



agence d'urbanisme de la région mulhousienne



Des modes d'emploi pour passer à l'action

Pour prendre en compte les préconisations du SCoT dans les projets, les communes ont à leur disposition une palette de procédures et d'outils. C'est pour identifier ces moyens et décrire concrètement la manière de les mettre en œuvre que le Syndicat Mixte du Scot a confié à l'Agence la réalisation d'une série de mode d'emploi. Chacun d'eux est consacré à un thème et décline les multiples possibilités d'appliquer les orientations du SCoT.

COMMENT FAVORISER LA MARCHÉ A PIED ET LE VÉLO DANS VOTRE COMMUNE ?

Voté en décembre 2007, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la Région Mulhousienne est un outil de planification respectueux des principes du développement durable. A ce titre, il préconise la mise en œuvre de politiques d'aménagement favorable aux modes doux. Les principes étant posés, il reste aux communes à mettre en application ces orientations. C'est par une approche plurielle : urbanisme, politique de transport, sensibilisation des habitants qu'elles y parviendront.

Pour faciliter la mise en œuvre de ce volet des Scot et rendre concrètes ces préconisations, l'Agence propose une première fiche pédagogique qui présente l'ensemble des moyens d'actions de nature à favoriser l'usage des modes doux et leur intégration dans la stratégie urbaine.

L'OCCASION D'UN CHANGEMENT CULTUREL POUR MIEUX PARTAGER LA RUE

Raréfaction des énergies, Grenelle de l'environnement et ses retombées législatives, évolutions comportementales, coût financiers le contexte actuel nous conduit à nous interroger sur l'évolution des modes de déplacements, et à anticiper les besoins nouveaux.

piétons et cyclistes ainsi que du territoire vécu. Dans un deuxième temps, le succès dépend également d'un plan de communication efficient.

La ville des proximités, préconisée par le SCoT de la Région Mulhousienne, n'en sera que renforcée.



Photo : m2A

photo m2A

SOMMAIRE

Les modes doux	2
L'espace public	3
Le SCoT	4
Le PLU	6
L'aménagement des modes doux	9
Vers une ville des courtes distances	12

Les plans d'aménagement à l'échelle communale sont des outils pour cadrer les orientations, mais ils sont rarement élaborés dans ce sens. C'est plutôt en conduisant une réflexion globale que pourra s'élaborer une politique favorable aux modes doux.

Ainsi, aménagement linéaires, stationnement des vélos, jalonnement et réseau, confrontation et bonne entente des usagers de la route... sont autant de critères à prendre en compte.

Les clefs de réussite des politiques «modes doux» reposent tout d'abord sur une bonne connaissance du public



Les modes doux nécessairement au cœur des politiques de déplacements (Mulhouse)

LES MODES DOUX

MIEUX LES CONNAÎTRE... MIEUX LES PRENDRE EN COMPTE

Le terme "modes doux" désigne des modes de transport non motorisés et non polluants. Vélos, rollers, piétons ou trottinettes représentent des circulations douces et une alternative à la voiture pour les déplacements de courte distance. Les pages suivantes détaillent les deux modes les plus utilisés que sont la marche et le vélo. L'objectif est ici de mieux connaître les besoins de tous les utilisateurs afin de faciliter ces pratiques.

LES PIÉTONS

La marche à pied est le mode de déplacement le plus utilisé. Les politiques publiques ont donc tout intérêt à favoriser des aménagements adaptés aux pas de l'homme : espaces publics dédiés, signalétique, accessibilité et sécurité des piétons... Les piétons ont des comportements spécifiques.



Quatre principes de base sont à respecter pour constituer une véritable trame piétonne :

- cheminements en continu,
- vitesse réduite pour les déplacements motorisés qui cohabitent avec les piétons,
- sécurité des itinéraires,
- circuits courts, jalonnés et agrémentés.

Des piétons aux besoins spécifiques

- Les **personnes âgées**, du fait de leur faible vitesse de déplacements;
- Les **enfants**, souvent masqués par des voitures en stationnement et sans appréhension du danger du trafic routier;
- Les **personnes à mobilité réduite**, confrontées à de nombreux obstacles. Leur prise en compte est renforcée par l'obligation d'élaborer un plan de mise en accessibilité des espaces publics.

LES CYCLISTES

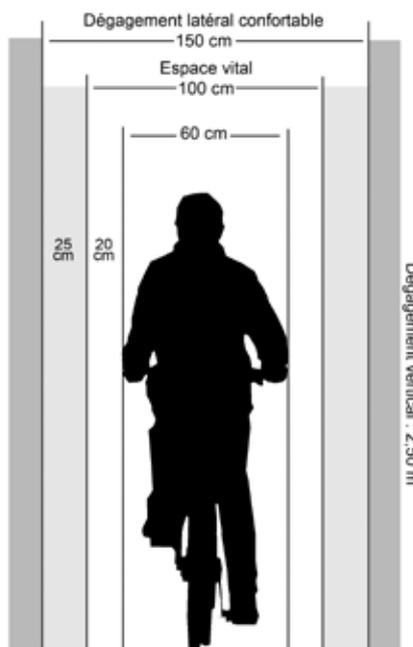
La pratique du vélo peut être intensifiée

- par la définition de véritables itinéraires cyclables,
- par la prise en compte de la sécurité et du bien-être,
- par la mise en œuvre d'une politique de stationnement au départ et à l'arrivée du déplacement...

Un bon itinéraire cyclable conjugue cinq critères : **sécurité, cohérence, relation directe, attractivité et confort**. Le cycliste choisit son itinéraire en fonction de son motif de déplacement (utilitaire ou loisirs) et de son niveau de pratique. Les aménagements intégreront judicieusement ces différences entre cyclistes.

Un stationnement vélos assuré et sécurisé :

Si le cycliste peut stationner aisément son vélo sur l'espace public, son lieu de travail, près d'une gare, à son domicile... il est plus enclin à faire le choix de ce mode de déplacement.



