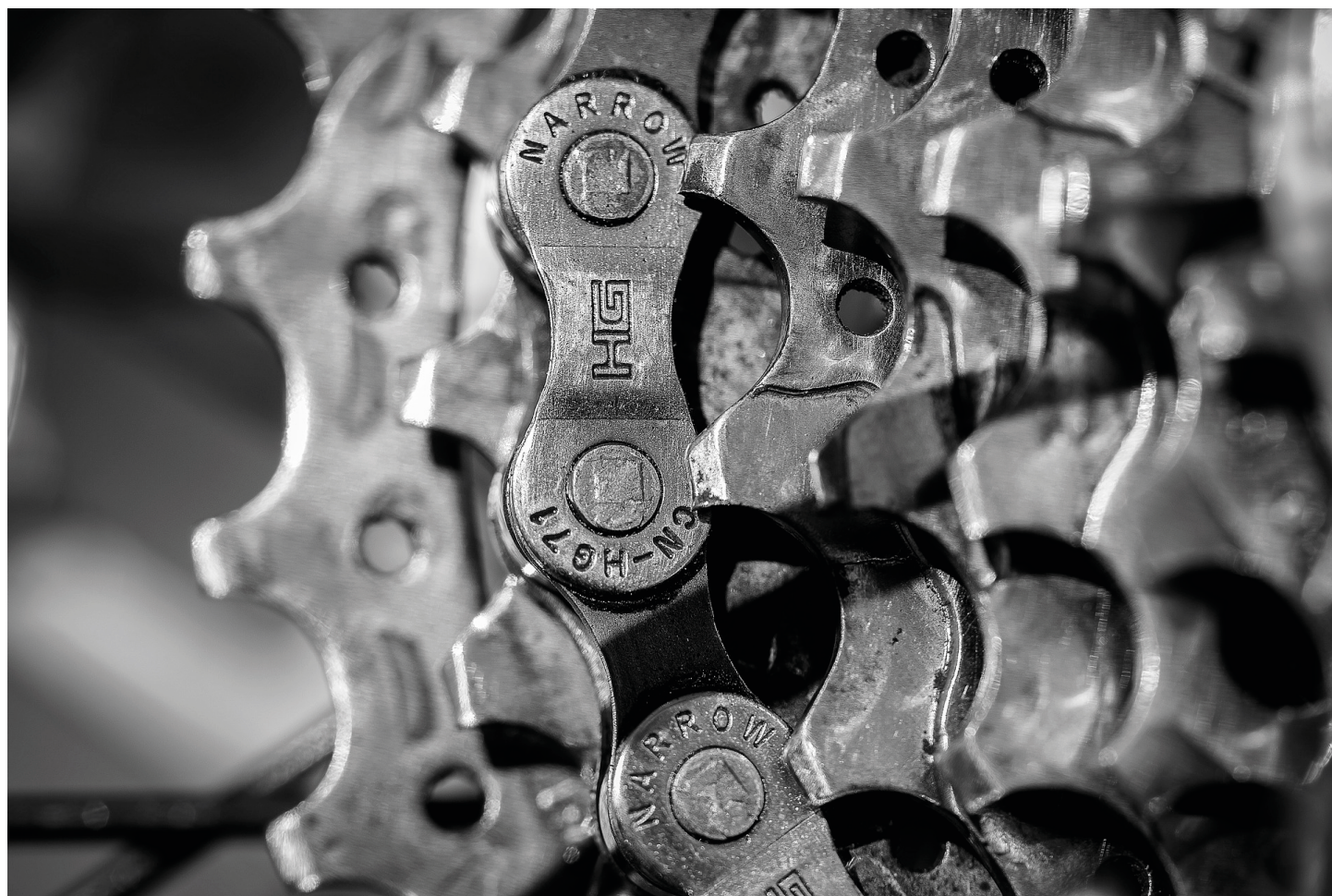


# LE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO EN VILLE: 3 ROUAGES À DÉGRIPPER

SYNTHÈSE DE LA JOURNÉE TECHNIQUE

« UNE VOIRIE POUR TOUS » DU 5 OCTOBRE 2018



MARS 2019

1.18.010.



