

COMMISSION MOBILITÉS

COMPTE-RENDU DU 4 NOVEMBRE 2020

ELUS REFERENTS :

Grégoire de LASTEYRIE, Maire de Palaiseau (91)
Jean-Baptiste HAMONIC, Maire de Villepreux (78)
Monique BOURDIER, Maire de Bouleurs (77)

SUJET :

Comment maximiser le potentiel vélo en Île-de-France :
réseau cyclable, intermodalité, stationnement, services ?

CONTEXTE/ACTUALITE :

L'usage du vélo a explosé au moment du déconfinement face aux impératifs des gestes barrières et de distanciation physique imposés par la crise sanitaire qui ont conduit à créer environ 150km de « coronapistes ».

Cet usage du vélo suit depuis déjà quelques années une tendance à la hausse. En effet, de nombreux facteurs de long terme favorisent l'usage du vélo de manière croissante :

- Les enjeux climatiques et de qualité de l'air
- La saturation des réseaux routiers dans les zones denses
- La saturation des transports publics dans les zones denses
- Le besoin de faire une activité physique régulière

Cependant, si des politiques et des citoyens plébiscitent son usage, ce dernier se heurte à diverses contraintes notamment dans la région francilienne qui possède des caractéristiques spécifiques :

- Des citoyens dont la profession et les activités se situent souvent loin de leur domicile
- Un manque d'infrastructures favorisant l'intermodalité : wagons dans les trains réservés pour les vélos, parkings à vélos importants aux abords des gares, ...
- Un manque d'infrastructures favorisant la sécurisation de l'utilisateur et du matériel de l'utilisateur : voies cyclables en site propre, parkings à vélos sécurisés, ...
- Un meilleur partage de la route, de la voirie et une meilleure signalisation pour éviter des conflits d'usage
- Des formations et démarches de sensibilisation pour savoir correctement utiliser et circuler en vélo
- Un urbanisme et une voirie parfois difficilement modulables dans des rues historiquement étroites ou dans des zones protégées.

Le territoire francilien dispose d'un potentiel important pour favoriser davantage l'usage du vélo qui devient de plus en plus nécessaire. Des arbitrages et des financements sont à trouver pour lever les barrières à l'utilisation du vélo notamment en construisant collectivement un réseau vélo efficace, lisible, sans discontinuité et accessible à chacun. C'est notamment l'ambition du projet RER V porté par le collectif Vélo Île-de-France que la Région s'engage à accompagner financièrement à hauteur de 300 millions d'euros.

COMMISSION MOBILITÉS

COMPTE-RENDU DU 4 NOVEMBRE 2020

OBJECTIFS :

- Dresser un bilan des infrastructures du vélo
- Réfléchir aux moyens de lever les freins à son usage
- Comprendre qui peut agir sur l'amélioration du réseau vélo
- Faire connaître les dispositifs d'accompagnement technique et financier au développement des infrastructures vélo

LES INTERVENANTES :



Dominique RIOU, Institut Paris Région
Ingénieur transport mobilité



Marie-Angèle LOPES, Institut Paris Région
Chargée d'études en urbanisme



Louis BELENFANT, Collectif Vélo Île-de-France
Directeur

POINTS PRINCIPAUX DES INTERVENTIONS ET DES ECHANGES :

Introduction de la commission par les élus référents

Grégoire de LASTEYRIE, maire de Palaiseau a introduit la séance en faisant un point sur l'évolution de l'usage du Vélo. En effet, la part du Vélo en Île-de-France a connu une augmentation de 30% depuis 2010, 850.000 déplacements par jour des franciliens se font à vélo dont 40% des trajets domicile/ travail.

COMMISSION MOBILITÉS

COMPTE-RENDU DU 4 NOVEMBRE 2020

Le vélo ne pourra pas remplacer les transports en commun mais il aide beaucoup notamment avec le lancement du RER Vélo. Le maire de Palaiseau rappelle que l'objectif de la commission est de faire un point sur l'existant et de réfléchir ensemble à comment accélérer la mobilité cycliste en Île-de-France en partageant les expériences de chacun.

