

GUIDE MÉTHODOLOGIQUE POUR LE DÉVELOPPEMENT D'UNE POLITIQUE CYCLABLE À CHALONS-EN-CHAMPAGNE

Une politique visant à promouvoir le vélo, passe à la fois, par l'urbanisme, les transports, l'environnement et la communication. Elle nécessite, comme le préconise Mme Le Brethon, député du Calvados, dans son rapport " Encourager le développement de la bicyclette en France - Propositions " remis au Premier Ministre en 2004, un « Monsieur Vélo » qui coordonne et qui pratique dans la mesure du possible.

Véritable outil pour la mise en place d'une telle politique, ce guide est destiné aux décideurs : il apporte le point de vue concret et les propositions de cyclistes du quotidien dans l'agglomération.

Le potentiel de la bicyclette à Châlons-en-Champagne est bien réel et il ne faut pas y renoncer faute d'équipements spécifiques.

Le mot de

AVENIR 2 ROUES

À Châlons, **AVENIR 2 ROUES** est concerné par la circulation, les projets de voirie, et l'indispensable développement d'une écologie urbaine. Celui-ci passe par la **valorisation des circulations alternatives, dont le vélo.**

Association Avenir 2 Roues

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME)

Les déplacements en vélo sont en moyenne aussi rapides qu'en voiture, sans aucune agression envers l'environnement. Mais ces trajets doivent être organisés et pouvoir se faire en toute sécurité.

La Communauté d'Agglomération de Châlons-en-Champagne, aidée par ses partenaires, parmi lesquels l'ADEME, a fixé sur 5 ans des orientations en faveur de nouveaux aménagements et de plans de circulation adaptés. Il restera aux habitants à modifier peut être quelques habitudes et à laisser plus souvent leur voiture au garage.

*Jean-Louis LHUILLIER,
Délégué régional Champagne-Ardenne*

– Constat –

I - CONTEXTE

Malgré le peu d'attention qui lui a été portée jusqu'à aujourd'hui, la circulation cycliste s'est maintenue dans notre agglomération, en raison des conditions favorables liées au faible **relief** et à des **distances raisonnables**. Mais aujourd'hui, il est nécessaire de la renforcer.

Ce besoin, qui s'inscrit d'une manière générale dans l'optique du Développement Durable (Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, et Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain), répond également à des campagnes sanitaires relatives au surpoids des personnes et aux fragilités qui en résultent.

II - ATOUTS DU VÉLO

En ville, ce mode de déplacement comporte des avantages sur deux plans :

- **Individuel** : rapidité et autonomie, utilisation pratique, économie, forme physique et convivialité.
 - **Collectif** : ni gaz d'échappement, ni bruit, ni embouteillages; pas de chaussées déformées, très faible coût du stationnement.
- Les inconvénients généralement invoqués demeurent l'insécurité (qui reste à prouver) et le vol.

III - AUJOURD'HUI À CHALONS

Dans sa **Charte pour l'Environnement**, la Communauté d'Agglomération Châlonnaise a intégré ces considérations, pour lesquelles Avenir 2 Roues a fourni de nombreux éléments. Un plan sur cinq ans a été défini, à hauteur de 150.000 euros, pour la « création d'un réseau de pistes cyclables continu et sécurisé ».

L'évaluation faite correspond annuellement à environ 2 euros par habitant (*dans d'autres villes, ce coût se situe entre 2 et 6 euros/hab.*). Ce réseau, qui comporterait naturellement de vraies pistes en périphérie, pourrait comprendre dans les quartiers centraux des équipements plus légers tels que : bandes simplement marquées, partage de voies piétonnes et autres aménagements ponctuels présentés ci-après.

Des aménagements propres à ralentir la circulation automobile ont été réalisés depuis peu en centre-ville : zones 30, espaces semi-piétonniers, réduction de la voirie rue de Marne. Toutefois les rénovations récentes de voirie (Bd. A.France, rues Grande-Étape, du Flocmagny, J.J.Rousseau, et de Marne), n'ont pas tenu compte des cyclistes. Il y a donc urgence à rattraper ces retards.

