu compte de l'intérêt du système et l'appliquent même en dehors de la zone. Les réassorts de produits frais se font aussi par vélo réfrigérés toute la journée.

Les livraisons sortantes sont aussi importantes que les livraisons entrantes.

A Nantes, subvention de 400 euros pour l'achat d'un vélo cargo dans le cadre professionnel.

Les services de la métropole sont équipés (propreté, espaces verts et messagerie interne)

## **Boîtes à vélo**

Collectif d'entreprises (60 adhérents)

Courrier, services commerciaux et maintenance, artisans, logisticiens.

Pb le bonus écologique (6000 à 12 000 euros pour les voitures) ne s'applique pas pour les vélos

## **L'intermodalité au service de la mobilité active**

### **Sustainable mobilities (bureau d'études)**

B+R = Bike and Ride = Bicyclette et parc Relais : stationnements en gare

Clés de réussite :

1 Associer ville + SNCF + Région

2 L'accès vélo doit être au moins aussi facile que l'accès voitures

3 Le stationnement doit être sur les flux et sécurisé (une grande part de la sécurité vient de la visibilité : mettre le stationnement là où il y a le plus de monde)

4 Donner un avantage au vélo sur la voiture (parc vélo plus près de la gare que parc voiture, accès direct aux quais, affichage des trains dans le parc vélo)

5 Utiliser du matériel adapté et évolutif (consignes individuelles jusqu'à 12 places, collectives au-delà, éviter les parcs trop grands pour le besoin : le vide inquiète les usagers)

6 Informer et impliquer les assos (campagne de comm à chaque rentrée scolaire)

## **Chambéry**

Intégration d'une vélo station de 650 m<sup>2</sup> dans la nouvelle gare

600 vélos en location, 750 places (500 en ouvrage)

Présence physique depuis 7 heures du matin

Atelier de maintenance, Possibilité de vélo de courtoisie

Accès direct aux quais

Places pour les vélos spéciaux (insuffisamment dimensionné : toujours pleines, demande de places réservées par les hôtels voisins)

300 abonnés en 6 mois, 32 % sont des nouveaux usagers du train

Chambéry a constaté une augmentation de l'usage du vélo de 20 % par an

## **Région Centre Val de Loire**

Question de l'embarquement des vélos dans les transports public

La navette des châteaux de la Loire tire une remorque de 20 places

## **Compte Mobilité (Mulhouse)**

Regroupement de tous les abonnements mobilité (y compris parcs voitures) sous un seul compte : les utilisateurs de parcs de stationnement sont automatiquement abonnés du TC

Gestion des abonnements et post-paiements par l'AOM, autonomie opérationnelle des exploitants : seule la collectivité a connaissance des données sur les utilisateurs (le tiers de confiance n'est pas une entité susceptible d'utiliser commercialement les données agrégées recueillies sur les clients), la formule d'abonnement est choisie a-posteriori (à chaque échéance) pour être la plus intéressante pour l'utilisateur (l'AOM n'a aucun intérêt commercial à surfacturer).

## **Questions/réponses**

Il y a été question de :

Silo à vélo (mis au point par la SNCF pour Grenoble)

L'intérêt de créer une agence prestataire auprès d'une collectivité sous forme d'une SPL plutôt qu'une asso (pas besoin de passer par la case marché public dans le cas d'une SPL)

Intermodalité voiture / vélo

Contrairement aux autres collectivités qui paient très cher l'usage du foncier SNCF pour les stationnements vélo (alors que les stationnements vélo lui apportent des clients), l'Alsace l'utilise gratuitement (chantage aux subventions)

## **Signalétique, aménagements innovants, communication**

### **Sceaux**

2 cibles : les automobilistes et les cyclistes actuels ou latents

Faire voir que le vélo est plus performant : m12, DSC, panneaux directionnels intégrant le temps estimé, ...

Faire partager l'espace public

Réseau hiérarchisé : Voies express / voies partagées

Jalonnement – Navigateur – marquage peinture des zones de conflit – traitement des obstacles (pour vélos spéciaux) – état de la chaussée

## Nantes

Sur le cours de 50 otages, on a : trottoir – bus- vélo – vélo – bus – trottoir ; le vélo est en hauteur par rapport aux autres modes – choix symbolique important – on est passé de 10 000 voitures/jour à 5000 vélos /jour

totem de comptage – important pour créer un sentiment d'appartenance

rond points à priorité vélo (sur les voitures qui entrent ET sur les voitures qui sortent)

