
COUPURES URBAINES : Y'A-T-IL UN PILOTE SUR LA PISTE CYCLABLE?

LE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO EN VILLE : 3 ROUAGES À DÉGRIPPER

Journée d'échanges IAU CEREMA UNE VOIRIE POUR TOUS / 5 octobre 2018

Marie-Angèle Lopes/ Chargée d'études Suivi des aménagements cyclables



Rappel : De quoi parle-t-on ?

Définition : Emprise linéaire ou surfacique dont les caractéristiques engendrent une impossibilité physique et/ou une réticence psychologique à être traversée, limitant ainsi les relations entre les habitants et leur territoire.

Quelle que soit sa forme, une coupure urbaine tend à gêner, à modifier et à restreindre les mouvements, et à limiter l'accessibilité et la connectivité de la ville.

4 familles de coupures :

- . **Les coupures naturelles** comme les cours d'eau et les reliefs.
- . **Les coupures surfaciques – les grandes emprises** – comme les aéroports, les gares de triage, les cimetières, les parcs fermés, les zones d'activités industrielles et commerciales, etc. génèrent des détours importants.
- . **Les coupures linéaires d'infrastructures**, comme les autoroutes et les voies ferrées. L'absence de traversée génère une coupure ponctuelle ou un allongement de parcours ; si cette traversée existe mais qu'elle est mal aménagée, la coupure est moindre mais elle demeure.
- . **Les coupures ponctuelles ou les points durs**, comme les grands carrefours qui provoquent une rupture d'itinéraire, voire un arrêt d'itinéraire à l'approche d'un pôle générateur (gare, lycée,...).

La démarche régionale de suivi

100 coupures urbaines sélectionnées

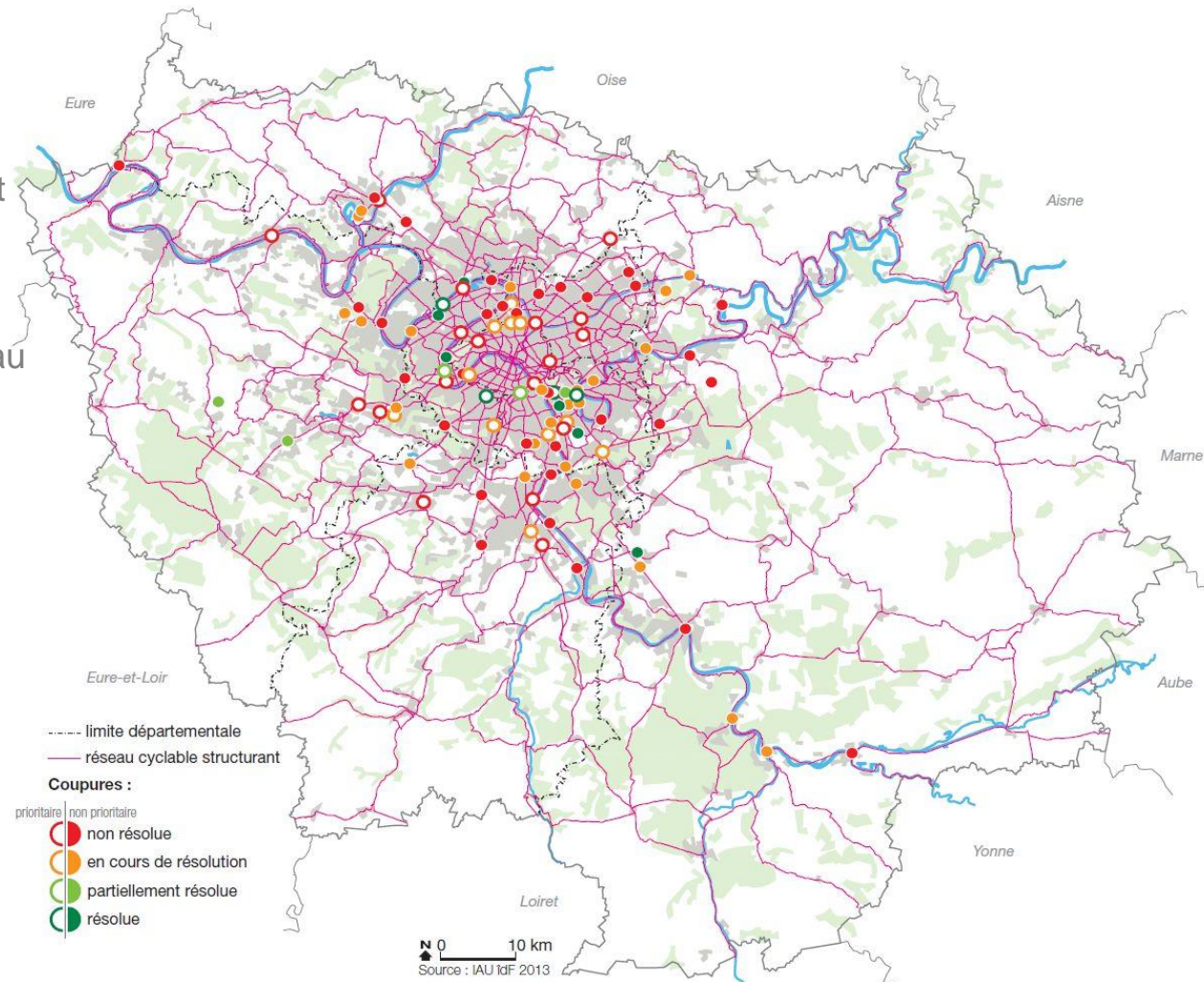
- Discontinuité, insécurité et inconfort des itinéraires piétons et vélo,
- Difficultés d'accès aux TC
- Point de rupture du Réseau Cyclable Structurant

