



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Cerema

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

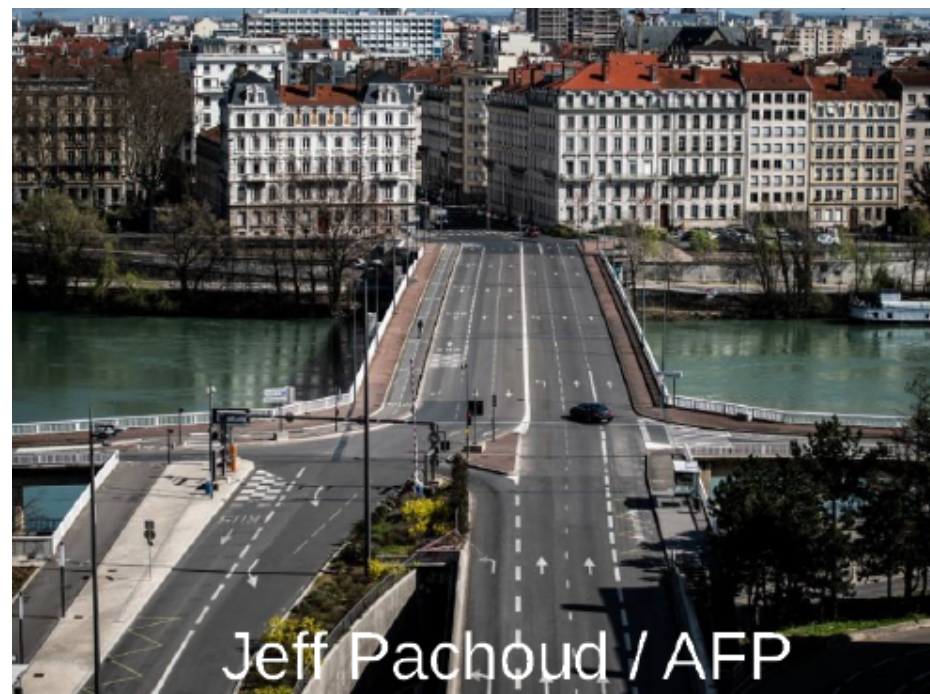
QUELS ENSEIGNEMENTS POST-COVID ? OU COMMENT LA CRISE SANITAIRE RÉINTERROGE NOTRE RAPPORT À LA MOBILITÉ



