Modes actifs : vers une accélération dans le déploiement du système vélo ?

Atelier #3
13 novembre de 10h à 12h

Déroulé

1) Introduction par les animateurs

2) 3 interventions visant à partager de l'information:

- Axel Lambert, chargé de mission Club des villes et territoires
- Sylvain Rioland, Responsable du pôle mobilités
- Timothée Quellard, Co-fondateur d'Ekodev

3) un atelier collaboratif visant à échanger autour de questions prédéfinies sur la problématique de la cohabitation entre les modes dans l'espace public.

Intervenants & Animateurs :

- Marie Joly, Animatrice Mobilités Emergentes, Service Transport & Mobilités, ADEME
- Claire Schreiber, Service Transports et mobilité, Animation du programme AVELO, ADEME
- Thomas Jouannot, Directeur de projets, CEREMA/DTecTV/VOI/SUD
- Axel Lambert, Chargé de mission, Club des Villes et Territoires Cyclables
- Timothée Quellard, Co-fondateur, Ekodev
- Sylvain RIOLAND, Directeur Adjoint - Responsable du Pôle Mobilités, Direction Mobilités, Grand Poitiers Communauté urbaine

1. Présentation

Le post-confinement comme accélérateur d’une tendance

- Hausse de la fréquentation
  - hors confinement progression de 28% (Bulletin n°10, *V&T*)

- Développement des aménagements transitoires et des services
  - 90% des CT pérennisent leurs aménagements (enquête CVTC)
  - Cartographie Parlons-Vélo
  - augmentation des offres de services post-confinement (aide à l’achat, location longue durée, etc.)

Le succès du vélo comme mode de transport post - confinement

- Succès du dispositif Coup de pouce vélo :

données au 24 septembre 2020

- Succès de l'appel à projet Continuité cyclables/pérennisation des aménagements cyclables de transition : plus de 300 dossiers déposés, 172M€ de subventions demandés

Le succès du vélo comme mode de transport post - confinement

- Explosion des ventes de vélo (phénomène mondial) :

- Hausse des ventes de 117% entre le 12 mai et le 12 juin 2020 (Union Sport et Cycles)

- Rupture de stock sur les vélos et les composants

2 • Le déploiement des aménagements cyclables de transition

Le déploiement des aménagements cyclables de transition

Axel Lambert

Chargé de mission au Club des villes et territoires cyclables

CLUB DES villes & territoires cyclables

Le Club des villes et territoires cyclables

- Une association au service des collectivités depuis 31 ans

Un réseau de 200 collectivités territoriales qui rassemble 2000 engagées pour le développement de l'usage du vélo au quotidien et de la mobilité durable.

- Il a entrepris recenser la mise en place des aménagements transitoires

La première phase et la seconde phase sont en accès libre sur notre site internet.

Les aménagements de transition incitent les néo-cyclistes et participent à la sécurité des cyclistes et des piétons

- L'insécurité est un frein au développement du vélo
- Les « coronapistes », par la séparation des flux et la redistribution des usagers de l'espace public, protègent les "usagers vulnérables"
- Une grande rapidité de mise en service

  Un simple arrêté de circulation par l'autorité investie du pouvoir de police permet son déploiement.

Piste bidirectionnelle sur chaussée réalisée par le Dpt 06, mise en service juin 2020, Antibes, @dpt06

Les déplacements à vélo participent à la sécurité sanitaire de la population

- La sortie du confinement est marquée par l'évitement durable des transports collectifs et le développement spectaculaire du vélo

- Le vélo est un geste barrière efficace

Campagne nationale de communication réalisée par les acteurs du cycle lors du confinement, « Mon vélo est mon geste barrière. »

Les collectivités, motrices des aménagements cyclables de transition

- Plusieurs collectivités annoncent et déploient des infrastructures cyclables lors du confinement

Premier aménagement de transition annoncé à Montpellier le 13 avril, 10 jours plus tard, 19 collectivités annoncent vouloir en réaliser.

- L'Etat accompagne la dynamique

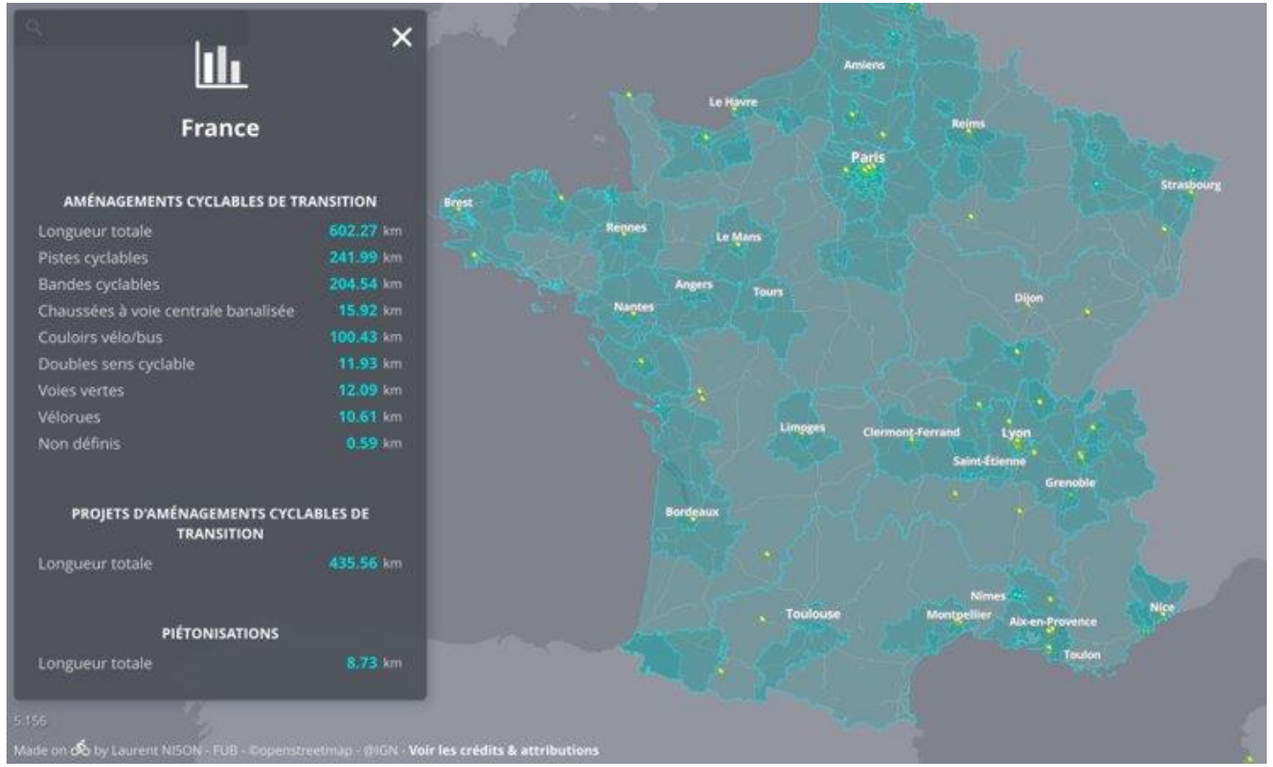
- Initie la mission d'étude d'étude Club des Villes et territoire cyclables (en cours de réalisation).
- Il participe au financement des aménagements et des stationnements dans le cadre de la part exceptionnel de la DSIL.
- Dispense d'autorisations préalables (ABF)
- «Bienveillance» des préfets
- Utilisation du domaine foncier de l'Etat (pont de Neuilly, La Défense ; giratoire pompadour à Cergy)

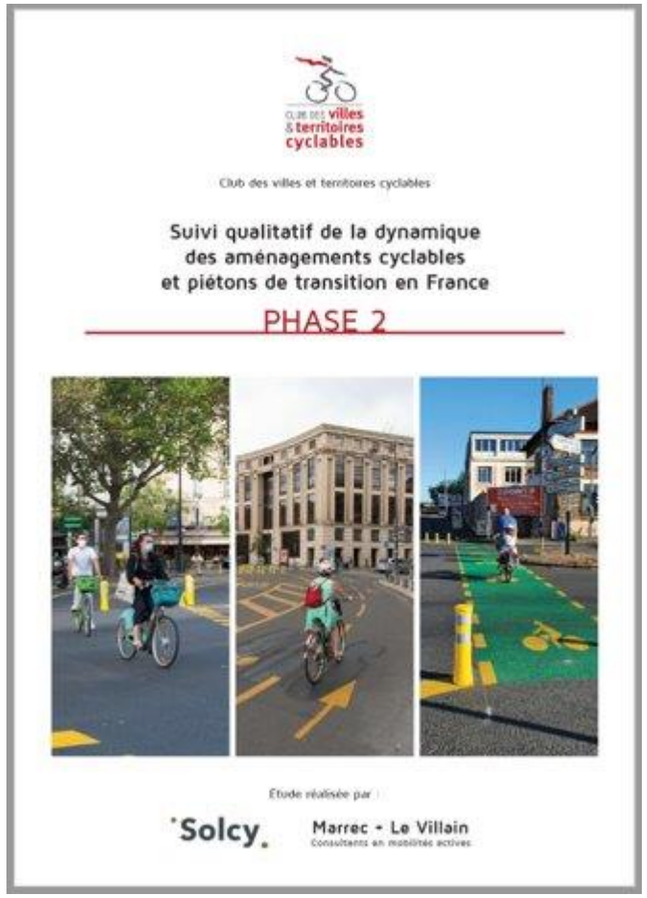
Piste cyclable à Montpellieer (neutralisation d'une voie auto via balises) mise en service en avril, @David Richard

Le 24 mai sur le pont de Neuilly, la ministre de la Transition écologique Elisabeth Borne emprunte une des nouvelles pistes cyclables financées par l'Etat.

Des aménagements dans toute la France

- 105 collectivités volontaires, 70 ont déjà réalisé des aménagements cyclables de transition
- 619 km d'aménagements recensés





Un suivi continu de la dynamique par le CVTC

Des aménagements dans toute la France

- Belfort résout un des "points noirs" identifiées de son territoire

- Le franchissement du Pont Jean Legay. Pont urbain 2x2 voies.
- Il constituait une rupture de continuité historique du réseau cyclable.

Les intersections deviennent un sujet de préoccupations des aménageurs

- Un enjeu majeur pour la sécurité des cyclistes

44 % des accidents de cyclistes en agglomération ont lieu en intersection, 25 % hors agglomération (ONISR, 2011).

