

VELO et ECO-QUARTIERS

MEEDDAT, 23 OCTOBRE 2008

Par Isabelle Lesens velo-conseil@orange.fr

01 45 57 57 10

A priori, vélo et quartier, fut-il « éco », n'ont rien à faire ensemble dans une formation. Le vélo a toute sa pertinence pour des distances qui dépassent évidemment celles d'un quartier, car le vélo n'est pas un jouet, c'est un véhicule.

De plus, et même si cela est difficile à admettre, plus vitesses et volumes de circulation motorisée baissent, comme il est de règle pour les (éco) quartiers, moins on doit séparer les modes et moins on doit aménager spécifiquement.

Cette présentation avait alors pour objectif de faire prendre conscience de ces paradoxes, mais aussi d'attirer l'attention sur ce qu'il est possible de faire... pour décourager – ou favoriser- la pratique du vélo.

1) PERTINENCE DU SUJET

LES DISTANCES À PARCOURIR SORTENT DE L'ECHELLE D'UN QUARTIER MAIS CORRESPONDENT SOUVENT AVEC L'USAGE DU VÉLO

60% des déplacements sortent de l'arrondissement ou de la commune

12% seulement des actifs ou étudiants travaillent ou étudient dans leur quartier

Enquête « Vous et votre quartier » Insee, janvier 2001

Les habitants de communes de forte densité

parcourent en moyenne **12 km par jour**

Liaisons dont la portée se situe **entre 3 et 8 km** :

38% des distances parcourues en automobile et

31% de celles parcourues en transport collectif

Moyenne de déplacement à vélo : **2 km**

Projet de SDRIF, arrêté le 15 février 2007

Seuil d'acceptabilité pour le rabattement sur une

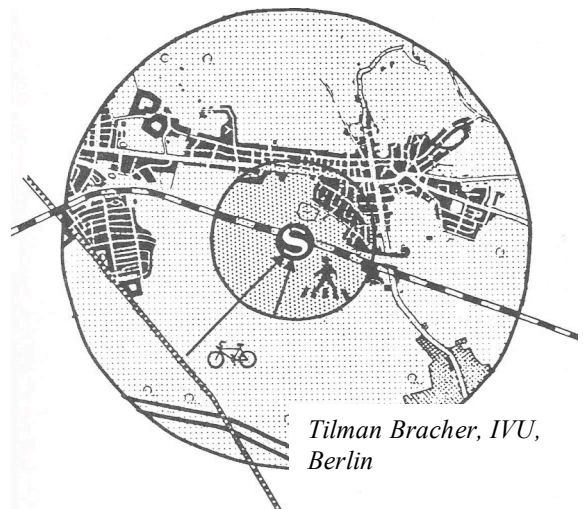
gare : 2, 4 km à vélo / 800 mètres à pied

Si les conditions étaient bonnes, portée acceptable

d'un déplacement à vélo pour le travail : 8 km ou

½ h de trajet. En zone très dense, plutôt 5 km et ½

heure.



→ Vélo et quartier n'ont de sens qu'en lien avec le reste de l'agglomération.

LE VELO A UN FORT POTENTIEL EN BANLIEUE

- *Le vélo en banlieue dense.* Étude du bureau 6T pour le CVC, 2008.
77% des adjectifs cités sont positifs : Rapide et bon pour la santé, le vol n'est jamais cité.
25% des adjectifs font référence aux déplacements utilitaires.
Mais sa pratique est dite *dangereuse*.

« La priorité d'action pour les usagers en banlieue semble être **la connexion à un réseau qui dépasse son quartier** »

Il faut assurer :

Continuité : sécurité, visibilité et lisibilité (*et non simple « tunnel »*)

Apprentissage des règles communes

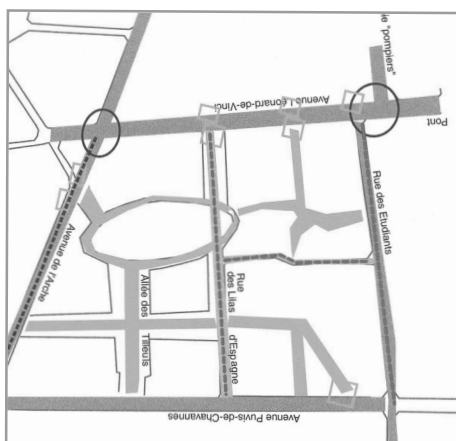
Réseau de **services** : « La collectivité publique devrait investir pour inciter le développement d'un réseau d'entretien. »

→ Le vélo a toute sa pertinence dans la notion de quartier.

2) QUELQUES REGLES D'AMENAGEMENT POUR ASSURER AUX CYCLISTES ATTRACTIVITE, CONFORT ET SECURITE

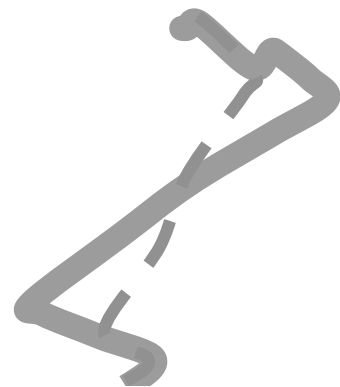
S'abstenir d'aménager systématiquement, décider clairement quel type d'usage est privilégié, penser aux conséquences des décisions pour tous les usages, aménager le plus « léger » possible pour garantir fluidité et facilité... voici quelques façons de penser qui peuvent éviter bien des erreurs.

> LE PLAN DU QUARTIER



Isabelle Lesens

- Affirmer clairement la hiérarchie de la voirie, et les vitesses associées
- Ne pas chercher à faire du visible à tout prix
- Vérifier les connexions



Les sens interdits induisent des parcours fortement allongés et des situations délicates (tourne-à-gauche)

→ *S'assurer que le plan ne découragera pas un mode*

> L'ITINERAIRE DE LIAISON

Réaliser « Un itinéraire sécurisé, cohérent, sans détours, attractif, confortable »
Recommandations pour les aménagements cyclables (RAC) CERTU, 2000.

- « Axe cyclable » n'égal pas « piste cyclable »
- «La nature» n'est pas un sujet prioritaire pour le déplacement.
- Pas d'économies pour les franchissements!
- Maintenir coûte que coûte la continuité
- Ne pas imposer d'arrêts inutiles

→ *Un bon itinéraire cyclable se caractérise par : absence d'interruptions, continuité, fluidité, facilité, chemin direct.*



Circulation modérée : c'est le plus simple



Maintenir coûte que coûte la continuité



Piste cyclable seulement là où cela est nécessaire



Investir sérieusement permet de compenser les obstacles



Cour urbaine, voie en impasse : conciliation d'un itinéraire privilégié et de la vie locale