

Direction de la voirie et des déplacements

Service affaires générales

2e commission

## RAPPORT AU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

Séance du 18 avril 2019

### **OBJET : STRATÉGIE VÉLO DÉPARTEMENTALE EN FAVEUR D'UN TERRITOIRE 100 % CYCLABLE.**

Mesdames, messieurs,

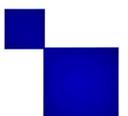
Le 30 juin 2016, l'Assemblée Départementale adoptait à l'unanimité son Plan Mobilité Durable (PMD) pour la période 2016-2020 mobilisant un montant d'investissement de 50 millions d'euros. Grâce à ce Plan, avec 6 millions d'euros investis en moyenne chaque année et environ 10 kilomètres d'aménagements cyclables réalisés chaque année, le développement du réseau cyclable départemental progresse.

Il offre aujourd'hui 120 kilomètres d'aménagements cyclables qui couvrent près de 20% du réseau routier. Par ailleurs, 16 kilomètres sur les berges du canal de l'Ourcq et les 6,5 kilomètres en bord de Marne sont aménagés pour les vélos (voir carte en annexe)

L'objectif affiché dans le PMD de création de 30 kilomètres supplémentaires à horizon 2020 a été atteint dès l'année 2018. En 2019, 19 kilomètres d'aménagements cyclables devraient être mis en travaux et 60 kilomètres sont actuellement à l'étude pour une réalisation possible en 2020.

L'arrivée prochaine des gares du métro Grand Paris Express sur le territoire, l'accueil des Jeux Olympiques en 2024, ou encore le développement de Vélib'2 offrent un contexte favorable pour inciter les automobilistes à faire évoluer leurs comportements de mobilité pour leurs trajets domicile-travail. A terme, chaque résident du département sera à moins de 2 kilomètres d'une gare ou d'une station de métro, soit 8 minutes environ à vélo. Optimiser les temps de rabattement à vélo vers les gares et stations peut favoriser ainsi le report d'usage de la voiture particulière vers des modes de déplacement alternatifs.

Par ailleurs, pour répondre à l'ampleur de la crise climatique et environnementale, le Département a adopté le 14 février 2019 l'engagement pour l'égalité environnementale face à l'urgence climatique. Cet engagement prévoit, entre autres actions, de relever le niveau d'ambition de la politique vélo départementale, et fixe comme objectif prioritaire d'adapter



100 % des voies départementales à la pratique du vélo à l'horizon 2024 et d'équiper 100 % des sites départementaux en stationnement vélo dès 2020.

En cohérence avec cet engagement, le Département doit renforcer son ambition pour le développement de l'usage du vélo. Ce mode de transport se présente en effet comme une solution à part entière pour les déplacements du quotidien des habitants.

## **1. Contexte actuel des possibilités de la pratique du vélo**

Malgré les efforts fournis et la tenue des objectifs depuis la mise en œuvre du PMD en 2016, le niveau de cyclabilité du réseau des rues départementales reste insuffisant.

Beaucoup de rues départementales se caractérisent par une prédominance de la circulation automobile, avec des vitesses pratiquées élevées qui rendent la pratique du vélo difficile et insécure.

Le maillage du réseau cyclable existant reste faible. De nombreuses grandes infrastructures routières et ferrées, les carrefours de taille importante, les longs linéaires de voies départementales sans traversée empêchent le maillage des aménagements entre et avec les communes et ainsi, freinent la pratique du vélo dans le Département.

Dès lors, il convient de renforcer les moyens nécessaires et de déployer un plan d'actions opérationnel pour répondre à l'objectif d'offrir un réseau cyclable sécurisé, confortable, maillé, couvrant l'ensemble du territoire, adapté à la configuration et la cohabitation avec le trafic motorisé.

## **2. Un soutien à la pratique du vélo justifié et indispensable**

Le vélo constitue une solution précieuse pour améliorer les conditions de mobilité des Sequano-Dionysiens. C'est un moyen transport écologique et économique, qui se révèle particulièrement efficace et pertinent dans les territoires urbanisés et denses comme la Seine-Saint-Denis, à la fois pour des courts déplacements du quotidien mais aussi pour parcourir des distances plus importantes.