[www.lau-idf.fr](http://www.lau-idf.fr)



**IAU**

INSTITUT  
D'AMÉNAGEMENT  
ET D'URBANISME

\* Ile de France



# Journée technique « Une voirie pour tous »

Cerema – IAU

5 octobre 2018 à Paris

Synthèse de la Journée Technique - Une voirie pour tous

## 1/ Coupures urbaines : y a-t-il un pilote sur la piste cyclable ?

**Contexte** : Les points durs en Ile-de-France sont à la croisée de nombreux enjeux territoriaux (faciliter et sécuriser les déplacements quotidiens, améliorer la qualité des espaces publics, favoriser l'intermodalité et l'accès aux gares, etc.). Ils mobilisent des acteurs différents, dont les intérêts ne convergent pas toujours. Au-delà des aspects de financement, comment organiser une gouvernance commune permettant de dépasser ces contractions ?

**Présentation de la démarche régionale de suivi de 100 coupures urbaines.** Cette démarche porte sur les principaux points de rupture avec le réseau cyclable structurant régional, qui rendent souvent difficile l'accès aux gares ou représentent une difficulté de franchissement.

Un exemple de coupure non résolue : Coupure n°7 Quai de Bercy



Source : IAU idF

Les coupures au droit des échangeurs, dans un environnement très routier, avec du trafic dense et des vitesses élevées sont très nombreuses (47/100) et 20% seulement ont été résolues entre 2010 et 2016.

### Expérience dans le département des Hauts-de-Seine

*Thierry Dussautoir, Direction des Mobilités au CD92*

Pour la plupart des coupures présentes sur le territoire des Hauts-de-Seine, le Département a un pilotage unique sans autre maître d'ouvrage et avec un financement unique. C'est le cas par exemple de la Passerelle des Louvresses. En revanche, la gestion future de la passerelle sera assurée par la Ville et les cheminements d'accès resteront en gestion par le Département. Il existe des projets plus complexes, souvent intégrés à une opération de voirie lourde faisant intervenir plusieurs acteurs. Concernant les ponts de Charlebourg et de Bezons, il s'agit ici d'une opération de tramway où le Département des Hauts-de-Seine est le maître d'ouvrage coordinateur du tramway, en partenariat avec la SNCF maître d'ouvrage du pont de Charlebourg et le Conseil départemental du Val d'Oise en tant que maître d'ouvrage du pont de Bezons. Pour les financements, outre ces acteurs, l'Etat et le Région interviennent aussi. Ainsi cinq acteurs ont été indispensables à la résorption de cette coupure.



Source : IAU idF

Les difficultés rencontrées pour résorber les grandes coupures dans ce territoire ne tiennent pas forcément au pilotage ou au financement, qui dépendent d'une volonté politique forte. Pour le Département des Hauts-de-Seine, d'avoir un propriétaire final et un gestionnaire pour l'entretien courant reste un véritable obstacle. C'est le cas pour les coupures de type « franchissement » avec des procédures liées au passage au-dessus des voies ferrées, d'autoroutes ou du fleuve. Il faut aussi signaler les difficultés rencontrées après la réalisation pour le maintien dans le temps des marquages et de la qualité des revêtements et la maintenance des ouvrages (garde-corps).

