



Réseau vélo à haut niveau de service

Club des villes et territoires cyclables
Paris 17 septembre 2014

Marjolein de Lange

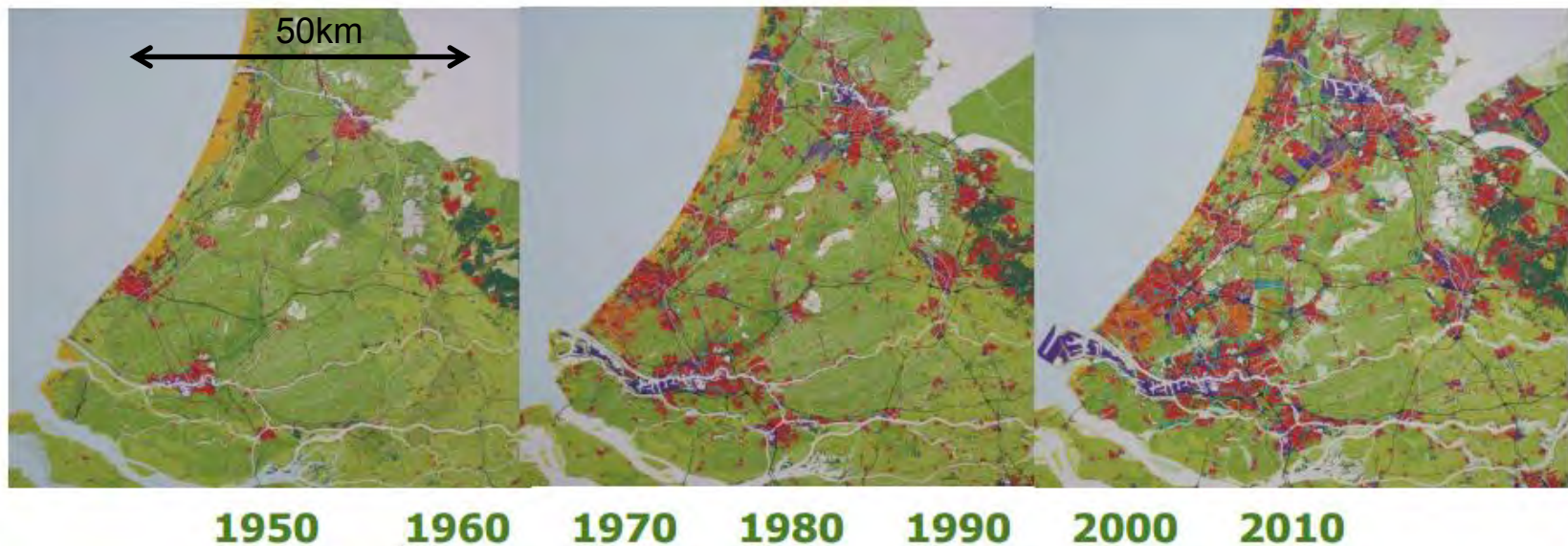
info@mladvies.eu | mdelange@fietsersbondamsterdam.nl

“Motorisation”

Après 1945, à la fin de la seconde guerre mondiale, et dans un contexte de croissance économique, le taux de motorisation des ménages s'accroît considérablement.

Croissance économique → motorisation → distances plus longues à parcourir → faible densité urbaine.

(G.Hupkes, 1977) : le nombre de déplacements par jour et par personne augmente (5 déplacements/jrs) pour une durée moyenne de 73 minutes





A l'intérieur des villes (années 1950 – 1960) :

- Davantage de voitures
- Congestion automobile accrue
- Insécurité routière
- Manque de parkings
- Déclin de la pratique du vélo



A l'extérieur des villes : (années 1950 – 1960)

- Davantage de voitures
- Insécurité routière
- Congestion
- Construction d'autoroutes
- Elargissement des autoroutes





Années 1970, dans les villes :
Manifestations contre l'insécurité
routière et pour une ville
marchable et cyclable.

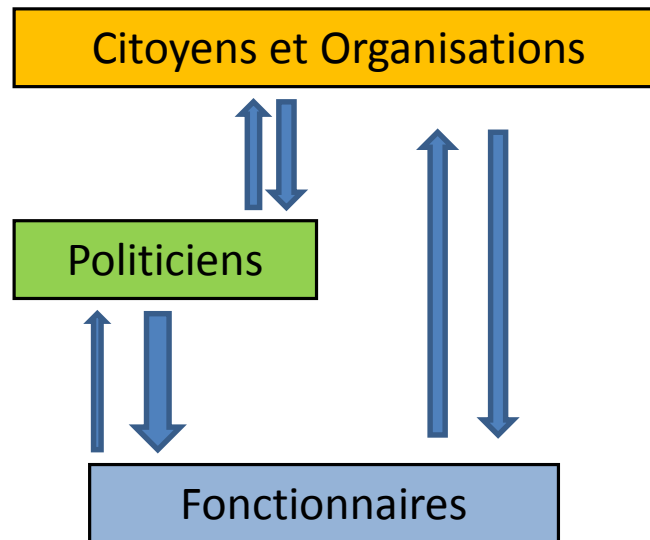
Démarche bottom-up

Citoyens et Organisations



Politiciens

Revendications : les cyclistes veulent des routes sécurisées, facilement praticables et rapides