Pour les habitants fortement dépendants de transports en commun souvent saturés, et dont l'offre est inégalement répartie sur le territoire, le mode de déplacement cycliste offre une solution alternative ou complémentaire intéressante pour de nombreux déplacements,

Contrairement aux modes de déplacements motorisés qui sont générateurs d'externalités négatives pour notre environnement et notre économie comme la congestion, la pollution atmosphérique, ou encore la pollution sonore, l'usage du vélo présente un grand nombre d'externalités positives dans divers domaines :

- environnement : le report modal vers le vélo permet de réduire la pollution de l'air et les nuisances sonores,
- santé : la pratique d'une activité physique régulière comme le vélo, combinée aux temps de déplacements dans un emploi du temps souvent chargé, améliore l'état de santé global des individus (physique et mental), et diminue les risques de maladies chroniques et de mortalité précoce. Une étude réalisée en 2012 par l'Observatoire régional de santé d'Île-de-France montre que les bénéfices de la pratique du vélo sont vingt fois supérieurs à ses risques.
- congestion automobile et saturation du réseau de transports en commun : le vélo peut constituer un levier important pour dé-saturer le réseau de transports en commun et le trafic automobile aux heures de pointe.
- sécurité routière : toutes les études montrent qu'en ville, l'augmentation de la part de cyclistes dans la circulation routière a des effets bénéfiques sur la sécurité. La

présence de cyclistes incite les automobilistes à rouler moins vite et l'insertion d'aménagements cyclables contribue également à apaiser le trafic en réduisant physiquement le gabarit de la voie circulaire par les modes motorisés.

- économique : les mobilités actives sont peu onéreuses tant pour les individus que pour la collectivité (faible coût d'investissement et surtout très faible coût de fonctionnement), notamment par rapport à la voiture particulière. A débit identique, une piste cyclable est environ 200 fois moins chère qu'une autoroute urbaine, 50 fois moins chère qu'un métro lourd, et 25 fois moins chère qu'un tramway.
- intermodalité : la combinaison du vélo en rabattement vers une gare et du train ou métro constitue très souvent un couple intermodal très compétitif en termes de temps de parcours par rapport à la voiture. Le rabattement en vélo vers les futures gares du Grand Paris Express peut permettre d'augmenter considérablement leur aire de chalandise.
- qualité des espaces publics et du cadre de vie : l'adaptation des rues à la pratique du vélo et de la marche concourt fortement à l'amélioration du cadre de vie
- tourisme : le tourisme à vélo est aujourd'hui en plein essor et de grands itinéraires touristiques comme l'euro véloroute 3 – La Scandibérique, la V33 ou encore l'avenue verte Paris-Londres qui traversent le département et sont porteurs de retombées économiques importantes. Le Département de la Seine-Saint-Denis offre un riche patrimoine naturel et bâti qui se prêterait facilement à une découverte à vélo.

Ainsi, les nombreuses vertus du développement de la pratique du vélo peuvent justifier une politique d'investissement ambitieuse, dont le retour qualitatif sur investissement est certain.

### **3. Adopter une stratégie cyclable départementale ambitieuse**

#### **a) Objet et démarche**

L'adoption d'une stratégie vélo départementale s'inscrit ainsi dans la continuité de la démarche engagée par le Plan Mobilité Durable tout en permettant de réaffirmer une ambition forte pour le développement du vélo sur le territoire, de définir des priorités stratégiques et opérationnelles, et d'offrir une meilleure visibilité à cette politique à la fois au sein de la collectivité et vis-à-vis des partenaires extérieurs.

#### **b) Objectifs stratégiques**

Trois objectifs stratégiques peuvent être proposés pour guider le déploiement de la politique vélo départementale :

- Assurer la cyclabilité de 100% des rues départementales à horizon 2024, c'est-à-dire, leur capacité à accueillir des usagers cyclistes dans des conditions optimales de sécurité, de confort, et de praticité ;
- Viser un report modal en faveur du vélo sur les déplacements domicile-travail ;
- Acculturer les Séquano-dionysiens au vélo, et proposer des actions ciblées à destination des collégiens et des habitants des quartiers politique de la ville.

#### **c) Contenu du plan d'action**

La réalisation d'infrastructures cyclables ne peut à elle seule garantir le succès d'une

politique vélo. Une politique de développement du vélo intégrée doit s'attacher à offrir aux cyclistes la possibilité de pouvoir utiliser le vélo aussi facilement qu'il est aujourd'hui possible d'utiliser la voiture, et englober ainsi toutes les composantes de ce qui pourrait être désigné par un « système vélo » : un réseau d'aménagements cyclables complet, maillé et structuré, des dispositifs de stationnement, des services dédiés (commerces spécialisés, réparation, cartographie), une aide à l'acquisition ou à l'accès à un vélo, un soutien dans l'acquisition de la compétence à pratiquer le vélo, ou encore des dispositifs de communication et de concertation permettant d'acculturer la population au vélo.

Aussi, trois axes de travail regroupant un ensemble d'objectifs opérationnels peuvent être proposés (voir plan d'actions détaillé en annexe 1) :

→ **Accélérer le déploiement des infrastructures cyclables à l'échelle départementale :**

- Rendre 100 % des rues départementales cyclables en 2024 ;
- Organiser le rabattement vélo vers les gares existantes ainsi que vers les futures gares du Grand Paris Express ;
- Abaisser la vitesse sur les rues départementales ;
- Développer massivement le stationnement vélo sur voirie ;
- Sécuriser les déplacements à vélo via la généralisation des sas vélo et des cédez-le-passage cycliste au feu.