Monique BOURDIER, maire de Bouleurs a fait part de son inquiétude quant aux problèmes qui se posent en matière de politique cyclable dans les zones rurales et semi urbaines et relève une réalité différente entre les villes urbaines et la grande couronne.

Dominique RIOU, Ingénieur transport mobilité à Institut Paris Région a réalisé la première intervention en abordant les points suivants :

- les aménagements et le développement de la pratique du vélo en Île-de-France : à la fin de l'année 2019, la région Île-de-France avait 5800 km d'aménagements cyclables. Ces aménagements sont le résultat d'une lente montée en charge dans les préoccupations des politiques urbaines et de transport.

-Une rétrospective sur l'aménagement des pistes cyclables en Île-de-France : des études sur le potentiel du vélo ont commencé très tôt. En effet, en 1976, un document a été établi, sous une commande de l'état, sur les deux roues dans la ville. A cette époque, on ne faisait pas encore la distinction entre le vélo moteur et le vélo léger, ce qui n'a pas permis de bien prendre en compte le potentiel du vélo. Néanmoins ce document contient les points fondamentaux en matière de politique cyclable. D'autres documents de planification ont été établis entre 1996 et 2000 notamment avec le premier Plan de déplacements urbains (PDU). Ces études permettaient de construire un réel réseau cyclable mais au final le vélo n'a pas été réellement considéré comme un mode de transport à part entière malgré les intentions du PDU de donner un nouveau souffle au vélo

-L'intervenant a accompagné sa rétrospective avec des illustrations montrant l'évolution des infrastructures cyclables en Île-de-France. Nous sommes passés de la création de pistes cyclables de très moyenne qualité, pas très bien entretenues avec des couloirs piéton /vélo en plein milieu d'un échangeur à de nouvelles infrastructures faites avec de belles pistes cyclables de qualité. Mais encore une fois tout cela n'aboutit pas vraiment à un réseau car la continuité des pistes n'était pas encore assurée en Île-de-France.

-Nous avons enregistré sur Paris un triplement du trafic vélo en 20 ans mais en comparaison avec d'autres grandes métropoles européennes, l'Île-de-France a encore des progrès à faire dans le domaine. De grandes métropoles européennes (Copenhague, Londres et Berlin) ont développé des planifications puissantes avec une vision très structurante du vélo, des objectifs de qualité et d'efficacité du réseau.

-En 2020 le Collectif vélo initie le RER V en Île-de-France : cette nouvelle approche nous permet d'avoir une vision d'un réseau cyclable qui transcende le côté local et loisir du vélo et fait qu'il devienne un mode de transport puissant. Le projet a été pris en compte par la région Île-de-France qui y consacre un budget de 300 millions d'euros. La région est en train de réunir des comités d'axe pour développer ce réseau

COMMISSION MOBILITÉS

COMPTE-RENDU DU 4 NOVEMBRE 2020

-Au-delà du RER V, la crise sanitaire a été un booster de l'usage du vélo en Île-de-France. En effet, face à l'urgence les collectivités et les usagers ont fait un vrai pas en avant en la matière. Des aménagements post-confinement ont été mis en place avec 140 km de coronapistes en 4 mois (Rivoli compte 20.000 cyclistes par jour), c'est l'éveil d'un potentiel qui s'exprime.

Marie-Angèle LOPES, Chargée d'études en urbanisme à Institut Paris Région a réalisé la deuxième intervention sur la problématique des coupures urbaines qui peuvent être un frein au développement du vélo en Île-de-France.

-Suite à la demande d'Île-de-France Mobilités (IDFM), l'institut Paris Région fait depuis 2010 un travail de repérage des coupures urbaines. Une centaine de grandes coupures ont été sélectionnées sur le réseau cyclable structurant régional d'Île-de-France. Elles sont prises en compte dans les schémas directeurs des départements et se situent sur de grands itinéraires d'intérêt supra communal. Le but était d'observer ces coupures, de les faire connaître aux différents acteurs régionaux et locaux et voir comment en une dizaine d'année on arriverait à les résorber et donner des exemples de bonne pratique.