Les principales revendications pour une pratique du vélo de qualité :

- Améliorer la sécurité des cyclistes
- Garantir une vitesse régulière via avec des connexions directes
- Assurer un revêtement confortable
- Aménager des routes attrayantes

Zones résidentielles

- Vitesse max. autorisée : 30 km/h
- Peu de voitures : environ 6000/24hrs
- Vélos et voitures qui se partagent la rue

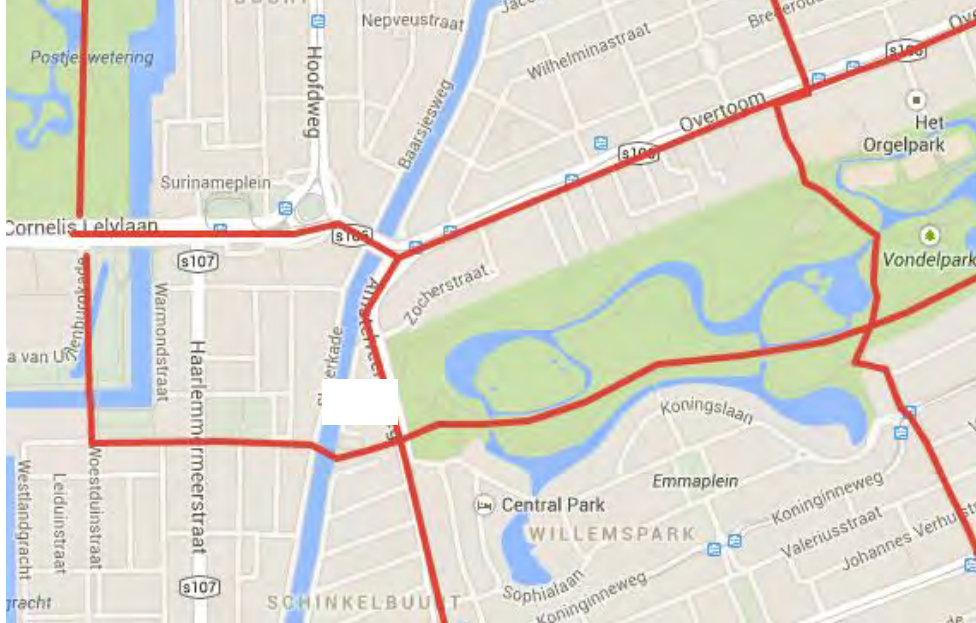


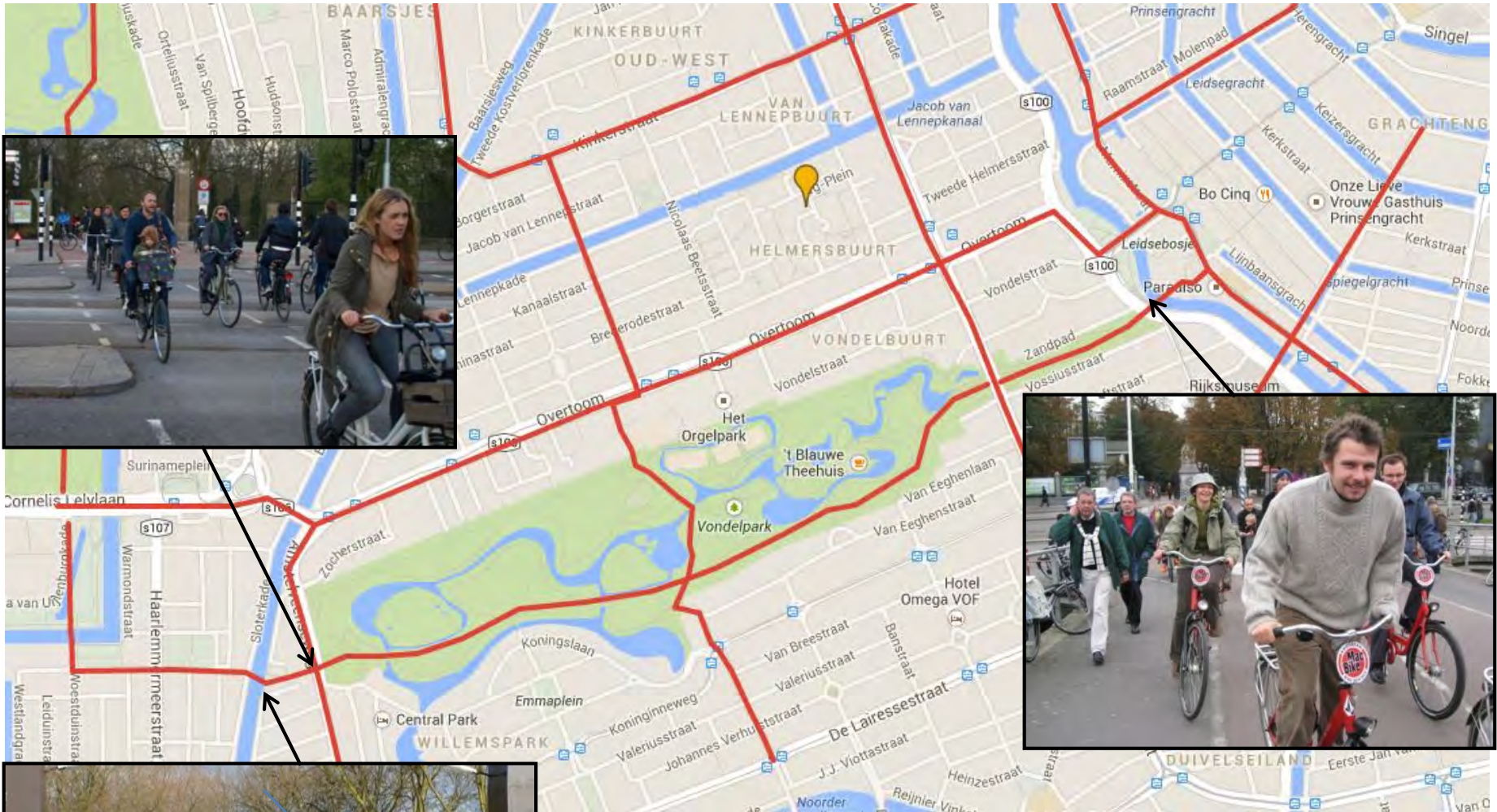
Axes routiers principaux

- Aménagements cyclables continus
- Pistes cyclables séparées
- Vitesse max. : 50 km/h (ou 70km/h)



Routes “solitaires”: à Vondelpark (Amsterdam)

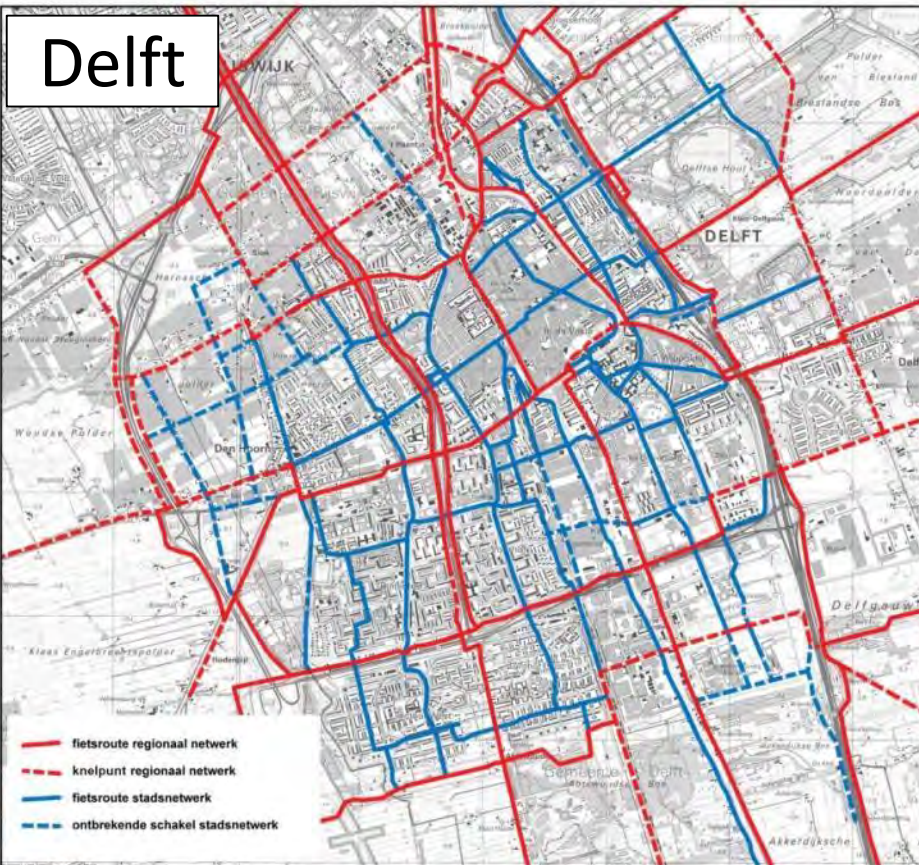




- Frais : $\pm f 1,5 \text{ mln (1985) = } \text{€}1,2 \text{ mln (2014)}$
- Bénéfices: $> 12,000$ cyclistes par jour (voie rapide, attrayante qui permet de rouler en toute sécurité)

Réseaux vélos urbains depuis 1980

Delft



Hoofdnets Fiets



Amsterdam

Des réseaux de qualité :

- Réseau:
 - Cohérent et dense
- Itinéraires cyclables :
 - Directs sans coupures
 - Sûrs
 - Confortables
 - Attrayants

Depuis les années 1990 aux Pays-Bas :

- Moins de voitures dans les centres-villes
- Des voitures toujours nombreuses à l'extérieur des villes
- Une forte congestion sur les autoroutes, et la construction d'autoroutes de plus en plus larges.