Quel espace vital pour le cycliste ?
(d'après CERTU)

Quatre catégories de cyclistes

Tous les cyclistes ne se ressemblent pas :

- Le **sportif** : il emprunte les réseaux routiers interurbains;
- Le **promeneur** : il a un usage loisir du vélo (détente, balade en famille);
- Le **touriste** : il s'agit d'un itinérant du deux-roues;
- L'**utilitaire** : il a une pratique quotidienne du vélo pour accéder à son lieu d'étude ou de travail. La longueur maximale de son parcours est généralement de **3 à 5 km**. On notera néanmoins que le vélo devient attractif à partir d'une distance de 500 mètres.

LA PLACE DES MODES DOUX

UNE QUESTION D'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC

Des espaces différenciés..... et une stratégie urbaine forte

Dans une démarche d'aménagement d'espaces publics, le repérage des modes de transport et la lisibilité des itinéraires sont indispensables. Il convient ensuite de définir des niveaux de priorité entre eux, au regard des lieux et de leur destination. Il est cependant essentiel de réfléchir à une échelle large et de poser au préalable les bonnes questions. Quels sont les choix stratégiques urbains forts ? Comment mailler au mieux le territoire ? Pour quels publics ? ...de là découleront des aménagements adaptés.

Développer les modes doux : des politiques incitatives dans la Région Mulhousienne

Plan de Déplacements Urbains (PDU) : des actions précises

- Définir une programmation pluriannuelle d'aménagements cyclables;
- Développer le stationnement sécurisé des vélos;
- Rédiger une charte piétons;
- Expérimenter des systèmes de ramassages scolaires piétons;
- Effectuer des actions de promotion du cyclisme.

Plan Climat : une occasion de transformer les modes de déplacement

La Camsa s'est doté d'un plan Climat (approuvé en juillet 2007). Le recours aux modes doux pour se déplacer est un des points clef de sa réussite, comme indiqué dans un des objectifs affichés: "Transformer durablement les modes de déplacements".

Exemple d'actions envisagées :

- créer des points d'attache vélos et plus de parking à vélos protégés,
- adapter la signalisation à la cohabitation vélos piétons,
- généraliser l'aménagement de zones 30, améliorer l'information des cyclistes,
- développer les actions d'organisation des déplacements domicile-travail....

Schémas directeurs vélos et piétons : des collectivités volontaristes

Les collectivités territoriales élaborent et mettent en oeuvre des politiques modes doux, essentiellement à l'intention des cyclistes:

M2A

- Schéma directeur des aménagements cyclables sur le périmètre de l'ancienne CAMSA.
- Schéma directeur des itinéraires piétons sur le périmètre de l'ancienne communauté de communes des collines;

Conseil Général du Haut-Rhin

- Schéma directeur aménagements cyclables.

Ville de Mulhouse

- Ville cyclable "plan d'actions 2010-2015"

Gerplan : les modes doux en filigrane

Trois collectivités ont adopté leur Gerplan (Plan de Gestion de l'Espace Rural et Périurbain), ou sont en voie de le faire.

Il s'agit de la Camsa, la Communauté de Communes des Collines et celle de l'Île Napoléon.

Par exemple, le Gerplan Ile napoléon préconise de " Mettre en place un réseau de sentiers de découverte thématique et rouvrir des points de vue dans le collines".



Opérations urbaines d'envergure : un moment privilégié pour repenser la politique piétonne (Mulhouse)



Une politique "modes doux" intégrée : piste cyclable, chemin piétons en site propres, vélos en libre service. (Mulhouse)



Partage du trottoir pour les usages "modes doux" néanmoins le parcours des piétons est encombré de mobilier.



Des itinéraires cyclables parfois sinueux.... au profit de la voiture !

LE SCOT DES PRECONISATIONS ET DES RECOMMANDATIONS

Le SCoT de la Région Mulhousienne pose le principe du développement des modes doux. Le renforcement des principaux centres urbains, favorable à la pratique d'une ville à pied ou en vélo, est une préconisation centrale du Document d'Orientations Générales (DOG) du SCoT. L'aménagement d'un réseau cohérent d'itinéraires cyclables structurants y est également mentionné.

Que dit le PADD ?

La question des modes doux est une préoccupation centrale du SCoT de la Région Mulhousienne qui indique dans son PADD que : "afin de renforcer les possibilités de déplacements sans voiture, les parcours cyclables et piétons sont rendus plus attractifs et plus sûrs".

Que contient le DOG ?

Des préconisations pour des aménagements adaptés

Le SCoT préconise que les itinéraires du réseau cyclable soient intégrés aux différentes formes d'aménagements. Ils sont adaptés aux contraintes de terrain et aux besoins de sécurité (piste ou bande cyclable, zone 30, double-sens cyclable,...).

Une carte (voir page ci-contre)

Une carte du réseau d'itinéraires cyclables structurants figure à titre indicatif dans le DOG du SCoT. "C'est dans cet objectif que les grands équipements scolaires et universitaires, culturels et sportifs, les principaux centres urbains, les pôles d'emplois les plus importants, les principales extensions urbaines, les stations du tram-train et les gares TER doivent être desservis par ce réseau".

Des garages à vélo à créer

Le SCoT recommande de "prévoir dans les documents de planification (PLU), des possibilités de garages pour les vélos, autant pour les constructions à usage d'habitation que pour les locaux d'activités". Ils contribuent à renforcer l'utilisation du vélo pour les déplacements urbains quotidiens.

Aide-mémoire

Le SCoT est un document d'urbanisme qui, au vu d'un diagnostic et au regard de prévisions sur les évolutions des fonctions et des besoins d'un territoire, fixe les orientations générales de l'organisation de l'espace, détermine les grands équilibres entre espaces urbains et espaces naturels et agricoles.