1 juillet
2021

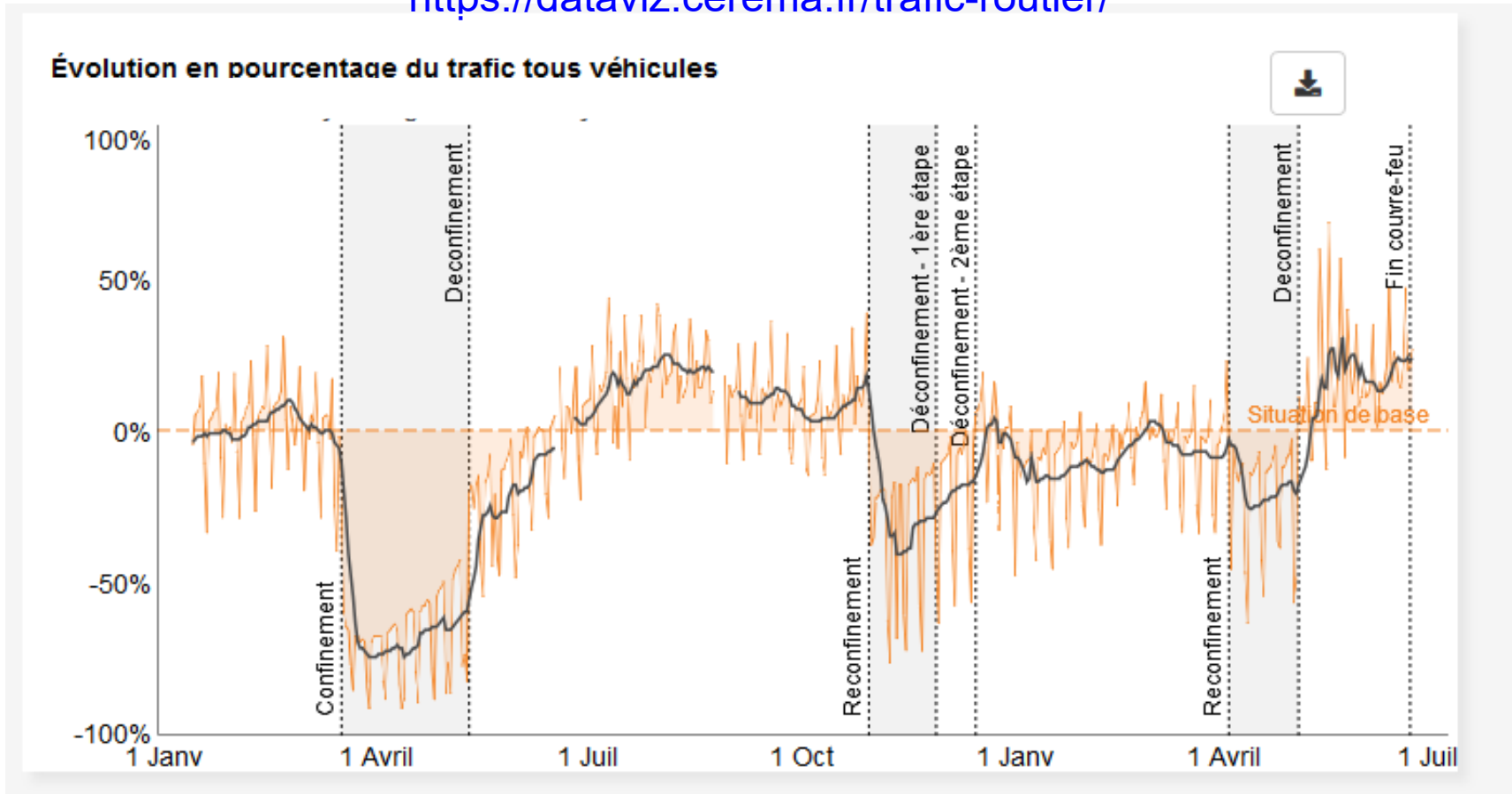
Réseau National des Aménageurs
L'aménageur au cœur d'injonctions contradictoires, comment résoudre l'équation ?

EFFETS DE LA CRISE SANITAIRE SUR LE TRAFIC ROUTIER



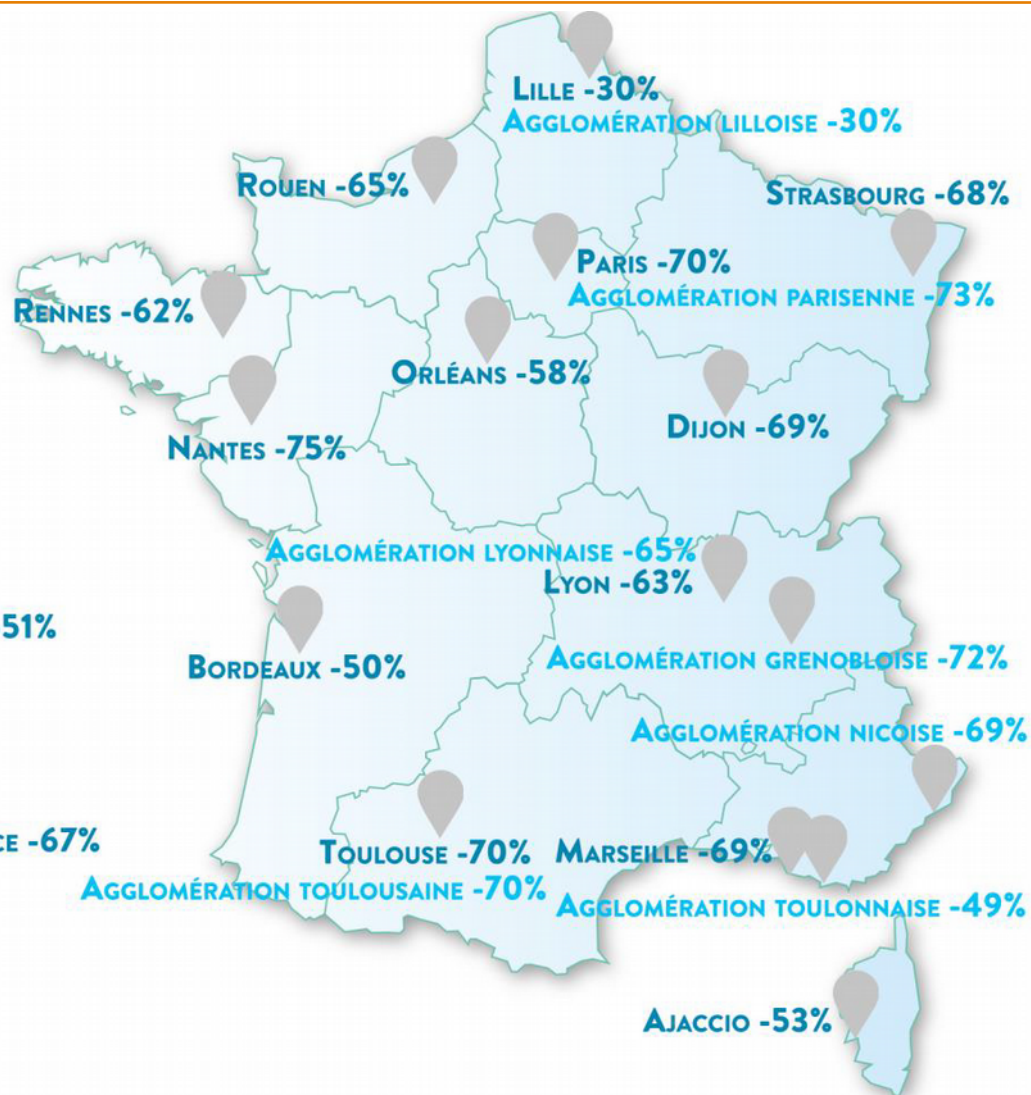
EFFETS DE LA CRISE SANITAIRE SUR LE TRAFIC ROUTIER

