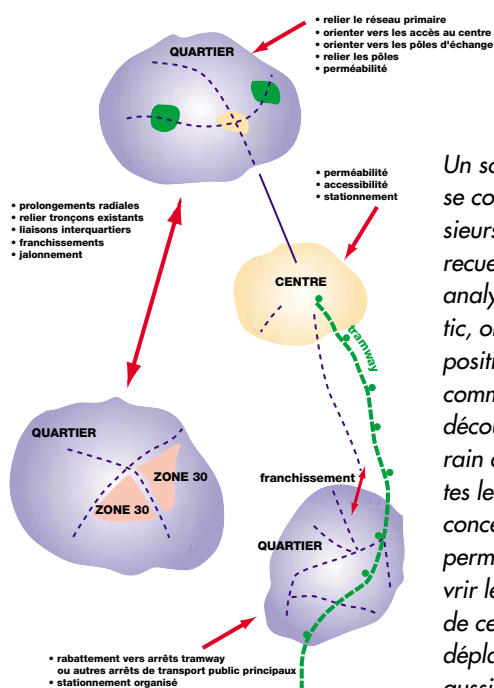




Des aménagements isolés ne suffisent pas pour convaincre habitants et visiteurs de se déplacer à bicyclette. Il faut pour cela les relier en un ensemble d'itinéraires cohérents couvrant toute l'agglomération.

Puisque tout est lié, il est important d'établir des plans vélo, des schémas cyclables ou des plans "circulations douces" (marche à pied, vélo) dans le cadre des plans de déplacements urbains obligatoires ou volontaires ou d'une démarche de type PDU. Avec mise en œuvre progressive et financements spécifiques ou autres par l'intégration de la dimension vélo dans tous les projets de voirie*, de sécurité routière (autour des écoles par exemple), d'urbanisme et de déplacements (arrivée d'un tramway ou d'un autre transport en site propre).

Schéma d'intentions



Un schéma cyclable se construit en plusieurs phases : recueil de données, analyse et diagnostic, objectifs et propositions. Le travail commence par la découverte du terrain à vélo par toutes les personnes concernées, ce qui permettra de découvrir les avantages de ce mode de déplacement mais aussi les freins à son usage.

Itinéraires structurants et dessertes fines

Un réseau cyclable est constitué par l'ensemble des itinéraires que peuvent physiquement et réglementairement emprunter les cyclistes.

- Sont de l'ordre de la *desserte fine* les cheminements internes aux quartiers, au centre-ville et les liaisons avec le réseau structurant.
- Sont qualifiés de *structurants* les itinéraires internes aux communes reliant les grands équipements et les quartiers entre eux et, dans un souci d'intermodalité, avec les pôles d'échange, ainsi que les itinéraires reliant entre elles les communes d'une agglomération.

Caractéristiques du réseau cyclable

- *Les aménagements* : quelles que soient les formes successives qu'il prend, tout itinéraire vélo doit être court, direct, confortable et lisible.
- *Les solutions* adoptées diffèrent selon les voies considérées, leurs caractéristiques, leurs fonctions, les lieux qu'ils desservent, la vitesse du trafic motorisé... et selon le mode de déplacement et le type de circulation et de stationnement à favoriser ou à réduire.
- *La sécurité* des cyclistes doit être traitée en amont (au niveau de la voirie en général), à la source (la vitesse et le comportement des automobilistes) et en aval (contrôle du respect des mesures par les usagers) avec possibilité d'adaptation des aménagements.
- *Le maillage* du réseau doit être suffisamment fin pour intéresser l'ensemble de la population et offrir les trajets les plus courts aux cyclistes.
- *La continuité* du réseau doit être la règle : c'est elle qui avec la signalisation et la bonne insertion des itinéraires dans les quartiers traversés assure sa cohérence ;
- *La prévention contre le vol et le stationnement* aux pôles générateurs de trafic et aux pôles d'échange sont deux conditions essentielles pour le développement de l'usage du vélo, quel que soit le stade d'avancement du réseau.

Aménagements et mesures facilitant l'usage du réseau

- bandes cyclables
- pistes cyclables
- couloirs mixtes bus-vélo
- impasses franchissables par les cyclistes
- sens uniques ouverts aux vélos à contresens
- passage en zone 30
- traversées d'espaces privés
- jalonnement

- passage en aire piétonne**
- rampes sur escaliers
- voie verte et traversées de parcs et jardins publics
- sas et bandes d'arrêt avancés
- dispositifs de stationnement
- guidage vers des rues calmes
- guides et cartes du réseau

* L'article 20 de la loi sur l'air du 30 décembre 1996 fait obligation à tout maître d'ouvrage d'aménager des itinéraires cyclables pour toute création ou rénovation de voirie en tenant compte des orientations du PDU lorsqu'il existe (article abrogé et intégré depuis dans le Code de l'environnement : article L228-2)

** Depuis 1998, les cyclistes, sauf arrêté contraire du maire, ont accès aux aires piétonnes (art. R190 modifié du Code de la route)

Fiche Technique

Le réseau cyclable

1

ville&vélo

Du projet vélo...

