

Synthèse des échanges

Webinaire de présentation de l'appel à projets régional vélo en Normandie

Ce webinaire dédié à l'appel à projet régional vélo en Normandie a été organisé par la cellule régionale d'appui France Mobilité pour la Normandie.

Présentations

- Introduction

Paul BOURGEOIS, Sous-préfet à la relance dans le département de Seine-Maritime

- Retour d'expérience d'une collectivité lauréate en 2020

Denis MARTINS-DE-ALMEIDA, Directeur cadre de vie à la Ville d'Alençon

- Spécificités de l'appel à projets régional, conseils aux porteurs de projets

Jean-Matthieu FARENC, Responsable du pôle mobilités à la DREAL Normandie

- Recommandations techniques du Cerema

Victor LESAULNIER, Chargé d'études modes actifs et mobilité durable au Cerema

Temps d'échanges

Pour des raisons de lisibilité, les propos des intervenants ont été synthétisés et reformulés. Les réponses ont été apportées par les intervenants et par Rémi Corget, l'animateur de ce temps d'échange..

Retour d'expérience d'une collectivité lauréate en 2020

Richard Brouzes (Collectif vélo Normandie) : Comment avait été défini cette demande ?

Ville d'Alençon : Un projet avait été initié par la commune de Saint-Germain-du-Corbéis et la ville d'Alençon en 2012 mais avait été suspendu pour cause de coût excessif (700 000 €). Le projet actuel a été relancé par la ville d'Alençon et la commune de Saint-Germain-du-Corbéis en 2018.

Il y a eu une forte demande et même une pression de la part des associations (notamment « A bicyclette ») et des habitants. Le projet a été défini en concertation avec les associations locales.

Aurore Prod'Homme (Ville de Coutances) : Le retour d'expérience d'Alençon fait référence à un schéma local de déplacements doux. Existait-il déjà au préalable un schéma local de déplacements global ?

Ville d'Alençon :

En dehors du PLUI de la CU d'Alençon, il n'y a pas de document spécifique à la mobilité comme un PDU à Alençon, mais l'agglomération a travaillé sur les mobilités actives..

En 2017, la ville d'Alençon en association avec les communes de la première couronne dont Saint-Germain-du-Corbéis ont établi un schéma directeur « modes doux » avec des itinéraires recommandés dont la passerelle et des chiffres associés.

Un second schéma de déplacements doux inter-communal, en est cours de réalisation, sur l'ensemble du périmètre de la communauté urbaine.

En aboutissement de cette planification, il est prévu, parallèlement au projet de passerelle et dans le cadre d'un projet global, une connexion au niveau de Saint-Germain-du-Corbéis avec une rampe d'accès à l'extrémité du parcours ouest sur la route départementale pour rejoindre la piscine du côté d'Alençon et vers le sud, le cœur de Saint-Germain-du-Corbéis. Et côté Alençon, une traversée du boulevard Koutiala avec un plateau, un rétrécissement des voies, un îlot central, pour permettre la continuité et l'accès vers le centre-ville par les promenades et l'hôpital.

Aurore Prod'Homme (Ville de Coutances) : Les financements ne sont pas conditionnés à la mise en place d'un schéma de mobilité global ?

DREAL Normandie : Les appels à projets du fond mobilité financent les communes et les agglomérations. La collectivité doit avoir une stratégie vélo, sans que cela n'exige la rédaction d'un document précis. Le cahier des charges demande à ce que les projets soient rattachés à un schéma cyclable mais ne demande pas la réalisation d'un Plan des Mobilités Simplifié ou d'un Plan de Déplacement Urbain.

Emmanuelle Dabon (Pays d'Argentan d'Auge et d'Ouche) : Pouvez-vous préciser si vous avez dû acquérir des terrains privés ?

Ville d'Alençon : Du côté d'Alençon et de St Germain du Corbéis, tous les terrains étaient publics. Il n'y a eu aucune acquisition de parcelle privée car les négociations n'ont pas abouties.

Rémi Corget (DREAL Normandie) : Quelle sera la fréquentation espérée de ce nouvel ouvrage cyclable, et est-ce qu'il y a ou aura des capteurs à proximité de l'itinéraire ?

Ville d'Alençon : Une fréquentation importante est espérée, car il y a une forte demande, sans que des prévisions chiffrées soient possibles. Alençon s'est équipée de compteurs vélo, et remontera les chiffres de fréquentation.

Spécificités de l'appel à projets régional, conseils aux porteurs de projets

Adrien Verdier (Le Havre Seine Métropole) : Avec un minimum de 200 000 € de subvention, pour un territoire de plus de 100 000 hab, il faut donc un projet d'un million d'euros de travaux minimum ?

