

CONCEPTION DES ITINÉRAIRES CYCLABLES

PORTÉE OPÉRATIONNELLE

Développer l'usage du vélo au détriment de la voiture individuelle a pour conséquence d'augmenter la sécurité. Cependant, la question du positionnement du vélo dans les voies urbaines structurantes reste un sujet complexe, avec un encadrement juridique français restrictif.

De nombreux paramètres sont à prendre en compte pour assurer la fonctionnalité des itinéraires :

- les ruptures et la continuité des maillages,
- la sécurité au niveau des points de conflits avec les autres modes,
- la lisibilité et le temps des parcours, leur pénibilité (adaptation au relief, nuisances environnantes).

En outre, la qualité d'ambiance des espaces est une incitation à l'usage des modes actifs. Il s'agit donc de les dimensionner généralement et d'assurer le confort des usagers quelles que soient les conditions météorologiques.

Echelles de territoire concerné

Échelle de proximité

Type de projet

Les opérations d'aménagement : ZAC, lotissements, opérations de renouvellement urbain, aménagement d'espaces publics, etc.

DESCRIPTION

Les principales étapes

- L'identification des enjeux locaux et à l'échelle du grand territoire. Elle repose sur la consultation des documents existants (PLU, SCoT, PDU, schémas vélos, etc.) et une analyse de terrain la plus complète possible sur tous les aspects physiques et sensibles (paysage, relief et vent). Les éventuelles associations locales de promotion des modes actifs de déplacement peuvent également être contactées. Une bonne connaissance des pratiques de déplacements (dont ceux de loisir) des ménages et des salariés (enquêtes) est nécessaire ;
- La distinction entre les différents types d'usagers et l'appréciation des situations. Les usages sont divers (déplacements quotidiens ou usages occasionnels de type loisirs ou week-end). Les catégories d'usagers qui fréquenteront l'aménagement ou sa proximité immédiate sont nombreuses (cyclistes, rollers, piétons, etc.) ; les cyclistes peuvent être expérimentés ou non (adultes ou public scolaire, jeune, familial).

Il convient donc de s'interroger sur le nombre d'usagers actuel, prévisible ou souhaité de cyclistes, le type, le volume, la vitesse et le niveau du trafic général (voitures, poids lourds, autobus, tramways, flux piétons), les vitesses de référence (zones 50, zones 30, zones de rencontre, etc.) et les vitesses pratiquées. L'intensité urbaine du lieu est aussi à prendre en compte : centre ville avec des commerces, desserte locale de lotissement, voie périurbaine à vocation automobile prononcée, etc.

- La hiérarchisation du maillage. Le maillage doit intégrer des axes doux structurants en site propre (vélos ou piétons) en prise avec les infrastructures de déplacement ou liés aux trames vertes et bleues ; les vélos et les piétons trouver leur place dans les dessertes urbaines structurantes : voies interquartier et voies de quartiers, dans le cas des centres (villes, bourgs) et dans le cas des ZA et zones commerciales.

Quelques principes

La réalisation de sites propres a du sens sur de grandes distances, dans un contexte de faible intensité urbaine (peu de raisons de quitter son chemin, peu de carrefours potentiellement dangereux, etc.) et si cela représente un gain de vitesse. La solution peut être de pacifier les voies dans un objectif de voie partagée si les vitesses pratiquées sont élevées. La réalisation de voies partagées n'est pertinente que sur des périmètres cohérents et limités, dans le cadre de zones 30 (voire de zones 20). Cela peut concerner une grande diversité de situations : venelles de desserte locale, rues commerçantes de centre ville à forte intensité urbaine, parking de grandes surfaces, etc.

Les erreurs à éviter

- Ne pas initier la mise en place d'un maillage parce que « rien n'existe », même si le dispositif mettra peut-être 10 ans avant de porter ses fruits.
- Faire l'impasse sur la diversité des usages actifs : piétons, vélos, déplacements quotidiens, loisir, vélos enfants, vélos adultes, etc.
- Lancer les schémas attendus en matière de déplacements actifs sans analyse préalable du contexte : bandes cyclables, couloirs bus-vélo, etc.
- Calquer systématiquement l'armature des déplacements actifs sur la trame verte et bleue avant de s'assurer de la réalité et de la performance des continuités, de sa pertinence urbaine et notamment de sa capacité à fédérer les déplacements actifs, à répondre aux enjeux de déplacement (liaisons interquartiers, liaisons équipements et activités etc) et de la compatibilité avec les autres enjeux (tranquillité pour la faune des bords de cours d'eau, zones humides, zones inondables, etc.) ;
- Dessiner un maillage doux quotidien sans éclairage et trop sinueux ;
- Faire des bandes cyclables en périphérie des ronds-points.

Stockholm : une autre façon de considérer la cohabitation piéton /vélo

En France, la question de la cohabitation entre les vélos et les piétons reste conflictuelle. En règle générale, la réglementation interdit l'usage des vélos sur les trottoirs. La ville de Stockholm distingue deux pratiques en ville : « slow and fast ». Afin d'ouvrir au maximum l'espace public aux modes actifs et leur consacrer plus d'espace, elle a imaginé le scénario suivant : des trottoirs ouverts aux « vélos lents » avec le cas échéant un marquage au sol ; des espaces réservés (sans voiture) en site propre qui constituent les axes structurants du maillage doux pour les vélos rapides.

CONCEPTION DES ITINÉRAIRES CYCLABLES

PRÉCISIONS

Accessibilité

- Code de la route.
- Les pistes cyclables, fiche technique CERTU (CEREMA).
- Charte cyclable - RAC - CERTU (CEREMA).
- Site provelo.org, site FUB, site VéloBuc.

Cibles utilisateurs

- Services techniques de collectivités.
- Urbanistes et maîtres d'oeuvre d'espaces publics.
- Aménageurs.

Exemples d'application

Écoquartier Andromède à Blagnac :

Le projet prévoit la création de relations de proximité pour limiter les besoins en mobilité. Les modes actifs sont encouragés : l'une des exigences était que chaque enfant puisse rejoindre son école en moins de 10 minutes à vélo, de manière sûre et agréable. (cf. Guide "Réussir la planification et l'aménagement durables").

ZAC des Champs Bleus à Vezin-le-Coquet

L'objectif est également d'aller plus vite à pied et en vélo qu'en voiture dans le bourg. Le cheminement pour piétons et cyclistes occupe une position centrale. L'ensemble du projet bénéficie d'une réglementation « zone 30 ». Le projet a été une opportunité pour mettre en place un bus pédestre (cf. Guide "Réussir la planification et l'aménagement durables").

ZAC des Perrières à la Chapelle sur Erdre :

Une attention particulière a été accordée à l'accessibilité par les modes actifs et les TC. La voie verte d'agglomération passe en lisière du site et les voies vertes internes y sont raccordées.