

Club des villes et territoires cyclables

06 avril 2011

Le vélo et la marche dans les documents de planification

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Thomas Vidal - CERTU

Présent
pour
l'avenir



Le CERTU en quelques mots

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

- Capitaliser les connaissances
- Développer des méthodes
- Diffuser



Le contexte

Un paradoxe à lever

- **Un contexte favorable au transfert modal**
 - évolution récente des pratiques de déplacement
 - évolution du rapport des usagers aux différents modes

- **Mais risque de ne pouvoir satisfaire la demande**
 - finances publiques restreintes
 - limites de la construction de nouvelles infras lourdes

- **Il y a urgence pour les modes actifs !**

Quel potentiel de report modal ?

➤ **La voiture : un déplacement sur deux, 3/4 des kms parcourus**

➤ **Deux déplacements sur trois font moins de 3 kms**

Longueur des déplacements	Inférieure à 1 km	Entre 1 et 3 kms
Part modale de la voiture	30%	60%

➤ **Au-delà de 3 kms, la voiture largement majoritaire**

Type de déplacements	Radial	Périphérique
Part modale de la voiture	70%	85%

➤ **Il y a de la place pour les modes actifs !**

Prise en compte dans la planification

Enjeux du Grenelle

- Aller au-delà de la mise en cohérence déplacements – urbanisme :
 - Diminuer les obligations de déplacements
 - Construire la ville des courtes distances
- Particulièrement favorable aux modes actifs
- Articulation à différentes échelles

Prise en compte dans la planification

Aux différentes échelles : ScoT, PDU, PLU

- Favoriser le renouvellement urbain
- Localiser judicieusement les sites de développement urbain et des équipements publics
- Densifier le long des axes TC, organiser les centralités autour pôles d'échanges

Pour les modes actifs en particulier :

- Développer un réseau structurant de transport tous modes
- Favoriser l'intermodalité (accès aux gares et PEM)
- Faciliter le stationnement



Prise en compte dans la planification

Contenu du SCoT

Rapport de présentation :

- réaliser un état des lieux des aménagements et projets cyclables existants avec les intermodalités possibles
- s'appuyer sur le schéma des VVV et la trame verte et bleue

PADD :

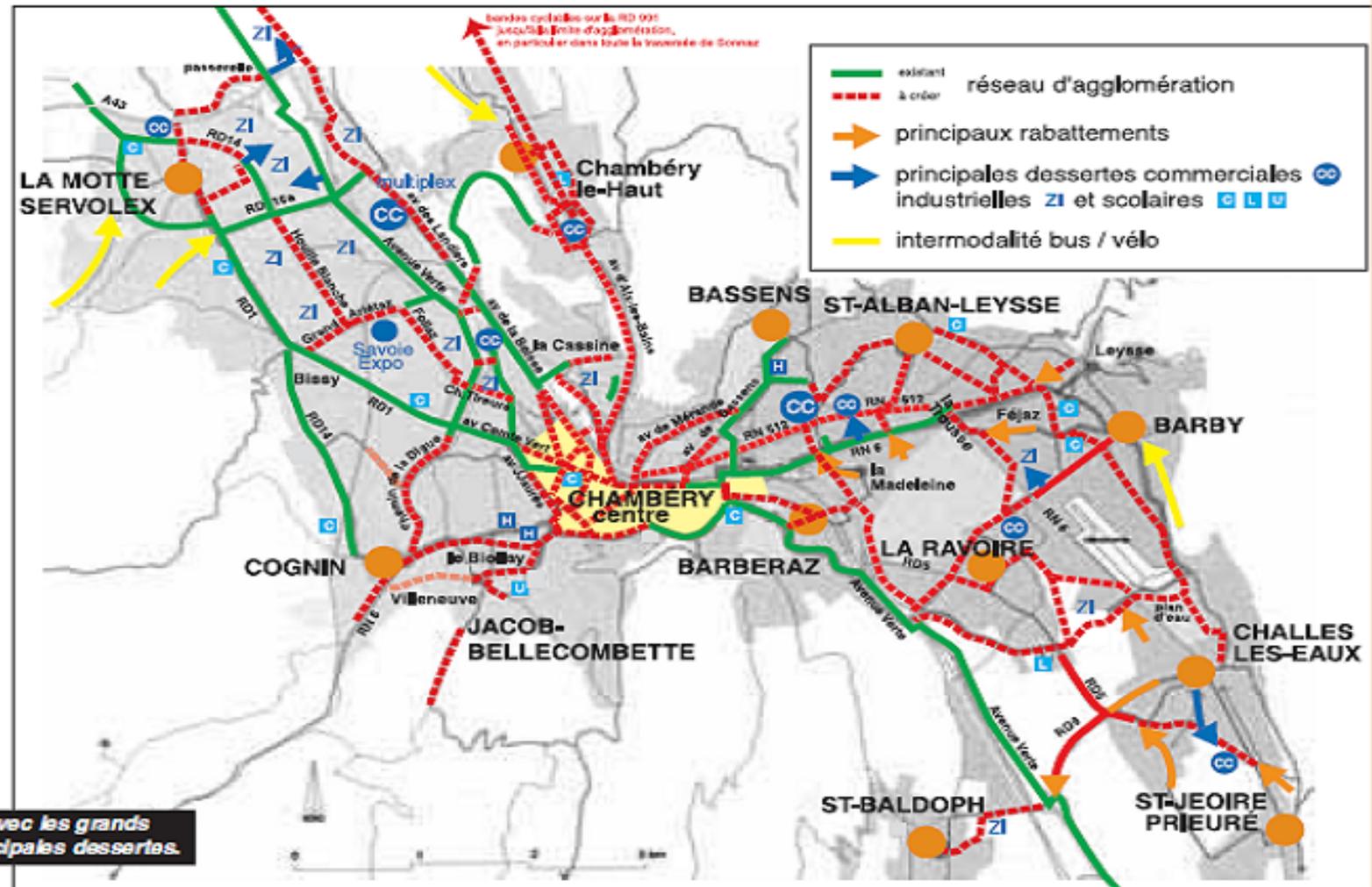
- transports : définir les objectifs de structuration et de maillage des réseaux cyclables en cohérence avec ceux des TC
- urbanisme : définir les principes de localisation des activités et de diversité des fonctions urbaines

