

## Notes webinaire CEREMA du 22/04/2020

### Rappel de la chronologie :

14/04 le CEREMA publie un article les aménagements cyclables temporaires

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/amenagements-cyclables-temporaires-confinement-quelles>

16/04 L'organisme annonce un webinaire sur le sujet

20/04 Olivier Razemon remarque sur Twitter « Onze hommes sur onze intervenants. »

22/04 Le webinaire se tient, le programme affiche alors 6 femmes sur 14 intervenants, l'outil de visio bloque les participants à partir de 500, faisant de nombreux déçus, mais le tour de force est multiple et le pari gagné : belle démonstration d'agilité ! Mathieu Chassignet de l'ADEME relève au moins 116 collectivités ayant pu être représentées lors de ce webinaire : [https://twitter.com/M\\_Chassignet/status/1252943550305746945](https://twitter.com/M_Chassignet/status/1252943550305746945)

23/04 Le CEREMA publie l'enregistrement du webinaire qui a duré 4h ainsi que les présentations : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/amenagements-cyclables-temporaires-confinement-500-acteurs>

### Notes :

Certains soulignent à juste titre qu'il faut être vigilants sur le vocabulaire employé : parler de **distanciation physique** et non de **distanciation sociale** (par exemple la marche et le vélo permettent l'une tout en évitant l'autre).

Pierre Serne souligne l'occasion de parler de **dé-mobilité**, une personne dans le chat demande à ne pas oublier la **re-mobilité**.

Pierre Serne annonce qu'il a d'ors et déjà été contacté sur le sujet des piétons et que c'est une bonne chose. (EDPM évoqués aussi). Il souligne 2 problématiques : disponibilité des vélos + accompagnement des néo-cyclistes (formation).

Quelqu'un sur le chat « Demander aux constructeurs automobiles de recommencer à fabriquer des vélos ».

Pierre Serne : 40 collectivités ont d'ors et déjà soumis le formulaire proposé par le CVTC indiquant leur intention de mettre en place des aménagements provisoires. Le formulaire est ouvert à toutes les collectivités, pas seulement celles adhérentes au CVTC.

Pierre Serne rappelle l'importance de créer ces aménagements avec cohérence et assurer une continuité. Il indique que la même démarche a lieu en Espagne et il participera le lendemain à un webinaire du même type en espagnol.

Pierre Serne annonce qu'il y aura vraisemblablement des **moyens alloués par l'État** :

- aides à l'achat, réparation des vélos
- aides aux collectivités
  - . certificats d'énergie
  - . fonds national vélo
- accélérer la mise en place du forfait mobilité et son élargissement(?)

CEREMA + CVTC (?) vont éditer un **vademecum** concernant ces aménagements.

Quelqu'un sur le chat demande si on a des évaluations de la baisse escomptée de la fréquentation des TC, Nicolas Mercat évoque -50 % en Chine, Charles Maguin donne une estimation d'une société privée (?) : la capacité devrait être réduite d'1 cinquième.

Très intéressante présentation d'Élodie Trauchessec de l'ADEME avec l'exemple de Bogota : 16 mars 22 km de pistes temporaires, 17 mars 117 km, 18 et 19 mars 76 km et enfin 20 mars 35 km : c'est la démonstration d'une des caractéristiques de l'urbanisme tactique, savoir s'adapter (certaines des pistes qu'ils avaient mises en place posaient de gros problèmes de circulation, étaient redondantes ou n'étaient pas utilisées). À noter que

leur action s'appuie sur un réseau existant de 550 km d'aménagements cyclables. Ces aménagements temporaires doivent donc être flexibles et ajustables rapidement.

Quelqu'un sur le chat : en profiter pour s'interroger sur la pertinence des **feux de circulation**. [ndlr : notamment pour les groupes de piétons qu'ils peuvent générer]. Nicolas Mercat propose de modifier les cycles de feu pour offrir le vert immédiat sur appel piéton.

2,50 m de largeur de **cheminement préconisé pour les piétons** a minima pour permettre le croisement avec 1 m d'écart.

S'inspirer de la littérature existante notamment ouvrage du CEREMA « Piétons et chantiers urbains ».

Suggestion de restreindre la circulation aux modes actifs aux **abords des écoles**.

Rappel de l'origine citoyenne de l'urbanisme tactique, à Oakland = s'inscrit dans une pratique déjà existante, la collectivité fournit les moyens mais ce sont les habitants qui mettent en œuvre, se concertent, ajustent, réclament pour leur rue.

Élodie Trauchessec : il faut qu'on arrête d'oublier les piétons dans les plans de mobilité »

Qqun : **Vélorue** = conséquence souhaitée/visée d'un plan de circulation ambitieux en faveur du vélo. (sous entendu pas forcément un aménagement à plaquer si pas de cohérence avec le reste du quartier et du réseau).