→ **Développer une culture vélo au sein de la population et proposer des services autour du vélo :**

- Soutenir le tissu associatif du territoire dont l'engagement contribue à promouvoir le développement de l'usage de la bicyclette, notamment à travers l'animation de vélo-écoles et d'ateliers d'auto-réparation ;
- Développer des actions de formation à la pratique du vélo à destination des collégiens ;
- Consolider la politique d'incitation à la pratique du vélo à destination des agents du Département ;
- Communiquer sur le vélo auprès des habitants ;
- Mettre en place des services vélo.

→ **Mettre en place une gouvernance spécifique et animer un réseau vélo partenarial :**

- Formaliser un partenariat avec les communes et les EPT dans une logique de co-construction des projets et d'engagement mutuel afin d'assurer une cohérence spatiale et temporelle des actions ;
- Mettre en place une gouvernance spécifique pour le déploiement de la stratégie vélo ;
- Concerter les associations d'usagers cyclistes sur tous les projets départementaux ;
- Favoriser le partage et la diffusion des connaissances et expériences entre les collectivités du territoire.

*d) Estimation des moyens à déployer pour la mise en œuvre de cette politique*

Rendre cyclable la totalité du réseau des voies départementales et asseoir une nouvelle ambition pour la politique vélo départementale demandent un effort d'investissement conséquent.

Un travail technique fin a permis d'effectuer un calcul du niveau d'investissement

nécessaire pour rendre 100 % des rues départementales cyclables à l'horizon 2024. Il a consisté à étudier l'ensemble des rues départementales pour en définir le niveau de cyclabilité actuel, et d'imaginer pour chaque rue quel type d'aménagement pourrait être proposé pour améliorer sa cyclabilité. Plus précisément, il a été pris comme hypothèse qu'un niveau de cyclabilité satisfaisant serait atteint si la voie était rendue adaptée à la pratique du vélo par un adulte peu expérimenté ou par un collégien. Les cartes de cyclabilité issues de ce travail peuvent être consultées en annexe au présent rapport.

La mise en cyclabilité des rues est à adapter au contexte de chaque voie. Sur les axes structurants supports d'un fort niveau de trafic, des pistes cyclables en site propre doivent être proposés pour apporter un niveau de sécurité optimal. Sur des axes dont le niveau de trafic est intermédiaire, des aménagements cyclables peuvent être réalisés en simple marquage, moins coûteux et plus rapides à réaliser. Enfin, sur les voies les moins fréquentées ou dont le gabarit est contraint, une palette d'outils pourra être mobilisée pour réduire la vitesse à 30kilomètres/h pour permettre leur cyclabilité en partage avec les usagers motorisés et en lien avec les plans de circulation proposés par les communes,

Sur les 342 kilomètres de rues départementales, 250 kilomètres restent à aménager (voir carte en annexe 1) pour être adaptées à la pratique du vélo, ce qui représente environ 324 projets et un investissement de l'ordre de 150 millions d'euros à répartir sur 5 exercices budgétaires. Sont exclus de ces 250 kilomètres, les voies qui font déjà l'objet de projets incluant des aménagements cyclables (prolongement du tramway T1, T-Zen 3 sur la RD933, opérations vélo déléguées en maîtrise d'ouvrage à Plaine Commune, ou encore projets d'aménagement déjà portés dans le cadre des JO).

Dans un premier temps, il est proposé la mise en place d'une 1ère autorisation de programme (AP) de 50 millions d'euros.

e) *Mettre en place une gouvernance spécifique autour de la stratégie vélo départementale*

Une organisation spécifique sera mise en place pour suivre le déploiement de la stratégie vélo avec :

- un comité de pilotage constitué d'élus départementaux et réunissant les maires des communes du Département, des élus représentant les établissements publics territoriaux ainsi que des représentants d'associations actives dans le domaine
- des conventions de coopérations avec les communes pour le déploiement de la stratégie vélo départementale à l'échelle communale pourront être mises en place
- sur le plan technique, l'organisation d'un comité de suivi semestriel du déploiement de la stratégie vélo au niveau Direction Générale.

En conclusion, je vous propose :

- D'ADOPTER la stratégie vélo départementale pour un territoire 100 % cyclable, et le plan d'action 2019-2024 correspondant ci-annexé ;
- DE DÉLÉGUER compétence à la commission permanente pour la mise en œuvre et la révision du plan d'action ;
- DE DÉCIDER que les premières dépenses d'investissement afférentes à la mise en œuvre de la stratégie vélo seront couvertes par une autorisation de programme de 50 millions d'euros, qui sera proposée dans le cadre de la prochaine décision budgétaire ;
- DE CHARGER M. le président du conseil départemental de formuler les demandes de subventions utiles à la réalisation du Plan vélo ;

- D'AUTORISER l'apposition du logotype du Département sur tout document de communication des associations cyclistes subventionnées.