Depuis 2006:

- Création d'un programme : des “petites” mesures contre la congestion
- De nombreuses mesures adoptées pour la voiture
- Une mesure adoptée pour le vélo : **Fiets Filevrij !**



(QueueFree Cycling ou le vélo sans congestion)

Top 50 de la voirie congestionnée



La mesure “Fietsfilevrij” :
Réaliser des routes cyclables rapides et continues sur les trajets les plus congestionnés pour offrir une alternative aux embouteillages
→ **Fietsnelwegen**

Routes

gerealiseerd

wordt gerealiseerd

haalbaarheidsonderzoek
gevoerd



Fiets filevrij!





RijnWaalpad

Exemple d'aménagements entre les villes
d'Arnhem et de Nijmegen

Avant aménagement : (en rouge)

Itinéraire de 18 km

Durée : 1 heure

Vitesse moyenne : 18km/h

Après aménagement : (en rose)

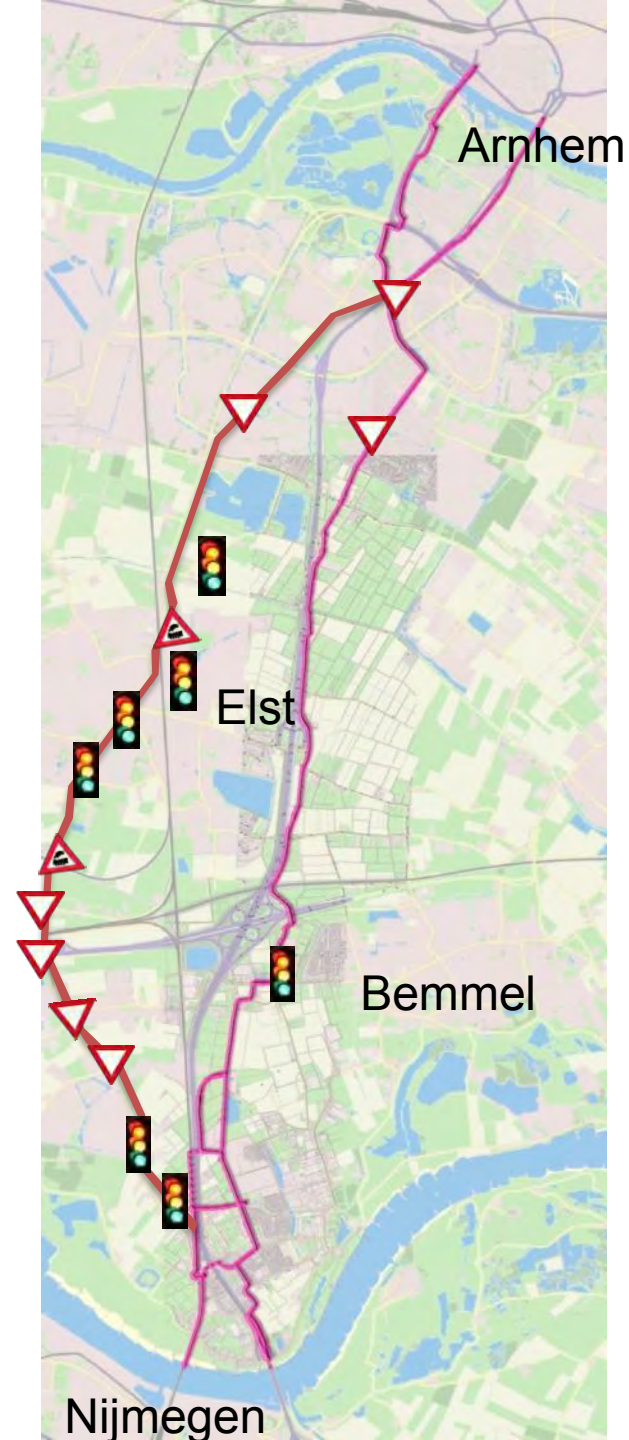
Itinéraire de 16 km

Durée : 40 minutes

Vitesse moyenne : 24km/h

Avantages :

- Peu d'arrêts ; continuité de l'itinéraire ;
- Confort du revêtement : 4 mètres de largeur, asphalte, arcs de 20 mètres minimum
- Vélos prioritaires