- 3 réalisations innovantes pour sécuriser les traversées
  - le Havre Métropole
  - le Département de la Seine Saint-Denis
  - la Ville de Paris

Les aménagements cyclables de transition permettent la mise en place d’un « urbanisme tactique »

- Tester, Évaluer, Ajuster

Nantes, Bayeux, Mulhouse : des exemples intéressants d’évaluations des aménagements cyclables et piétons qui permet d’adapter les projets

- A minima, permet d’éprouver les intentions et la réalité du terrain

À Antibes, grâce à la mise en place de l’aménagement sur le front de mer et malgré sa disparition, le Département a constaté l’intérêt de l’itinéraire. Le Département souhaite engager des travaux pour le pérenniser.

Merci de votre attention

Axel Lambert

alambert@villes-cyclables.org

01 40 79 18 93 / 06 11 43 77 88

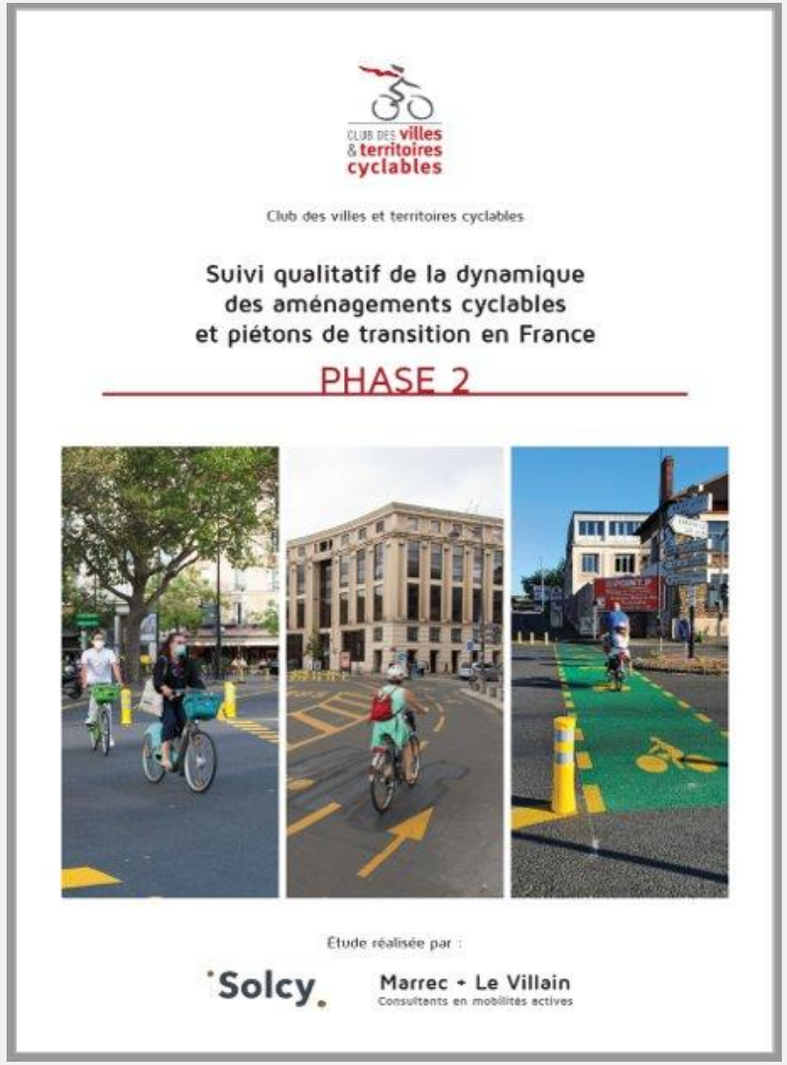
Club des villes et territoires

Cyclables

01 56 03 92 14

info@villes-cyclables.org

A suivre : la troisième et dernière phase de l’enquête

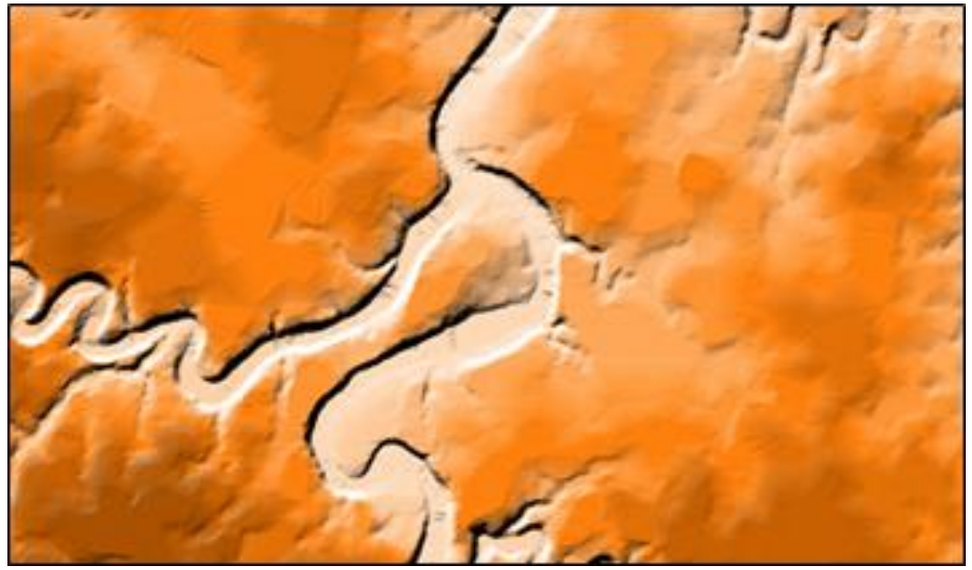


3 • Grand Poitiers

Grand Poitiers

Communauté urbaine: 191 000 habitants

Poitiers: 90 000 habitants



Poitiers: une topographie marquée, centre-ville en confluence de rivière

Doté d’un Plan Vélo s’articulant autour de:

- la constitution d’un Réseau Vélo
- le développement de stationnements vélo
- la location de vélo via son service CAP sur le Vélo
- le développement de l’usage du VAE (location et aide à l’achat)

Les projets vélo en période Covid

1

Aménagements de transition:
- **Voie Malraux**
- **Vélo sur la chaussée d'un viaduc BHNS (feu R17)**

2

Développement de l'offre de location de vélos à assistance électrique

3

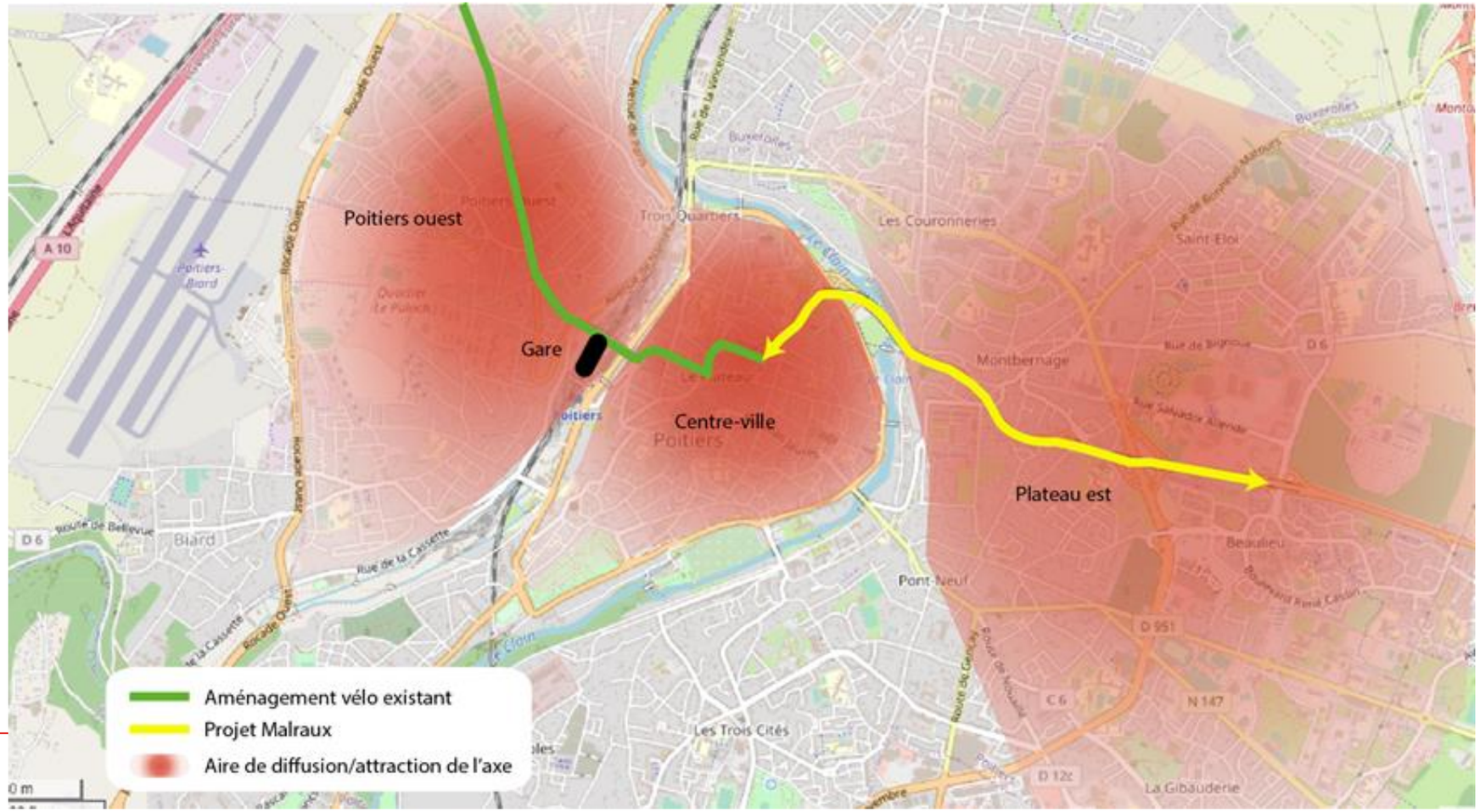
Extension de l'opération d'aide à l'achat de vélo à assistance électrique