Un SCoT est composé de plusieurs pièces dont :

- le PADD : il correspond au projet politique en matière d'aménagement du territoire. En se basant sur le diagnostic, il fixe des objectifs en matière d'habitat, de développement économique, de déplacement, de stationnement ...
- Le DOG - qui peut-être assorti de documents graphiques - exprime et traduit le projet politique. Il regroupe les prescriptions du SCoT.



Le SCoT : accompagner aussi les politiques locales (Réseau cyclable des bords du Rhin)



Une volonté affichée dans Le SCoT : une intermodalité forte notamment entre modes doux et transports publics (gare de Bollwiller).

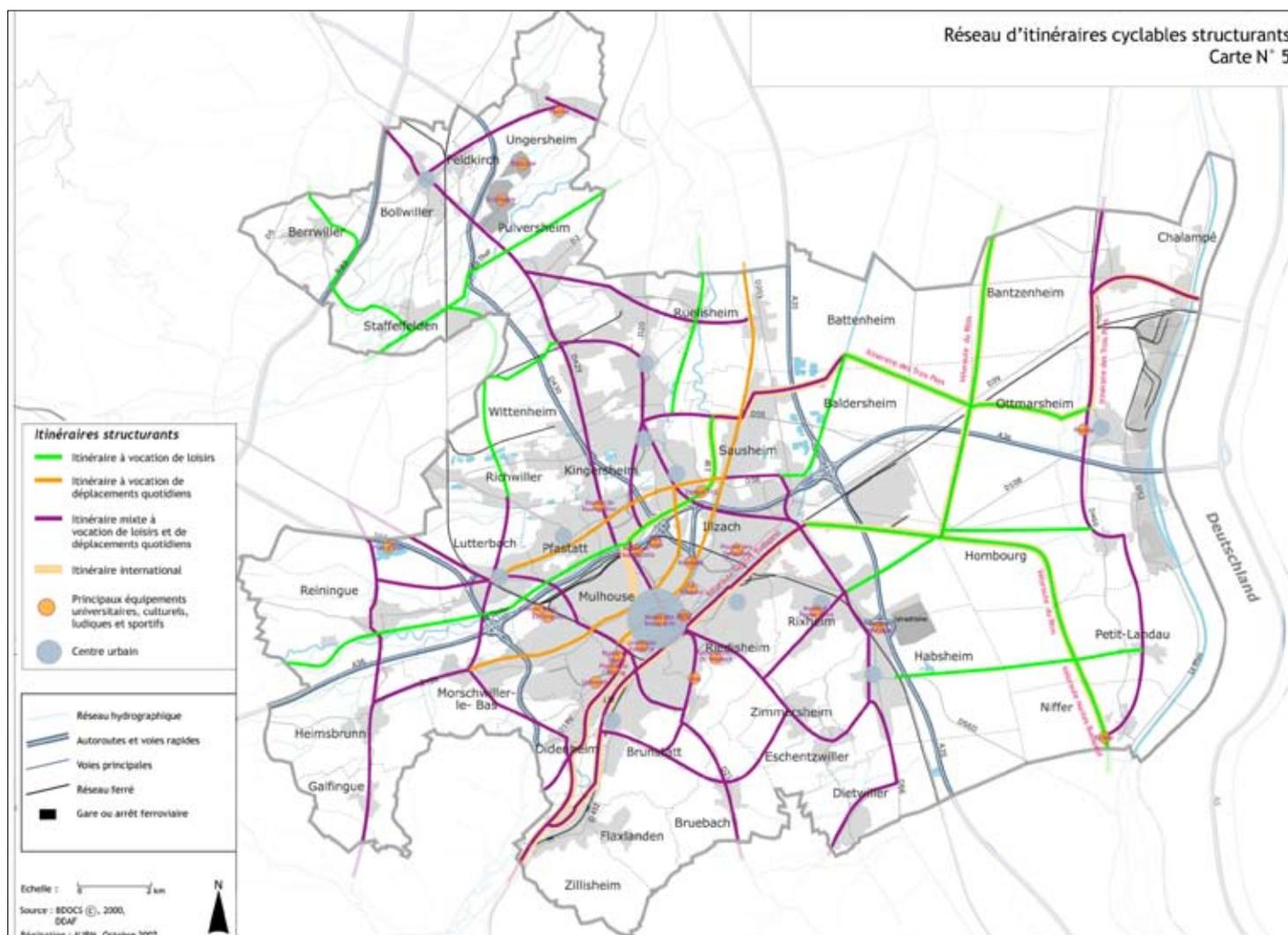


Parc à vélos encombré dans un immeuble collectif : effet dissuasif à l'utilisation des deux-roues.



Le Pedibus (ici à Versailles) ou une incitation pour le jeune public à se déplacer à pied.

Les itinéraires cyclables préconisés par le SCOT de la Région Mulhousienne



Témoignage

Hubert Peigné, coordinateur interministériel pour le développement de l'usage des vélos

(Le Moniteur des BTP – 30 mai 2008)

« Depuis quelques années, les villes ont aménagé beaucoup de pistes cyclables, mais **l'important est de s'adapter au contexte urbain et à la population visée**. Si l'on veut inciter les scolaires à se rendre en vélo au collège, par exemple, les pistes cyclables, qui demandent une certaine discipline de conduite, ne sont pas forcément adaptées. De même, les bandes cyclables ne peuvent être installées sur les trottoirs que si ceux-ci ont une largeur suffisante afin de garantir une sécurité totale aux piétons, ce qui n'est pas toujours le cas. Les couloirs mixtes bus-vélo ne posent pas de

problème, dans la mesure où les cyclistes sont peu nombreux, sinon ils peuvent gêner la circulation des transports en commun.

Mais **il faut penser aussi aux vélos lorsqu'ils ne circulent pas !** Dans l'habitat, par exemple, il faudrait que chaque immeuble collectif soit équipé d'un garage à vélos, ce qui est encore loin d'être le cas en France. Et il faut également développer, comme à Strasbourg, les parkings à vélos sécurisés, notamment aux environs des gares ou des stations de tramway ».