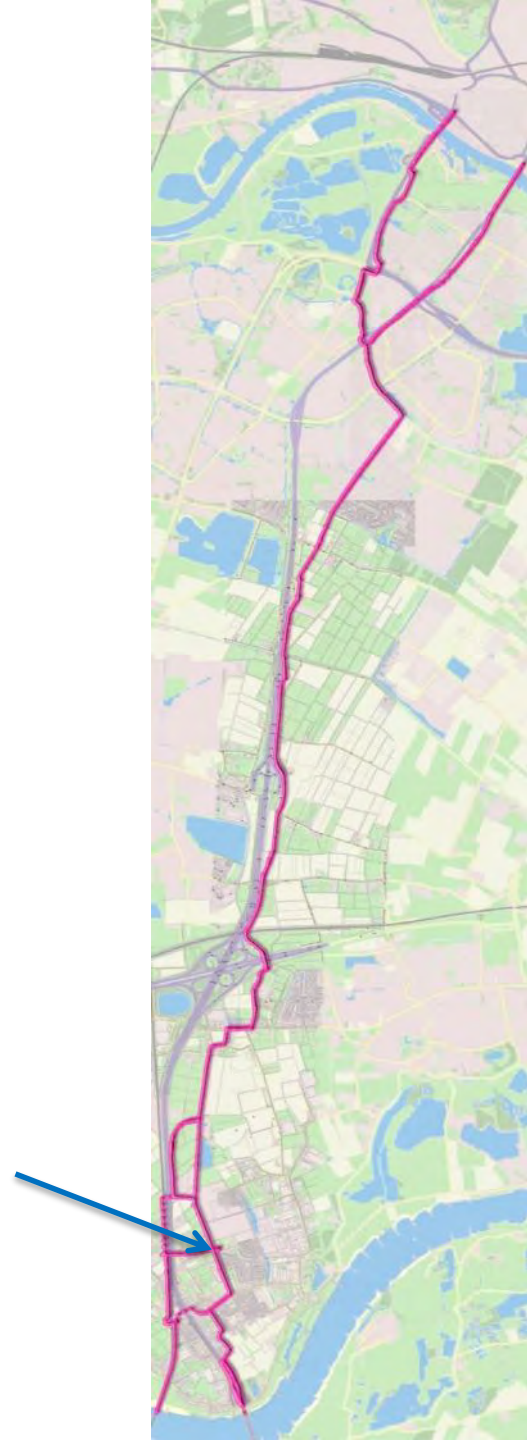


Vélo prioritaire





Priorité du cycliste aux intersections





Espace et priorité





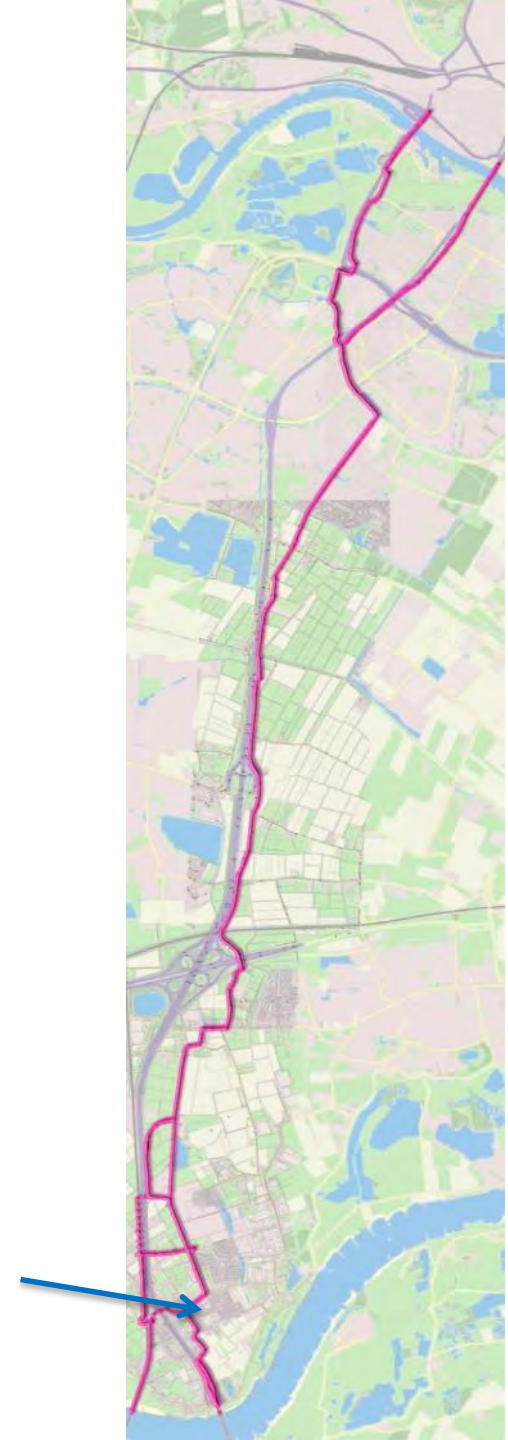
Exemple d'une "rue vélo"