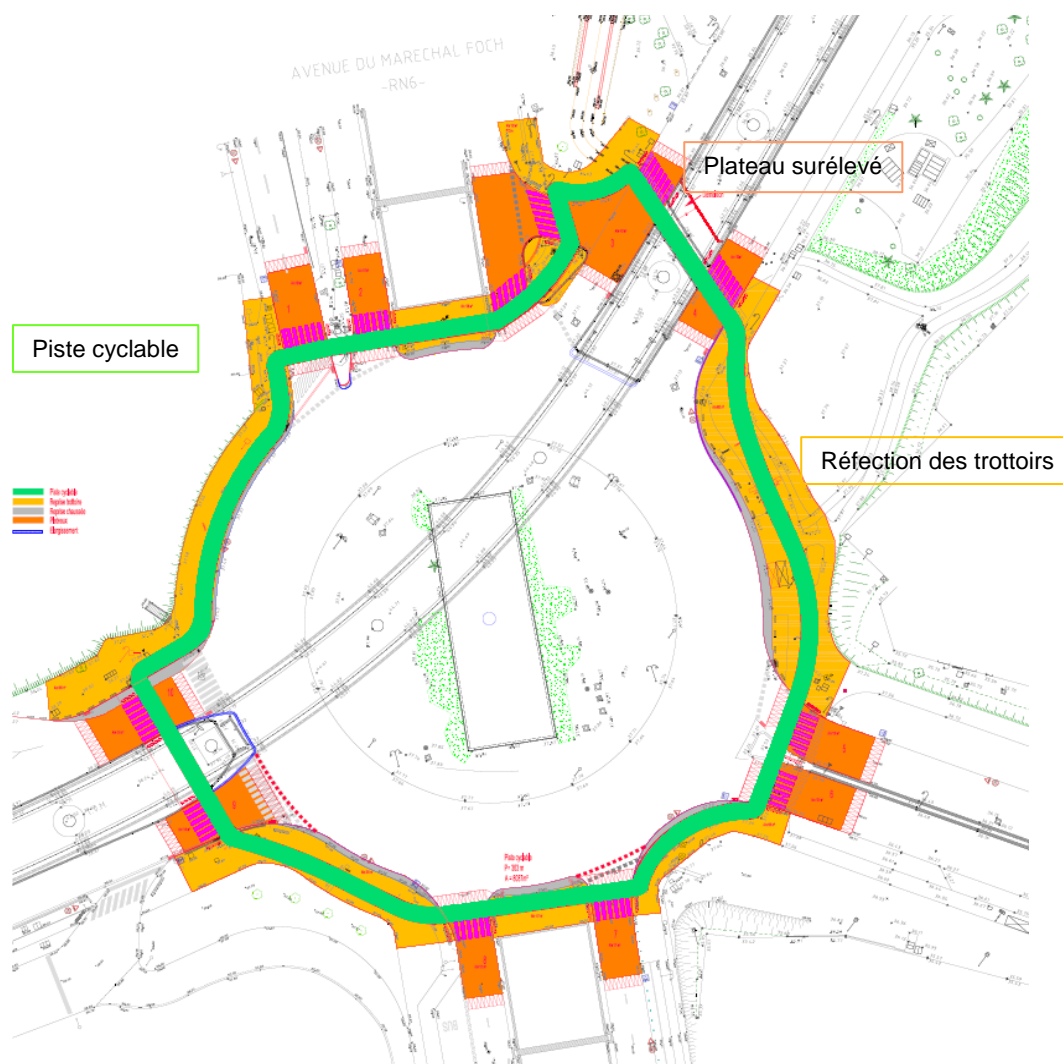
### **Expérience dans le département du Val-de-Marne : Le Carrefour Pompadour**

*Bastien Hourst, chargée d'études modes actifs et alternatif au CD 94*

Le carrefour Pompadour est une intersection stratégique pour les échanges entre la RN6, la RN406 et la RD86. C'est une coupure majeure pour le territoire et à l'échelle régionale. Avec l'ouverture de la gare de Créteil-Pompadour RER D à 300m du carrefour a renforcé son rôle de coupure pour les piétons et les cyclistes.

De nombreuses contraintes doivent être prises en compte dans le projet d'aménagement : le niveau de trafic ne permet pas de créer des carrefours à feux, la géométrie globale ne pouvant pas évoluer, et les fermetures de voies pour travaux restent très limitées.

Le projet consiste à redonner la priorité aux modes actifs et à améliorer la qualité de l'espace public. Douze plateaux surélevés seront implantés pour obliger les véhicules à ralentir et ainsi sécuriser la circulation des modes actifs autour de l'anneau.



Source : Département du Val-de-Marne

La domanialité est complexe : l'Etat (DIRIF) est propriétaire de l'infrastructure du carrefour, le réseau départemental se situe en interface, et la gestion du pont (support du TVM) se fait par la RATP. Le carrefour étant situé sur la commune de Créteil, le maire doit donner son avis. L'Etat ne prenant en charge que les enrobés sur l'anneau (automne 2018), c'est le Département qui porte et finance le projet.

C'est un chantier sous tension avec l'impossibilité de fermer l'ensemble du carrefour pour exécuter les travaux qui devront s'effectuer sur des périodes très restreintes (exemple première quinzaine d'août). Le Préfet est le seul acteur habilité à stopper la circulation sur le passage des « routes à grande circulation » pour engager les travaux.

