



Des difficultés qui peuvent devenir des leviers de progression dans la ville

Nous avons évoqué dans notre dernier numéro la séance plénière de notre journée d'études du 15 avril dernier à Clermont-Ferrand. Les ateliers de l'après-midi ont aussi été riches en échanges. Innovation cette année : une formule tournante a permis à tous les participants de rencontrer chacun des quatre invités. Paroles entendues autour de trois des thèmes abordés dans ces ateliers.

Les coupures urbaines ne sont pas seulement physiques

L'invité

Hans Kremer, consultant en mobilité active, propose des pistes pour recoudre la ville en dépit des bosses et des coupures.

La présentation

Recoudre la ville ? J'ai fait le lien avec les éléments cyclables. Il y a les grandes coupures et les discontinuités. Si on fait les deux, on arrivera sûrement à plus de cyclabilité.

Les grandes coupures : il y a les invisibles et les coupures physiques.

Les invisibles sont psychologiques : la majorité de la population est apte à faire du vélo mais ne le fait pas en raison d'un ou plusieurs blocages.

Les coupures physiques sont les voies rapides, les fleuves, les voies ferrées, le relief.

Avec le relief il y a deux façons de faire : les moins chères comme les longues pentes, ou le « *bicycle lift tramp* », une pédale dans un rail qui permet de monter jusqu'à 50 m. Des solutions plus coûteuses : le funiculaire, un bac au-dessus de l'eau, un percement sous une voie ferrée ou une autoroute. On trouve aussi l'escalier roulant autorisé aux vélos ou la goulotte. En raison du coût, quand on doit faire des choix, il faut réfléchir mille fois.

Les discontinuités sont plus classiques. La lisibilité d'un parcours est déterminante pour la sécurité. Si les caractéristiques cyclables sont insuffisantes, il y a des discontinuités à traiter, si on n'y arrive pas il ne faut pas les comptabiliser dans les kilomètres mis en avant sur un réseau.

Chaque discontinuité dévalorise et décrédibilise la qualité des aménagements.

Le traitement des ronds-points : il faut utiliser la solidarité entre piétons et cyclistes pour renforcer leurs priorités mutuelles.

Le débat

Alain Caraco. Est-ce qu'il faut éviter et refuser un aménagement s'il n'y a pas continuité cyclable ? On se heurte régulièrement sur le terrain à des opportunités (on refait l'urbanisme, une subvention arrive...), alors est-ce qu'on saisit l'opportunité d'avoir un morceau qui se raccordera peut-être un jour au réseau cyclable ou pas ?

James Boucher. On a souvent des pistes bi-directionnelles en site propre qui perdent leur priorité à chaque carrefour. En Hollande, elles ont toujours un marquage qui leur donne la priorité.

Thomas Jouannot. On a très peu de matière objective pour juger de ce qui est bon dans un giratoire. C'est un domaine sensible. Au CERTU, nous donnons une recommandation : si le marquage doit être fait, c'est plutôt sur une taille grande de giratoire. Sur les petits, il vaut mieux interrompre la bande cyclable 20 ou 30 m avant le rond-point pour que le vélo se positionne au milieu du giratoire. Mais il y a peut-être besoin d'une évaluation.

Sur le marquage en traversée de carrefour : à part le sentiment de sécurité ou de confort perçu, il n'y a rien qui démontre que marquer un carrefour améliore la sécurité pour le cycliste.

Lucien Alessio. Les grands giratoires qui n'ont aucun aménagement, les cyclistes essaient de les éviter, donc

les aménageurs sont coupables s'il n'y a pas d'alternative. J'ai vu des cas en Grande-Bretagne où le cycliste est au centre du giratoire et donc bien visible.

Thomas Jouannot. Il y a aussi des bandes cyclables marquées au centre de l'anneau, en expérimentation aux Pays-Bas, sur des anneaux assez larges.

Hans Kremer. En agglomération sur un giratoire à deux voies, il faut une piste à l'extérieur.

Un modèle de parcours cyclable n'est pas une vérité

L'invité

Thomas Lecourt, étudiant (en master), auteur d'une étude sur le sujet, présente les méthodes actuelles d'évaluation de la cyclabilité d'un espace.