Objectif :

Prise de conscience des différents acteurs

Enjeux :

- Faciliter et sécuriser les déplacements quotidiens
- Améliorer la qualité des espaces publics
- Favoriser l'intermodalité (accès à la gare)



Typologie des coupures

1. Traversées de carrefours

Interruption momentanée dans l'itinéraire.



Coupure N°72 Courtabœuf

Photo IAU

2. Sorties d'échangeur

Environnement très routier, trafic dense, vitesse élevée.



Coupure N°7 Quai de Bercy

Photo IAU

3. Accès à un franchissement existant

Franchissement existant mais mal aménagé



Coupure N°82 pont de Meulan

Photo IAU

4. Absence de franchissement

Impossibilité physique de franchir: détour nécessaire.



Coupure N°97 entre Cergy et Neuville

Photo IAU

Bilan des coupures PDUIF

Entre 2010 et 2015 : 25% des coupures résolues 35% sont en cours de travaux, voir terminés en 2018. Mais 40% n'ont pas évolué.

Les coupures de type « échangeur » sont très nombreuses (47/100) et 20% seulement ont été résolues. Les absences de franchissement sont des coupures nécessitant de grands travaux tels que la réalisation d'ouvrages d'art et sont donc difficiles à résorber (coût très élevé et gouvernance complexe).

La résorption des coupures s'inscrit dans 3 familles de mesures :

- La réalisation d'un projet dédié à la résorption de la coupure : aménagement de pistes cyclables sur le pont de Charenton (Maisons-Alfort), aménagement du carrefour de Chelles.
- L'intégration à un projet de transport en commun : réalisation du pôle gare de Vert Galant, du site propre du bus 393 sur la route de Pompadour (Créteil), réalisation du T6 pour la Coulée Verte Sud francilien, etc.
- L'intégration à un projet de requalification de voirie : réaménagement de la RD 7 au niveau de la Porte d'Italie, franchissement de la RD 920 (Bourg-la-Reine), réhabilitation d'ouvrages comme la passerelle de l'Avre ou de Charentonneau.