Le président du conseil départemental,

**Stéphane Troussel**

## **Annexe 1 – Plan d'action détaillé**

Une politique de développement du vélo intégrée doit s'attacher à offrir aux cyclistes la possibilité de pouvoir utiliser le vélo aussi facilement qu'il est aujourd'hui possible d'utiliser la voiture, et englober ainsi toutes les composantes de ce qui pourrait être désigné par un « système vélo » : un réseau d'aménagements cyclables complet, maillé et structuré, des dispositifs de stationnement adaptés aux besoins, des services dédiés (réparation, cartographie), une aide à l'acquisition ou à l'accès à un vélo, un soutien dans l'acquisition de la compétence à pratiquer le vélo, ou encore des dispositifs de communication et de concertation permettant d'acculturer la population au vélo.

Aussi, trois axes de travail regroupant un ensemble d'objectifs opérationnels peuvent être proposés :

- Accélérer le déploiement des infrastructures cyclables à l'échelle départementale
- Développer une culture vélo au sein de la population et proposer des services autour du vélo ;
- Développer une gouvernance spécifique et animer un réseau vélo partenarial.

### **1) Accélérer le déploiement des infrastructures cyclables à l'échelle départementale**

#### **a/Rendre 100 % des rues départementales cyclables à l'horizon 2024**

Pour développer la pratique du vélo sur le territoire départemental de manière significative, le Département propose, avec la stratégie vélo départementale, d'engager un changement de paradigme dans la conception du réseau d'aménagements cyclables en visant l'adaptation de l'ensemble des rues départementales à la pratique du vélo.

Les solutions de mise en cyclabilité des rues départementales sont à adapter au contexte de chaque voie. Sur les axes structurants supports d'un fort niveau de trafic, des pistes cyclables protégées et en site propre doivent être proposés pour apporter un niveau de sécurité optimal. Sur des axes dont le niveau de trafic est intermédiaire, des aménagements cyclables peuvent être réalisés en simple marquage, moins coûteux et plus rapides à déployer. Enfin, sur les voies les moins fréquentées ou dont le gabarit est contraint, une palette d'outils pourra être mobilisée pour réduire la vitesse à 30kilomètres/h et permettre leur cyclabilité en partage avec les autres usagers motorisés et en lien avec les plans de circulation travaillés avec les communes,

Une attention particulière sera portée à la résorption des coupures urbaines comme les carrefours de taille importante ou encore le franchissement des réseaux fluviaux, ferrés et autoroutiers.

Les choix de solutions d'aménagement pour la mise en cyclabilité des rues départementales seront concertés à l'échelle de chaque projet.

Dans le cadre de cette stratégie vélo, les nouveaux aménagements cyclables conçus par le Département devront être plus larges et plus confortables afin de faciliter la cohabitation et les dépassements entre des usagers plus divers et aux vitesses de circulation hétérogènes (nouvelles mobilités, vélo électrique, etc.),

Cet objectif stratégique d'adapter 100 % des rues départementales à la pratique du vélo se décline en un programme opérationnel de projets d'aménagements cyclables, mais il doit guider également une approche transversale d'intégration de la dimension vélo dans l'ensemble des projets d'aménagement de la voirie et des espaces publics de tout le territoire.

## b/ Organiser le rabattement vélo vers les gares existantes ainsi que vers les futures gares du Grand Paris Express :

Avec l'augmentation de l'offre en desserte transports en commun en Seine-Saint-Denis induite notamment par la construction du métro Grand Paris Express et par le prolongement de la ligne de métro 11, chaque résident du Département sera à terme à moins de 2 kilomètres d'une gare.

Se rendre à la gare en vélo permet de gagner un temps précieux dans son temps de parcours : la combinaison du vélo et du train ou du métro constitue très souvent un couple intermodal très compétitif par rapport à la voiture.

Il s'agit donc d'optimiser les conditions de rabattement à vélo vers celles-ci. Cela passe par une attention particulière portée à l'aménagement des rues aux abords des gares, mais aussi par le développement d'une offre de stationnement vélo de qualité et à proximité directe des bâtiments gare.

Le Département peut jouer un rôle majeur dans ce sens en participant activement aux réflexions sur la conception des pôles d'échanges du territoire de la Seine-Saint-Denis menée dans le cadre des études de pôle, et en aménageant les rues départementales aux abords des gares.