<https://dataviz.cerema.fr/trafic-routier/>



Comment la pandémie a-t-elle un impact sur le trafic routier (Echelle nationale) ?

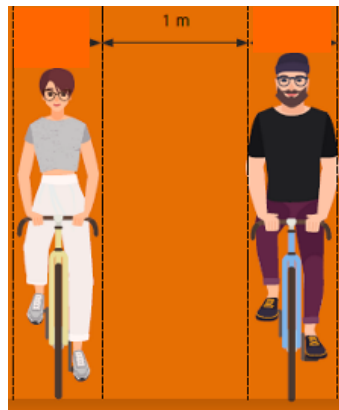
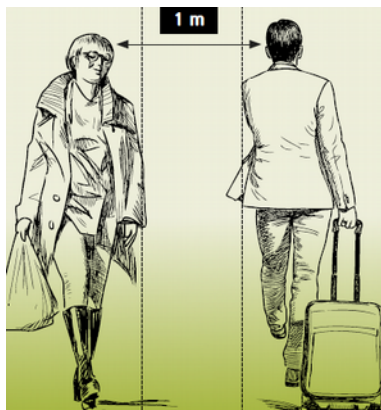
EFFETS DE LA CRISE SANITAIRE LA QUALITÉ DE L'AIR



Évolution des niveaux d'oxyde d'azote (NOx) mesurés sur les grands axes routiers en mars 2020 avant et pendant le confinement

LES DÉFIS À RELEVÉ POUR LE DÉCONFINEMENT ?

Garantir la distanciation physique lors des déplacements



Absorber au mieux le report attendu depuis les transports collectifs



Eviter un retour massif à la voiture



© Balcaen Joel

UNE VÉRITABLE OPPORTUNITÉ DE DÉVELOPPER L'USAGE DES MODES ACTIFS AU QUOTIDIEN, DURABLEMENT

- Le vélo et la marche sont des modes de **transport du quotidien permettant la distanciation physique** ;
- Le vélo est **un mode de transport capacitaire**, environ quatre à six fois plus que l'automobile à espace équivalent ;
- Le vélo et la marche permettent également de répondre à d'autres enjeux comme **l'urgence climatique ou encore la sédentarité, la pollution locale, la congestion en milieu urbain.**

UNE VÉRITABLE OPPORTUNITÉ DE DÉVELOPPER L'USAGE DU VÉLO ET DE LA MARCHE AU QUOTIDIEN, DURABLEMENT...BESOIN D'AGIR VITE !

Des guides « express »
facilitateurs...des formations flashs.



*Guide vélo
le 4 mai*



*Guide piétons
Le 29 mai*

Des webinaires pour créer une
dynamique entre les territoires.