4

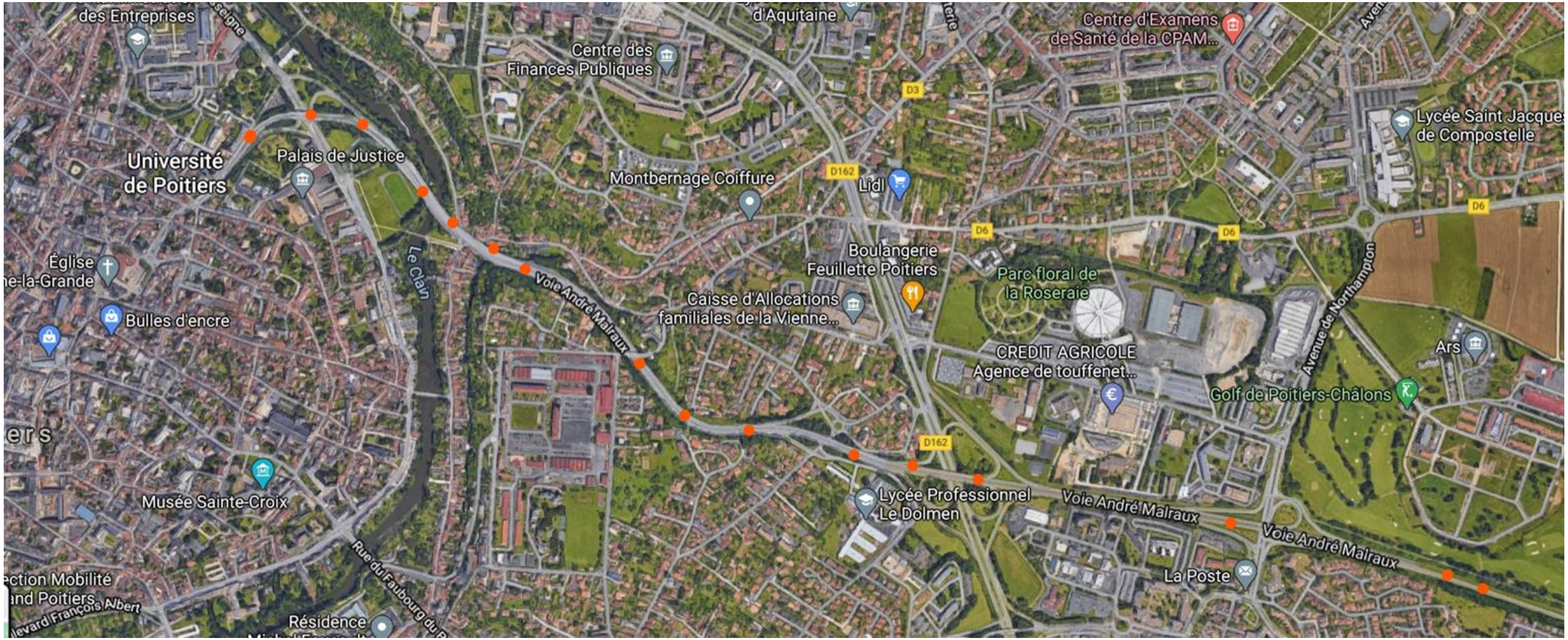
Programmation d'aménagements cyclables
Recherche de subventionnement: réponses aux appels à projets de l'Etat
Animation vélo: Je roule à vélo et ça se voit

Aménagement de transition: la voie Malraux

L'opportunité: créer une continuité cyclable à haut niveau de service pour le vélo, à l'image de la Ligne 1 du réseau de bus, reliant Poitiers Ouest, le Centre-ville et les quartiers du plateau Est (Couronneries, Beaulieu, Campus, Dolmen).



Aménagement de transition: la voie Malraux



Aménagement de transition: la voie Malraux

2x2 voies connectant le centre-ville aux quartiers de Poitiers et se reliant à la rocade de contournement de l'agglomération.

Voie très routière dans son aménagement, voie bus en accès vers le centre-ville.

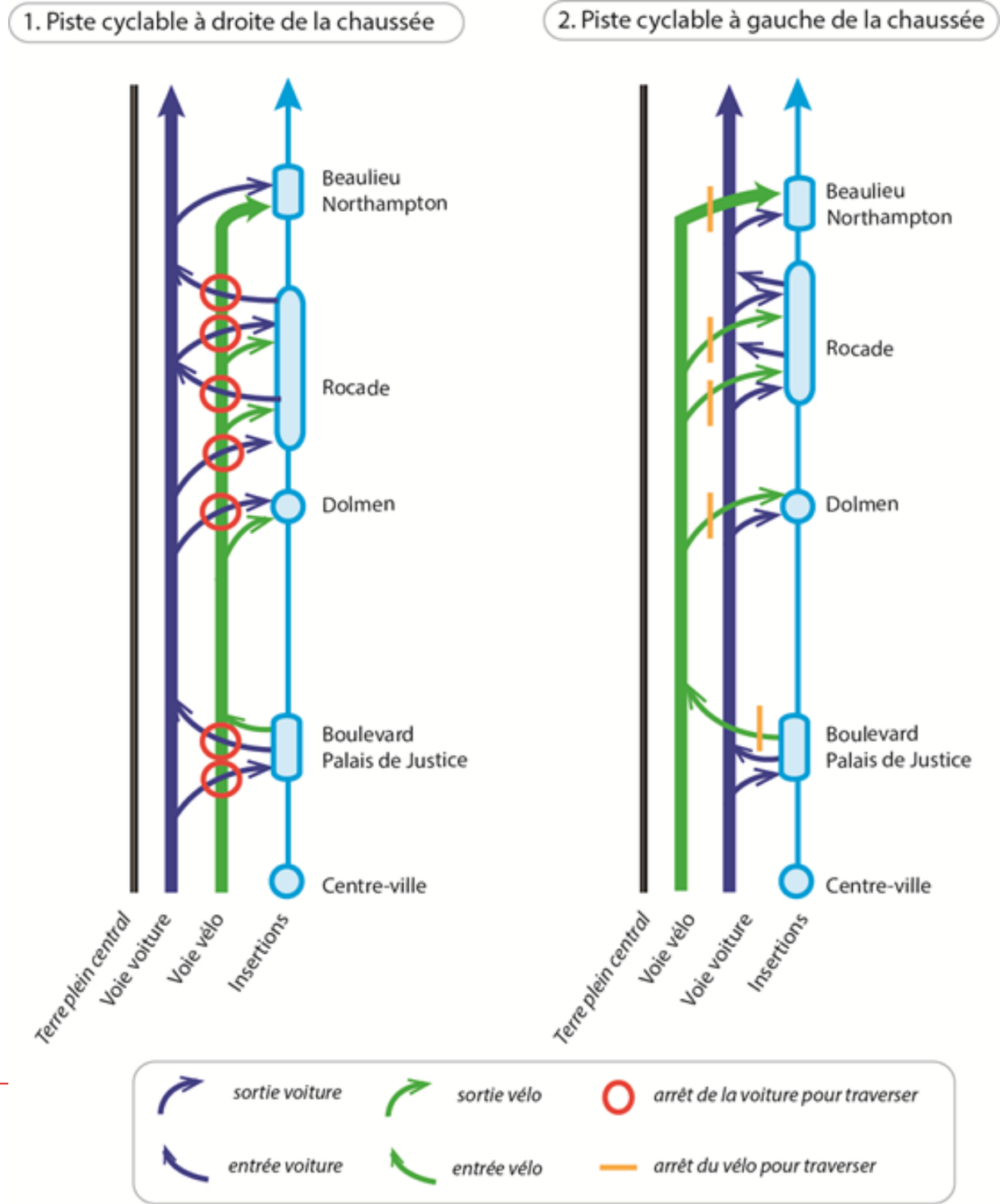
Process de réalisation du projet:

1. travail des Directions Mobilités et Voirie sur le sujet
2. proposition de deux projets
3. validation d’un projet par les élus
4. juillet: aménagement du projet avec évaluation (comptages automatiques)
5. correctifs en septembre sur le projet

Beaucoup d’usagers de la voie jugent peu sécuritaire l’aménagement réalisé (notamment une grande majorité des automobilistes et 60% des cyclistes).

Démarche participative: enquête en ligne (2500 répondants)

Novembre: étude de 3 scénarios (suppression de l’aménagement, pérennisation/optimisation, expérimentation du second projet imaginé) prenant en compte les résultats d’enquête.



Des cédez-le-passage remplacent les stops depuis hier pour les automobilistes qui franchissent les pistes cyclables de la voie Malraux. Le test se poursuit.

Transformer deux des quatre voies de circulation de la pénétrante de Poitiers en pistes cyclables : il fallait oser ! Dans l'euphorie du déconfinement, l'ancien maire avait fait preuve d'audace en mai dernier en mettant en œuvre ce chantier qui figurait dans son programme sans attendre le second tour des élections municipales.

L'aménagement étant destiné à favoriser les déplacements à vélo, un choix radical avait alors été fait, comme dans les pays d'Europe du Nord : donner la priorité aux cyclistes en installant des stops pour les automobilistes aux sept points d'entrée et de sortie de la voie Malraux où les voitures doivent franchir la piste cyclable. *« C'était une erreur »*, estime à présent Alain Claeys.

Le nouveau marquage au sol a été mis en place hier.

Très dangereux

Un problème est en effet rapidement apparu après la mise en service de l'aménagement le 11 juillet dernier : les automobilistes qui s'arrêtent au stop doivent se contorsionner pour espérer apercevoir les cyclistes et ils provoquent des ralentissements en bloquant la circulation derrière eux. Bref, pas concluant et même très dangereux. Plusieurs accidents se sont produits et de nombreux utilisateurs de la piste cyclable ont témoigné de grosses frayeurs. Sans attendre le terme de l'expérimentation, l'actuelle municipalité a décidé de modifier ces zones d'accès et de sorties. Pas question pour autant de donner la priorité aux automobilistes en imposant un stop aux cyclistes, comme certains usagers le proposent.

« Les voitures n'ont plus besoin de s'arrêter »

La pénétrante a donc été fermée, hier, mardi 22 septembre, une bonne partie de la journée, le temps de refaire ces sept zones où les voitures et les vélos se croisent aux entrées et sorties. *« Nous avons remplacé les stops par des cedez-le-passage »*, explique Abdelmouneim El Jazmi qui supervise le chantier pour les services techniques de Grand Poitiers. *« Une voie de décélération de 50 mètres a été créée avant chaque cédez-le-passage pour que les automobilistes aient le temps de voir les cyclistes sur le côté. Ils n'ont plus besoin de s'arrêter et ils ne bloquent plus la circulation. »*

Pour six de ces sept zones, l'enrobé en béton bitumineux a été entièrement refait sur toute la largeur de la voie Malraux. *« À force d'effacer les anciens marquages, ça devient illisible »*, ajoute le technicien. *« La chaussée était abîmée et elle avait besoin d'être refaite de toute façon. »*

Avec cet aménagement, une nouvelle phase de test commence. Pour la suite la municipalité ne s'interdit rien. Le marquage refait à neuf reste jaune.