Sur le développement d'une offre de stationnement vélo, il est proposé de réaliser une étude de diagnostic de l'offre de stationnement existante et programmée sur l'ensemble des gares et stations du réseau ferré lourd du territoire (existantes ou en projet).

Suite à cette étude, une réflexion pourra être engagée sur l'opportunité pour le Département de se proposer en maître d'ouvrage d'un programme de déploiement d'arceaux vélos abrités non sécurisés répondant au cahier des charges Véligo développé par Ile-de-France Mobilités, et ce en partenariat avec les communes et établissements publics territoriaux du territoire.

### Subvention IDF Mobilités – Véligo :

En s'inscrivant dans le schéma directeur du stationnement vélo en gare d'Ile-de-France Mobilités, il serait en effet possible de solliciter une subvention à 70 % sans plafond pour le développement de ce type de stationnement vélo auprès d'Ile-de-France Mobilités. Un programme similaire a été mis en œuvre dans le Val-de-Marne et a permis le déploiement de 3500 arceaux vélos aux abords des gares, subventionné à 70 pourcents. Le type de stationnement choisi (arceaux vélos abrités mais non sécurisés, contrairement aux consignes Véligo) est plus facile à déployer rapidement et à moindre coût, ce qui permet de répondre plus rapidement à l'ampleur du besoin en stationnement vélo qui émerge aux abords des gares.

## c/ Abaisser la vitesse sur les rues départementales

La réduction de la vitesse constitue une des clefs de la transformation et de la pacification des rues départementales pour en faire des axes plus sûres, plus urbains et donc plus cyclables. Elle permet d'améliorer systématiquement la sécurité d'une voie, de réduire le niveau de nuisances sonores liées à la circulation motorisée, de diminuer le différentiel de vitesse entre les cyclistes et les automobilistes et de favoriser aussi des usages différenciés au profit des résidents.

Pour être crédibles, les zones 30 ou voies à 30 doivent être aménagées et pas uniquement signalées par des panneaux. Il s'agit d'amener naturellement le conducteur à abaisser sa vitesse plutôt que de l'imposer. Cela peut passer par la réduction de la largeur de la chaussée dédiée à la circulation automobile, par l'installation de ralentisseurs (par exemple sous formes de plateaux), une plus grande considération donnée aux piétons (davantage de traversées piétonnes par exemple) et par un vocabulaire moins routier (panneaux moins grands, sobriété dans l'utilisation du marquage au sol, etc.).

Les projets de mise en cyclabilité des rues départementales seront l'occasion de proposer systématiquement aux communes un passage à 30 kilomètres/h de la voie si le niveau de trafic et le contexte local le permettent.

Par ailleurs, dans le cadre de cette démarche d'apaisement, de nouvelles manières d'aménager les rues pourront être expérimentées et évaluées : création de passages piétons lumineux, suppression du marquage au sol, dés-équipement de carrefours à feux existants, développement de chaussées à voie centrale banalisée.

#### d/ Développer massivement le stationnement vélo sur voirie

Un des freins à la pratique du vélo est le vol ou le risque de vol de vélo. Des stationnements pour les bicyclettes sur l'espace public doivent être déployés massivement afin d'encourager la pratique cyclable. Sous formes d'arceaux auxquels le cycliste peut attacher son vélo en trois points d'accroche, le mobilier est décliné selon les souhaits de chaque ville et posé par le Département.

Plus qu'une barrière financière (les arceaux étant peu onéreux), la difficulté pour déployer du stationnement vélo est avant tout la rareté de l'espace public disponible. C'est pourquoi il apparaît opportun de proposer l'installation de groupes de 5 arceaux vélo sur chaussée (permettant de stationner 10 vélos) à la place d'un stationnement véhicule. Cette proposition pourra être faite aux endroits opportuns, notamment à proximité des équipements et des commerces.

De plus, avec le plan vélo national la loi va évoluer vers une interdiction de tout stationnement véhicule 5 mètres en amont des passages piétons afin d'améliorer la co-visibilité entre les piétons et les cyclistes. L'espace ainsi libéré permettra également d'installer du stationnement vélo, qui ne constitue pas un masque à la visibilité.

#### e/ Sécuriser les déplacements à vélo via la généralisation des sas vélo et des cédez-le-passage cycliste au feu

Faciliter et sécuriser la pratique du vélo passe par la résolution des points durs souvent constitués par les carrefours. Deux dispositifs, déjà utilisés par le Département, permettent d'améliorer la circulation des cyclistes dans les carrefours à feux : les sas vélos et les panonceaux « cédez-le-passage cycliste aux feux ». Il est proposé de généraliser les SAV vélo à l'ensemble des carrefours à feux départementaux et de déployer le « cédez-le-passage cycliste » partout où les études préliminaires auront conclu à l'absence de risques pour le cycliste.