Présentation des coupures : les coupures étudiées sont principalement situées en cœur d'agglomération car c'est là où le réseau cyclable est le plus dense, elles permettent la réalisation de grands itinéraires cyclables d'intérêt régional, un meilleur partage piéton/vélo et de meilleures conditions pour le rabattement et l'intermodalité.

- 42 coupures ont été résolues en Île-de-France, majoritairement en petite couronne, le Val-de-Marne et les Hauts-de-Seine se distinguent avec de nombreuses coupures résolues
- 27 coupures se situent au sein du territoire de la Métropole du Grand Paris (MGP)
- 32 coupures sont en cours, elles seront résorbées dans les années à venir d'ici 2030. Ce sont essentiellement des coupures de type échangeur : un grand projet routier qui prend en compte des aménagements cyclables, ça prend plus de temps et de complexité à mettre en place (exemple le carrefour Pompadour dans le Val-de-Marne)
- 1/4 des coupures n'a pas été résolue suite à des blocages techniques tel que les traversées de Seine, des échangeurs complexes et la problématique d'aménagement des têtes de pont
- Sur les 24 coupures non résolues, une quinzaine se trouve au sein du territoire de la MGP

Les grands enjeux à prendre en compte pour la résorption des coupures et la création d'un grand itinéraire vélo :

- Les traversées des cours d'eaux principaux

COMMISSION MOBILITÉS

COMPTE-RENDU DU 4 NOVEMBRE 2020

- L'aménagement de pont routiers, l'aménagement et l'amélioration de passerelle (Sur des ponts étroits par exemple nous pouvons élargir le trottoir pour laisser passer le vélo et créer une continuité)
- Les aménagements des portes de Paris pour créer un réseau et connecter Paris aux autres collectivités
- Les aménagements des grands itinéraires de loisirs (vélorue, voie verte) qui servent en Île-de-France aussi à des déplacements domicile / travail
- Mettre en place des aménagements d'accessibilité et de rabattement aux gares du Grand Paris

Les leviers techniques : le jalonnement et la signalétique sont indispensables, nous avons remarqué ce manquement même sur des coupures résolues. Ce sont des leviers nécessaires pour orienter les cyclistes et pour assurer leur accessibilité aux grands équipements. Même lorsqu'on n'a pas un aménagement cyclable optimum, il faut arriver à rendre les trajets sécurisés ; c'est aussi un élément à prendre en compte dans l'aménagement cyclable il n'y a pas que l'infrastructure lourde

Observations :

- Nous avons remarqué un manque de co-maitrise et une juxtaposition des projets qui ne permettent pas de faire itinéraire car chaque acteur a mis en place sa propre politique cyclable. C'est pourquoi la mise en place des comités d'axes pour aménager les itinéraires cyclables est indispensable et c'est notamment ce qui est prévu dans le projet RER V afin de permettre à l'ensemble des acteurs et des gestionnaires de voirie de participer à la mise en place des aménagements cyclables
- En une dizaine d'année nous avons enregistré une prise en compte du vélo en tant que mode de déplacement à part entière et un changement de mentalité dans la gouvernance. Une vraie montée en compétence des techniciens des services de différentes collectivités, particulièrement dans les départements et un budget qui est dédié au vélo avec une forte volonté politique qui permet de prendre des décisions pour laisser la place au vélo dans la voirie.
- On peut remarquer aussi une différence d'aménagement entre l'agglomération urbaine et les espaces périurbains. On se rend compte que la majorité des coupures (58 sur 100) se trouvent au sein de la MGP qui doit donc avoir un rôle de gouvernance dans la création des continuités cyclables
- 56 coupures sur 100 se situent sur le réseau RER V, sa mise en place va permettre de créer une grande continuité et résorber une grande partie des coupures repérées car le projet reprend le réseau d'intérêt départemental et régional
- De nombreux territoires ont mis en place des tests en dehors des aménagements temporaires du COVID. L'intervenante incite les élus à généraliser cette pratique qui permettra de créer une continuité cyclable à moindre coût et les invite à trouver sur le site <https://www.institutparisregion.fr/> les coupures qui concernent chaque territoire.