Le centre-ville devrait d'autant plus faire l'objet d'aménagements adaptés, que cela correspond aux souhaits exprimés lors de l'enquête *IDÉNOV'II*, menée au cours de l'hiver 2004 (*Livre Blanc de la Jeune Chambre Économique*). Celle-ci a montré des attentes importantes, relatives à des circulations « douces », dans un cadre de détente source de revitalisation pour cet espace.

– Élaboration d'une politique cyclable –

I – MÉTHODOLOGIE

Comment mettre en place une politique cyclable sur Châlons-en-Champagne ? Cette partie du guide propose point par point une méthodologie pratique qui permettra d'atteindre des objectifs précis.

1. Prendre des mesures concernant l'automobile

- Limitation de la vitesse en centre-ville (zones 30), parkings périphériques gratuits et bien signalés. Réelle sanction du stationnement illicite.
- Comptages de circulation conduisant au dimensionnement de chaussées adaptées au flux automobile.

2. Élaborer un schéma directeur cycliste

Le schéma directeur cycliste proposé apporte des solutions concrètes point par point. Une concertation avec les utilisateurs, en amont des projets, sera intéressante.

Ce schéma pourra également comprendre des *Plans de Déplacements d'Entreprises* (Hôpital, Administrations...).

Accès aux carrefours

- Mini-pistes latérales avant feux.
- Création de sas au feu permettant de tourner à gauche.
- Commande individuelle des feux fonctionnant par boucle dans le sol (notamment à proximité des établissements scolaires).
- Verbalisation du stationnement à l'approche des carrefours.



Approche du carrefour Saint-Jean : un accès peu sécurisé pour arriver au feu.

État de la voirie

- Réfection des chaussées à droite, en particulier entre caniveau et enrobés, afin d'éviter des écarts très dangereux.
- Mise à niveau des plaques de réseaux sur chaussées.
- Comblement correct des tranchées après travaux (tassement anormal ou sur-épaisseur).
- Choix des grilles sur avaloirs (fentes perpendiculaires à la marche).



Ecart imprévu à prévoir !

Stationnement des vélos

- Le vol constitue un frein à l'utilisation du vélo d'où la nécessité, dans les secteurs commerciaux, de parcs à vélo parfaitement identifiables et accessibles avec verrouillage possible du cadre (de simples grilles peuvent en tenir lieu).
- Planter des parcs à vélo à la place du stationnement automobile afin de dégager la visibilité à l'approche des carrefours.
- Aménagement de parcs couverts (verrouillage comme précédemment) à proximité des établissements publics (sport, culture, soins...).



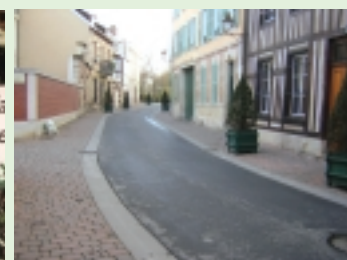
Stationnement sécurisé : exemple à suivre.

Réseau cyclable de déplacement inter-quartiers

- Signalisation spécifique d'itinéraires sécurisés et cohérents (Avenir 2 Roues a fait des propositions). Dans les quartiers centraux, utiliser des voies secondaires avec marquage au sol (1,2 à 1,6 m de largeur) mais sans détours décourageants.
- En périphérie, de larges trottoirs pourraient être rendus disponibles et permettre ainsi la réalisation de pistes plus larges (2m)). La réalisation de ces itinéraires, qui peut emprunter des formes diverses, doit comprendre une signalétique incitative indiquant les destinations desservies.
- Autoriser un contre-sens cycliste (précautions à prendre au préalable) afin de minimiser, ou sécuriser, le cheminement cycliste (voir référence bibliographique).
- Intégrer les cyclistes dans les giratoires par bandes colorées.
- Éclairage suffisant des carrefours et ronds-points (à l'arrêt, la dynamo s'éteint).
- Identification correcte des voies piétonnes (le code de la route y permet la circulation cycliste).
- Sécurisation par rapport à l'ouverture des portières de conducteurs en stationnement : stationnement à gauche, pour voies à sens unique.
- Pour une piste cyclable, aménagement préférentiel entre trottoir et stationnement.