Les sas vélo permettent aux cyclistes de se positionner en avant des véhicules motorisés aux carrefours à feux, notamment pour anticiper les mouvements de tourne-à-gauche. En outre l'avancée de la ligne des feux contribue également à la sécurité des piétons car la co-visibilité est améliorée entre les conducteurs de véhicules et les piétons.

Le « cédez-le-passage cycliste au feu » permet aux cyclistes de s'affranchir des feux de circulation aux carrefours qui s'y prêtent, en cédant toutefois le passage aux piétons. En effet, les feux de circulation sont d'abord un outil de régulation du trafic avant de constituer une solution de sécurité routière. Malgré son caractère contre-intuitif, le « cédez-le-passage cycliste au feu » permet donc au cycliste, pour les mouvements qui lui sont permis par le panonceau prévu à cet effet, de franchir certains carrefours à feux au rouge dans de meilleures conditions de sécurité qu'au vert grâce à son faible gabarit et à de bonnes conditions de visibilité induites par l'absence d'habitacle.

## **2) Développer une culture vélo au sein de la population et proposer des services autour du vélo**

### a/ Soutenir le tissu associatif du territoire dont l'engagement contribue à promouvoir le développement de l'usage de la bicyclette

Pour acculturer Sequano-dionysien-n-e-s à la pratique du vélo, le Département peut s'appuyer sur le tissu associatif local dont l'engagement contribue à favoriser l'émergence d'une culture vélo.

Dans le cadre du Plan mobilité durable, sept associations locales ont été subventionnées pour la première fois, pour un montant total de 20 000€. En 2018, un budget de 40 000€ en fonctionnement a été consacré au subventionnement de 14 associations retenues dans le cadre d'un appel à projets qui sera reconduit en 2019.

Les objectifs fixés pour cet appel à projets étaient les suivants :

- apprendre à réaliser soi-même l'entretien et des réparations simples sur son vélo,
- apprendre à faire du vélo et à se déplacer en toute sécurité dans la circulation générale et sur les aménagements cyclables,
- sensibiliser les habitants sur l'idée de privilégier pour ses déplacements de courte distance l'utilisation du vélo plutôt qu'un véhicule motorisé, et prendre conscience des bienfaits de l'usage du vélo pour sa santé, son environnement, ou encore son budget.

Les associations subventionnées ont ainsi pu organiser :

- des ateliers d'auto-réparation des vélos, pour permettre à chacun d'être autonome dans l'entretien de son vélo tout en favorisant le lien social,
- des ateliers de mise en selle pour enfants et adultes, afin d'apprendre à faire du vélo, à développer son agilité, puis à maîtriser sa bicyclette et adapter son comportement dans la circulation,
- des services de la location de vélo dans les parcs départementaux,

Ces projets associatifs permettent de toucher des publics cibles comme les femmes, dont la propension à l'usage de la bicyclette comme mode de déplacement est statistiquement moins répandue que chez les hommes, ou encore les habitant-e-s des quartiers politique de la ville, pour qui le vélo est encore peu considéré alors qu'il peut constituer une solution de mobilité performante, économique et émancipatrice dans des lieux de résidence souvent situés à l'écart des réseaux de transports en commun lourds.

Dans le cadre de la stratégie vélo départementale, il est donc proposé de maintenir ce niveau d'effort de soutien financier au tissu associatif local. Par ailleurs, les subventions en fonctionnement pourront être complétées par des subventions en investissement permettant aux associations d'acquérir du matériel ou bien une flotte de vélos pour mener à bien leurs activités (vélos spécialisés pour l'apprentissage de la pratique, vélo-cargos pour développer des activités de petites logistique urbaine, etc.).

## b/ Développer des actions de formation à la pratique du vélo à destination des collégiens

Le Département sensibilise depuis de nombreuses années les collégiens à la sécurité routière à travers des animations organisées dans les collèges.

Dans le cadre de la stratégie vélo, il est proposé de travailler à l'enrichissement du contenu de ces animations pour intégrer une sensibilisation aux vertus de la pratique du vélo et aux règles de circulation à bicyclette en ville. En effet, pour un jeune collégien, la capacité à faire usage du vélo en toute sécurité pour ses déplacements permet d'éviter la dépendance à la voiture conduite par les parents et favorise ainsi son autonomie. De plus une mise en selle précoce incitera davantage, une fois adulte, à faire usage du vélo.