Les vélos pliants sont autorisés sur tout le réseau de TP

Test de radar pédagogique sas vélo (s'allume si une voiture s'arrête sur le sas) : peu de changement des comportements

Première utilisation du chaucidou en espace urbain

Stationnements avec borne de recharge VAE

Aires piétonnes temporaires autour des écoles (heures d'entrée et sortie)

Mise en place d'un coupe-vent sur un pont

## Grenoble – réseau express vélo

Si l'objectif est d'atteindre la part modale du tram, ils faut y mettre les mêmes moyens financiers que pour le tram

4 m de large

La signalétique est uniquement au sol (pas de signalisation verticale), créée par un designer, hors code de la route

La peinture séparative des bandes cyclables a été définie (hors code de la route) après concertation avec les usagers (triple ligne blanc-jaune-blanc)

Alternance des remontées de file sur les rues trop étroites pour avoir deux bandes cyclables

utilisation de panneaux non réglementaires

Panneaux pédagogiques sur les vélo-rues

suppression des feux

## Montreuil

Toute la ville est à 30 depuis longtemps sauf les départementales

évaluation en continu avec les usagers, vélocistes ...

Objectif de part modale : passer de 3 à 10 % en 2022, bon espoir de dépasser l'objectif

Utilisation abondante de peinture bleue au sol pour marquer les bandes cyclables, ou plutôt interdites aux voitures (on est en région parisienne)

Mise en place d'une station de comptage (une seule pour raison de budget) – données en open data – augmentation du trafic vélo de 34 % depuis la mise en place il y a un an

Stations services et 16 pompes en libre service (les outils et embouts de pompe sont à remplacer fréquemment) – un participant signale qu’au contraire dans le IVe arrondissement de Paris le matériel est très respecté

Marquage au sol des temps de trajet -pour les vélos ET pour les voitures (systématiquement plus élevés pour les voitures)

Suppression des feux – suppression des répétiteurs de feu (les petits feux à hauteur d’homme – pour voir le feu principal il faut respecter le sas vélo)

Mise en place de 20 velo-box (d’une demi douzaine de places) dans les quartiers – difficultés à les faire admettre par les riverains qui leur reprochent ... ce qu’on pourrait reprocher aux fourgons qui utilisaient ces emplacements et qui ne gênaient personne ...

Mise en place d’une voie bidirectionnelle à la place du stationnement avec le soutien des riverains suite à une concertation approfondie

## **CEREMA**

Question du passage des recommandations à partir de « dire d’expert » aux recommandations basées sur l’expérimentation

Analyse du comportement avant l’aménagement et comparaison avec le comportement après.

Exemple de l’expérimentation à Nantes sur la priorité vélo aux ronds points : on constate une inadéquation entre la signalétique et les comportements et un impact très faible du changement d’aménagement sur les comportements, qu’on passe de la priorité à droite à la priorité vélo ou à la priorité voiture.

## **Questions-réponses**

Il y a été question :

De l’étonnement de beaucoup de participants devant le respect des automobilistes Nantais pour les vélos et piétons

Peinture vs. Résine : la résine grenailée glisse moins

## **Vélo et apprentissage**

Atelier concernant le plan gouvernemental pour les écoles. Savoir rouler à la sortie du CM2 pour que tous les enfants puissent aller au collège en autonomie et sécurité.

## **Académie Orléans**

3 blocs : savoir pédaler (maîtriser les fondamentaux du vélo, conçu pour être faisable par les instits), savoir circuler (découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé, structures existantes : Prévention routière, police, gendarmerie, MAIF, ...), savoir rouler en situation réelle en extérieur (circuler en autonomie et sécurité, pas encore d’offre en France)

Blocs 1 & 2 : des structures sont déjà subventionnées par l’État, gratuit pour les écoles. Rien de prévu pour le bloc 3 qui seul donne l’attestation. L’Etat se défait sur le local.

Le plan concerne 800 000 enfants par an. Actuellement 6000 attestations ont été délivrées.

## **FUB**

La FUB a créé le BIV et le CQPEMV. L'enjeu est maintenant de former des formateurs sur tout le territoire. Pb de la formation des parents accompagnateurs (comme pour la piscine).

Bloc 3 : pédagogie nouvelle à mettre en place. Accompagnement individualisé (fonction des compétences de l'enfant et du trajet maison-collège-activités). Coût estimé par la FUB 32 Euros par élève, soit 800 euros les 10h pour 25 élèves (mais fortement dépendant de la participation de bénévoles, donc à voir si c'est soutenable sur le long terme).

Financement par Alvéole (le stationnement est financé à 60 % et la formation associée - donc seulement la première année - est financée à 100 %).