LE PLAN LOCAL D'URBANISME

UN LEVIER POUR FAVORISER LES MODES DOUX ?

Les POS/PLU sont un excellent moyen de concrétiser une volonté politique. L'analyse des POS et PLU des communes de l'agglomération a révélé une quasi absence de dispositions réglementaires favorables aux modes doux : emplacement réservé, principe de tracé piéton... sont particulièrement inexistantes. Or plusieurs pièces du dossier PLU peuvent être concernées.

Le PADD...

...exprime la volonté politique

Le PADD (Projet d'aménagement et de Développement durable) expose le projet politique d'aménagement de la commune: **l'intention de créer des cheminements, de favoriser le stationnement vélos et les chaînes de déplacements multimodales...**

Les orientations d'aménagement...

...dessinent les cheminements

Les orientations particulières d'aménagement ont pour objectif de préciser les intentions de la commune sur certains sites spécifiques (notamment les zones AU "à urbaniser"). Elles peuvent rendre concrète, parfois très finement, la politique cyclable de la commune par **la création de chemins modes doux, la maîtrise de la place de la voiture...**

Exemple d'orientation d'aménagement (OA)



- Aménagement paysager à réaliser suivant les modalités décrites
- Localisation préférentielle pour entreprise nécessitant une grande emprise foncière
- Principe de liaison à réaliser
- Point noir routier à aménager et sécuriser
- Cheminement piétons et cycles à aménager ou créer
- Contour zone d'urbanisation



Faciliter la politique "modes doux" de la commune par une inscription réglementaire dans le PLU.

Commentaire:

Orientation d'aménagement intégrant des "cheminements piétons et cycles à aménager ou à créer" : l'aménageur du site devra impérativement respecter ces dispositions de principe, avec une certaine latitude pour leur tracé.

Le règlement littéral...

...rend obligatoire certains aménagements

2 articles sont concernés:

- Article 3 : "Desserte des terrains par les voies -Accès aux voies ouvertes au public" .

Il peut comporter des prescriptions de création de voies piétonnes ou vélos.

Extrait d'un PLU : "Les terrains devront être desservis par des voies publiques ou privées, dans des conditions répondant à l'importance et à la destination des constructions qui doivent y être édifiées. Ces voies intégreront les cheminements modes doux"

Remarque : le recours au règlement n'est pas forcément souhaitable dans le cadre d'un aménagement de type plateau sans délimitation des espaces voiture, piétons, deux roues... Il est parfois préférable de localiser graphiquement les aménagements de voie modes doux en site propre (voir pictogramme). L'article 3 peut alors mentionner : "Lorsque deux flèches indicatives de liaisons piétons ou vélos sont portées au plan, l'une orientée vers l'autre, l'aménagement du ou des secteurs concernés doit comporter une continuité de chemin piéton".

Pictogramme utilisé : ➡ ... ↩





• Article 12 “Aires de stationnement”

Il peut préciser le nombre d’emplacements vélos à créer pour projet de construction. Cette obligation se traduit généralement par un nombre d’emplacements à créer par logements, par m² de SHON créées pour du commerce... Il convient de bien préciser la dimension de l’emplacement (en m² au sol) et leur emplacements (locaux, clos, couverts, à l’air libre, en rez-de-chaussée ...). Ces dispositions garantissent une pratique optimale, à l’inverse de parcs à vélos peu sûrs, en, 2^{ème} sous-sol...!

Exemple d’obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d’aires de stationnement pour les deux-roues, dans le cadre de cet article 12:

“Il est exigé au minimum 1 emplacement par logement crée. La notion d’emplacement de stationnement des deux-roues recouvre des locaux clos et couverts, en rez-de-chaussée et d’une surface de 1,5 m² par logement.”

Les PLU récents de communes françaises de Métropole comportent des dispositions spécifiques pour le stationnement des deux-roues en respect du Plan de déplacements urbains (PDU).

**Le règlement graphique...
...détermine tracés et itinéraires**

Le plan de zonage peut comporter :

- Des “emplacements réservés” pour voirie, dont la délimitation est précise
- Des “principes de continuité de chemin piéton à créer” dont la localisation est plus souple.

Exemple de principe de continuité



Légende

ZONES

- — Limite de zone ou de secteur
- UC Nom de zone ou de secteur

ESPACES A PROTEGER

(art. L. 123-1 7° du Code de l’Urbanisme)

- ▨ Espace paysager à protéger ou à créer

CHEMINEMENTS

- ■ ■ ■ Cheminement à conserver ou à créer

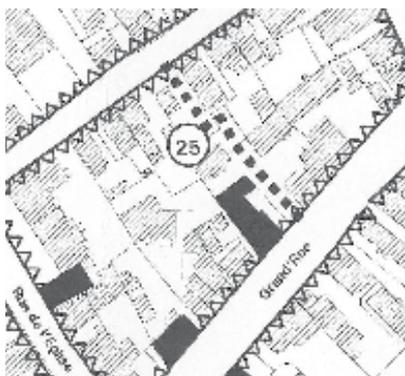
Commentaire:
Plan de zonage comportant des indications de “cheminement à conserver ou à créer” en pointillés noirs (Projet POS de la commune de Bollwiller)

exemple de continuité piétonne



- ● ● Voirie principale avec traitement paysager
- — Voirie secondaire
- Carrefour à aménager
- Cheminement piétonnier
- Piste cyclable Hombourg-Petit-Landau-Niffer
- Aire de stationnement
- Espace public
- ▨ Localisation préférentielle habitat pour personnes âgées
- ▨ Localisation préférentielle maisons en bande
- ▨ Localisation préférentielle habitat collectif
- ● Traitement paysager de la façade du secteur