## **Débat et Verbatim**

Pour nombreux ponts, il n'est pas envisageable de réduire le nombre de voies pour les rendre accessibles aux vélos et piétons. Une des possibilités avancées par le Directeur de l'espace public et de la mobilité de Montreuil (Medhi Sejai) pour répondre à la problématique des coupures de franchissement est de réduire la capacité des infrastructures routières en amont pour initier le basculement vers d'autres modes de déplacement.

Cette évolution reste cependant difficilement envisageable car dépend fortement des comportements modaux à venir. Il n'est pas certain que la circulation automobile diminuera. Les études menées avec les modèles de déplacement montrent l'inverse.

L'association Mieux Se Déplacer à Bicyclette (MDB) évoque la résorption des coupures à faible coût et avec des moyens plus pragmatiques. Alexis Fremaux (MDB) : « *Il y a des solutions simples comme ouvrir le pont aux cyclistes afin qu'ils puissent prendre les trottoirs lorsque la densité de piétons est faible. Les associations ainsi que les usagers n'ont pas le temps d'attendre que des aménagements soient faits* ». Des aménagements de la sorte existent déjà. C'est le cas du Pont Mandela dans le Val-de-Marne qui est un projet coûteux. En attendant, pour relier l'itinéraire qui est le long de la Seine, une file de circulation a été prise et une continuité cyclable a été créée en posant des glissières en béton armé.

<p><i>Toujours en question : Est-il envisagée une compétence unique pour le vélo par Ile-de-France Mobilités en AOM ? Comment dépasser les intérêts divergents des acteurs en présence ?</i></p>
--

## 2/ Bus et Vélo : trouver la voie de l'apaisement

**Contexte** : Dans la ville dense, un meilleur partage de l'espace public est recherché. Il existe une hétérogénéité des aménagements des couloirs de bus/vélos en Ile-de-France. Sont-ils autorisés ? Quels sont les multiples réglementations qui s'imposent? La tolérance des opérateurs bus (par exemples RAPT, TICE) d'avoir un couloir partagé avec des vélos est différente selon les territoires.

### Exemple des voies de bus en site propre de l'agglomération Grand Paris Sud

*Benoit Carrouée, collectif ProVélo 91*

La question posée est celle des critères de décision pour autoriser la voie de bus aux vélos en fonction des différents contextes. L'opérateur bus sur le territoire de l'agglomération Grand Paris Sud est la TICE qui gère un réseau assez dense. Une partie de ce réseau est en site propre bidirectionnel avec 7,5 m de large, continu, avec peu de carrefours et un trafic faible à modéré. Au vu de ces caractéristiques, l'association propose d'ouvrir les voies de bus à la circulation des vélos. Elle nous en a fait une démonstration par comparaison avec les itinéraires à vélo. Il n'y a pas de passage pratique entièrement sur route avec un itinéraire beaucoup plus long, de nombreux feux et un boulevard à deux fois deux voies. Aucune des solutions testées n'est totalement réglementaire : la première solution est d'emprunter les voies de bus non officiellement autorisées ; le second et le troisième itinéraire empruntent des passages sur trottoirs à des vitesses supérieures à 6 km/h dans des aires piétonnes.

Pour circuler au sein de cette agglomération, l'itinéraire par les voies de bus reste le plus rapide, le plus confortable et le plus sûr, avec moins de gêne pour les piétons.

Observations sur l'utilisation des voies de bus d'Evry par les cyclistes :

- Vélos non autorisés officiellement,
- Tolérance totale : aucune contravention connue, pas d'agressivité de la part des chauffeurs de bus, pas de ralentissement des bus.
- Mais opposition de principe sur la sécurité de la part des élus locaux.
- Pourtant, les voies bus peuvent représenter une possibilité de créer en partie un réseau structurant vélo de l'agglomération avec des aménagements légers de signalisation.