Baptiste Bize

en savoir plus

« Soit on corrige, soit on fait complètement machine arrière »

« L'idée est de fluidifier la circulation sans changer la philosophie globale du projet engagé par l'ancienne municipalité », explique Frankie Angebault, conseiller municipal délégué aux mobilités collectives et délégué de la présidente de Grand Poitiers en charge des mobilités, au sujet des travaux de la voie Malraux. « De l'argent public a été investi dans ce projet on souhaite mener l'expérimentation jusqu'au bout. Elle sera même prolongée jusqu'à fin octobre. » Pour la suite, la nouvelle municipalité veut donner la parole aux cyclistes, aux automobilistes, aux chauffeurs de bus et à tous les usagers dans le cadre d'une concertation menée sur une plateforme numérique. « En fonction du retour, on ne s'interdit rien. Soit on corrige, par exemple en aménageant les pistes cylables au centre, soit on fait complètement machine arrière », ajoute l'élu qui travaille aussi sur l'itinéraire cyclable de la rue du Faubourg-du-Pont-Neuf. Pour le moment, les chiffres de fréquentation, décevants pendant la période estivale, sont gardés secrets : « Il est trop tôt pour qu'ils soient concluants. »

Aménagement de transition: la voie Malraux

Enseignement de ce projet:

- une dynamique vélo bien comprise par la population
- une expérience mitigée notamment du fait du caractère très routier de l'axe dont les usagers n'arrivent que peu à se départir et d'un aménagement complexe
- un besoin de constitution d'un socle partagé s'appuyant sur des invariants techniques et sécuritaires (formation à imaginer)

Observation complémentaire:

- l'émergence de nouveaux acteurs suite au déconfinement (nouvelle association vélotaf, discussions sur les réseaux sociaux)

Développement de l’offre de location

Achat programmé de 100 VAE

Covid: achat de 107 VAE supplémentaires (152000€ TTC)

Augmentation de la demande:

450 personnes se sont inscrites sur liste d’attente depuis juin.

Extension de l’opération d’aide à l’achat VAE

25% du montant d’achat plafonné à 250€

Dispositif partenarial avec les vendeurs de cycles du territoire

Dans le contexte, une **dématérialisation du dispositif de distribution** des chèques a été opérée

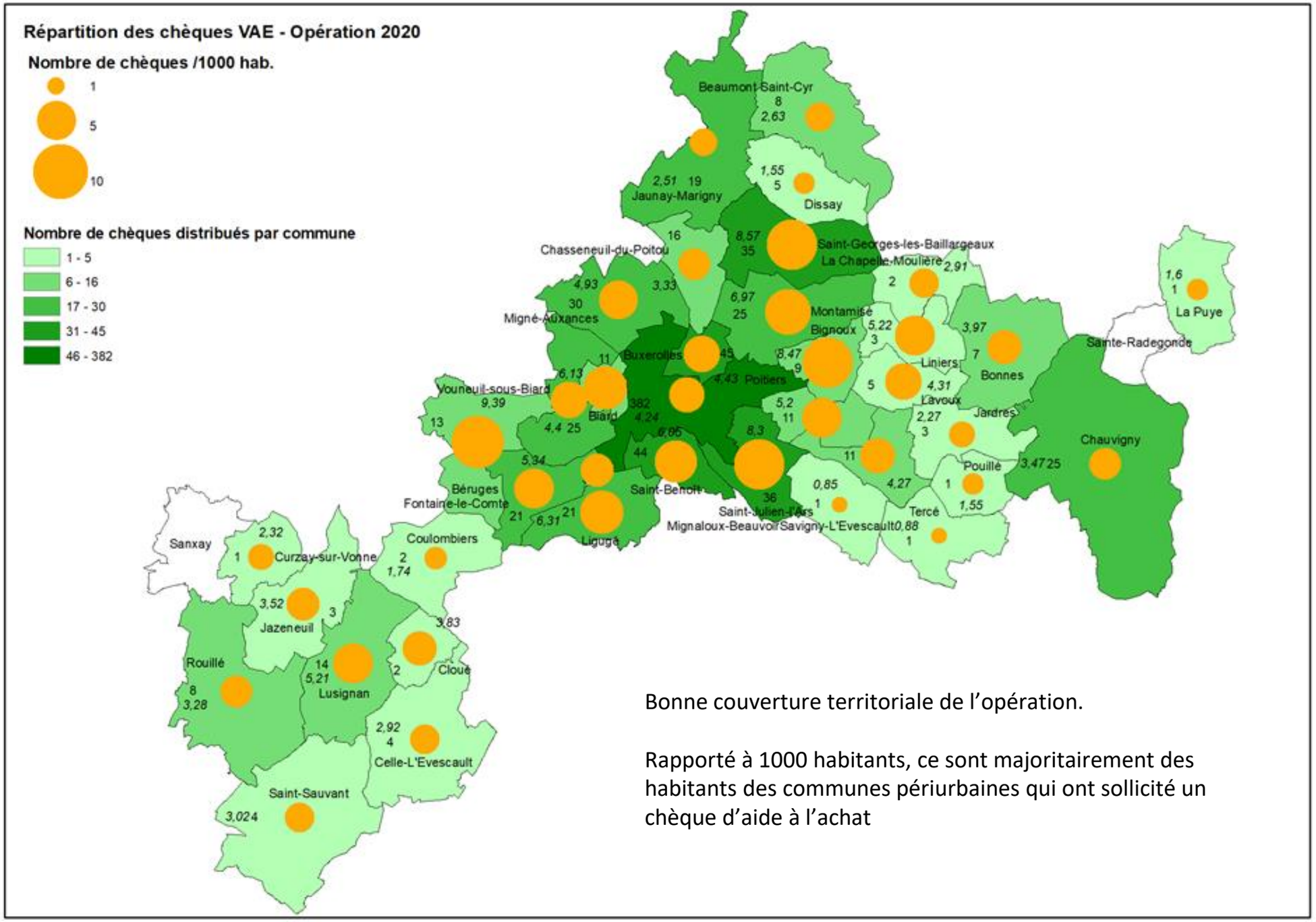
400 chèques d’aides programmés initialement

ajout de +200 chèques en avril

ajout de + 250 chèques en juin

soit **850 chèques, qui ont tous été distribués**

Point de vigilance: faible disponibilité des cycles reportant les acquisitions à l’an prochain, report de crédits.



Bonne couverture territoriale de l’opération.

Rapporté à 1000 habitants, ce sont majoritairement des habitants des communes périurbaines qui ont sollicité un chèque d’aide à l’achat

4. EKODEV

QUI SOMMES-NOUS ?

Créée en 2009, ekodev rassemble aujourd'hui **une équipe audacieuse** et **un ecosystème d'expert.e.s** mobilisé.e.s pour **transformer les organisations en acteurs engagées, à impacts positifs et résilients**. ekodev vous guide pour devenir de **vrais acteurs de la révolution sociétale et environnementale**.

ekodev *Le développement durable en action*

EN CHIFFRES

11 ANS

25 COLLABORATEURS

2M€ DE CHIFFRES D'AFFAIRES

800 CLIENTS

450 MISSIONS DE CONSEIL

4,7 / 5 NOTE DE SATISFACTION DES CLIENTS

QUI SOMMES-NOUS ?

NOTRE MISSION

ekodev accompagne les organisations dans
L'ÉLABORATION ET LE DÉPLOIEMENT OPÉRATIONNEL D'UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE AMBITIEUSE,
afin de relever les nouveaux défis sociaux et environnementaux.

Nous vous guidons dans
LA COMPRÉHENSION ET L'ANTICIPATION DES MUTATIONS SOCIÉTALES.

Nous vous accompagnons dans
L'INTÉGRATION DE CES ENJEUX DANS LE PILOTAGE DE VOTRE ORGANISATION,
en initiant une démarche RSE, en innovant et en engageant un véritable changement d'échelle pour votre politique RSE.

QUI SOMMES-NOUS ?

NOS MÉTIERS

CONSEIL STRATÉGIQUE

ekodev vous accompagne dans la **définition de votre stratégie RSE**, la **transformation de votre business model** ou dans la **transition écologique de votre territoire**, pour répondre aux nouveaux défis sociaux et environnementaux.

- #Raison d'être
- #Stratégie RSE
- #Stratégie Climat

MESURE D'IMPACTS

- #Plan de Mobilité
- #Bilan Carbone
- #Diagnostic
- #Certification & Label

ekodev vous accompagne dans **la mesure et l'analyse de vos impacts**, et la **définition de vos plans stratégiques** (volontaires ou réglementaires) **et feuilles de routes opérationnelles**.

COMMUNICATION & CONDUITE DU CHANGEMENT

ekodev vous accompagne dans vos **démarches de sensibilisation, de communication et de conduite du changement** afin de valoriser vos engagements, et impliquer vos parties prenantes.

- #DPEF
- #Formation
- #Concertation
- #Mobilisation

DÉPLOIEMENT OPÉRATIONNEL

ekodev vous accompagne dans le **déploiement opérationnel de votre feuille de route RSE**, et **l'évolution de vos métiers**, à travers **le pilotage et le suivi d'actions concrètes**.

- #Climat - énergie
- #Mobilité Durable
- #Biodiversité
- #Économie circulaire

5 PÔLES D'EXPERTISE

- RSE
- CLIMAT ÉNERGIE
- MOBILITÉ DURABLE
- BIODIVERSITÉ
- ÉCONOMIE CIRCULAIRE

EKODEV - HISTORIQUE DANS LA MOBILITÉ

2009

Création d'ekodev et premier partenariat avec (covoiturage.fr) **BlaBlaCar** pour le déploiement de la promotion du **covoiturage domicile-travail** dans les entreprises.

Développement de divers partenariats pour la promotion de **la mobilité durable** (éco-conduite, vélos à assistance électrique, etc.) et premiers **événements de sensibilisation** aux alternatives à la voiture individuelle dans les entreprises.

ekodev accompagne ses premiers clients dans leur **démarche de management de la mobilité** avec notamment la réalisation de **Plans de Déplacements**.

Développement d'EKOPDM afin de permettre aux entreprises de piloter leur démarche de management de la mobilité et de se mettre en conformité. (Article 51 - Loi de Transition Energétique).
Plus de 300 évènements de sensibilisation à la mobilité « durable ».