Suggestion intéressante de Rivo Vasta du Collectif Vélo île de France : que les collectivités s'appuie sur les **plans de circulation modifiés dus à des travaux récents** pour réduire le nombre de voies (si c'était possible pendant les travaux c'est possible maintenant + pas besoin de refaire l'étude sur les circulations). Montre un exemple avec l'outil temporel de Google Streetview pour détecter d'anciens chantiers.

En région parisienne les **aménagements cyclables temporaires longeraient les TC** : c'est là qu'il y a la demande (soulager les TC et axes motorisés + itinéraires inscrits dans la « carte mentale » des usagers donc plus facile pour se repérer.)

Certains questionnent sur l'**aspect réglementaire** de ces aménagements provisoires, Benoit Hiron précise que les outils règlementaires existent déjà et renvoie vers le guide de la voirie urbaine du CEREMA de 2016, p16 (?) et ancien guide du CETUR.

Sylvain Rioland de Poitiers demande une **communication nationale sur l'usage des modes actifs + zoom sur collégiens et lycéens** [ndlr : public captif des TC]. Pierre Serne a bien noté la demande. [ndlr : il y a effectivement un gros travail à faire sur la communication, quand on voit que la FUB a dû déposer un recours auprès du Conseil d'État du fait de 800 témoignages de verbalisations abusives de cyclistes + fermeture par certains préfets de voies vertes au prétexte que ce seraient des axes de loisirs = il faut que le vélo soit enfin reconnu dans son usage utilitaire].

Grand Lyon : ont identifié 38 projets d'aménagements cyclables provisoires (en cours de hiérarchisation, seraient déployés d'ici septembre).

Christian Minaudier de Lyon : « c'est l'occasion d'un coup de force politique pour induire un choc des mobilités au bénéfice du vélo ».

Département du Val de Marne a annoncé 1 million d'€ dans les 15 jours. [ndlr : la région IDF annonce 300 millions d'€ pour développer un réseau d'aménagements cyclables temporaires]

Qqun demande la **généralisation du 30 km/h et des double-sens cyclables**.

Utilisation du **stationnement vélo événementiel** à déployer devant les pôles générateurs de déplacements (hôpitaux, équipements..). Ajustement en fonction de la demande.

Nantes, aménagement modulable selon les horaires : bande cyclable à certaines heures, stationnement auto à d'autres heures.

Montreuil, Medy Sejai évoque que contrairement à leur tradition de **concerter** « avant », là ils concerteront « après » (ils vont tout de même organiser un comité vélo en visio). Ils vont prioriser : d'abord les aménagements qui ne touchent pas au stationnement, pour laisser le temps aux possesseurs de voitures de les mettre ailleurs pour libérer l'espace.

Problématique avec les **axes tramway**, une personne du SRMTG annonce que leurs délais de traitement des dossiers est de 2 mois [ndlr : trop long étant donnée l'urgence de la situation].

Paris : la grève a permis de préfigurer la situation, ils ont pu mesurer que le réseau cyclable était encore suffisamment dimensionné pour absorber le report modal (exemple bd Sébastopol).

Exemple donné par Charlotte Guth : un report de 5 % des usagers de la ligne 13 vers la voiture nécessiterait 4 files de circulation auto supplémentaires.

Montpellier Métropole, sollicités très tôt par l'asso vélo Vélocité vont aménager 15 km dans les 3 prochaines semaines. 1<sup>er</sup> aménagement = liaison métropolitaine, un pont. Seront vigilants pour que la circulation ne se reporte pas dans les quartiers résidentiels.

Alimentent leurs données sur OpenStreetMap. [ndlr : OSM est très utilisé pour le guidage GPS des cyclistes + cartographie réactive]

Frédéric Héran évoque l'hypothèse de la **fin du stationnement sur voirie** + insiste sur la **suppression du transit dans les zones 30**.

### **Conclusion :**

Webinaire très riche, à la fois par la qualité des interventions, des intervenants, et aussi des participations dans le chat même si l'outil n'est pas le plus pratique pour ça. Dans le chat justement il y a eu pas mal de demandes des **territoires ruraux** qui s'interrogent sur leurs possibilités à eux : grands linéaires pour rejoindre les villes plus peuplées, moins de flux cyclistes... ce sont donc des problèmes spécifiques qui n'ont pas été abordés.

Même si de nombreuses personnes ont été déçues de ne pas pouvoir assister au webinaire, il faut souligner que permettre à 500 personnes d'assister en live à 1 même réunion sans bouger de chez elles est déjà une très bonne chose (sans compter qu'avec l'enregistrement, de nombreuses autres y auront accès également), et j'espère que cela préfigure une formule qui pourrait être renouvelée une fois par an par le CEREMA, pour diffuser plus largement ses enseignements.

Laurence Picado – Rue de l'avenir – 24 avril 2020