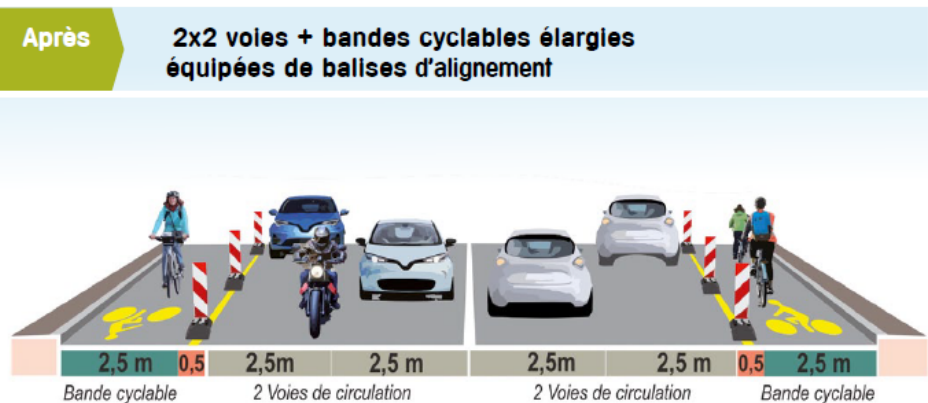
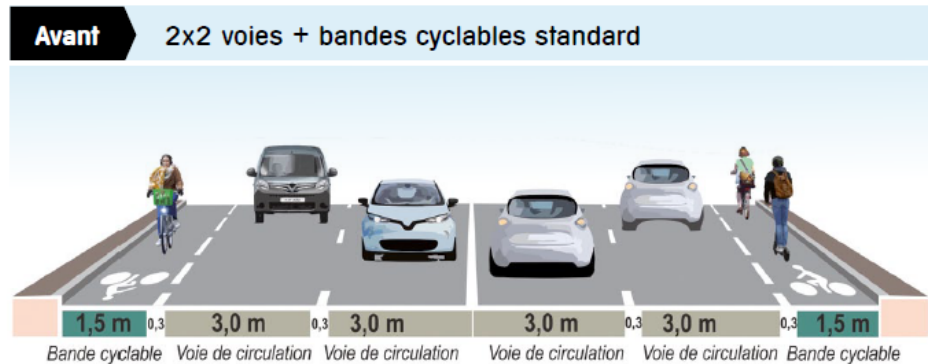
TESTER POUR AMENAGER DURABLEMENT

Tout un écosystème s'est mis en mouvement : associations d'usagers, collectivités locales, services de l'État, professionnels du cycle.

LES LEVIERS POUR FACILITER LA CIRCULATION DES CYCLISTES PENDANT LE DÉCONFINEMENT...RÉDUIRE LE NOMBRE DE VOIES AFFECTÉES AU TRAFIC MOTORISÉ



LES LEVIERS POUR FACILITER LA CIRCULATION DES CYCLISTES PENDANT LE DÉCONFINEMENT...ÉLARGIR LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES EXISTANTS