Intervention de Monique BOURDIER qui affirme qu'il est extrêmement difficile dans le département de la Seine-et-Marne (77) de mettre en place un plan vélo. En tant que

COMMISSION MOBILITÉS

COMPTE-RENDU DU 4 NOVEMBRE 2020

maire elle se heurte à plusieurs difficultés, notamment le problème de conformité aux normes. En effet, les contraintes de rues étroites dans les villages et des petites routes départementales rendent impossible la création de pistes cyclables conformes aux normes imposées c'est-à-dire 1m50 par voie à double sens. Madame Bourdier relève aussi les problèmes d'arrivée en gare et de manque d'infrastructures et d'intermodalité car il n'y a pas de cohérence entre les communes, il est impossible de créer quelque chose de cohérent sans le regroupement de plusieurs communes. Il est aussi nécessaire de produire des plans communs afin de créer une certaine continuité notamment pour les rabattements aux gares.

Madame Bourdier suggère aussi que l'institut Paris Région pourrait se pencher sur le département de la Seine-et-Marne car on a tendance à ne pas étudier assez le cas des communes de la grande couronne et à se concentrer plus sur les zones urbaines.

→ **Marie-Angèle LOPES** : Il est vrai qu'il existe une problématique autre en grande couronne mais l'expérimentation permet d'aller au-delà des contraintes de normes, c'est ce qui a été fait sur le pont d'Annet par exemple. Les expérimentations permettent de tester d'autres aménagements, il y a aussi le « chaussidou » qui permet de ne pas faire les 1m50 et s'autoriser à être sur une voirie plus étroite. Plusieurs solutions s'offrent à vous, le Cerema a aussi mis en place des fiches pour accompagner les communes.

Commencer par l'expérimentation permet de convaincre les acteurs tel que les départements et c'est quelque chose qui n'est pas très pris en compte par les collectivités en Île-de-France

→ **Dominique RIOU** : La question du vélo n'est pas qu'une question de centre-ville et l'accès aux gares est un point très important. Le vélo a un rôle à jouer dans les déplacements que ce soit en métropole ou en zone rurale. Pour cela il faut qu'il y ait un minimum de confort et de sécurité. Aujourd'hui, l'ingénierie se développe, nous avons beaucoup plus d'outils et de références à disposition. L'expérimentation peut donc permettre de tester des aménagements adaptés au mieux à un environnement quand l'aménagement type a du mal à s'insérer.

Louis BELENFANT, Directeur du Collectif Vélo Île-de-France, a réalisé la troisième intervention, en répondant aux questions générales suivantes.

Pourquoi il est indispensable d'accélérer la politique vélo en Île-de-France ?

Nous avons noté une hausse de la pratique du vélo notamment depuis le déconfinement. Les 160 km de « coronapistes » forment un réseau et ont donc attiré les cyclistes. Selon un sondage IFOP « pour des politiques vélo ambitieuses et une réduction de la place de la voiture » on a eu 59% d'acceptabilité des franciliens. Les franciliens sont donc prêts pour le RER V et sont en demande notamment car les transports en commun pendant les heures de pointes sont bondés. Il est vrai que des projets d'amélioration des moyens de transports existent (Grand Paris Express) mais cela prend beaucoup de temps et coûte très cher, le développement de la pratique du

COMMISSION MOBILITÉS

COMPTE-RENDU DU 4 NOVEMBRE 2020

vélo contribue à rendre les transports en commun plus agréables et plus attractifs et participe aussi à rendre les villes d'Île-de-France plus agréables.

Comment développer le vélo ?