DOO :

- imposer un principe de continuité et de maillage à l'échelle du SCOT, de complémentarité avec les TC
- apporter une attention particulière à la gestion des coupures
- traiter la question du stationnement vélo et VP

Prise en compte dans la planification

Exemple : Métropole Savoie



Prise en compte dans la planification

Contenu du PDU

Diagnostic

- identifier les pratiques utilitaire, quotidienne ou touristique des modes actifs
- dresser un état des lieux du réseau cyclable et ses liens avec les réseaux de TC
- pointer les dysfonctionnements en matière de sécurité des déplacements
- recenser les services apportés aux cyclistes (agences de mobilité, location, ...)

Projet et programme d'actions

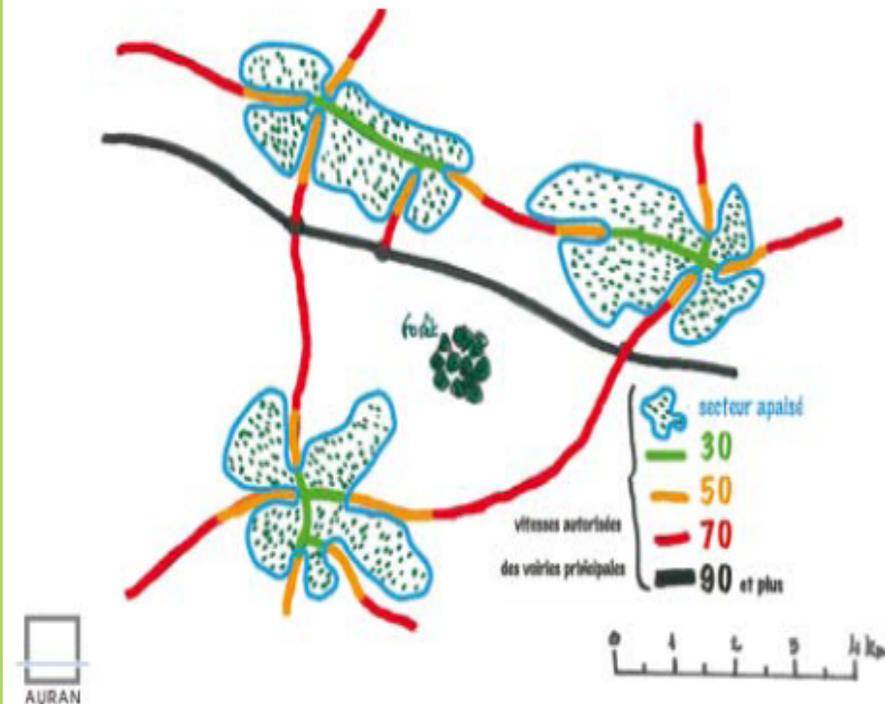
- inscrire la continuité des itinéraires sur le PTU (effets de coupure)
- intégrer la VVV au maillage cyclable du territoire
- favoriser l'accès aux pôles d'échanges
- mettre en place un jalonnement des itinéraires
- organiser un niveau satisfaisant de stationnement