## **Nantes**

Expérience sur quelques écoles sur plusieurs communes.

Diagnostic d'accessibilité des abords des écoles, enquête auprès des parents sur les moyens utilisés pour venir à l'école. Diagnostic par un bureau d'études. Discuté avec toutes les parties prenantes.

Aménagements autour et dans les écoles.

Formation des enseignants. Partenariat avec l'EN.

Temps périscolaire.

Modules de 4 heures 1/2, dont 1 heure 1/2 autour de l'école. 43,5 euros par élève.

430 élèves en 2018-2019.

Nantes passe des marchés de prestations à l'asso qui assure les modules (en plus des subventions qu'elle reçoit)

## **Lunéville**

Expérimentation du remplacement de 3 lignes de ramassage scolaire sur 6 par une mise à disposition de vélos auprès des élèves du CM2 à la terminale (arrivée des premiers vélos en juin dernier).

## **Mobiscol.org**

Site de ressources sur l'écomobilité scolaire mis en place par le CVTC.

## **Économie du vélo**

Nous avons raté cet atelier.

## **Vélo et séniors**

Nous arrivons bientôt à plus de 30 % de plus de 60 ans dans les villes

La mobilité est un enjeu de (dé)sociabilisation, d'autonomie et économique

Pour rendre la rue accessible aux seniors (à vélo et même à pied ou en déambulateur) il faut, vraiment, réduire le trafic motorisé.

Concevoir un système capacitant pour circuler à vélo toute sa vie (commencer tôt, voire très tôt)

Rendre la ville lisible, continuité des trajets, accès à l'information

Vélo-école : disposer d'une flotte de vélos adaptés (tricycles, les deux pieds à terre à la fois, ...), utiliser une pédagogie adaptée

La ville doit avoir un système vélo sûr et confortable pour tous (des plus jeunes aux plus vieux)

## **A vélo sans âge (asso)**

Lutte contre l'isolement dû aux difficultés de mobilités

Selon l'ANS les EHPAD doivent être ouverts sur leur quartier

Mise au point de triporteur pour faire sortir les personnes âgées

Promenade à vélo permet de réduire le besoin médicamenteux – exemple d'une malade Alzheimer très agressive et insomniaque qui est revenue très calme d'une promenade et a passé une nuit complète

## **Nielsen Concept**

Conception de vélos cargos adaptés au transport scolaire et de personnes âgées

Réalisation d'abris vélos à partir de containers maritimes recyclés

## **Institut de formation du vélo (Meaux)**

Formation continue

## **Question-réponse**

La ville de Metz a consacré 33 Meuros à débarrasser les trottoirs de tous les obstacles !

## **A vélo, santé et sécurité**

La concentration en NO<sub>2</sub> décroît très rapidement dans l'espace : sur une bande cyclable on est déjà plus à l'abri que dans la circulation, et sur une piste, surtout séparée par de la végétation c'est incomparable.

« En cas de pic de pollution, on prend son vélo, pas seulement parce qu'on pollue moins, mais surtout parce qu'on est moins exposé ! »

« Il y a dix fois plus de bénéfice sur la santé que de risque à faire du vélo »

Appli Airtogo : recherche du meilleur itinéraire en fonction de la qualité de l'air (communication + pédagogie)

HEAT : Health Economic Assessment Tool – outil en ligne de l'OMS pour évaluer l'impact économique des actions mobilité sur la santé

Utiliser les sas vélo, démarrer avant les voitures, griller les feux (ou faire mettre des m12), prendre les itinéraires bis, rouler à vitesse modérée pour moins ventiler

Avis de l'ANSES : pour atteindre une qualité de l'air acceptable il faut réduire massivement le trafic automobile et pour cela contraindre les trajets courts

Rôle de l'urbanisme et du maintien des services à proximité des usagers

Elections municipales : rôle de l'exemplarité des candidats et des élus (le maire de Metz, 77 ans, ne se déplacerait qu'à vélo selon un de ses adjoints) – Olivier Schneider a expliqué pourquoi on le voit avec son vélo pliant jusque dans les bureaux des décideurs

Avis de l'ANSES : pas d'impact favorable des masques anti-poussière (aucune protection contre les PM2.5 et le NO2), voire inquiétudes sur les comportements à risque (efforts pendant les pics de pollution, fréquentation des zones les plus polluées, ...) induits par le sentiment de protection

Recours aux Zones à Faibles Emissions (ZFE)

Problème de la publicité (place des voitures, place des grosses voitures). Responsabilité des municipalités.