LES LEVIERS POUR FACILITER LA CIRCULATION DES CYCLISTES PENDANT LE DÉCONFINEMENT...METTRE EN PLACE DU STATIONNEMENT VÉLO



MESURES COMPLÉMENTAIRES POUR ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT, LES NOUVEAUX USAGERS



Coup de pouce vélo



Le Coup de Pouce
REPARATION



Le Coup de Pouce
REMISE EN SELLE

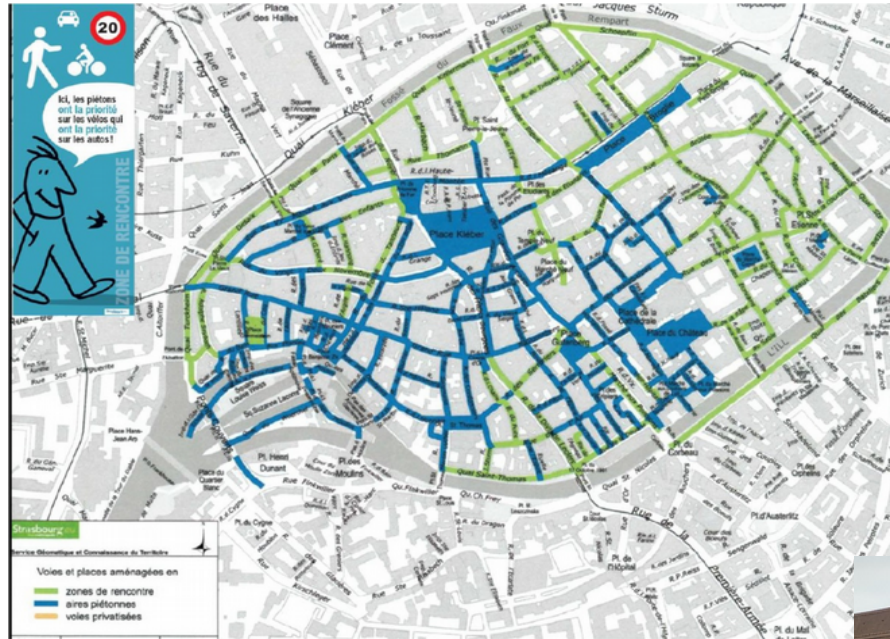


Le Coup de Pouce
STATIONNEMENT TEMPORAIRE

Près de 2 millions de vélos
remis en circulation grâce
au coup de pouce vélo !



LES LEVIERS POUR FACILITER LA CIRCULATION DES CYCLISTES PENDANT LE DÉCONFINEMENT...ÉTENDRE LES ZONES À PRIORITÉ PIÉTONNE



LES LEVIERS POUR FACILITER LA CIRCULATION DES CYCLISTES PENDANT LE DÉCONFINEMENT...RÉSERVER TEMPORAIREMENT DES RUES AUX MODES ACTIFS

Les rues scolaires



Une opportunité pour la reprise des activités : bars, restaurants, commerces ...