Environ 180 Plans de Déplacements (Plan de Mobilité) réalisés.
Enquête mobilité durable (avec Riposte Verte) .
Elaboration d'une **boîte à outils « Plans de Mobilité » pour l'ADEME.**

Développement d'un accompagnement de « projets territoriaux ».
Création de **l'*ekosystème* mobilité durable (septembre 2019).**

2020

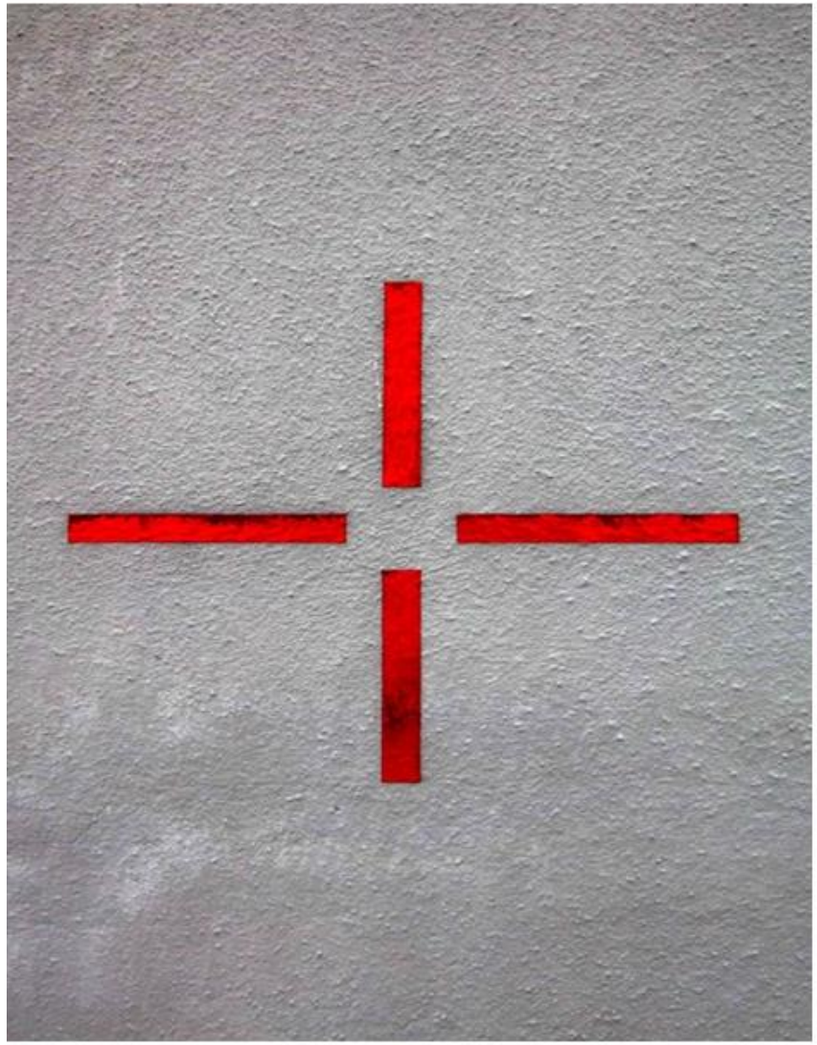
ekodev participe au programme **CEE – Je passe au Vert** (porté par SGS) pour aider les jeunes conducteurs dans leurs pratiques éco responsables
Réalisation d'une **enquête « vélo et déconfinement »** pour aider les salariés / employeurs
Elaboration du label pro-vélo employeurs avec l'ADEME, la FUB, Cyclez et Allianz Fr

EKOSYSTÈME MOBILITÉ

02 L'EKOSYSTÈME MOBILITÉ

LES QUATRE THÈMES DÉVELOPPÉS

LES PREMIERS OBJECTIFS…



AIDER LES EMPLOYEURS À IDENTIFIER ET DÉPLOYER DES SOLUTIONS CONCRÈTES

COMPRENDRE ET TRAITER ENSEMBLE LES PROBLÈMES RENCONTRÉS

OFFRIR DE LA VISIBILITÉ À CES ENGAGEMENTS ET À CES ACTIONS

BÉNÉFICIER DE RETOURS D'EXPÉRIENCE DU « TERRAIN » & DES CONDITIONS DE RÉUSSITES

ÉTUDIER ET MESURER LES IMPACTS POSITIFS (SOCIO-ECONOMIQUES)

...ET DES PRESTATIONS

RENDEZ-VOUS
DE LA MOBILITÉ
Conférences, remise de récompense, étude de cas, retours d'expérience, etc.

BIBLIOTHÈQUE EN LIGNE
PORTAIL MOBILITÉ
Boîte à outils, annuaire prestataires, Contenus multimédias, Q/R diverses, etc.

VEILLE RÉGLEMENTAIRE
& LOBBY
Projets de Loi, ADEME, APCC, FAPM, etc.

HOTLINE
AU QUOTIDIEN
(Q/R diverses, support technique)

CONSULTING STRATÉGIQUE
RÉSEAU D'EXPERTS

NEWSLETTER
DIVERS THÈMES
(règlementation, innovation, etc.)

ACCES PRIVILÉGIÉS
À DES OUTILS
EKOPDM, etc.

FORMATION
AU MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ
SEMESTRIELLE
et/ou sur demande

SÉANCE DE PITCH
SOLUTIONS / OFFRE POC
TRIMESTRIELLE
et/ou sur demande

...DES ACTEURS

PARTIES PRENANTES
/
INFLUENCEURS
INSTITUTIONNELS
vélo & territoires
MOBILITE.ECO
FABERNOVEL
IDDRI
Cfdt:
AP CC
MEDEF
CHASSANY WATRELOT ASSOCIES
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ADEME
GATER
"opinionway
LA FABRIQUE DES MOBILITÉS
carbone 4
geovelo
FUB
îledeFrance
IFP Energies nouvelles
EKOSYSTÈME
MOBILITÉ
ADHÉRENTS
/
PARTENAIRES
ARVAL
GRDF
EDF
Nestlé
TOTAL
SGS
BIC
L'ORÉAL
UTP
viaID
ALD Automotive
MICHELIN
LA POSTE
AXA
Allianz
ENGIE
BeeToGreen
BlaBlaLines
Teebike
mobeelity
ELOCYCLE
cec conseil
klaxit
holson
géo air
PADAM MOBILITY
ubeeqo
Citeazy
ZEPHYRE
jeekan
green on
1 km à pied
skipr
cycl'emouv
TUTO VELO
smart
SOLUTIONS
Cyclez
betterway
be green
ZENRIDE
tiM

03 VÉLO & COVID-19

QUELQUES CHIFFRES CLÉS DE LA BICYCLETTE

30 MIN.
De vélo par jour
= division par 2
du nombre d'AVC

2,5%
Budget moyen d'un vélo / salaire médian Français (soit 490€ en 2018)

35,7 MILLIONS
de vélos chez les Français
(dont **1/3 non utilisés**)

70%
Des nouveaux usagers de VAE utilisaient la voiture

+/- 0 TONNES
CO_2 moyen par an par personne

60%
De croissance de la pratique du vélo en 20 ans dans les grandes villes.

0,5 dB
Bruit moyen de la circulation en vélo

50%
des déplacements font entre 1 et 7 km

Source : ADEME, ekodev

PROFILS ET PRATIQUES DES RÉPONDANTS

Enquête réalisée du 27 avril au 11 mai 2020

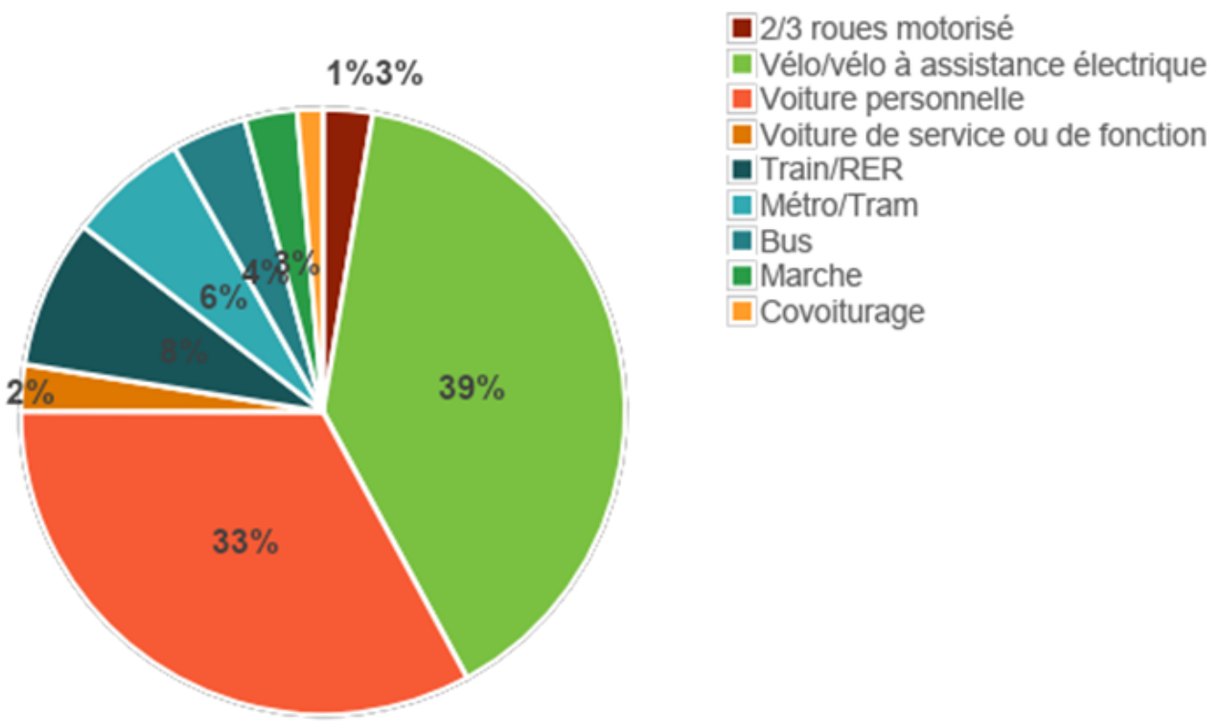
2 540
participants

870
entreprises représentés

37%
des répondants travaillent pour un employeur comptant entre
250 & 5000 TRAVAILLEURS

29%
des répondants travaillent dans
L'INDUSTRIE AUTOMOBILE, AÉRONAUTIQUE, FERROVIAIRE