## c/ Consolider la politique d'incitation à la pratique du vélo à destination des agents du Département :

Au cours de l'année 2018, la politique d'incitation à la pratique du vélo à destination des agents du Département est montée en puissance. Le bilan des actions menées en ce sens est particulièrement positif avec :

- le succès des animations menées au cours de la semaine du développement durable en septembre 2018 : organisation d'un village de la mobilité proposant de l'auto-réparation de vélos, des cours d'apprentissage de la bicyclette, un test de vélos de services, une information sur le Plan de Mobilité ou encore l'organisation de ballades à vélo ;
- l'organisation de la « Semaine sans ma voiture » qui a permis à 15 agents sélectionnés parmi 50 candidats d'expérimenter des solutions alternatives pour leurs trajets domicile-travail.

Le nouveau plan de mobilité des agents voté le 31 mai 2018 permet d'amplifier ces actions avec :

- la mise en place de l'indemnité kilométrique vélo (IKV) pour les trajets domicile-travail à titre expérimental
- le développement du stationnement vélo à proximité des bâtiments départementaux
- le projet d'installation de stations Vélib' aux abords des bâtiments départementaux
- une réflexion sur la mise en place d'une aide financière à l'accès au service Vélib' et au service de location longue durée récemment mis en place par Île-de-France Mobilités
- le développement des actions menées au cours de la « Semaine de la Mobilité »
- l'amplification des actions de communication auprès des agents

Par ailleurs, suite à la première édition de la « Semaine sans ma voiture », il est proposé de développer cette animation pour toucher un plus grand nombre d'agents. Le succès de cette première édition permet aussi d'envisager deux nouvelles actions :

- développement d'un programme de mise à disposition de vélos de service électriques pendant une à deux semaines pour les agents souhaitant tester cette alternative pour leurs déplacements domicile-travail
- envisager la mise en place d'une permanence « conseil en mobilité » pour les agents.

Enfin, le Département prévoit, dans le cadre de l'engagement pour l'égalité environnementale face à l'urgence climatique, adopté le 14 février 2019, d'équiper 100 % des sites départementaux en stationnement vélo dès 2020 (stationnement vélo sécurisé, ou stationnement vélo sur voirie à proximité directe des sites).

#### d/ Communiquer sur le vélo auprès des habitants

L'exemple des autres politiques publiques en faveur du vélo développées dans d'autres pays comme les Pays-Bas ou le Danemark montre que la communication est un pilier central pour convaincre les habitants des vertus de la pratique du vélo et favoriser ainsi le report modal.

Les actions portées par le Département en faveur du vélo doivent pouvoir être mieux valorisées auprès des usagers. Ainsi, il est proposé de :

- développer une communication chantier plus attractive et pédagogique (notamment pour les chantiers de création d'aménagements cyclables)
- initier des campagnes de communication qui pourraient insister sur 4 axes forts : l'efficacité du vélo comme mode de déplacement à part entière, l'aspect valorisant de la pratique, l'aspect économe du vélo, ou encore l'actualité de la politique vélo départementale.

#### e/ Mettre en place des services utiles tels que des pompes à vélo publiques

Pouvoir maintenir son vélo en bon état de marche est une condition essentielle pour l'utiliser. Trop souvent des cyclistes potentiels cessent du jour au lendemain d'utiliser leur vélo pour cause de pannes qu'ils ne sont pas en mesure de réparer (car ils n'ont pas les compétences requises ou les moyens financiers ou la place chez eux pour réparer). Pour parer à cela, le Département apporte son soutien financier à des associations développant des ateliers d'auto-réparation.

Pour prendre en compte le problème technique le plus répandu chez les cyclistes (le gonflage des pneus), le Département a l'intention de mettre à disposition sur l'espace public des pompes à vélo publiques, par exemple sur le canal de l'Ourcq.

### **3) Mettre en place une gouvernance spécifique et animer un réseau vélo partenarial**

#### a) Formaliser un partenariat avec les communes et EPT dans une logique de co-construction des projets et d'engagement mutuel afin d'assurer une cohérence spatiale et temporelle des actions

Le partenariat avec les autres collectivités du territoire (communes et établissements publics territoriaux) est indispensable pour produire des projets cohérents. En effet les itinéraires cyclables doivent être maillés ; l'ensemble des projets doivent être pensés de manière systémique et non isolés les uns des autres. Le Département a l'habitude d'associer l'ensemble des partenaires institutionnels pour vérifier que le projet de voirie s'inscrit bien dans le contexte territorial, existant et à venir.

Les partenaires, le plus souvent détenteur du pouvoir de police de circulation, sont également consultés pour avis sur le contenu des projets. Il est donc davantage adapté de parler de co-construction des projets avec les partenaires plutôt que de simple consultation.

