

# Charte pour une politique de développement du vélo en ville

## **Préambule**

Cette charte est proposée par l'association Véli-vélo regroupant des usagers du vélo en ville. Elle est proposée aux municipalités de l'agglomération de Limoges qui, en y adhérant, s'engagent à faciliter la pratique du vélo sur leur territoire, dans un objectif de développement durable.

## **Le vélo en ville : on a tous à y gagner !**

L'intérêt du développement du vélo en ville ne fait pas débat. Il ne bénéficie pas qu'aux usagers cyclistes.

### **Bénéfices pour les pratiquants**

- **Santé** (activité physique quotidienne recommandée par l'OMS),
- **Économie** (investissement faible, coût à l'usage très réduit),
- **Gain de temps** (quasiment systématique sur trajets urbains de quelques kilomètres stationnement compris).

### **Bénéfices pour les autres usagers**

- **Moins de pollution urbaine** (aucune émission de polluants, pas de nuisances sonores),
- **Moins d'encombrement** (espace au sol environ 6 fois moindre qu'une voiture),
- **Sécurité** (pas de risques graves pour les autres usagers).

### **Bénéfices pour les collectivités locales**

- **Image valorisée** (modernité et développement durable),
- **Respect des lois environnementales** (Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie),
- **Coût faible des aménagements** (très inférieur aux autres modes de transport).

## **Objectifs, outils et contraintes**

Une politique pour le développement cyclable doit se fixer des objectifs directeurs. Pour les atteindre elle dispose d'un certain nombre d'outils d'action. Cependant, les actions doivent prendre en compte les contraintes de réalité imposées par l'environnement urbain.

### **Objectifs d'une politique en faveur du vélo**

- **Inciter** pour augmenter le nombre de pratiquants,
- **Sécuriser**.

### **Outils disponibles pour mise en application**

- **Communication** (médias et signalisation),
- **Aménagement** des voies,
- **Accompagnement** des usagers.

## **Contraintes de cohabitation entre les différents modes de transport**

Dans un espace contraint qu'est la ville, le développement de l'usage du vélo ne peut se faire qu'en empiétant sur d'autres modes de transport. Il ne doit pas se faire au détriment des autres modes vertueux (marche à pied, transports en commun) mais sur l'espace de la circulation automobile qui accapare environ 80 % de l'espace public en ville.

Le report modal de la voiture vers le vélo ne peut de toute façon qu'améliorer les conditions de circulation de l'ensemble des usagers (y compris celles des automobilistes).

## **Actions prioritaires**

### **Communiquer**

Le vélo est une pratique encore peu répandue et mal connue sur l'agglomération de Limoges pour diverses raisons (relief, circulation relativement fluide, peu d'incitations) d'où la nécessité de faire œuvre de pédagogie :

#### **Communication générale**

<b>Usagers ciblés</b>	<b>Objectifs</b>	<b>Illustrations</b>	<b>Actions possibles</b>
Cyclistes potentiels	Rappeler les bénéfices	- pour la santé, - financiers, - sur les temps de trajet, - pour l'environnement - sur l'encombrement	Publication municipale
	Lutter contre les idées reçues	- « Le vélo c'est dur », sauf si on met la bonne vitesse, - « L'eau ça mouille », sauf si on met le bon équipement, - « Le vélo c'est dangereux », sauf en ville où il y a très peu d'accidents graves impliquant des cyclistes.	Publication municipale
	Enseigner les bonnes pratiques	- Prendre sa place sur la chaussée, - Se méfier des angles morts, - Se rendre visible.	Publication municipale
Automobilistes	Lutter contre les idées reçues	- « Le vélo est une gêne »	

#### **Communication routière**

<b>Usagers ciblés</b>	<b>Objectifs</b>	<b>Illustrations</b>	<b>Actions possibles</b>
Cyclistes	Rappeler les devoirs	Le vélo est soumis au code de la route comme tout autre véhicule	Panneaux aux entrées d'agglomération