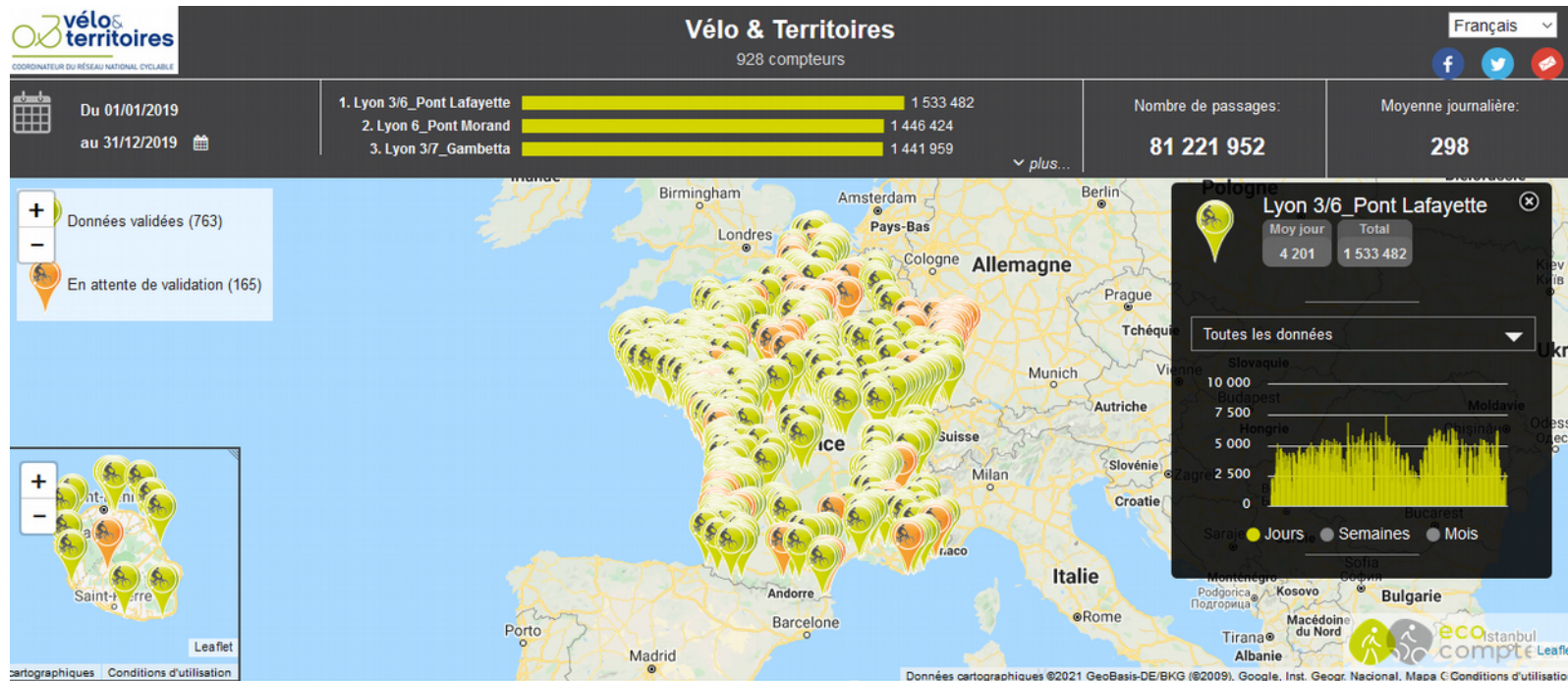


EN MATIÈRE DE MOBILITÉ, LA CRISE SANITAIRE A GÉNÉRÉ UN ENGOUEMENT NATIONAL POUR LE VÉLO, QUI EST ENTRÉ DANS LA TÊTE DE BEAUCOUP COMME UN MODE DE TRANSPORT RÉSILIENT, EFFICACE, PERTINENT

+ 32 %

“ Selon la Plateforme nationale des fréquentations (dispositif technique animé par Vélo & Territoires), c'est la progression du nombre de passages de vélos enregistrés entre le 1er trimestre 2021 et la même période en 2019.

Cette progression est de 40 % par rapport à 2020 (confinement inclus).”



CETTE PERIODE A VÉRITABLEMENT PERMIS D’AFFIRMER QUE LE VÉLO EST UN MODE DE DÉPLACEMENT À PART ENTIÈRE.



DES SOLUTIONS D'AMÉNAGEMENT RÉVERSIBLES ET PEU COÛTEUSES, SERVANT DE TEST : POTENTIEL D'UNE MÉTHODE COMPLÉMENTAIRE DES OUTILS TRADITIONNELS DE PLANIFICATION DES AMÉNAGEMENTS POUR LES MODES ACTIFS

- Plus de 1000 km d'infrastructures cyclables planifiés, plus de 600 km réalisés
- 101 villes ont réalisé des aménagements provisoires en faveur des piétons
- Mise en œuvre en un temps record, à des coûts modérés
- Une accélération fulgurante des politiques cyclables : un saut significatif en matière d'aménagements cyclables, jamais vu dans les politiques d'infrastructures en faveur des modes actifs et une augmentation globale des modes actifs, même dans les zones péri-urbaines, rurales
- Le caractère temporaire, modifiable et réversible des interventions rassure à la fois les techniciens et les décideurs
- De nombreux projets ont été pérennisés ou sont en phase de pérennisation (l'État soutient certains d'entre eux)

UNE MÉTHODE INSPIRANTE POUR LES AMÉNAGEURS ?

C'est une nouvelle façon d'envisager l'aménagement de l'espace public, fondée sur un « droit à l'erreur » et des possibilités d'ajustement au plus près des usages et besoins

QUELS ENSEIGNEMENTS ?

- Réaliser des tests sur des lieux clés, à haut potentiel
- Profiter des aménagements provisoires et de la mise en place d'un suivi pour essayer des solutions ambitieuses, innovantes
- Gardez à l'esprit que le changement des comportements n'est pas immédiat
- Soutenir, communiquer, informer : essentiels pour encourager les nouveaux usages

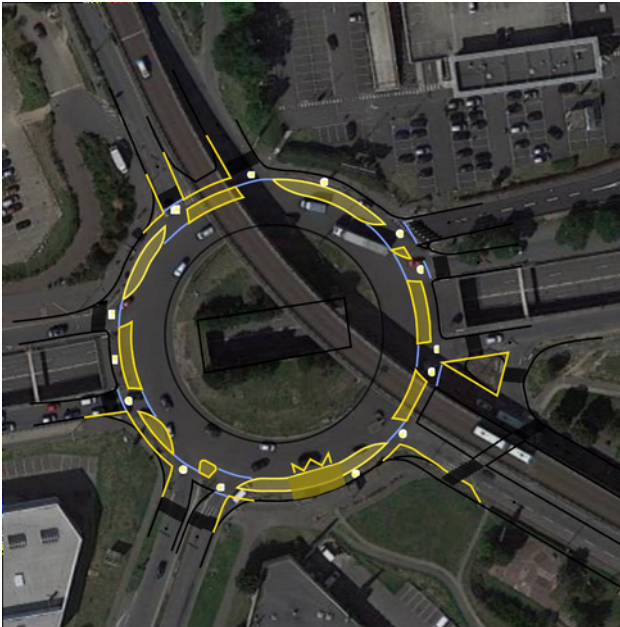
A ÉVITER ?