Exemple d’emplacement réservé



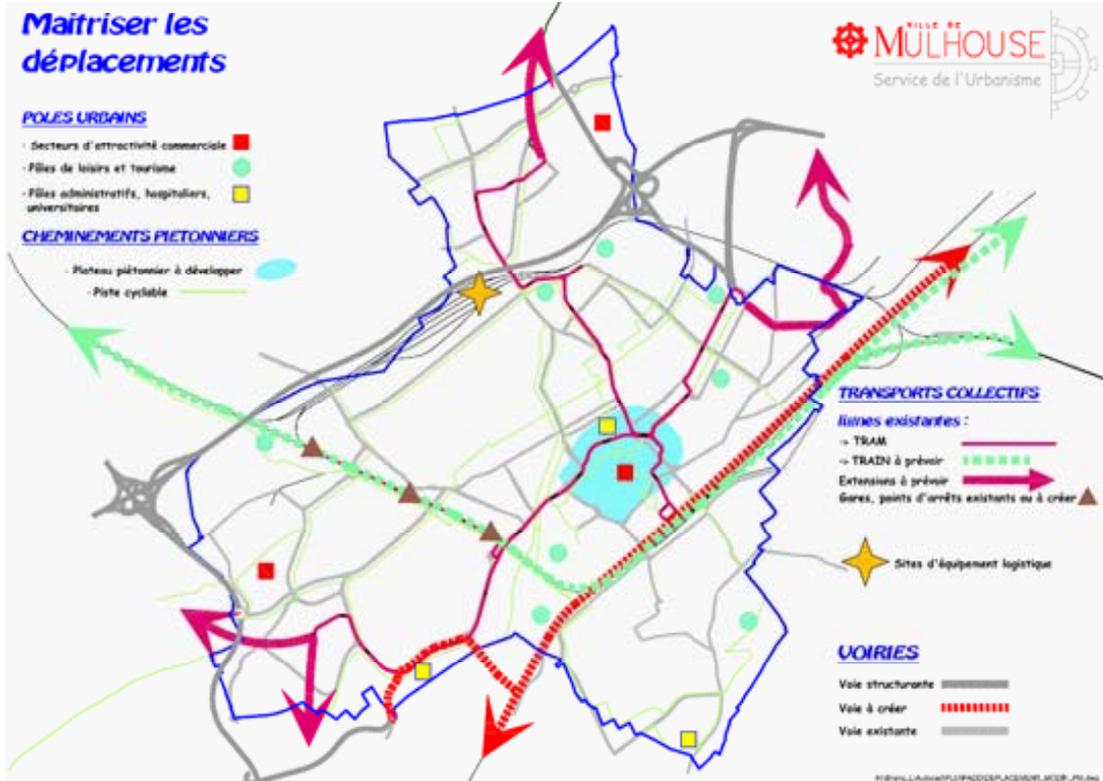
Commentaire:
Un emplacement réservé (n°25) pour cheminements piétons en centre-ville (pointillé noir). La traversée à pied d’un îlot bâti important sera possible: le trajet deviendra plus compétitif par rapport à la voiture (commune de Rixheim)

Exemple

Le PLU de Mulhouse approuvé en 2008 :

La volonté de la commune pour développer les modes doux se retrouve dans l'ensemble des pièces opposables du PLU

PADD



PADD

Organiser la Ville autour des modes de déplacements alternatifs à la voiture (extrait)

■ Promouvoir les modes de déplacements à pied et à vélo.

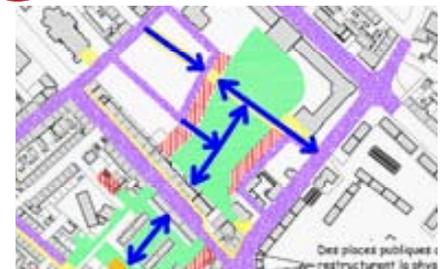
Le PADD confirme la volonté de la Ville et incite à :

- Créer de nouvelles liaisons cyclables entre les quartiers en réduisant l'impact des coupures urbaines (...);
- Sécuriser les itinéraires piétons ;
- Identifier par quartier, des itinéraires générant de grands flux piétonniers et/ou ceux intéressants à développer ;
- Repérer les zones sensibles en matière de sécurité ;
- Sécuriser les accès aux équipements publics et particulièrement les éta-

- blissements scolaires;
- Améliorer la lisibilité par des avancées de trottoirs ;
- Améliorer la protection des passages piétons ;
- Empêcher le stationnement sur les trottoirs ;
- Réduire la vitesse de circulation.

■ Sécuriser le stationnement des vélos. Pour inciter aux déplacements des deux roues, il faut offrir aux usagers la possibilité de stationner les vélos à l'abri du vol et des intempéries. (...) Pour y parvenir, le P.L.U imposera la réalisation d'aires de stationnement pour les vélos dans les nouveaux programmes immobiliers.

OA



- Jardin
- Equipement public
- Espace public à requalifier ou à créer
- Réseau viaire
- Masse bâtie
- Cheminement piéton

Extrait d'une orientation d'aménagement (OA) : Les cheminements piétons sont prévus dans ce quartier de restructuration urbaine (Vauban-Nepper).

Règlement

Stationnement des vélos : une obligation (règlement article 12 - extrait)

Pour toute construction neuve il est exigé des aires de stationnement pour vélos ou places (en tant que dispositif pour accrocher un ou deux vélos maximum) en fonction de la destination des locaux :

- 1 place par logement en habitat collectif pour les opérations de plus de 300 m² de S.H.O.N. ;
- 1 place pour 5 salariés pour les entreprises ;
- Pour les établissements d'enseignement : primaires : 1 place pour 12 élèves ; autres : 1 place pour 5 élèves ou étudiants.
- 1 place pour 100 m² de surfaces commerciales, pour les commerces de plus de 300 m² H.O. ;
- 1 place pour 100 m² de SHON pour les équipements sportifs, culturels, culturels et sociaux ;

DES OPTIONS D'AMÉNAGEMENT URBAIN POUR PARTAGER LA RUE

Mettre en avant la place des modes doux au sein d'une commune, c'est aussi considérer toute de la chaîne des déplacements, organiser la cohabitation des modes de transport et concevoir une ville à courte distance où il est commode et agréable de cheminer entre deux points. Prendre en compte les besoins des usagers et choisir des options d'aménagements qui rendent l'urbanisation plus compacte constituent deux moyens complémentaires pour y parvenir. Une condition est indispensable pour cela : construire une vision d'ensemble !