Il existe de fortes incohérences d'aménagement et de gestion au niveau régional :

- Des sites propres bus sans difficulté de cohabitation, officiellement interdits aux vélos mais avec une tolérance quasi totale (exemple d'Evry),
- Des sites propres bus sans difficulté de cohabitation, interdits aux vélos et avec une répression des cyclistes (exemple sur le plateau de Saclay)
- Des sites propres bus avec une cohabitation particulièrement difficile mais autorisés (de nombreux cas à Paris)

Avantage : Ouvrir aux vélos les sites propres sans difficulté de cohabitation permettrait de créer sans frais des centaines de kilomètres de voies sécurisées, rapides et structurantes pour les cyclistes franciliens.

Les associations de cyclistes demandent des références techniques objectives pour évaluer la possibilité de cohabitation sans limiter la qualité de service des bus en fonction du contexte (largeur, trafic bus et vélo, alternatives crédibles, coût...), en s'inspirant de la diversité des expériences en France. Une mission pour le CEREMA ?

## **Débat et Verbatim**

Rappel de l'ouverture des couloirs de bus aux vélos par Abel Guggenheim, Association des usagers du vélo de la ville de Paris - FNAUT Ile-de-France : les couloirs de bus ont été créés en 1964. Au niveau national, le Cetur avait mené un travail sur l'ouverture des couloirs de bus aux vélos basé sur l'exemple de Grenoble et d'Annecy. A Paris, les bus circulent sur tous les grands axes et la cohabitation avec l'aménagement d'itinéraires vélo se pose. En 1996, le premier plan vélo a été lancé à Paris. Un groupe de travail a été mené en lien avec la RATP, avec les chauffeurs de bus, et cyclistes, en mai 2000. Ainsi un accord stipulant qu'une moitié des couloirs de bus était officiellement autorisée aux cyclistes a été signé. Des séances de travail seront prochainement organisées avec la RATP et avec le comité de la ville de Paris sur la cohabitation entre les bus et les vélos. Le constat de l'association est que cette cohabitation se passe plutôt bien.

Simon Labouret, porte-parole de l'association "Paris en Selle" souligne que la cohabitation dans la voie bus/vélos est une solution à proposer lorsque la part modale du vélo est faible (inférieure à 10%), réduisant ainsi les conflits. Si l'objectif est d'avoir une part modale vélo importante, « les exemples étrangers montrent qu'il faut dissocier les flux et conquérir d'autres parts de marché. Les cyclistes n'ont pas envie de se faire dépasser par des véhicules lourds. Ils ont besoin de sécurité, il faut une logique de dissociation comme on peut le voir aux Pays-Bas ou au Danemark. »

Cette logique de séparation des flux ne fait pas consensus auprès des professionnels et associations. Avec une part modale vélo élevée (15%), et un développement des transports en commun, une diminution de l'utilisation de la voiture en ville est possible et la chaussée existante peut être réaménagée pour être utilisée par les vélos avec moins de voitures et de stationnement.

En Ile-de-France, l'autorité organisatrice des transports, Ile-de-France Mobilités, laisse une marge de manœuvre assez grande sur les préconisations. Les associations souhaitent un positionnement clair et fondé sur l'ouverture des couloirs de bus aux vélos.

<p><i>Toujours en question : L'AOM Ile-de-France Mobilités peut-elle édicter une norme francilienne visant à accepter les vélos dans les voies bus ? Peut-on imposer la possibilité d'insérer des vélos dans les voies bus avant la réalisation de la voie de bus ?</i></p>
---



### 3/ Le Vélo-Cargo

**Contexte** : Comment valoriser les expériences des artisans ou des TPE en vélo cargo ?

#### **Exemple de l'association Carton-Plein**

*Adrien Calvez, fondateur de l'association*

Les vélo-remorques cumulent des qualités pour les déplacements utilitaires ou de loisirs en milieu urbain dense. L'association Carton Plein, créée en 2012, en a fait son outil de travail pour le déménagement à vélo, la collecte de cartons et caquettes, la livraison à domicile des cartons et le transport de marchandises volumineuses. Ce sont des services non polluants offerts aux particuliers et aux professionnels de Paris et sa première couronne. Plus de 10 000 km sont parcourus à vélo chaque année. Le développement de l'association se fait sur le modèle de l'insertion, du réemploi (recyclable de cartons) et de la logistique à vélo. Le déménagement à vélo a été lancé en 2015, il s'inspire d'une expérience similaire au Québec qui fonctionne depuis 2007. Elle possède cinq vélos électriques, cinq remorques et quatre triporteurs. Elle effectue en moyenne 200 déménagements par an pour tout type de public. Un cycliste se déplaçant avec un vélo-cargo en ville rencontre des problèmes de cohabitation avec les autres modes : piétons, bus et voitures. L'association a développé un savoir-être des cyclistes face aux agressions, à la violence physique et verbale qu'ils rencontraient.