Avant

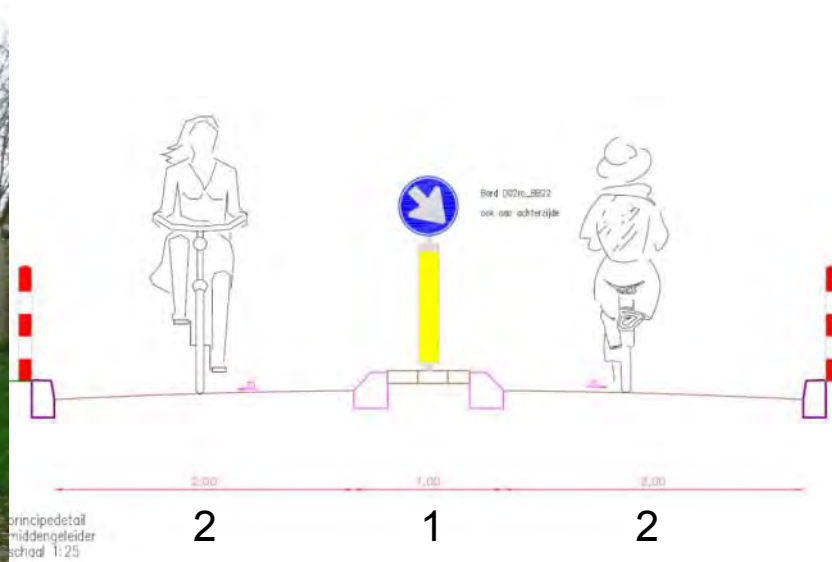


Maintenant



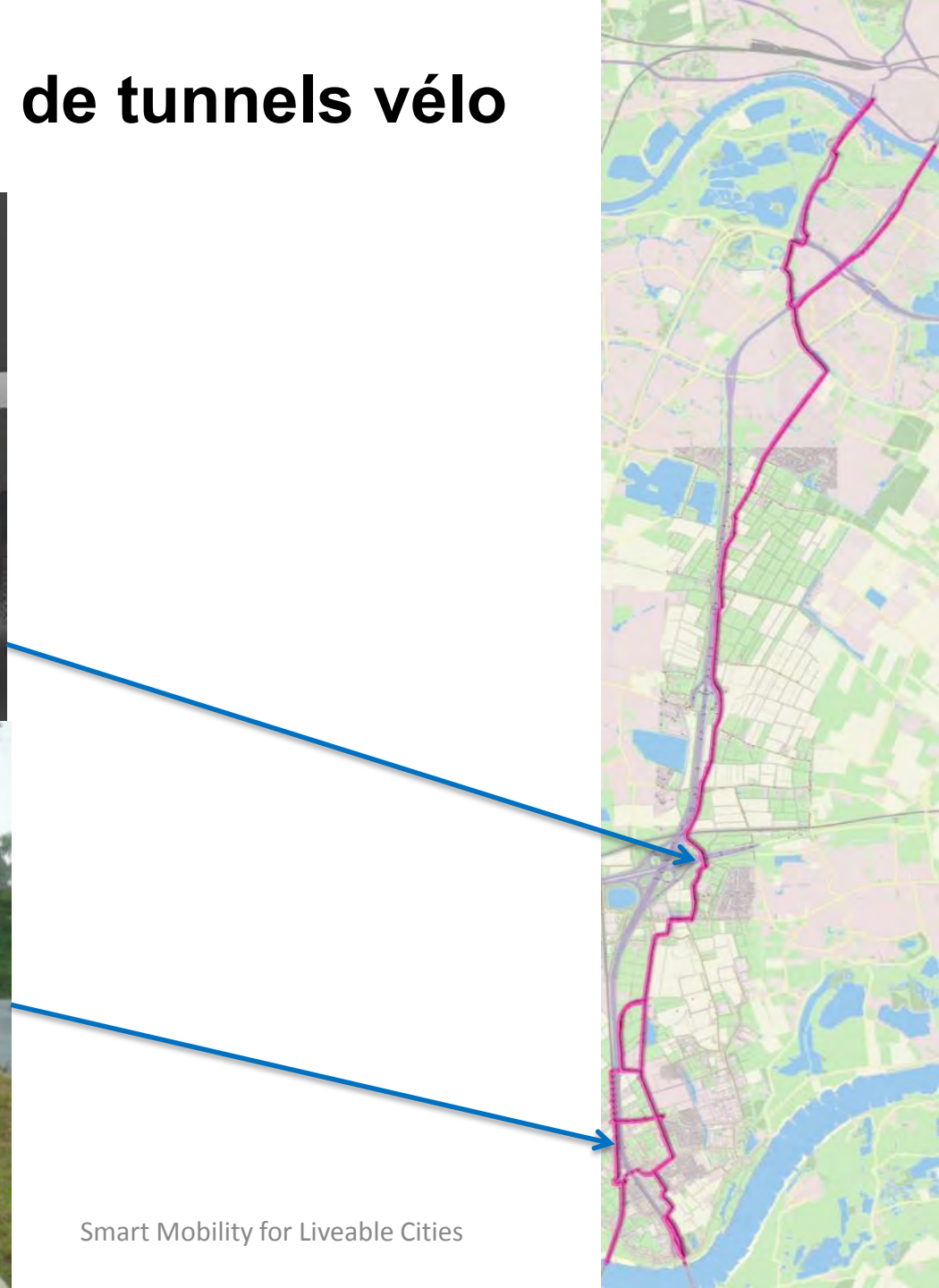
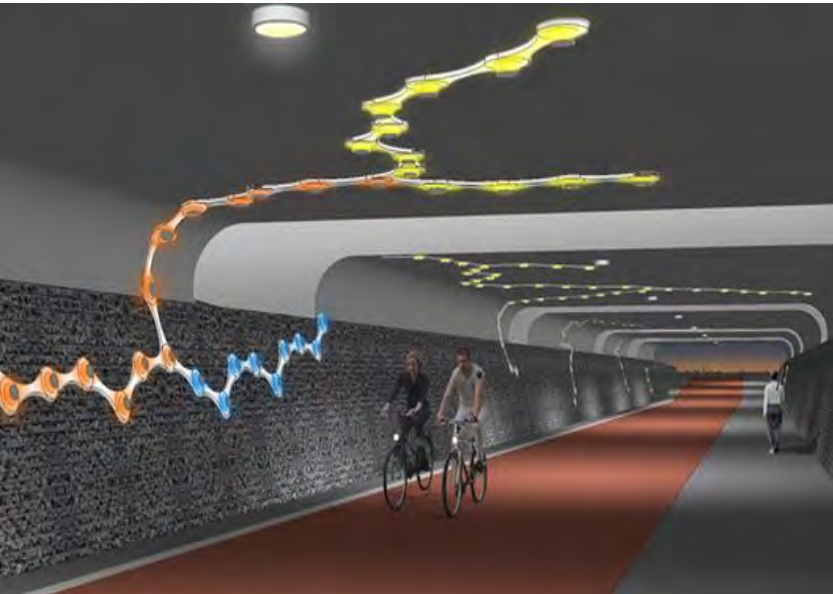