Itinéraire bien identifié (Chambéry).



Rue de Chastillon : un itinéraire cyclable évident.



Trottoir rue Jean-Jaurès : un prolongement cohérent et sécurisé du pont de Marne.



Une signalétique très engageante.



Giratoire des Escarnières.



Les portières : un danger au quotidien.

Intermodalité des transports urbains

Aménager les bus sur les lignes éloignées du centre, pour recevoir des vélos.

3. Communication et promotion

Une évolution de l'état d'esprit général est indispensable si nous voulons préserver notre environnement et la vitalité de nos villes. Cela passe par un volontarisme avéré et une communication fréquente pour sensibiliser les particuliers et les commerçants.

4. Suivi de cette politique

- Intégration aux Plans Locaux d'Urbanisme
- Mise en place de comités de pilotage, avec un interlocuteur « vélo » au sein des services techniques
- Entretien et adaptation du réseau
- Evaluation de la pratique.

II - EN SAVOIR PLUS

1. Bibliographie

- **Propositions pour encourager le développement de la bicyclette en France**, Brigitte Le Brethon (Paris; Premier ministre). La Documentation Française, 2004.
- **Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie** (décret 96-1236 du 31/12/96). Mise à jour : Code de l'Environnement et jurisprudences récentes. Dans son article 20, cette loi stipule que « à compter du 1^{er} janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquage au sol ou couloirs indépendants, en fonction des contraintes et des besoins de la circulation »
- **Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain** (du 13/12/2000). Les besoins de déplacements et la circulation automobile doivent être maîtrisés, le stationnement automobile sur voirie doit être limité, la marche et l'usage de la bicyclette doivent être favorisés.
- **Recueil pour les aménagements cyclables** (édité par le CERTU, 2000). Ouvrage de recommandations techniques destiné aux décideurs et aménageurs : l'instruction du Directeur des routes du 31/10/2.002 s'y réfère explicitement.
- **Les contre-sens cyclables : présentation de 73 cas français**, (ADEME, FUBicy, Sécurité Routière), juillet 2002 ; 200p.
- **Charte cycliste annexée au PDU du Douaisis**, <http://droitvelo.free.fr/pdu/chartecyclistepdudouai.htm>

2. Contacts

- **CERTU** : 9 rue Juliette Récamier – 69456 Lyon cedex 06 – www.certu.fr
- **FUBicy** : Fédération Française des usagers de la Bicyclette, 7 rue Sédillot – 67000 Strasbourg – fubicy@fubicy.org
- **ADEME, délégation régionale Champagne-Ardenne** : 116 avenue de Paris – 51038 Châlons-en-Champagne cedex
tél. : 03.26.69.20.96 – champagne-ardenne@ademe.fr – www.ademe.fr/champagne-ardenne
- **AVENIR 2 ROUES** : 7 rue des Plançons – 51470 Saint-Memmie – tél. : 03.26.68.24.91

– En conclusion –

Econome et non polluant, le vélo se révèle pratique et rapide en milieu urbain.

Ce document a donc été conçu comme un instrument qui doit pouvoir trouver sa place dans les projets de voirie de la Communauté d'Agglomération de Châlons-en-Champagne, pour les prochaines années.

Il se propose de faire valoir et d'explicitier ce mode de déplacement dans les politiques de circulation et de transports urbains de l'agglomération.

Il convient aujourd'hui, notamment pour faire face au réchauffement climatique, de promouvoir l'usage du vélo, mode de transport durable, et d'aider à la mise en œuvre des mesures appropriées dans les zones urbaines.



Châlons-en-Champagne ... Demain ...