Mode de transport principal des répondants (trajet domicile-travail)



39% de **CYCLISTES**

35% utilisent leur **VOITURE**

18% utilisent leur **TRANSPORTS EN COMMUN**

CHIFFRES CLÉS DE L'ENQUÊTE

71%
des répondants indiquent que leur employeur
NE COMMUNIQUE PAS SUR LES AVANTAGES DU VÉLO

52%
déclarent ne bénéficier
D'AUCUNE INCITATION FINANCIÈRE

18%
Des répondants ne disposent
D'AUCUN ESPACE DE STATIONNEMENT

80%
des répondants
N'ONT PAS ACCÈS A UN ABRI SÉCURISÉ
pour ranger leur vélo

Seulement **31%**
des employeurs ont mis en place une
POLITIQUE EN FAVEUR DU VÉLO

22%
des répondants indiquent qu'un
« RÉFÉRENT MOBILITÉ »
est identifié en interne.
37% ne savent pas à qui s'adresser sur ces sujets

Seuls **30%**
déclarent avoir connaissance de la mise en place d'un
PLAN DE MOBILITÉ
par leur employeur

04 LABEL EMPLOYEUR PRO-VÉLO

LA GENESE DU PROJET

*« Si la pratique du vélo fait lentement son retour depuis les années 70, ces dernières années ont renforcé ce développement jusqu'à en faire **l'un des principaux sujets de cette année 2020** »*

1. Politique vélo « ambitieuse » (Plan National Vélo), attentes des salariés et maintenant nécessaire (situation sanitaire)

1. Plusieurs opportunités pour les entreprises (empreinte carbone, baisse de l'absentéisme, gain de productivité, réduction des coûts…)

1. La mobilité des salariés est en enjeu fort puisqu'elle intègre les « Négociations annuelles », obligatoires depuis la mise en œuvre de la loi LOM

LE GROUPE DE TRAVAIL

- Récompenser les employeurs qui mettent en place des mesures pro-vélo conformes à un référentiel d'actions
- Création d'un référentiel et de deux livrables pour accompagner les employeurs
- Depuis fin septembre 2020, 45 employeurs volontaires participent à l'expérimentation de ce label
- A venir : Guide, Dossier de presse, Audit sur site, etc.

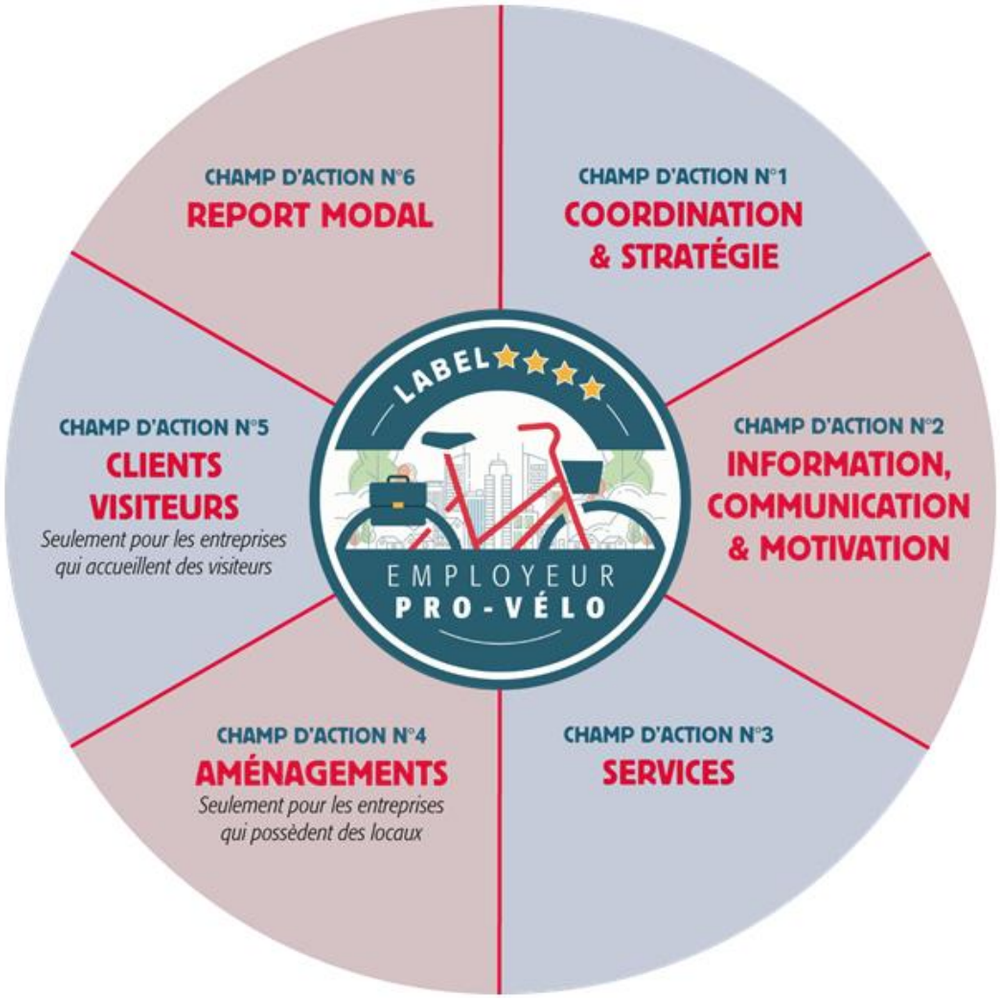
LE RÉFÉRENTIEL

RÉFÉRENTIEL DE LABELLISATION
EMPLOYEUR PRO-VÉLO

7 thèmes

Environ **50** critères

- **LABEL NIVEAU BRONZE : EMPLOYEUR ENGAGÉ**
- **LABEL NIVEAU ARGENT : EMPLOYEUR AVANCÉ**
- **LABEL NIVEAU OR : EMPLOYEUR CONFIRMÉ**



LES PROCHAINES ÉTAPES

Phase **d'évaluation et d'audit** des entreprises les plus avancées

Adaptation des **critères** du label et leur **pondération**

Décision à prendre quant aux **futurs auditeurs**

Lancement de la commercialisation du label

PRINTEMPS 2021

CONTACTEZ-NOUS

ekodev

*Stimuler **l'engagement** | Provoquer **le changement***

9, avenue Percier
75008 Paris

Tel. 01 84 16 45 30
info@ekodev.com

www.ekodev.com

Contact :
Timothée QUELLARD
06 64 83 00 23
tquellard@ekodev.com

EKOSYSTÈME MOBILITÉ

5 • Ateliers Participatifs

Activités collaboratives – Résultats Brut*

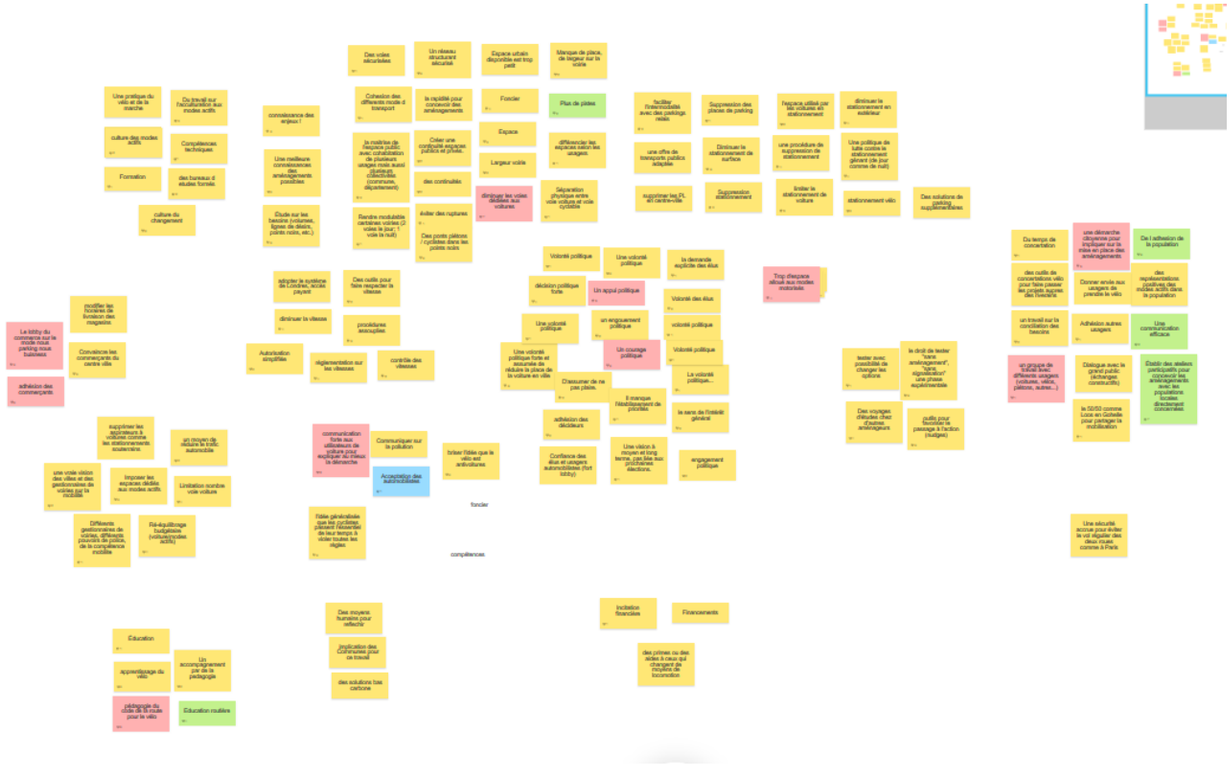
* Ces résultats n’ont pas été retraités suite aux contributions en direct lors de l’atelier, et n’ont pas encore fait l’objet d’une analyse, ils sont simplement reportés ici en l’état

Définissez la cohabitation sur l’espace public en un mot

- Activité : Nuage de mots
- Nombre de participants : 78
- Nombre de contributions : 133

Vous êtes un aménageur, que vous manque t’il pour mieux allouer l’espace public aux modes actifs ?