La région Île-de-France compte 6 000 km d'aménagements cyclables mais le vélo ne représente que 2% de la part modale. On se demande donc pourquoi ces aménagements ne mettent pas plus de monde sur les vélos, c'est simplement parce que chaque acteur met en place un petit bout de piste cyclable ce qui empêche d'avoir un grand itinéraire cyclable cohérent continu et sécurisé. Ce sont donc les ambitions auxquelles le RER V cherche à répondre

-le projet RER V prévoit des pistes unidirectionnelles, des pistes bidirectionnelles, la voie verte en zone moins dense, la création de vélorue quand on ne peut pas faire de piste..., etc. En effet, en faisant en sorte qu'il y ait moins de voiture on peut arriver à une rue agréable pour les vélos sans avoir à faire de gros aménagements, ce qui est tout à fait possible de faire dans des villages et à certains endroits du RER V. Le collectif vélo Île-de-France a travaillé pendant un an pour concevoir ce projet réseau express vélo à l'échelle régionale. Le projet est soutenu par la Présidente de Région Valérie Pécresse et les élus régionaux ; et fait l'objet de 300 millions d'euros de financement, un soutien ambitieux, 50% des lignes sont prévues d'ici 2025 et le reste d'ici 2030 et d'une méthode de travail basée sur les comités d'axes. Comme pour les transports en commun, les collectivités concernées doivent travailler ensemble sur la réalité du terrain et se mobiliser dans les comités d'axes car c'est un projet qui vient répondre aux besoins locaux.

Qu'est-ce qu'on fait si le RER V ne passe pas par sa commune ?

Des plans vélo sont en préparation, c'est l'outil local pour développer la pratique du vélo. Les enjeux les plus importants du plan vélo se résument en la création d'un **réseau cyclable continu et sécurisé** pour attirer davantage de monde, **l'efficacité** notamment en matière d'itinéraire et **l'ambition politique** car ce sont des projets peu coûteux financièrement et nécessitent aussi des arbitrages politiques pour permettre leur mise en œuvre. Il faut aussi créer un réseau qui prenne en compte la question du rabattement aux gares et les dispositifs de stationnements sécurisés (IDFM, Véligo, etc.)

L'intervenant rappelle que c'est la volonté politique qui sera le déclencheur du développement des politiques vélo au niveau local car les soutiens financiers existent déjà que ce soit sur le plan national, régional ou local (Etat, Région, Métropole du Grand Paris, Ile de France Mobilité, etc.)

COMMISSION MOBILITÉS

COMPTE-RENDU DU 4 NOVEMBRE 2020

QUESTIONS/REPONSES :

Où peut-on joindre le Collectif vélo ?

→ **Louis Belenfant** : adresse mail du collectif : contact@velo-iledefrance.fr

Site web du collectif : <https://velo-iledefrance.fr/>

A partir de combien de vélo, peut-on dire que la voie verte n'est plus la solution car cela gêne les piétons ?

→ **Louis Belenfant** : la même question s'est posée pour la mixité entre vélo et voitures, le seuil a été fixé avec le Cerema à 4000 voitures par jour avec une attention particulière en heures de pointe. Pour ce qui est de la mixité piéton/vélo c'est toujours en discussion avec le Cerema.

Les comités d'axe ont-ils été lancé ?

→ **Louis Belenfant** : Des pré-réunions pour préparer les comités d'axes ont été menées avec la région Île-de-France, les départements et agglomérations. Il y a un lancement politique du RER V sur les premières lignes qui devait être mené fin novembre, sous l'égide de Valérie Pécresse et de Stéphane Beudet. Les élus concernés par ces axes seront conviés.

Lorsqu'on démarre un projet de plan vélo dans une commune en zone rurale, quelles aides méthodologiques peut-on avoir et à qui s'adresser ?

→ **Dominique Riou** : Le Cerema est une source de données formidable. Les associations sont devenues des interlocuteurs plus que précieux dans cette démarche, c'est aussi une évolution importante de la dernière décennie sur le sujet du vélo qui permet que l'utilisateur devienne co-actif dans le montage du projet. A l'échelle locale, qu'elle soit rurale, urbaine ou périurbaine, un travail collectif doit se faire car on n'a pas de plan type. Les bureaux d'études sont là pour aider les collectivités.