Un premier pas: jalonner les aménagements les piétons...

Qui pourrait imaginer des voies routières sans repère ou sans signalisation ? C'est pourtant le sort que l'on réserve le plus souvent au piéton qui aurait bien besoin d'être rassuré dans son déplacement. Réfléchir à la déambulation du piéton dans l'esprit de repérage de "l'espace circulé" contribuerait à modifier profondément ses habitudes par une pratique régulière de la marche à pied.



Les aménagements modifient la perception de l'espace et leur usage : après les travaux, l'espace est beaucoup plus lisible et invite à l'usage des modes doux (Station de Tram-Train, Dornach).

Expérience

Le plan piétons de Genève : les modes doux au cœur des réflexions d'aménagements urbains

« Depuis 1995, la ville de Genève s'engage à rendre aux piétons leurs lettres de noblesse sur le territoire communal, à la suite d'un constat simple : en 2000, 45% des déplacements urbains y sont effectués à pied ou en vélo, et ce, plus rapidement qu'en voiture. Les augmenter encore, c'est contribuer à améliorer la qualité de l'air tout en diminuant les nuisances engendrées par la circulation automobile » Urbanisme/ mars-avril 2008-N°359.

Des actions : un plan directeur en cinq volets

Le service urbanisme de la ville a développé un plan directeur des chemins pour les piétons au milieu des années 1990. Celui-ci a pour objectif de donner de la cohérence et de la visibilité aux actions municipales en faveur du piéton. Il s'articule autour de cinq volets majeurs : encourager la promenade, valoriser des lieux, des places par quartier, faciliter les mouvements des piétons et éliminer les obstacles, modérer le trafic à l'échelle des quartiers.

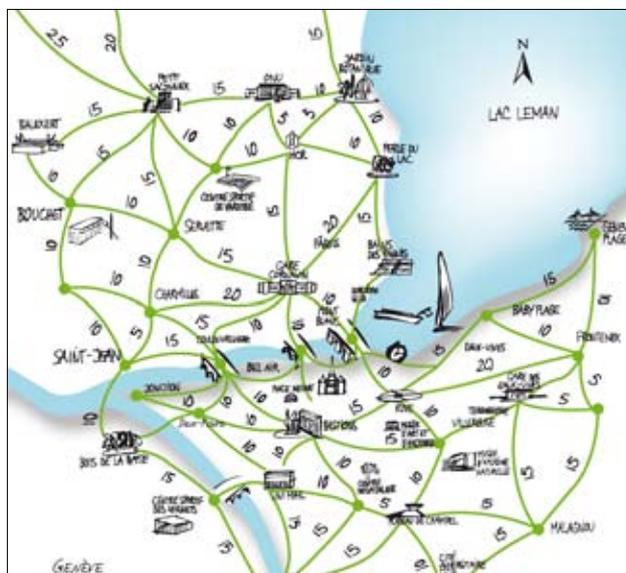
Un accompagnement : une forte campagne de sensibilisation

La réussite de ce plan repose aussi sur l'intégration d'une démarche de communication et de sensibilisation du public, dès le démarrage du projet. Elle participe à l'adhésion progressive de la collectivité à l'action. Elle revêt des formes multiples : signature graphique, inauguration annuelle des promenades, participation à la fête.

Un bilan positif : une valorisation des fonctions urbaines

Le plan piéton a permis de revaloriser la vie pédestre de Genève. Le piéton est reconnu comme un des vecteurs essentiels de la vie sociale, un acteur majeur de la vitalité et l'attractivité de la ville. Le projet s'est cependant heurté à une absence de consensus autour de l'extension du plateau piétonnier.

Genève en temps piéton (5 km/heure) - extrait du plan



Trajets agréables et sans détours : un "plus" pour les piétons

- Des itinéraires où l'on se sent en sécurité, où l'on peut voir et être vu

Les itinéraires offrant un **sentiment d'insécurité** sont peu utilisés. Un chemin piétons situé à l'arrière de parcelles, dissocié des voies de passage automobile aura peu de chance d'être emprunté en hiver dès la tombée de la nuit.

- Des circuits à raccourcir et à agréments

Les piétons acceptent mal les détours. Un déplacement agréable donne une **impression de réduction de la distance parcourue** (paysage, vitrine...). A l'inverse, la pratique piétonne décline quand il y a des nuisances sonores, un revêtement terreux...

- La vision globale des aménagements sera renforcée par le **jalonement des itinéraires** et la présence des **points de repères** pour le piéton (arbres, monuments, sculptures, totems...) et d'espaces de respiration (bancs...)

- La vitesse automobile à apaiser

La vitesse excessive des véhicules à proximité des piétons donne un sentiment d'insécurité.

Aménagements cyclables : entre confort et sécurité, les critères à prendre en compte

Sécurité, confort, agrément, emprise, coût, facilité d'entretien, condition d'insertion des cyclistes en extrémité sont autant de critères que les concepteurs devront intégrer lors de la réalisation d'un aménagement.

Il convient également de prendre en compte la perception de la vitesse et le sentiment de sécurité.

La perception d'une sécurité augmente la prise de risques.

Les conflits sont plus nombreux à la fin des aménagements sécurisés (conflit entre cycliste rassuré et automobiliste affranchi de leur attention... ou piéton surpris par la présence d'un vélo !).