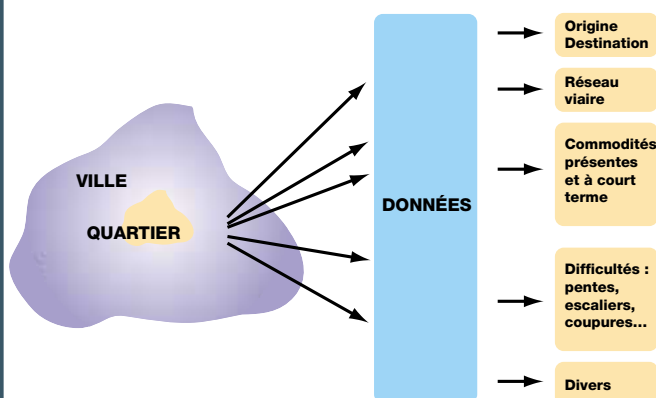
Au niveau des communes, il s'agit :

- d'entamer une réflexion globale et d'aboutir, en concertation avec la population, les associations d'usagers et les autres parties prenantes à la mise au point d'un projet vélo ou de circulations douces et de le faire entériner par le conseil municipal ;
- de bâtir et réaliser un plan pluriannuel d'aménagements de réseau cyclable avec des budgets significatifs et mise en place d'un processus de suivi, d'évaluation et d'entretien ;
- de préciser les mesures d'accompagnement du projet cyclable, en particulier en matière de communication, de formation (des techniciens, des élus...), d'information des citoyens et en matière de stationnement (dans les logements, les entreprises, près des commerces et des équipements et dans les pôles d'échange).

Adapter la ville aux cyclistes : l'élaboration de ce plan ne doit pas retarder l'action en faveur des cyclistes et des micro-aménagements et mesures simples, peu coûteuses, peuvent être entrepris dès avant sa mise au point.

Pour commencer, on peut s'attaquer prioritairement aux chemins scolaires, aux liaisons entre quartiers et vers le centre-ville.

Des données aux cartes



Aménager des itinéraires vélo dans un espace public donné suppose la connaissance de nombreuses données objectives : géométrie, débits, vitesses, accidents, activités et/ou habitat riverains, stationnement... ; pour les grands axes s'ajoute une connaissance fine des différents flux (automobiles, transports publics...). Partout il s'agit de savoir quel mode et quel type de circulation et de stationnement on souhaite favoriser ou réduire. Consulter les habitants pour connaître leurs pratiques fait également partie de l'exercice.

... au schéma directeur d'itinéraires cyclables

Au niveau de l'agglomération, échelle pertinente pour un schéma directeur d'itinéraires cyclables, la procédure est conduite par l'autorité organisatrice des transports urbains responsable des PDU ou la structure intercommunale incluant le périmètre de transports urbains (PTU).

Avantage de l'approche intercommunale :

- elle prend en compte l'ensemble des déplacements ;
- elle permet de structurer et de relier les aménagements et itinéraires qui existent déjà ;
- elle permet de faire financer certaines réalisations cyclables par l'Etat (voir ci-après) ;
- elle conduit à construire progressivement un réseau cyclable d'agglomération.

Cohérence avec le projet ou plan communal : afin d'assurer la cohérence et la continuité avec les itinéraires locaux de desserte réalisés ou en projet, le schéma directeur s'élabore en concertation entre les communes et l'autorité intercommunale.

Financements

Pour financer l'aménagement du réseau cyclable, on peut utiliser :

- des budgets spécifiques (communaux, intercommunaux, départementaux et régionaux) ;
- des budgets voirie ou autres en intégrant systématiquement un volet cyclable dans tous les projets de réfection des voies, d'infrastructures nouvelles de voirie ou de transport ;
- des budgets déplacements lors de la création ou d'extensions d'un transport collectif en site propre (TCSP) ;
- des subventions de l'Etat et de l'Ademe***, contractualisées ou non, pour la réalisation d'un réseau cyclable structurant ou pour des itinéraires locaux, à condition qu'ils fassent partie d'un projet valorisant, à l'échelle d'un quartier, un ensemble cohérent de mesures inscrites dans une démarche de type PDU.

Fiche Certu/Club des villes cyclables - octobre 2001

Sources et petite bibliographie :

- Travaux du Comité technique Club des villes cyclables
- RAC: Recommandations pour les aménagements cyclables, Certu, avril 2000
- Fiche N° 2 Certu/Club, Le réseau cyclable, mai 1993 (épuisée)
- La lettre du Club des villes cyclables, N° 31, janvier-avril 2001

*** voir la circulaire N°2001-51 du 10 juillet 2001 relative aux aides de l'Etat à la mise en œuvre des PDU et aux transports collectifs de province.