→ **Monique Bourdier** : On peut inscrire le plan vélo dans le plan de relance du Gouvernement, dans le budget participatif de la région et des aides sur le plan départemental sont aussi proposées. Ce n'est pas tellement le problème financier qui se pose que les contraintes de normes tout particulièrement en Seine-et-Marne.

→ **Louis Belenfant** : Par rapport aux aides techniques, le Cerema a produit un certain nombre de fiches qui sont gratuites, ils ont également un référent en Île-de-France à contacter. L'association Paris en Selle a sorti un guide d'aménagement cyclable qui est très bien fait, il propose des solutions qu'on peut penser pour toutes les zones. Cela explique très bien le concept de la vélorue et son utilité dans les zones périurbaines. Il est aussi indispensable de travailler sur le plan de circulation pour avoir des aménagements cyclables sécurisés

Peut-on vous demander votre opinion sur les problèmes d'usages, le comportement des cyclistes qui ne respectent pas les feux, n'indiquent pas un changement de direction, etc. Est-ce que vous êtes favorable à un permis vélo ou un document qui permettrait d'avoir un minimum d'instruction sur le comportement et le respect du code de la route ?

→ **Louis Belenfant** : Mettre en place le savoir rouler à l'école qui est obligatoire depuis la Loi d'orientation des mobilités (LOM) est un bon moyen d'éduquer les futures

COMMISSION MOBILITÉS

COMPTE-RENDU DU 4 NOVEMBRE 2020

cyclistes au code de la route. Le permis n'est pas une solution car le vélo reste un outil de déplacement libre, les infractions se multiplient quand les aménagements ne sont pas bien conçus (les cyclistes ne roulent pas sur les trottoirs quand ils ont une bonne piste cyclable sécurisée). La réponse aux infractions c'est de faire des campagnes pour faire respecter le code de la route et concevoir des aménagements attractifs et sécurisants.

Une commune en périphérie de Versailles souhaite mettre en place un rabattement à une gare mais rencontre deux problèmes : le passage de plus de 5000 voitures par jour sur la route départementale et l'emprise sur les terres agricoles. Est-ce qu'il y a des démarches qui sont faites au niveau des champs d'agriculture pour sensibiliser les agriculteurs à élargir un petit peu le domaine au vélo ? Une piste cyclable passe par plusieurs communes et cela crée des disparités dans la sécurité et le confort des cyclistes. Il faut donner un signal fort aux départements pour qu'ils intègrent l'entretien des pistes cyclables.

→ **Dominique Riou** : C'est un sujet à négocier avec les propriétaires fonciers. Une démarche intercommunale sur l'entretien et d'une manière générale sur le réseau cyclable peut avoir plus de poids et de cohérence et plus d'efficacité.

→ **Louis Belenfant** : Le vélo est une priorité, il faut conduire les négociations car il y a des endroits où les agriculteurs acceptent de laisser un peu de place. La pratique du vélo est en explosion exponentielle, il faut se poser la question du qu'est-ce qu'on met en place pour faire du vélo une mobilité évidente, en capacité d'accueillir du monde dans les 20 ans à venir ? Le vélo peut être un transport de masse à condition qu'on s'en donne les moyens.

→ **Monique Bourdier** : Le problème de ruissellement des eaux en zone rurale est aussi à prendre en compte car on se retrouve avec des fossés à préserver pour éviter les inondations des routes. On ne peut pas toujours élargir la voie départementale ou communale car ça nous oblige à buser les fossés.