- Activité : Tableau > poster ses idées
- Nombre de participants : 78
- Nombre de contributions : 119



Une pratique du vélo et de la marche

Du travail sur l'acculturation aux modes actifs ♥3

culture des modes actifs ♥2

Compétences techniques ♥1

Formation ♥1

des bureaux d etudes formés ♥2

culture du changement ♥3

connaissance des enjeux ! ♥3

Une meilleure connaissances des aménagements possibles ♥3

Étude sur les besoins (volumes, lignes de désirs, points noirs, etc.) ♥3

Des voies sécurisées ♥1

Un réseau structurant sécurisé ♥3

Espace urbain disponible est trop petit

Manque de place, de largeur sur la voirie ♥2

Cohesion des differents mode d transport ♥1

la rapidité pour concevoir des aménagements

Foncier ♥4

Plus de pistes ♥2

Espace ♥3

la maitrise de l'espace public avec cohabitation de plusieurs usages mais aussi plusieurs collectivités (commune, département) ♥2

Créer une continuité espaces publics et privés. ♥2

différencier les espaces selon les usagers ♥1

Largeur voirie ♥2

des continuités ♥2

diminuer les voies dédiées aux voitures ♥7

Séparation physique entre voie voiture et voie cyclable ♥1

Rendre modulable certaines voiries (2 voies le jour; 1 voie la nuit) ♥1

éviter des ruptures ♥1

Des ponts piétons / cyclistes dans les points noirs ♥5

adopter le système de Londres, accès payant

Des outils pour faire respecter la vitesse

diminuer la vitesse

procédures assouplies

Autorisation simplifiée

règlementation sur les vitesses

contrôle des vitesses

modifier les horaires de livraison des magasins

Le lobby du commerce sur le mode nous parking nous buisness

Convaincre les commerçants du centre ville

adhésion des commerçants

communication forte aux utilisateurs de voiture pour expliquer au mieux la démarche

Communiquer sur la pollution

Acceptation des automobilistes

l'idée généralisée que les cyclistes passent l'essentiel de leur temps à violer toutes les règles

briser l'idée que le vélo est antivoitures

supprimer les aspirateurs à voitures comme les stationnements souterrains

un moyen de réduire le trafic automobile

une vraie vision des villes et des gestionnaires de voiries sur la mobilité

Imposer les espaces dédiés aux modes actifs

Limitation nombre voie voiture

Différents gestionnaires de voiries, différents pouvoirs de police, de la compétence mobilite

Ré-équilibrage budgétaire (voiture/modes actifs)

Éducation

apprentissage du vélo

Un accompagnement par de la pedagogie

pédagogie du code de la route pour le vélo

Education routière

Des moyens humains pour reflechir

implication des Communes pour ce travail

des solutions bas carbone

faciliter l'intermodalité avec des parkings relais

Suppression des places de parking

l'espace utilisé par les voitures en stationnement

diminuer le stationnement en extérieur

tester avec possibilité de changer les options

le droit de tester "sans aménagement", "sans signalisation" une phase expérimentale

une offre de transports publics adaptée

Diminuer le stationnement de surface

une procédure de suppression de stationnement

Une politique de lutte contre le stationnement gênant (de jour comme de nuit)

Des voyages d'études chez d'autres aménageurs

outils pour favoriser le passage à l'action (nudges)

supprimer les PL en centre-ville

Suppression stationnement

limiter le stationnement de voiture

stationnement vélo

Des solutions de parking supplémentaires

Volonté politique

Une volonté politique

la demande explicite des élus

décision politique forte

Un appui politique

Volonté des élus

Une volonté politique

un engouement politique

volonté politique

Une volonté politique forte et assumée de éduire la place de a voiture en ville

Un courage politique

Volonté politique

La volonté politique...

D'assumer de ne pas plaire.

Il manque l'établissement de priorités

le sens de l'intérêt général

adhésion des décideurs

Une vision à moyen et long terme, pas liée aux prochaines élections.

Confiance des élus et usagers automobilistes (fort lobby)

engagement politique

Du temps de concertation

une démarche citoyenne pour impliquer sur la mise en place des aménagements

De l adhesion de la population

des outils de concertations vélo pour faire passer les projets aupres des riverains

Donner envie aux usagers de prendre le vélo

des représentations positives des modes actifs dans la population

un travail sur la conciliation des besoins

Adhésion autres usagers

Une communication efficace

un groupe de travail avec différents usagers (voitures, vélos, piétons, autres...)

Dialogue avec le grand public (échanges constructifs)

Établir des ateliers participatifs pour concevoir les aménagements avec les populations locales directement concernées

le 50/50 comme Loos en Gohelle pour partager la mobilisation

Incitation financière

Financements

des primes ou des aides à ceux qui changent de moyens de locomotion

Décrivez des situations de concurrence/complémentarité entre les modes

- Activité : Tableau > poster ses idées
- Nombre de participants : 78
- Nombre de contributions : 111

Décrivez des situations de

insertion vélos sur voirie en fin de bande cyclable

Carrefours giratoires

Intersection et carrefour - Quelle priorité ?

Priorité aux intersections

Un rond point il y a un vélo et une voiture qui tournent au même endroit

A hauteur des carrefours et giratoires

Retour généralisation priorité à droite sauf pour priorité des modes

Régime de priorité défavorable au vélo la plupart du temps

financements

fonds alloués aux différents modes

Vitesse

vitesse des VAE / piétons

vitesse auto / vélo, piétons

largeur engins agricoles vs besoin de voies cyclables

Angles morts poids lourds : invisibilité des cyclistes

Stationnement voiture vs espace modes actifs

stationnement sauvage Vélos/trottinettes / piétons et aveugles

Stationnement

stationnement vélo et voiture

Les modes de déplacements sont concurrents sur l'espace alloué en ville.

Stationnement

Espace disponible

passage à niveau
Train/vélo
Vélo / tramway sur plateforme tram (idem voie BHNS)
trottinette - marche à pied
Vélo / voitures
Voiture concurrence tout le reste (monopole radical)
Conflits piétons-vélos en centre-ville
Voiture particulière
aire pietonne
Rues étroites
piéton vélo/voie verte
vélo/covoiturage
autoroute/Train
couloirs bus / aménagements cyclables
projets tramway sans aménagements cyclables ni stationnement vélo : à requalifier
Déséquilibre de l'espace réservé à la voiture par rapport aux vélos et piétons
voie verte
Voies bus excluant le vélo
le canal du midi : espace partagé piétons:vélos/trotinettes/VAE
Stationnement sur espace public - Vélo/voiture /livraison, etc.
centre ville : piétons/vélos et parfois scooters, camions ...
Partage de l'espace et voies non aménagées pour le vélo
couloirs bus partagés entre vélos/bus
trottoirs partagés = conflit vélo/piétons
Sur l'espace public concurrence velo/pietons en fonction de nombre d'usagers
bus et vélo : pas toujours possible de monter dans un bus avec un vélo, crainte des délégataires, quid de la règlementation pour les remorques à vélo en transport urbain
la légitimité de la voiture prive le vélo de sa place
velo trotinette
montée à voie unique (vélo/voiture)
modes actifs Vs transports en commun pour des trajets courts
Bhns/voiture
vélo / transports en commun (pb stationnement sécurisé, pb de vélo interdit dans les TC ...)
voies bus interdites aux vélos

Bus départementaux et vélo : possibilité de mettre son vélo dans le bus (accrochage extérieur à l'arrière du bus)

mettre les jeunes à vélo pour vider les métros aux heures de pointe

à l'image des Pays bas, vélos et Transports en commun régionaux sont complémentaires (TER)

Transport du vélo dans les TCU

Vélo- /Auto-stop

Voiture + bus + vélo par exemple avec les parcs relais

avoir des vélos pliants de service dans les entreprises : pour mettre dans les trains et les voitures de service !

Vélo / TER

train/vélo

Transport en commun

Train/vélo

Train/vélo dans le cadre du cyclotourisme

train/voiture

Train et vélo : stationnement sécurisé dans les gares

train/marche

train/bus

Voiture stationnée en entrée de ville et trottinette pour trajet final

train vélo (si emport gratuit)

révolution culturelle à la SNCF : oui, les cyclistes sont de bons clients

marche à pied

googlemaps francais des multimodalités dans les villes

Allègement charge tc grâce à report marche (Gare de Nantes, centre-ville de Bordeaux)

voiture - trottinette

vélo/covoiturage

Dernier kilometre

Voiture partagée

marche et transport en commun

parkings sécurisés vélos dans les gares et aires de covoiturage

arceaux vélo vers les abribus

vélo + stationnement centre ville

Plateforme multimodale

Voie verte

Couloir bus ouvert aux vélos

CVCB - Chaucidou

pistes cyclables et voies bus

fluidité trafic / voies cyclables

Réseau Express Vélo et Linéo (bus express)

voie bus séparée

Vélorue

zone 20

vitesse commune max 30km en ville

aménagement des centres villes et accessibilité aux commerces à la fois piéton et vélo (absence de trottoirs, ...)

Aller faire ses courses à vélo en ville : vélo + piéton

Vélo/point de livraison ou collecte

Vélo cargo + commerces

Comment limiter l’usage de la voiture ?

- Activité : Tableau > poster ses idées
- Nombre de participants : 78
- Nombre de contributions : 258

En compliquant les déplacements en voiture (moins de place, moins de parkings, etc.)

Rendre les rues urbaines plus vivantes

vider l'espace public et mutualiser le stationnement en ouvrage

transformer des routes en voies vertes

Changer les priorités (rendre les modes actifs prioritaires)

modifier l'usage des voies véhicules pour les TC / vélos

Inverser la priorité au niveau des passages piétons ?

Imposer les doubles voies vélos sur ensemble des voies

imposer des girations délicates

contrindre les déplacement automobilie, favoriser les mode doux: accessibilité, trajet etc...

Repenser entièrement les voies pénétrantes

Une voie voiture des rocades transformée en voie cyclable

Voies réservées au covoiturage

zéro axe à 2 voies ou + de circulation auto en ville

Repenser l'urbanisme

Modifier plan de circulation (filtrage VL, sens interdit, double-sens cyclable, etc.)

généraliser le principe, introduit à Brême (D) dès les années 50, des quartiers d'où l'on ne peut sortir en voiture que par là où on est entré

Comme à Strasbourg, Gand et villes hollandaise: Réduire l'accessibilité des voitures au cœur de la ville

Réduire les voies auto

interdiction transit

Limiter le nombre de voies

Diminuer les 2*2

labyrinthe pour les voitures (comme au pays-bas)

empêcher le rat-running!