La suppression des obstacles



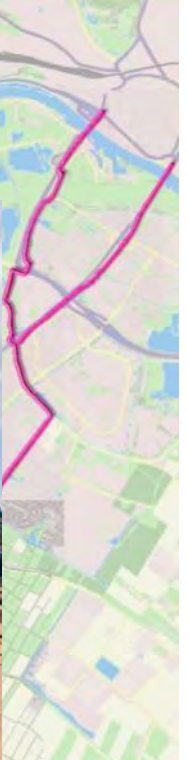


L'aménagement de tunnels vélo





L'aménagement d'un viaduc vélo: le "t Groentje" (la petite Verte)





Un pont vélo: le Snelbinder (Tendeur) le long des voies ferrées



Foto: Bas de Meijer / Eclairageband

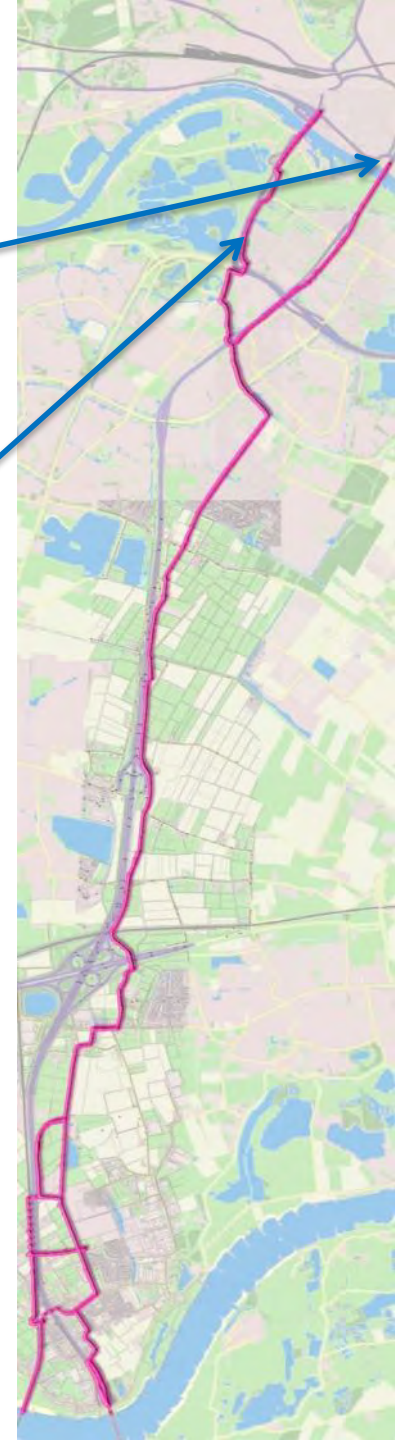


for Liveable Cities





Aménagements séparés pour les piétons et les cyclistes pour plus de confort



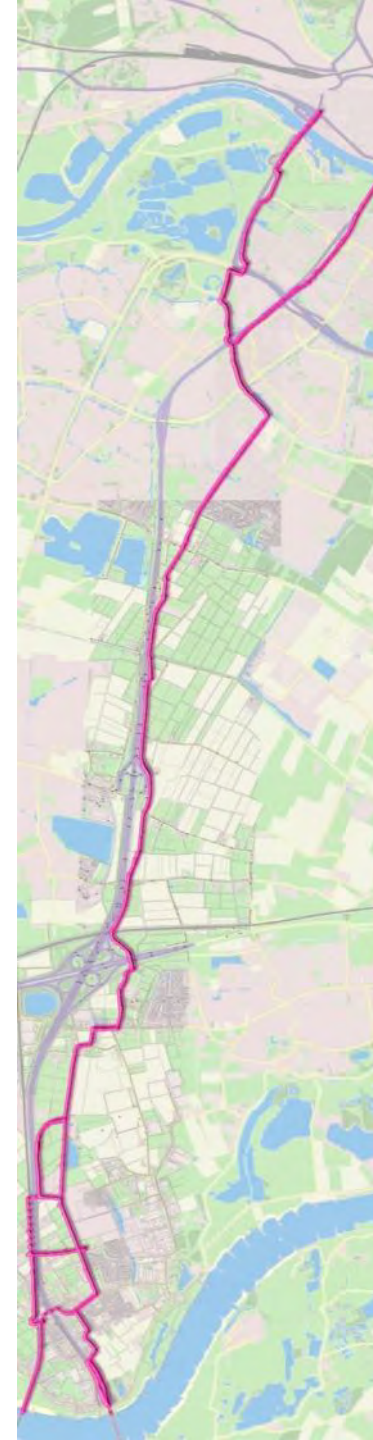
Comment réaliser ces aménagements ?

- Ne pas privilégier les grands projets
- Aménagement un réseau progressivement et par parties
- Avoir un chef de projet dédié à ces aménagements