Des aménagements cyclables parfois nécessaires au regard du flux routier et/ou des usagers ciblés (Illzach)

Enfin, les cyclistes ont un besoin spécifique : le stationnement des vélos. Les dispositifs pour l'organiser existent : normes de stationnement dans les plans locaux d'urbanisme (PLU), aménagements des locaux d'activités alliés à un plan de déplacements d'entreprises (PDE)...

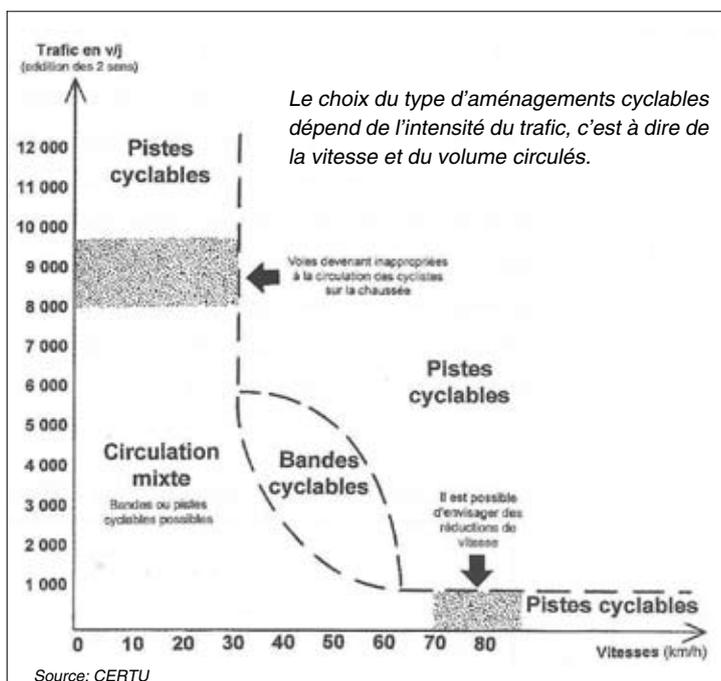


Le Sas : permet au vélo de démarrer avant les automobiles. Ils équipent progressivement l'ensemble des carrefours de l'agglomération mulhousienne (Photo Camsa)

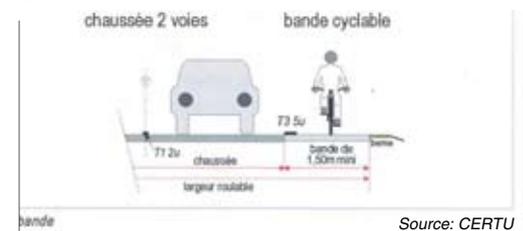


Les aménagements cyclables ne sont pas nécessaires partout (Ottmarsheim)

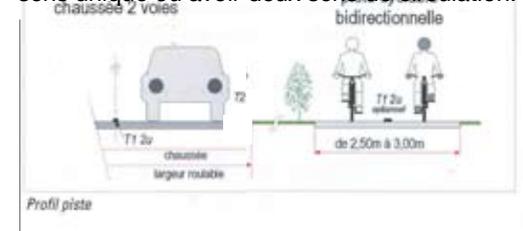
Des types d'aménagements cyclables à choisir selon l'intensité du trafic



Sur une chaussée à plusieurs voies, la **bande cyclable** désigne celle réservée aux cyclistes. Elle est délimitée par une ligne blanche discontinue.



Une **piste cyclable** est une chaussée réservée exclusivement aux cyclistes. Elle peut être à sens unique ou avoir deux sens de circulation.



Le Pays de la Région Mulhousienne propose au grand public une carte réunissant l'ensemble des pistes et bandes cyclables, les itinéraires jalonnés ainsi que les principaux services à la disposition du cycliste.



Rue partagée, circulation apaisée :

La démarche participative du « code de la rue » a été lancée en 2006 par le Ministère des Transports. Le but en était de mieux faire connaître les dispositions du code de la route qui s'appliquent au milieu urbain et si besoin, de faire évoluer les réglementations afin de tenir compte des évolutions des usages, notamment en matière de circulations douces.

Cela a abouti notamment à l'introduction du principe de prudence du plus fort par rapport au plus faible ainsi que la hiérarchisation en 3 niveaux des zones de circulation apaisée :

> **Les zones 30**, la vitesse est limitée à 30 km/h. les règles de priorité sont les mêmes que pour les axes à 50km/h.

> **Les zones de rencontre**, la vitesse est limitée à 20 km/h. La priorité est aux piétons, sauf pour les tramways. Le code de la route n'autorise l'arrêt ou le stationnement que sur les emplacements aménagés à cet effet.

> **Les aire piétonne**, la priorité est au piéton, les vélos y sont admis, sans gêner le piéton. Le stationnement des véhicules motorisés sur voiries est interdit. Seule la desserte routière locale est autorisée (riverains, livraisons, urgences....). Les véhicules doivent circuler au pas.

Dans chaque cas, le code de la route impose un aménagement cohérent avec la limitation de vitesse applicable.

Le développement des aménagements dans le sens d'une circulation apaisée va de pair avec une moindre spécialisation des dispositifs. On aboutit ainsi à un partage de la rue qui permet à chacun d'y avoir sa place sans que l'espace public ne soit compartimenté.

Des rues à sens unique, cyclables en double sens :



Le décret du 30 juillet 2008 impose la généralisation de la circulation à double sens pour les cyclistes dans les zones 30 et zones de rencontre, y compris pour les rues à sens unique. De tels aménagements sont très fréquents dans le centre de Mulhouse.

Depuis le 1er juillet 2010, ces configurations doivent être mises en conformité (signalisation). Les exceptions à la règle doivent être définies et justifiées (notamment par rapport à la sécurité) par arrêté municipal.

Expériences

A Metz : les premières zones de rencontres sont matérialisées

Depuis début 2009, Metz est la première ville de France à avoir créé des zones de rencontres. Sur six places du centre-ville, les piétons sont prioritaires sur tous les autres usagers et les voitures, limitées à 20 km/h. A Strasbourg, la rue des Charpentiers doit devenir zone de rencontre d'ici la fin de l'été.