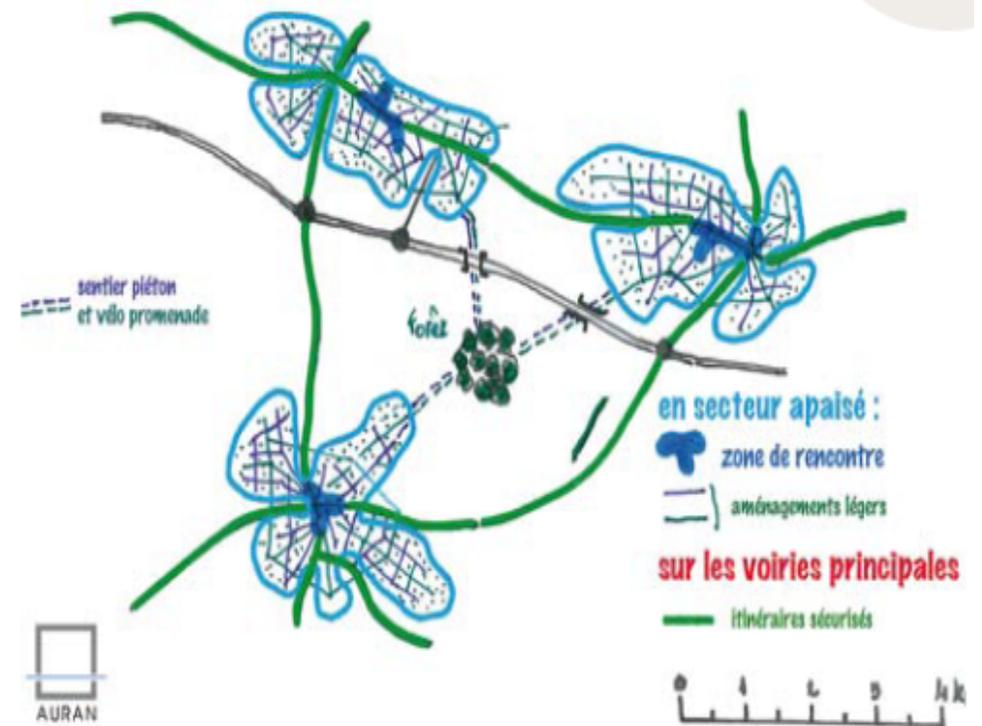
Prise en compte dans la planification

Exemple : Nantes Métropole

PLAN DE MODERATION DES VITESSES DES VOIRIES PRINCIPALES
(EXEMPLE SCHEMATIQUE POUR 3 COMMUNES)



PLAN PIETONS, PLAN VELOS (SCHEMA D'ORIENTATION POUR 3 COMMUNES)



Prise en compte dans la planification

Contenu du PLU

Rapport de présentation :

- identifier l'offre existante d'itinéraires, les opportunités d'aménagement et les coupures
- repérer la hiérarchisation des voies
- recenser la desserte et l'offre en stationnement

PADD et OAP :