- Planifier des infrastructures temporaires là où c'est facile plutôt que là où c'est utile
- Ne pas éluder la question de la continuité, il faut penser le réseau cyclable dans son ensemble
- Conclure trop rapidement : les changements peuvent prendre du temps

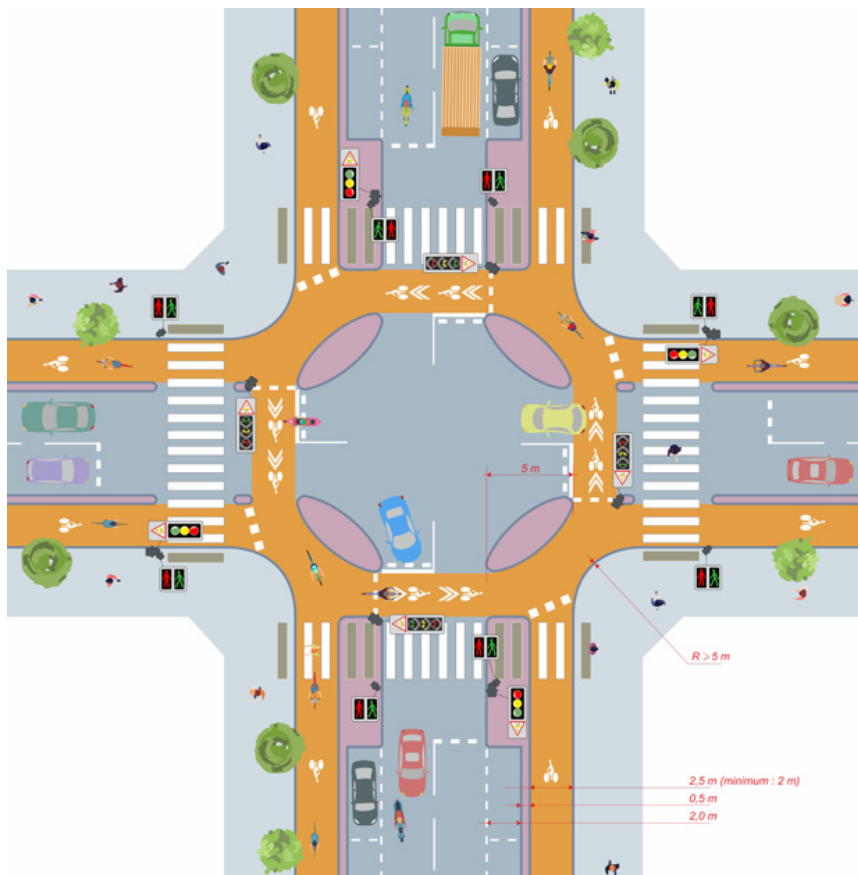
QUELLES CONSÉQUENCES SUR LA DOCTRINE ?

Cette période aura également vu émerger des solutions innovantes qui réinterrogent les standards d'aménagements traditionnels, notamment dans les intersections :

➔ **Actualisation de la doctrine dans l'objectif de fournir aux aménageurs les clés pour mettre en oeuvre une voirie cyclable.**



QUELLES CONSÉQUENCES SUR LA DOCTRINE ?



1. Planifier la réalisation d'un réseau cyclable continu et hiérarchisé	4
2. Améliorer rapidement la circulation à vélo quand c'est possible	6
3. Choisir entre séparation et mixité	8
4. Concevoir un plan de circulation favorable au vélo	14
5. Proposer des aménagements structurants et efficaces	16
6. Organiser la cohabitation avec le trafic motorisé dans les rues apaisées	28
7. Soigner les intersections	32
8. Agir sur le stationnement	40



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Cerema

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

Merci!

Bertrand DEBOUDT

Bertrand.deboudt@cerema.fr