DREAL Normandie : C'est cela. Les dotations de soutien à l'investissement local et de soutien à l'investissement des départements (DSIL et DSID) sont complémentaires à l'appel à projet et permettent de soutenir les plus petits projets.

Aurore Prod'Homme (Ville de Coutances) : L'application Plan Sécurité Vélo (PSV) sera-t-elle déployée dans la Manche prochainement ?

DREAL Normandie : Le PSV est initialement une initiative de la DDTM 14. Désormais le sujet est coordonné par la DREAL mais animé par chaque DDT(M). La DDTM 50 ne souhaite pas pour l'instant animer le sujet.

Isabelle Bailleul (Association La Roue Libre) : Le Plan Sécurité Vélo pour la Seine Maritime est-il en cours de déploiement ? Si c'est le cas, comment La Roue Libre du Havre peut-elle être associée ?

DREAL Normandie : Le PSV est en cours de déploiement, animé par la DDTM 76. S'il est mis en place au Havre, La Roue Libre pourrait fournir des cyclistes vigies, dans le même état d'esprit que ce que fait l'association des Dérailleurs à Caen et Bayeux pour le PSV du Calvados.

DDTM 76 : La démarche est déjà initiée mais les collectivités restent à convaincre. Une présentation de l'application sera faite le 21 janvier dans le cadre du programme national « une voirie pour tous » .

Jean-Marc Gohier (ADEME) signale que le guide « Développer le système vélo en région Normandie » est disponible en ligne : <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/5078-developper-le-systeme-velo-en-region-normandie-9791029718465.html>

Audric Joly (Saint-Lô Agglo) et Benjamin DEL MONTE s'interrogent sur la compatibilité des compteurs développés par deux sociétés avec la plateforme nationale Vélos et territoires.

DREAL Normandie : Vélo et Territoire sera interrogée suite au webinaire, mais à la connaissance de la DREAL, la collectivité a la responsabilité des données qu'elle fournit, sans qu'un type de capteur soit exigé. Il n'y a pas de volonté de restreindre l'accès au marché.

Interrogé suite au webinaire, Vélo et Territoire confirme que la Plateforme nationale des fréquentations (PNF) est à même d'accepter tous les compteurs à partir du moment où les fichiers sont disponibles au format .csv ou .xlsx et qu'ils respectent quelques critères techniques (une colonne par flux et une ligne par pas de temps de comptage, a minima horaire).

Si certains capteurs nécessitent aujourd'hui un import manuel des données, ce qui est moins pratique, Vélo et Territoire a bon espoir que dans un avenir assez proche, notamment grâce à la mise en place du standard de données de comptages, les intégrations de tous les capteurs soient simplifiées. Il n'existe par contre pas encore de démarche de validation de la qualité des capteurs.

Vélo et Territoire renvoie vers les ressources suivantes :

- *le nouveau standard de donnée de comptage : <https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/data-velo-modeles-donnees/schema-donnees-comptage-mobilites/>*
- *la page dédiée à la plate-forme nationale de fréquentation (<https://www.velo-territoires.org/observatoires/plateforme-nationale-de-frequentation/>)*
- *les spécificités techniques à respecter : https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2018/06/2018-06-04-Criteres_techniques_Compteurs_PNF.pdf*

Vélo et Territoire, et en particulier Stéphanie Mangin (stephanie.mangin@velo-territoires.org), responsable du pôle observation, est à disposition des collectivités pour les aider à intégrer leurs capteurs.

Clélia Hebert (Communauté de Communes Terroir de Caux) : Existe-t-il des exigences sur les matériaux à utiliser pour les itinéraires cyclables ?

CEREMA : Les matériaux « roulants », permettant rapidité et confort, sont à privilégier. L'entretien est très important pour tous les aménagements.

DREAL Normandie : les aménagements destinés à la mobilité du quotidien sont à utiliser toute l'année, y compris durant la mauvaise saison. Si le matériau utilisé dépendra aussi des contraintes environnementales, l'enrobé bénéficie souvent d'un meilleur retour d'expérience des utilisateurs, que le stabilisé par exemple.

Benjamin Del Monte (Département de l'Eure) : Les territoires n'ayant pas encore d'aménagements, n'ayant pas d'associations d'usagers ne sont-ils pas handicapés sur la note gouvernance ?

DREAL Normandie : Non, car la notation prend en compte la taille de la collectivité, son statut et sa dynamique sur les sujets de mobilités. Par ailleurs, la collectivité peut s'appuyer sur d'autres structures que les associations pour mener son dialogue. Par exemple le comité des partenaires à monter par les AOM.