RENCONTRE AVEC LES PARTENAIRES DU SALON AUTONOMY

Rencontre avec l'ADEME avec Jérémie Almosni, Chef de service transport et mobilité :

Le rôle de l'ADEME dans les mobilités actives :

Production de connaissance notamment avec la publication de différentes études :

- Une étude sur l'impact économique exponentiel du développement de l'usage du vélo a été publiée en mars 2020 suite au développement d'aménagements cyclables qui a accompagné le déconfinement
- Une étude est en cours de finalisation sur le développement du service vélo (vélo en libre-service et des dispositifs de stationnement)
- L'élaboration d'un cahier ressources à destination des territoires « développer le vélo sur le territoire comment faire ? »

Des instances d'échange et de représentation sur le sujet du vélo sont mises en place :

- Le comité de pilotage sur le fond des mobilités actives qui permet de parcourir l'ensemble des initiatives et actions menées par les collectivités sur le développement des infrastructures cyclables

COMMISSION MOBILITÉS

COMPTE-RENDU DU 4 NOVEMBRE 2020

- Les cellules France mobilité qui mobilisent territoires, le Cerema, l'ADEME, les conseils régionaux et départementaux et les services déconcentrés de l'Etat pour développer de l'ingénierie à destination des collectivités qui souhaitent innover en faveur de la mobilité
- des programmes « certificats d'économies d'énergie » : « Alvéole » sur la partie service et le « Savoir rouler » à destination des écoles, collectivités et entreprises, ce sont des outils destinés à accompagner les politiques publiques nationales et locales.

Des mécanismes de financement pour aider au développement du vélo :

- **Le programme AVELO** a été lancé en 2019 et a permis d'accompagner 213 collectivités locales dans le développement des schémas directeurs cyclables ou des service vélo mais aussi de financer des équivalents temps plein pour animer les politiques vélo.

- **Le programme AVELO 2** a été lancé sur une période de 4 ans. Il couvre trois axes : **l'accompagnement au développement de schémas cyclables, la planification et l'animation** (campagnes de communication et financement d'équivalents temps plein).

Un appel à manifestation d'intérêt est lancé chaque année sur l'innovation sociale organisationnelle et technologique dans les territoires peu denses depuis 2018 pour accompagner les collectivités dans leurs projets et lancer des expérimentations.

Avez-vous des fiches pratiques sur le site de l'ADEME ?

→ **Jérémy Almosni** : Des fiches projets sont cartographiées sur le site de l'ADEME, elles vous permettront d'aller sur Open Street Map afin de localiser le projet et en avoir une description fine.

Pouvez-vous accompagner une commune qui voudrait mettre en place un plan vélo ? en émettant un avis et en répondant à un dossier précis ?

→ **Jérémy Almosni** : L'ADEME est au service des collectivités, nous ne sommes peut-être pas en capacité de répondre spécifiquement à un cas précis mais nous avons des outils qui permettent d'aider à travailler et engager des réflexions. On vous invite à répondre aux appels à projet si besoin de financement et il est tout à fait possible et envisageable de récupérer un cas pratique et de faire un retour pour vous guider.

Rencontre avec ZOOV avec Amira Haberah, Co-fondatrice

Zoov est un opérateur qui propose des vélos électriques en libre-service, le seul déployé en grande couronne car leur territoire d'opération couvre essentiellement le département de l'Essonne (91), une flotte de 450 vélos est déployée dans 13 communes du territoire avec 48 stations dont 8 stations qui accompagnent les gares du RER B. Une équipe de 50 personnes est dédiée à la conception du produit en interne (Vélos et logiciels). Zoov a aussi développé une solution innovante de stationnement des vélos ultra compact avec une seule borne qui permet une capacité maximale.

COMMISSION MOBILITÉS

COMPTE-RENDU DU 4 NOVEMBRE 2020

Ce système innovant a un impact écologique. En effet, 1/3 des trajets en Zoov remplacent un trajet en voiture, il a aussi un usage multimodal car 50% des trajets en Zoov commencent ou se terminent à une gare du RER B.

Le système de Zoov est conçu pour de grands territoires avec une haute activité économique mais des solutions existent aussi pour les villes de taille moyenne dans lesquelles l'opérateur pourrait déployer une flotte de 50 vélos et 5 stations. Le coût pour la ville reviendrait à 240€ par an par vélo.

Avez-vous démarché les communautés d'agglomération ?