La présentation

Il existe deux grandes catégories de méthodes d'évaluation : informatique et sur papier.

Informatique : on trouve en France le système Geovélo (Tours, Nantes, Paris) qui permet de calculer au mieux son itinéraire en fonction de la sécurité ou de la longueur du trajet ; mais le logiciel ne tient pas compte du type d'aménagement que le cycliste va rencontrer. A Stuttgart, on trouve le Cycle planner : basé sur le même principe mais plus élaboré car il intègre beaucoup plus de critères, et il est plus abouti aussi pour renseigner sur les transports en commun.

Sur le papier, Patrice Nogues (FUB) propose, sur fond de Google map, des cartes dessinées par l'utilisateur où figurent des paramètres de vitesse, niveau de trafic, type d'aménagement, avec des indications de couleur en fonction de la cyclabilité d'un itinéraire. A Rouen, le système Moviken fait aussi appel aux couleurs, il est plus complet mais un



Cette année, une formule tournante a permis aux participants de rencontrer chacun des quatre invités

peu moins lisible.

Triple intérêt de ces différents systèmes d'évaluation : c'est un outil d'information essentiel pour l'utilisateur, qui éventuellement le complète par lui-même. C'est aussi un outil d'évaluation efficace pour l'aménageur. Enfin, c'est un outil de communication et de négociation pour les associations d'utilisateurs.

Le débat

Nicolas Pressicaud. Dans le sentiment de sécurité, il y a aussi la fréquence de dépassement qui est quand même un critère important.

Patrice Nogues. Si on veut évaluer de plus en plus fin, cela devient de plus en plus compliqué.

Frédéric Rollet. On fait un peu l'im-passe sur le renseignement : au départ, d'où vient l'information ? C'est compliqué d'avoir une vue objective qui convienne à plusieurs personnes.

Claude Soulas. Pour Moviken, il y a des prototypes sur Marne-la-Vallée et Rouen, mais pas encore aboutis. Et c'est plus sur l'aspect cartographie que sur l'itinéraire.

Pierre Toulouse. Il y a une question préalable : pour qui veut-on faire ces cartes ? Suivant le type de public auquel on s'adresse, on n'a pas du tout les mêmes résultats. Il faut faire attention aux effets pervers d'un truc comme ça. A Séville par exemple, il

n'y avait rien il y a cinq ans, ils ont tout fait sur trottoir. Je trouve ça très désagréable mais de fait ça marche, il y a 6 % de part modale. Mais dire que c'est cyclable ou pas, moi je n'y crois pas.

Patrice Nogues. Le résultat qui sort, ce n'est pas une vérité. On a un modèle qui donne un chiffre, mais il faut se méfier, cela dépend des critères qu'on a mis à l'entrée. Un modèle, ce n'est pas la vérité. La méthodologie n'est pas encore aboutie, les critères encore moins.

Serge Philippe. Il faut aller voir le site du Grand Dijon, l'itinéraire malin.

Patrice Nogues. Les Hollandais ont un vélo équipé d'une caméra. Il faut mettre tout sur la table.

Thomas Berthet. On a souvent des cas d'itinéraires malins qui vont permettre de s'isoler de la circulation. Il faut déjà voir dans quelle mesure on arrive à utiliser ce type d'outils.

Thomas Lecourt. Quand on passe dans un campus ou des équipements sportifs, il faut évidemment en tenir compte.

Christophe Raverdy. Le CETE de l'Ouest a créé un outil de mesure pour évaluer la qualité d'un itinéraire cycliste.

Patrice Nogues. Ne pas prendre les chiffres pour des choses supérieures.

Gwendal Caraboeuf. On essaie de décliner Géovélo à Lyon. Il y a des gens qui disent : « si je veux prendre le périph à vélo, comment je vais faire ? ». Je crois qu'il y a une vraie information à donner aux usagers et je pense que c'est un très bon outil.

Sylvie Abours. Depuis trois ans, il y a une explosion de la recherche autour de la cartographie cycliste, des blogs, des forums. Il y a un Géovélo à Rennes. Il faut donner tous les moyens au cycliste débutant. Moviken est une petite PME installée à Marne-la-Vallée, ils ont fait une application de la définition de la cyclabilité. Vous pouvez aller voir le rapport Port vert sur le site du PREDIT.