Eric Vigneron (DDTM 50) : Une collectivité éligible au dernier appel à projet mais qui n'a pas encore de réponse peut-elle déposer un nouveau dossier ?

DREAL Normandie : Les collectivités qui ont répondu au dernier appel à projet ont été prévenues officieusement du résultat. Une collectivité non lauréate peut redéposer un nouveau dossier pour le même projet et avoir une chance d'être lauréate. Toutefois les seuils de financement ne sont pas les mêmes entre l'AAP national 2021 et l'AAP régional 2022.

Aurélié Sainsaulieu (Caux Seine Agglo) : Si une collectivité a plusieurs projets sur des tronçons différents, doit-elle déposer plusieurs dossiers ?

DREAL Normandie : S'il y a plusieurs tronçons d'un même itinéraire, il faut déposer un seul dossier et si ce sont des tronçons qui n'ont pas de liens entre eux, il faut en déposer plusieurs. En cas de doute, ne pas hésiter à contacter la DREAL Normandie.

Recommandations techniques du Cerema

Eric Vigneron (DDTM 50) : Par quels moyens techniques s'effectuent les comptages de trafics motorisés et les comptages réseaux cyclables qui conditionnent le type de piste à utiliser ?

CEREMA : Pour les comptages trafics vélo, il y a beaucoup de dispositifs qui existent (bande magnétique au sol, caméra...). Il est important d'avoir ces données pour dimensionner les aménagements. Le tableau est une aide à la décision avec des ordres de grandeur.

DREAL Normandie : Pour l'estimation du trafic motorisé, seuls des ordres de grandeur de trafic sont nécessaires. De simples comptages manuels à heure de pointe en semaine « normale » peuvent suffire à produire une estimation acceptable.

Élie Séraphin (Ville de Lisieux), via le chat : On peut estimer très grossièrement le trafic automobile en comptant le trafic en heure de pointe. Sur une configuration classique (en dehors de cas particuliers de rues

avec des déplacements à des horaires atypiques), on peut estimer qu'en heure de pointe circule 10 % de la fréquentation du jour. Si on observe en heure de pointe 600 v/h, on peut extrapoler de manière estimative à 6 000 v/j.

Remarque de Richard Brouzes (Collectif vélo Normandie) : Pour améliorer la sécurité des aménagements cyclables notamment aux carrefours, il est important d'y prévoir une signalisation adaptée avant ce carrefour pour éviter tout doute à l'utilisateur occasionnel.

Clémentine Chanoni (Coutances mer et bocage) : Quels sont les critères pour un bon comptage ? Une seule période de l'année peut suffire ?

DREAL Normandie : Pour les comptages routiers, un unique jour représentatif peut suffire. Dans le cas du trafic motorisé, qui permet d'identifier les caractéristiques de sécurisation d'un itinéraire cyclable, il ne faut pas prendre d'hypothèses trop optimistes sur les évolutions, notamment si elles ne reposent pas sur l'aménagement de la voirie concernée, mais la politique générale de circulation.

Élie Séraphin (Ville de Lisieux), via le chat : De la même manière qu'il faut prendre en compte le trafic futur des cyclistes, il faut estimer le futur trafic automobile, qui peut évoluer s'il y a du report modal ou un plan de circulation entraînant de la suppression de stationnement.

CEREMA : Le trafic vélo se mesure au moment où il y a le plus de cyclistes, un week-end en été par exemple.

Remarque de Richard Brouzes (Collectif vélo Normandie) : La Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB) ouvre la possibilité pour les collectivités de récupérer les données du Baromètre 2021 des villes cyclables de manière anticipée (et confidentielle) si elles font un plan vélo en ce moment et qu'elles s'engagent à concerter les associations dans ce cadre. Il faut contacter barometre@fub.fr pour plus d'infos. Les résultats par ville seront révélés au congrès de la FUB à Tours mi-février.

La parole est transmise à l'ADEME en fin de webinaire.

Jean-Marc Gohier indique aux collectivités qu'une nouvelle mouture de l'AAP AVELO va être lancée dans les prochains jours, sur le modèle du dispositif déployé l'an dernier. Cet appel à projet permettra de financer des schémas modes doux/cyclables, de l'accompagnement à la mise en place de services, des petits programmes de communication et de façon très sélective de l'animation avec des chargés de mission. Les crédits Certificats d'Énergie permettent à l'ADEME de retenir entre 20 et 30 dossiers sur la région par année.

L'AMI TENMOD, qui finance des initiatives innovantes dans le domaine de la mobilité en milieu peu dense, est lui relancé :

<https://agirpourlatransition.ademe.fr/entreprises/aides-financieres/20220107/france-mobilites2022-12>