→ **Amira Haberah** : Nous travaillons avec Paris Saclay mais nous n'avons pas eu l'occasion de démarcher d'autres communautés d'agglomération en Île-de-France.

→ **Monique Bourdier** suggère un partenariat avec Disneyland car c'est un des plus gros employeurs en Île-de-France, cela permettrait de diminuer la circulation dans les communes d'à côté.

Est-ce que vous développez votre activité avec les CCI ?

→ **Amira Haberah** : Nous sommes en contact avec la CCI de l'Essonne, elles ne se sont pas positionnées sur le sujet mais nous pourrions en effet aller sur ce terrain-là.

Rencontre avec DEKRA avec Meyseng Se Tchao, vice-présidente New Mobility Business Development qui nous a présenté les actions que le groupe propose.

- DEKRA s'occupe des contrôles techniques mais aussi de la partie « produit testing » et propose des services d'audit, de certification, de formation et de consulting. Au niveau du secteur de la micromobilité qui englobe les vélos électriques et les trottinettes. Le groupe travaille sur les axes d'homologation des véhicules au sein des laboratoires où on teste leurs composants et leur connectivité afin de s'assurer que ces éléments soient bien en adéquation avec l'environnement et les infrastructures de la ville.

- De par l'expérience du groupe dans l'automobile conjointe à des ingénieurs, des experts et des autorités locales et européennes, le concept de micromobilité a été développé en 2019 suite au déploiement des trottinettes qui n'est pas toujours fait de manière fluide et sécurisé. En effet, la France a enregistré 35% d'accidents de trottinettes avec des passagers entre 2019 et 2020. Ces accidents sont principalement dus aux problèmes de vandalisme, de vitesse, et de manque d'infrastructure et de régulation qui entourent l'usage des trottinettes. Ce standard a pour objectif de rendre la micromobilité plus sûre, c'est un outil pour aider les opérateurs de mobilités et les villes à mieux réguler les espaces de mobilité. Le groupe travaille sur la vérification de l'aspect technique du véhicule, sur l'intégration des acteurs de micromobilité dans les lois, sur les aspects sécurité DATA notamment la protection des données des usagers et la cybersécurité.

- DEKRA accompagne via ce standard les opérateurs pour s'assurer qu'ils mettent bien en place des campagnes d'utilisation pour les usagers et vérifier qu'ils sont bien en règle par rapport au code de la route avant le déploiement de leurs véhicules. Il veille aussi à ce que les usines de stockage respectent bien les normes et si les opérateurs ont prévu des phases de recyclage des véhicules.

DEKRA propose à la suite des contrôles la délivrance d'un certificat aux opérateurs qui atteste de leur conformité aux normes.

COMMISSION MOBILITÉS

COMPTE-RENDU DU 4 NOVEMBRE 2020

INFORMATIONS PRATIQUES :

Plan vélo régional :

<https://www.iledefrance.fr/plan-velo-regional-0>

Contact au niveau de la région IDF : la Direction des transports / service Pôles et Voiries : directiondes transports@iledefrance.fr

Collectif vélo Île-de-France :

Adresse mail du collectif : contact@velo-iledefrance.fr

Site web du collectif : <https://velo-iledefrance.fr/>

La charte cyclable :

<https://ffvelo.fr/wp-content/uploads/2018/11/Charte-cyclable-2019Web.pdf>

Guide des aménagements cyclables, Paris en Selle :

<https://parisenselle.fr/guide-amenagements-cyclables-paris-en-selle/>

Quand et comment la mixité voitures/vélos est-elle acceptable, Cerema :

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/velos-voitures-separation-ou-mixite-cles-choisir>

Comment mettre en place des aménagements provisoires de test, Cerema :

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/velo-deconfinement-guide-express-amenagements-cyclables>

Les aménagements cyclables en IDF, Institut Paris Région :

https://cartoviz.institutparisregion.fr/?id_appli=voiescyclables&x=649197.9373219594&y=6859272.545524358&zoom=4