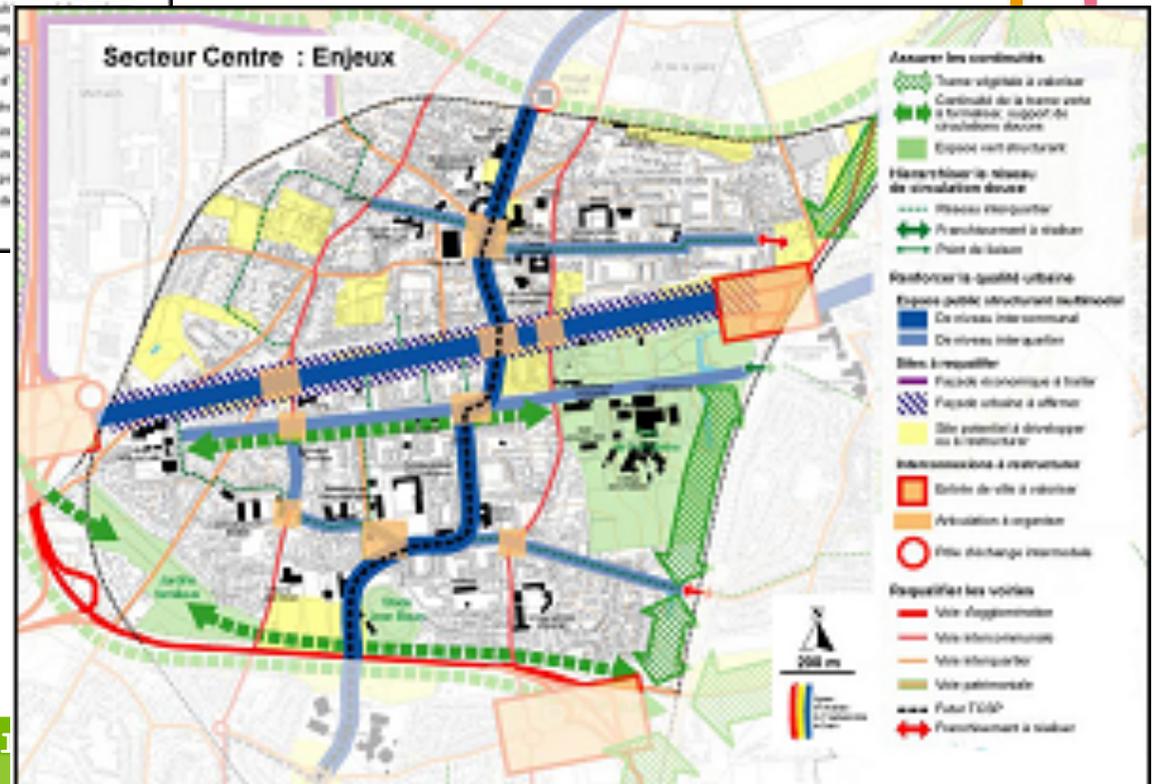
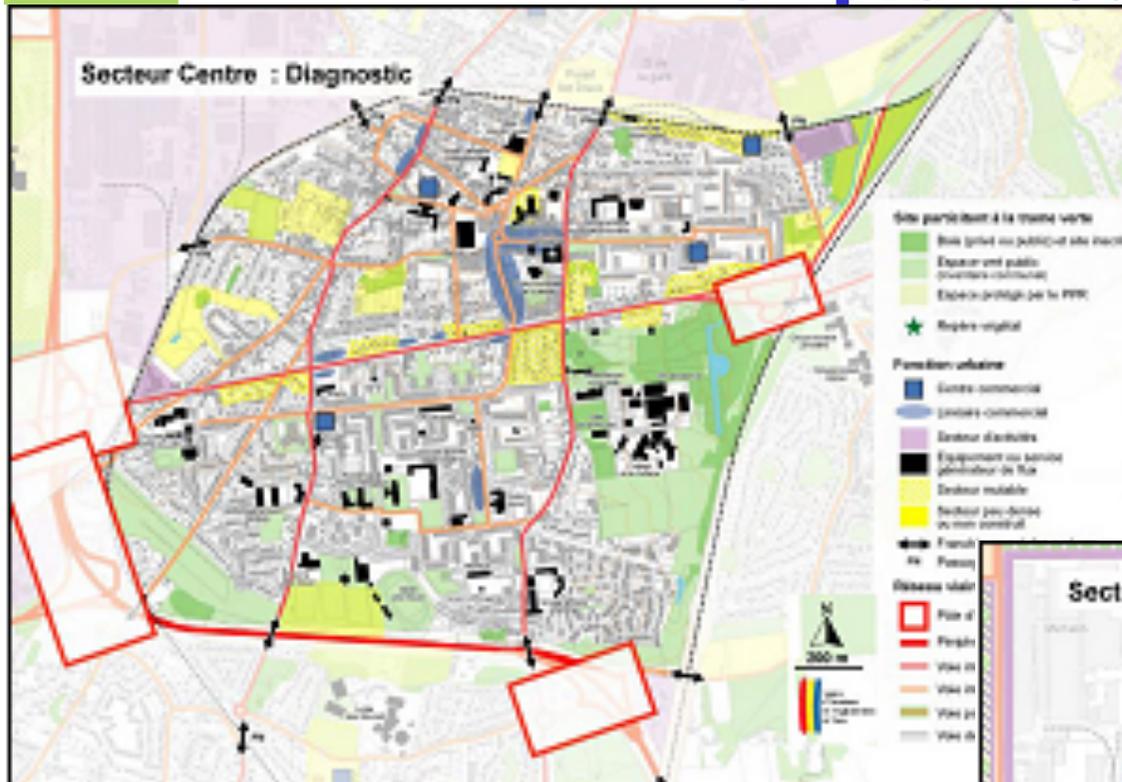
- mailler le territoire par un réseau dédié aux modes actifs
- fixer des principes d'aménagement adaptés
- organiser le stationnement

Règlement :

- définir le tracé des réseaux de circulation douce et les servitudes
- fixer les normes minimales de stationnement vélo pour les logements, les équipements et les lieux d'activité

Prise en compte dans la planification

Exemple : Joué-les-Tours



Conclusions

- Potentiel de réduction de l'usage de la voiture y compris dans le périurbain
- Modes actifs ont un rôle à jouer en complémentarité des TC pour un cocktail de mobilité
- Ne pas se focaliser uniquement sur l'infra : services associés, exploitation, pédagogie, visibilité et image
- Agir dans la durée et expérimenter