James Boucher. J'ai du mal à croire que le citoyen cycliste ait besoin d'autant d'assistance. Pour l'utilisateur, je n'y crois pas beaucoup. Par contre, si cela peut servir pour attribuer un niveau de qualité cyclable, d'accord. Mais cela me fait de la peine d'entendre que des gens soient si stupides.

Michel Bainier. Pour ma génération, je trouve cela trop compliqué. Est-ce que l'essentiel ce n'est pas la sécurité ? Si on ôte le plaisir du vélo, je ne sais pas si on va l'utiliser.

Les tâtonnements de l'intermodalité

L'invité

Nicolas Bohère, directeur de la mobilité et des transports à Grenoble, illustre les tâtonnements de l'intermodalité par une expérience à moitié concluante de boxes fermés.

La présentation

Le vélo dans la métropole de Grenoble (400 000 habitants), c'est 300 km d'itinéraires cyclables, deux passerelles cycles-piétons, un service de 2 000 vélos en location, 5 000 places de stationnement vélo. L'étude pour un VLS a conclu que ça n'était pas pertinent sur l'agglomération.



Nous avons voulu plutôt gagner des parts de marché en périphérie de la commune centre et répondre à la demande de pouvoir stationner son vélo en sécurité. On a visé les gens qui se déplacent en voiture ou en train et l'utilisateur des bus inter-urbains. On a lancé un appel d'offres pour la métro-vélo box, mobilier installé sur des parkings-relais, aux terminus de transports en commun, pour garer le vélo loué ou personnel. Au total, une trentaine de boîtes dans l'agglomération ont été installées en septembre dernier. Volontairement il n'y en a pas au centre ville. La partie consigne (pour vélo personnel) marche bien, la partie location marche moins

bien. On va adosser à partir de septembre prochain cette location automatisée à tous les abonnés aux transports en commun.

La box coûte 21 000 à 23 000 € suivant le modèle. Le vélo loué coûte 440 € hors taxes. Il y a 97 places de consigne occupées sur les 161 proposées. Il n'y a eu que 228 locations réalisées depuis le lancement. Il y a 15 vélos par box : cinq cases à l'étage pour les consignes de vélos personnels, et 10 cases en bas pour la location.

Le débat

Question dans la salle : pourquoi la

location ne fonctionne pas bien ?

Nicolas Bohère. C'est un produit tout nouveau. On croit beaucoup à la proposition de jumeler la location avec l'abonnement aux transports en commun. On a voulu protéger le vélo en l'enfermant, en le rendant invisible, du coup ça devient un inconvénient. A la gare de Grenoble, on va passer de 254 à 410 places vélo, les travaux sont commencés. Une étude a révélé que les besoins en stationnement vélo à Grenoble sont évalués à 4 000 places.

Recueilli par J.M. Trotignon



Ville 30

Quelques réflexions à propos du vote négatif des Strasbourgeois à la généralisation des zones 30

Pour accélérer la réalisation d'une ville apaisée, la municipalité a voulu, au cours du mois de mai, consulter par courrier les Strasbourgeois inscrits sur les listes électorales, sur la généralisation des zones 30. Las, contrairement aux espoirs des élus, les habitants ont voté non...

Nous étions plusieurs à craindre un tel vote. Voici pourquoi.

Est-ce surprenant ?

Non, ce n'est pas la première fois qu'une population est consultée sur l'extension des zones 30. Le 4 mars 2001, en Suisse, une votation « pour plus de sécurité à l'intérieur des loca-

lités grâce à une vitesse limitée à 30 km/h assorties d'exceptions » dite « Rues pour tous » est refusée par la totalité des cantons et par 79,7 % des suffrages exprimés⁽¹⁾. Le résultat du vote des Strasbourgeois – 54,9 % seulement de votes contre – est donc plutôt flatteur. L'idée progresse dans les esprits.

Les plus concernés ont-ils voté ?

Les plus concernés sont les enfants... qui n'ont pas eu le droit de voter. A Strasbourg, dans les années 50-60, les enfants jouaient encore dans la rue et allaient souvent seuls à l'école ou à leurs activités. Avec la croissance du trafic automobile, ils ont