Afin de formaliser ces partenariats, le Département propose de contractualiser avec les communes et EPT sous forme de conventions de coopération listant l'ensemble des projets vélo que les deux collectivités s'engagent à réaliser.

b) Mettre en place une gouvernance spécifique pour le déploiement de la stratégie vélo

Une organisation spécifique sera mise en place pour suivre le déploiement de la stratégie vélo avec :

- un comité de pilotage constitué d'élus départementaux et réunissant les maires des communes du Département, des élus représentant les établissements publics territoriaux ainsi que des représentants d'associations actives dans le domaine ;
- sur le plan technique, l'organisation d'un comité de suivi semestriel du déploiement de la stratégie vélo au niveau Direction Générale ;
- associer les entreprises volontaristes sur le développement du vélo dans le cadre de leur Plan de mobilité d'entreprise (PME).

c) Concier les associations d'usagers cyclistes sur tous les projets vélo départementaux

Pour gagner en qualité, le processus de conception des aménagements cyclables doit intégrer le retour d'expérience des usagers. Un aménagement cyclable mal conçu peut se révéler inutile ou contre-productif.

Pour cela, le Département développe des ateliers techniques de concertation avec les associations de cyclistes sur les projets vélo au cours de leur phase de conception. Cette consultation s'articule essentiellement autour de comités techniques organisés à l'échelle des établissements publics territoriaux (sur Plaine Commune et sur Est Ensemble notamment), où les projets sont présentés et discutés avec les associations.

Les échanges permettent de nourrir les projets du Département qui répondront mieux aux attentes des usagers. La connaissance du terrain des usagers est primordiale pour réaliser des aménagements cyclables qui seront appréciés.

d) Favoriser le partage et la diffusion des connaissances et expériences entre les collectivités du territoire

Le Département se construit une expertise vélo grâce au retour d'expérience inhérent au développement de sa politique vélo d'une part, et, d'autre part, grâce à son insertion dans des réseaux de collectivités engagées en faveur du vélo comme le Club des Villes et Territoires Cyclables ou encore à Vélo & Territoires, qui animent un réseau technique dynamique.

En lien avec des collectivités motrices en matière de politique vélo sur le territoire, il pourra contribuer à générer une dynamique de partage d'information, d'expertise et de retour d'expérience entre les collectivités de Seine-Saint-Denis à travers plusieurs actions :

- diffusion d'un référentiel des aménagements cyclables départementaux, en cours d'élaboration
- création d'une plate-forme de partage de documentation technique pour la conception des aménagements cyclables, d'argumentaires en faveur de la pratique du vélo, ou encore de documents rendant compte de l'actualité normative et réglementaire en matière d'aménagements cyclables et piétons
- organisation de comités techniques regroupant l'ensemble des acteurs du vélo sur le territoire départemental, sur un format adapté à l'ordre du jour (atelier techniques sur la conception des aménagements cyclables, points d'actualités, bilans relatifs à la sécurité routière sur les rues départementales, etc.).

## **Délibération n° du 18 avril 2019**

### **STRATÉGIE VÉLO DÉPARTEMENTALE EN FAVEUR D'UN TERRITOIRE 100 % CYCLABLE.**

**Le conseil départemental,**

Vu le Code général des collectivités territoriales,

Vu la délibération n° 2016-VI-38 en date du 30 juin 2016, adoptant le Plan Mobilité Durable,

Vu sa délibération n° 2019-II-01 en date du 14 février 2019, adoptant l'engagement pour l'égalité environnementale face à l'urgence climatique,

Vu le budget départemental,

Vu le rapport de son président,

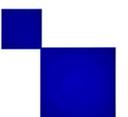
Considérant l'intérêt pour le Département d'engager un plan exceptionnel d'investissement pour rendre le réseau routier départemental cyclable,

La deuxième commission consultée,

**après en avoir délibéré,**

- ADOPTE la stratégie vélo départementale pour un territoire 100 % cyclable, et le plan d'action 2019-2024 correspondant ci-annexé ;

- DÉCIDE que les premières dépenses d'investissement afférentes à la mise en œuvre de



la stratégie vélo seront couvertes par une autorisation de programme à hauteur de 50 millions d'euros, qui sera proposée dans le cadre de la prochaine décision budgétaire ;

- CHARGE M. le président du conseil départemental de formuler les demandes de subventions utiles à la réalisation du Plan vélo ;

- AUTORISE M. le président du conseil départemental à signer, au nom et pour le compte du Département, toutes les pièces et actes nécessaires à la concrétisation des partenariats à conclure dans le cadre de ce plan ;

- AUTORISE l'apposition du logotype du Département sur tout document de communication des associations cyclistes subventionnées ;

- DÉLÈGUE compétence à sa commission permanente pour la mise en œuvre et la révision du plan d'action.

Pour le président du conseil départemental  
et par délégation,

Adopté à l'unanimité :	Adopté à la majorité :	Voix contre :	Abstentions :
Date d'affichage du présent acte, le		Date de notification du présent acte, le	Certifie que le présent acte est devenu exécutoire le

*Le présent acte peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Montreuil dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou publication.*