(Source : DNA, 1^{er} février 2009)

Dunkerque : Rendre la ville au «pas de l'homme»

Un objectif de rééquilibrage des fonctions de la voirie

Dès 2002, la Communauté Urbaine de Dunkerque a établi une charte de partage de la voirie. Dans tout aménagement de voies, les aménageurs s'engagent à respecter des préconisations regroupées en quinze groupes.

1. Définir la place de la voie dans l'agglomération, dans la ville et dans les quartiers et son usage
2. Etablir une hiérarchisation des objectifs à privilégier
3. Aménager pour le plus grand nombre et éviter les exclusions
4. Faire en sorte que l'aménagement contribue à améliorer la qualité de l'espace urbain
5. Induire des comportements sans générer des dysfonctionnements
6. Bien intégrer la notion de séparation/ségrégation des flux ou au contraire de cohabitation/convivialité des différents utilisateurs de la voirie
7. Adopter des principes de réduction des vitesses en ville
8. Moduler les propositions selon les lieux le trafic et la performance

- des différents modes. Eviter la normalisation d'aménagements aboutissant à une ville stéréotypée mais rechercher l'unité
9. Avoir le souci du détail de l'aménagement
10. Intégrer la contrainte voirie et réseaux divers
11. Garantir les fonctionnalités de la voie
12. Avoir le souci de l'esthétique, du paysagement, de la prise en compte du mobilier urbain
13. S'interroger sur la tenue au temps de l'aménagement
14. S'imposer un suivi qualité des aménagements
15. S'imposer une méthode de prise en compte des besoins des usagers sous la forme d'une « check-list » de préoccupations fondamentales.

Source : Charte de partage de la voirie (Communauté Urbaine de Dunkerque)





ET DEMAIN ... VERS UNE VILLES DES COURTES DISTANCES

Le SCoT oriente l'urbanisme communal dans le sens de la pluri-modalité des déplacements. Fort de ce principe, il convient à chaque acteur de l'aménagement d'en prendre la mesure localement. Le changement des pratiques en dépend. Pour y parvenir, la démarche de conception de la ville de demain doit plus que jamais s'appuyer sur la définition de l'espace public et sur les scénarii de ville à courtes distances.

Le partage de la voie est à réfléchir au regard des usages et des stratégies urbaines. Car il s'agit aussi de définir quelle place et quelle qualité nous voulons réserver à l'espace public. Le partage de ces espaces peut être le support d'une vraie relation entre les usagers. Les "espaces de frottement", espaces de relation sociale, sont essentiels. Ils font partie intégrante de la conception de nos villes.



L'étalement urbain et la forte spécialisation des fonctions urbaines conduisent à une plus grande dépendance à l'égard de la voiture. Ainsi, la mobilité est influencée, voire déterminée par la forme urbaine.

Si la ville présente une proximité et une diversité des fonctions offertes, il est alors plus facile de se déplacer en transports en commun ou d'utiliser des modes de circulation douce.

Ainsi, la promotion des alternatives à la voiture dépasse le seul champ de la mobilité. Densifier la ville est un levier important, mais cela n'amène les résultats escomptés que lorsqu'on associe ces efforts à une mixité fonctionnelle des différents secteurs. Le modèle constitué d'un réseau de plusieurs pôles offrant des services diversifiés et desservis par des transports publics performants semble être le plus propice à permettre l'avènement de la ville des courtes distances.

Références

- Recommandations pour des itinéraires cyclables. Certu – 2005
- Aide à la conception des aménagements cyclables. Techni. Cités – 2003
- Des voies pour le vélo (30 exemples de bonnes pratiques en France). Certu-2003
- Villes et transports magazine n°444. dossier « tout pour le piéton » mars 2008
- Revue Urbanisme n°359. dossier « marcher » mars/avril 2008
- les piétons au cœur de l'aménagement de l'espace public urbain. fiche Certu – juin 2006
- Accessibilité pour tous : la nouvelle réglementation – éditions du puits fleuri – 2008
- Aménagements et bonnes pratiques. Rue de l'avenir – 2005
- Le code de la rue.... la rue pour tous. IBSR Bruxelles – octobre 2005
- FUBICY. La Fédération nationale des Usagers de la Bicyclette : www.fubicy.org
- Le club des villes cyclables – www.villes-cyclables.org
- M. Vélo. Le site du coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo : www.transport.equipement.gouv.fr
- Plan de déplacements Urbains de l'agglomération Mulhousienne (<http://www.sitram.net/pdf/nveau-pdu-entier.pdf>)
- Vers un partage plus équitable de l'espace public Techni-Cités N°162 - Janvier 2009.
- La ville dense et durable : un modèle européen pour la ville ? (article B. Bochet, J.B. Gay et G. Pini)- Octobre 2003

Le mot de la fin...

Convivialité et civilités...

«Aménagements, réglementation, gardiens [de la loi], fonctionnement, homogénéisation des vitesses : tout doit coopérer pour rendre possible et favoriser l'exercice des civilités, le déploiement de la convivialité, vraie 'huile dans les rouages' de tout espace public urbain ».

Jean-Loup Gourdon, Urbanologue
Urbanisme mars/avril 2008.



Des aménagements de sécurités ponctuels nécessaires mais non systématiques dans un esprit de "circulation apaisée" (Riedisheim)



Place aux vélos : maillon fort de la multimodalité (gare de Rixheim)

Fiche éditée et imprimée par :

L'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne

33 Grand'Rue • 68100 MULHOUSE

Tél : 03 89 45 90 00 • Fax : 03 89 46 21 51

Directeur de la publication : Viviane BEGOC

Directeur de la rédaction : Cécile LEHR

Rédaction : Viviane BEGOC - Cécile Califano - Cécile LEHR

Crédit Photos : AURM sauf mention contraire

Octobre 2010

Toute reproduction autorisée avec mention précise de la source et la référence exacte.