Favoriser les priorités vélos aux interdections

Faire des aménagements cyclables continus et sécurisés

Supprimer voies automobile

Rendre le piéton et le cycle prioritaires sur toute voie

Rendre la rue vivante pour tous comme les rues aux enfants, rues pour tous

Aménager l'espace public pour qu'il soit plus agréable pour les modes doux et les habitants et moins perméable aux véhicules à moteur

développer les rues en double impasse

Prendre sur l'espace voiture, voies et Stationnements, pour des aménagements cyclables

Stopper les rocades

mettre des gabarits de largeur végétalisés

les centres urbains intégralement en zone de rencontre

Couleur du sol différents entre vélo et voiture

faire des revêtements inconfortables juste aux passages de roues voitures

pénalisations automatiques (radar) dans zones piétonnes (italie fréquent)

Supprimer TOTALEMENT l'accès voiture sur certains axes (réservés modes actifs ou TC)

Fermeture temporaire de voie

déplacer

Réduire les vitesses

Diminuer la vitesse

Réduire la vitesse des véhicules

Limiter les vitesses de circulation

limiter la vitesse

piétonnisation centres-villes

passer la ville à 30 avec les aménagements contraingant la vitesse

Limitation vitesse

Mettre en place des zones 30

Zone 30 sur ensemble des métropoles

piétonniser le centre ville

supprimer les voitures !

promouvoir les plans de mobilité employeur exemplaires

généraliser les villes à 30 km / h

réduire les vitesses autorisées

Généraliser la priorité a droite sauf pour les priorité des modes actifs

ralentir la vitesse

faire des entonnoirs avec echappatoires

Limiter le stationnement

Parkings relais et modes actifs

parking relais autour des villes

Parking relais en périphérie de centres

Paiement stationnements VP

restreindre les offres de stationnement au sein des établissements employeurs

limiter le stationnement

Contraindre le stationnement

Réduction stationnement

Parc relais pour faire la transition là où l'offre alternative le permet

multimotorisation des ménages induit stationnement sauvage sur les trottoirs aux abords des immeubles => rendre obligatoire l'achat/location d'un stationnement pour chaque véhicule possédé

Éloigner l'offre de stationnement

Jouer sur le tarif du stationnement

créer des embouteillages fictifs (points d'arrêts sans raison)

limiter les possibilités de stationnement

Limiter le nombre de places de stationnement

profiter de travaux pour diminuer le stationnement en douce

Supprimer le stationnement et l'éloigner

Parcs relais avec bon réseau TC après

parkings aux gares

Limiter drastiquement le stationnement

augmenter le prix du stationnement

Limiter l'emprise dédiée (stationnement et circulation)

réduire l'espace public accordé à la VP (stationnement, circulation)

supprimer le nombre de stationnements extérieurs

Stationnement auto sur les espaces privés et non public.

Réduire les places de parking

en luttant contre l'idée que le stationnement gratuit ou bon marché serait un droit quasi-constitutionnel

Des actions plus répressives sur le respect du stationnement

rendre impossible le stationnement

réduire le stationnement et avec des parkings relais

pas de stationnement dans les bureaux

Des parcs relais en périphérie avec prolongement de lignes TC (BHNS, tram, métro, ...)

limiter le stationnement

Réduction du stationnement

supprimer du stationnement

contraindre l'usage en limitant la place sur voirie et le stationnement

Réduire le stationnement

Sécuriser le stationnement des cycles en cv

remplacer les parkings par des micro forêts

prime vélo

Péage à l'entrée du centre ville

Faire payer l'entrée de ville (comme pour les autoroutes) en voiture

ne plus favoriser fiscalement la voiture

Aider financièrement ceux qui se déplacent à velo

Fiscalité (ex : déclaration frais réels très favorable à la voiture)

Inciter fiscalement à l'autopartage (réduction du taux de motorisation des ménages)

encadrer le remboursement des frais de déplacement, le rendre subsidiaire des autres modes

Valoriser financièrement les déplacements à vélo

donner des bonus aux vehicules avec 4 passagers

Péage urbain

enlever la declaration au frais reels

pousser le Forfait mobilité durable

Réduction indemnité km

prix

ne pas subventionner l'achat de véhicules neufs

Limiter à 1 voiture par foyer

interdire l'utilisation solitaire

interdire la propriété d'un véhicule

Restriction

Interdire les déplacements du quotidien "seul" dans sa voiture

en limitant les cas où son utilisation est utile

Contrer l'idéalisation de la voiture

Des contraintes fortes

réduire espace

interdire

réquisitionner

passer à la vidéo verbalisation

n'autoriser qu'une seule voiture par ménage

N'autoriser la possession d'un véhicule qu'aux seuls taxis collectifs

dégonfler les pneus

donner envie par les aménagements d'espaces publics de se déplacer autrement (bien-être santé, ...

Moins de places voitures/plus de places vélo

agir dans les têtes

Aider au changement de pratique : communication, mise à disposition de vélos; proposer des solutions concrètes

montrer les avantages des autres modes

Changer en profondeur les habitudes très ancrées (ex amener ses enfants à l'école en voiture...)

incitation au vélo

Confiner encore plus

communiquer sur les coûts indirects de la voiture : entretien des routes par les collectivités, inciter à transformer certaines routes,

favoriser les modes actifs

sensibilisation aux bienfaits éco, santé ... des modes de déplacements doux

L'éducation vélo et marche à l'école

Communiquer VRAIMENT sur les impacts

Softpower du vélo

promouvoir covoiturage /voiture solo

promouvoir publiquement l'autopartage

favoriser le covoiturage

voies covoiturag voies bus

développer l'autopartage dans les stations touristiques

Favoriser les autres modes et la complémentarité

proposer des solutions alternatives performantes dans les territoires automobiles

Pousser le covoiturage

encourager l'autopartage notamment dans les zones à habitat collectif (diminuer les places de stationnement, de garage, intégrer l'autopartage dans les écoquartiers, ...

developper le velo taxi

auto partage

Favoriser le covoiturage

Autopartage pour limiter le nombre de véhicules (notamment en rural)

Developper les parking relais en gare / station de metro

faciliter les démarches d'autopartage

simplifier developper l'autolib

faire des bouquets d'offres d'alternatives économiquement plus avantageux

Faciliter les locations pour se déshabituer de la possession

ne faire que des locations de voitures à la demande

faire expérimenter d'autres modes

formation vélo en auto école
♥4

Réduire les besoins de déplacement
♥2

Sensibilisation et expérimentation à la pratique des autres modes

formation vélo renforcée à l'école
♥2

mettre fin à l'impératif de mobilité

Travailler sur le changement de comportement
♥1

developper l'achat en mode coproprietaire
♥2

Favoriser la demobilite
♥2

La mobilité s'apprend et s'expérimente => organiser des challenges de la mobilité pour accompagner l'évolution des pratiques modales notamment des autosolistes
♥5

Prendre en compte les besoins des populations en zones peu denses

Expliquer plus précisement les enjeux/conséquences (qualité de l'air)

être à l'écoute des besoins des potentiels vélotafeurs

Autorisation de déplacement en voiture sans taxe sous condition d'accès impossible ou très limité aux TC

offrir des alternatives viables

Plus d'incitations pour les autres modes

Mettre en place des tiers lieux

Engager un PDE
♥1

Espaces de coworking pour favoriser le quasi télétravail
♥3

obliger les communes a faire un Plan de deplacement local
♥3

plus de lieux de co-workings partagés accessibles aux employeurs et à leurs salariés

Embaucher des salariés locaux
♥3

Accentuer les obligations sur les déplacements professionnels + soutien financier pour inciter à un premier changement de pratique
♥1

Offrir des solutions aux salariés qui vivent en campagnes
♥3

proposer des pack multimodaux aux salariés plutôt que des voitures de fonction

Encourager le télétravail quand cela est possible
♥3

Quotas energie/carbone

Arrêter les incitations fiscales à l'usage de la voiture

intégrer le coût des déplacements domicile travail dans le financement des prêts immobiliers

offre d'horaire TC avantageux et compétitif

proposer des services alternatifs

Diminuer avantages fiscaux

Fiscalité

taxer

développer les transports publics de petites et grandes capacités

Plus des moyens pour les autres modes

peage urbain

Contraindre les voitures (vitesse, espace, temps de trajet)

stopper l'approvisionnement des stations essences

Arrêter de subventionner la voiture (déduction frais réels impôts, prime à la casse, bonus "écologique", ...)

Taxer l'usage de la voiture

Rallonger les parcours (plan de circulation)

En limiter l'usage là où l'alternative est performante

malus voiture

mettre en place un compte carbone individuel

Créer des bus écoles en vélo

mettre des mesures incitatives à l'utilisation des transports collectifs

Taxation au kilomètre voiture parcouru

taxe carbone sur les grosses cylindrées

prôner les petites cylindrées en hyper centre

Rationner le carburant à la pompe

changer la place de la voiture dans le rapport à la liberté, les publicités concernant les voitures, ...

Arrêter d'en vendre

en la faisant sortir de l'imaginaire positif

avant de trouver des solutions structurelles, il faut savoir pourquoi nous prenons la voiture et comment la remplacer.

La fin des publicités pour les voitures ?

diminuer la publicité pour les voitures (comme pour le tabac et l'alcool)

informer sur le coût global d'un véhicule (et pas uniquement prix d'achat)

réduire la publicité pro-voiture/SUV

Freiner la publicité sur les voitures

Réduire les publicités sur la voiture

contraindre les publicités voitures à ne montrer que des situations réelles

lire ma thèse : l'attachement à l'automobile mis à l'épreuve !!!

cesser de dire "véhicule" là où il faudrait dire "véhicule motorisé"

communiquer sur le coût rel d'usage d'une voiture

collectiviser le système automobile

développer des services dans les zones rurales
1

Faire une ZFE
5

Taxe carbone
2

Favoriser le petit commerce de proximité (+ accessible que zones d'activités)
4

Dernier kilomètre logistique en vélo cargo
1

Informer les futurs propriétaires et locataires sur les frais et temps de déplacement de leur futur logement
4

Calculateur d'itinéraire multimodal afin d'objectiver les parcours
3

zone à faible émission
1

Péage urbain et ZFE
2

Carte des temps
5

Limiter les centres commerciaux
4

commerce de proximité
4

Signaler au automobilistessur les durées de trajet en velo
3

Appliquer réellement les lois (ex. ZFE, Pics de pollution...)
2

la gratuité des transport publics couplé à un augmentation du stationnement
1

Revoir entièrement l'aménagement des zones commerciales (pensées en système bagnole)
1

Production très locale pour supprimer le besoin de déplacement
4

Limiter l'étalement urbain en périphérie
4

MERCI !

Retrouvez l’ensemble des ateliers https://apc-climat.fr/actualites/ateliers-virtuels-jnmm/

Une question : contact@apc-climat.fr