Valoristes, salariés en insertion et d'encadrants de Carton Plein



Source : Carton Plein

#### **Débat et Verbatim**

Les artisans (serruriers, plombiers) pourraient également avoir recours davantage aux vélos, ils ont besoin de peu de matériel et cela aurait un vrai impact sur la circulation.

En banlieue, les vélos cargos sont difficiles à utiliser à cause des chicanes.

Vers une évolution de la réglementation qui limite la puissance à 250 W aux vélos cargo ?

## **Conclusion**

### ***Emmanuel Neuville, Cerema***

L'objectif du Cerema est d'apporter de la connaissance, des méthodes, un savoir-faire technique et des solutions innovantes aux projets territoriaux et également d'améliorer le cadre de vie des concitoyens.

Une voirie pour tous est un programme qui permet d'avoir une culture commune de l'aménagement et de gestion de la voirie et des espaces publics. Il faut un partage plus équilibré entre tous les usages urbains. Une thématique prioritaire est de redonner toute leur place aux modes actifs ainsi qu'aux modes alternatifs à la voiture.

Les politiques en matière de mobilité active ont une très forte visibilité. Le plan national vélo a été annoncé, il donnera un élan plus important. Le Cerema joue un rôle essentiel sur l'expérimentation de solutions innovantes comme sur les contre-sens cyclables, les céder-le-passage, les passages aux feux...

Il est possible de retrouver toutes les études sur la thématique développée cet après-midi sur le site web du Cerema.

### ***Sylvie Banoun, coordonnatrice interministérielle pour le développement de l'usage du vélo***

L'usage du vélo apporte une réflexion sur la ville, sur la place des gens, sur leur capacité à faire avec les acteurs, cela s'appelle la capacitation. Il faut réinventer la ville, travailler sur le vivre ensemble, restaurer l'estime de soi grâce à la marche et à l'usage du vélo. Il ne faut pas séparer les piétons des cyclistes mais avoir une vision du monde partagée.

Le premier ministre a annoncé un plan vélo et sur la mobilité active. Les outils du plan vélo et de mobilité active :

- La mesure la plus importante est en termes d'intégration. Une ville sert pour le séjour, le jeu, le commerce et la circulation.
- Réinventer les services à vélo : item vélo dans le barème fiscal (pour les artisans). Aujourd'hui les aides sont plus importantes pour les voitures que pour les vélos.
- Itinéraires et continuités : réinventer les perméabilités avec 3 outils financiers :
  - > Un appel à projet de l'Ademe : aider les collectivités à se doter d'un bout d'ingénierie pour réfléchir à un plan de mobilité cycliste.
  - > Soutien à l'investissement public : financer les infrastructures, les services et du stationnement.
  - > Fonds de mobilité active : 50 millions sur 5 ans, aspect pluriannuel compris. La première priorité est de s'attaquer aux discontinuités pour avoir des continuités d'itinéraires notamment là où elles ont été créées par l'action de l'Etat.

Le travail sur la quotidienneté ne consiste pas seulement à faire des aménagements mais aussi à réinventer la ligne droite pour les cyclistes, cela permet de baisser la vitesse et d'être plus vigilant.

L'avantage de travailler sur les piétons est que les objectifs des politiques publiques permettent d'engendrer des bénéfices individuels et collectifs avec de l'argent public en termes de santé notamment. Les bénéfices individuels peuvent ainsi se transformer en bénéfices collectifs. Cela permet une baisse de la pollution et d'avoir une ville plus agréable à vivre.





INSTITUT  
D'AMÉNAGEMENT  
ET D'URBANISME



**L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE**  
EST UNE FONDATION RECONNUE D'UTILITÉ PUBLIQUE PAR DÉCRET DU 2 AOÛT 1960

15, RUE FALGUIÈRE - 75740 PARIS CEDEX 15 - TÉL. : 01 77 49 77 49