Usagers ciblés	Objectifs	Illustrations	Actions possibles
Automobilistes	Rappeler la présence du vélo	Sauf mention contraire, le vélo a le droit de circuler aux mêmes endroits que les autres véhicules	Panneaux aux entrées d'agglomération
	Rappeler les devoirs	Respect des distances de dépassement	Panneaux, Marquages au sol
	Rappeler les règles de bonne conduite	Adapter sa vitesse à la présence d'usagers plus lents	Panneaux, Marquages au sol

### **Faciliter**

Le chemin parcouru n'a pas la même valeur pour un cycliste, qui puise en lui son énergie, que pour un conducteur de véhicule motorisé. A ce titre une bonne politique d'aménagement doit être facilitatrice pour le déplacement du cycliste. Ceci est d'autant plus vrai dans une ville qui présente des contraintes topographiques.

Objectifs	Exemples d'aménagements
Permettre les raccourcis	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doubles sens cyclables</li> <li>- Voies de bus partagées</li> <li>- Tunnels ou passerelles pour franchissement des voies rapides ou ferrées</li> <li>- Tolérance des cyclistes dans les parcs (dans le respect des usagers piétons)</li> </ul>
Éviter les ruptures de rythme	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tourne à droite possible aux feux rouges</li> <li>- Pas de perte de priorité aux sorties d'aménagements cyclables</li> <li>- Élimination des bordures de trottoirs</li> </ul>
Permettre le dépassement de l'encombrement automobile	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bandes cyclables</li> <li>- Sas aux feux</li> </ul>
Orienter	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Panneaux de fléchage d'itinéraires optimisés pour les vélos</li> </ul>

### **Sécuriser**

Objectifs	Exemples d'aménagements
Attirer l'attention des automobilistes	Panneaux et marquages au sol aux endroits où la présence d'un cycliste peut surprendre
Séparer du flux automobile rapide	Pistes ou bandes cyclables en site propre lorsque la différence de vitesse avec les véhicules automobiles est importante (boulevards périphériques, axes de liaison extérieurs à fort trafic)
Préserver les débutants	Tolérer les usagers débutants ou familiaux sur les espaces réservés aux piétons (à condition de circuler à faible vitesse)

## **Erreurs à éviter**

Malgré une volonté de bien faire, les premiers aménagements sont souvent mal adaptés et source de danger. Dans ces cas, l'absence d'aménagement est préférable à un aménagement mal conçu.

<b>Erreurs</b>	<b>Exemples</b>
Générer de l'incompréhension	Un aménagement mal compris par les cyclistes ou les automobilistes est source de conflits. D'où la nécessité d'un marquage précis et homogène. Il ne doit pas y avoir de circuits sans débouchés ou de doubles signalisations contradictoires.
Évacuer le cycliste	L'évacuation des cyclistes sur les trottoirs se fait au détriment des piétons et elle augmente les temps de trajet. De plus, l'état de certains trottoirs les rend impropres à la circulation à vélo.
Créer des aménagements sous-dimensionnés	Une bande cyclable trop étroite est source de danger, chaque usager pensant être de droit à sa place alors que l'espace disponible n'est pas suffisant.
Fractionner les itinéraires	La discontinuité des aménagements cyclables crée des zones de danger lors des réinsertions dans le flux automobile.
Rallonger les itinéraires	Sous prétexte de sécurité, les cyclistes ne doivent pas être aiguillés sur des parcours qui rallongent leur itinéraire.
Ne pas entretenir la signalisation	Les marquages au sol doivent rester bien visibles, ce qui implique un entretien régulier.

## **Actions secondaires**

D'autres actions sont utiles pour le développement cyclable de l'agglomération de Limoges.

### **Accompagner**

<b>Objectifs</b>	<b>Exemples d'actions</b>
Offre de stationnement	- Arceaux sécurisés - Stationnement abrité
Mise à disposition de vélos	- Vélos libre service - Location longue durée à tarif réduit
Aide à l'acquisition et à l'entretien	- Subvention à l'achat - Ateliers d'entretien
Aide à la pratique	- Vélo-école - Sorties encadrées
Intermodalité	- Accessibilité et offre de stationnement près des transports en commun - Autorisation du vélo à bord des transports en commun