- Inclure ces aménagements dans une démarche plus globale de développement urbain

Zwolle: pont train + pont vélo



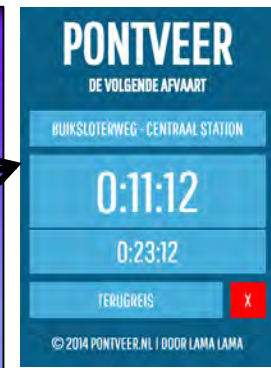
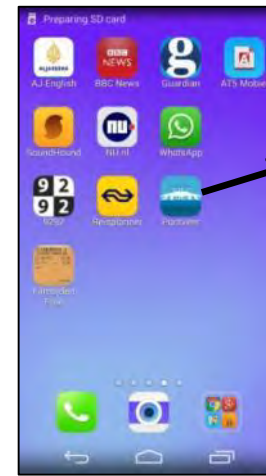
pont vélo + pont autoroute



Comment réaliser ces aménagements ?



Promotion et communication

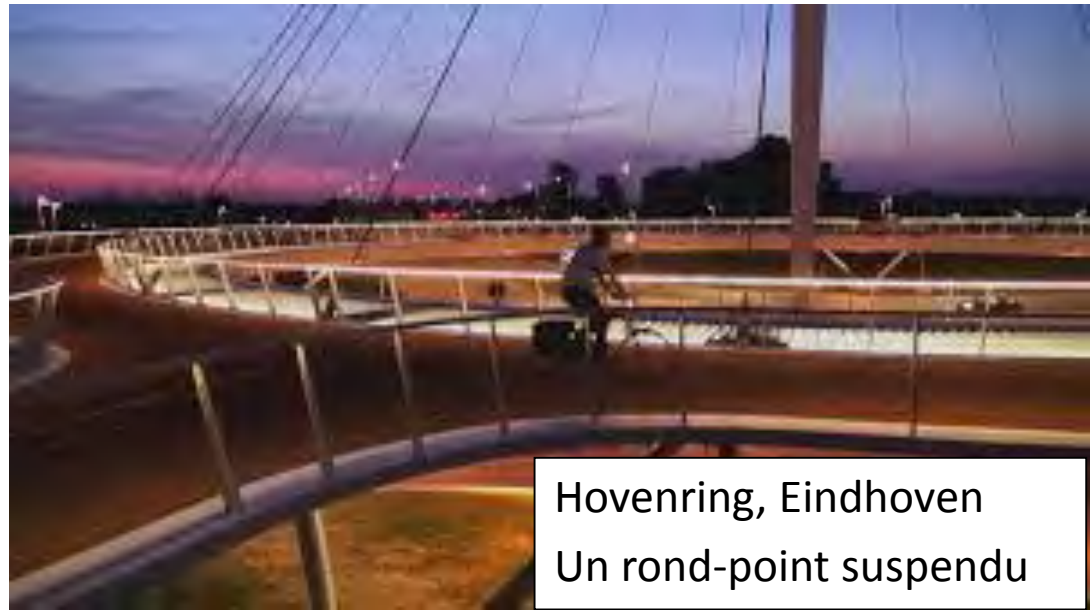


bereikbaar Arnhem-Nijmegen

HOME VOOR WERKGEVERS GA SLIM OP WEG NIEUWS



AUTRES EXEMPLES D'AMENAGEMENTS



Hovenring, Eindhoven
Un rond-point suspendu



Nesciobrug, Amsterdam
Une passerelle vélo de 700m





Merci pour votre attention !

www.mladvies.eu | info@mladvies.eu

Foto's: ML Advies et RHDHV, de Stadsregio, Fietsersbond, Gerrit Faber