

Tripler la part modale du vélo, d'accord ! Mais comment ?...

# Les axes « Chronovélo », (anciennement « autoroutes à vélos »)

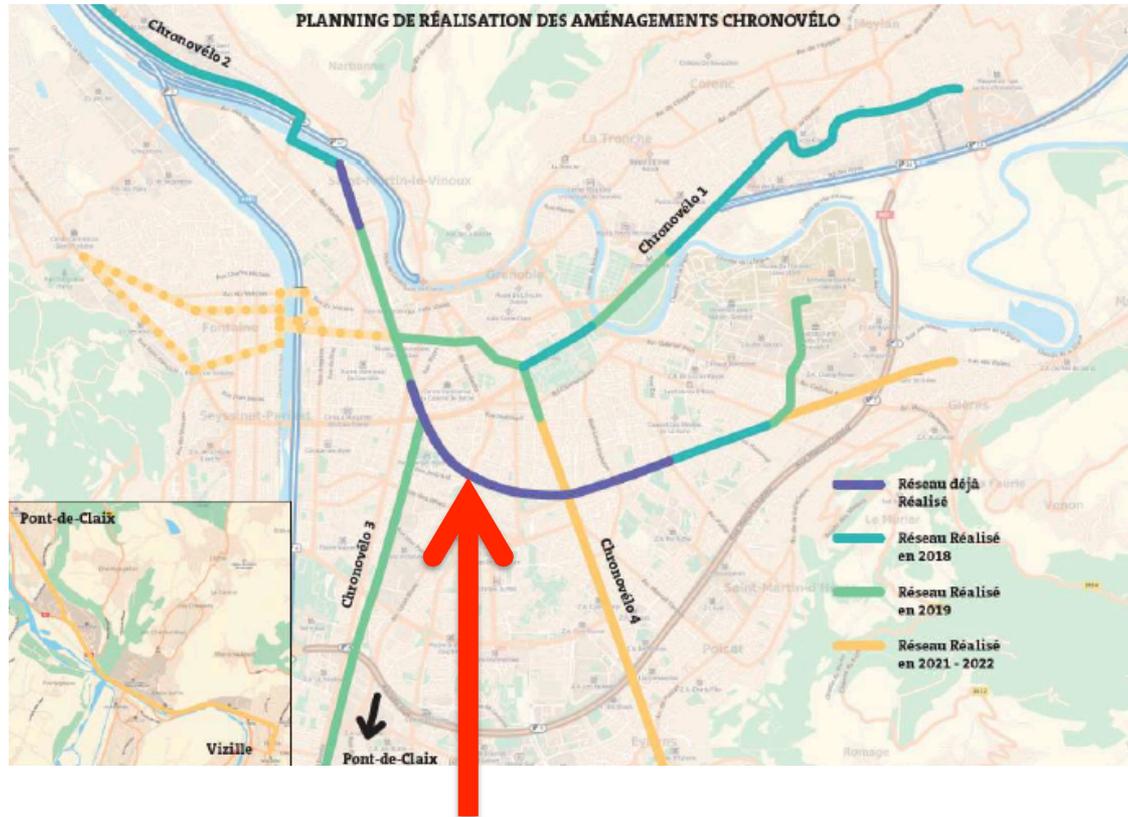
## C'EST QUOI ?

1. « En vrai »
2. Pour la Métro
3. Pour le CEREMA
4. Pour les autres Métropoles : Bordeaux, Toulouse, Paris

## OÙ EST SA PLACE ?

1. Selon le Guide des Espaces publics
2. Selon la FFCT

# 1. Chronovélo « en vrai »



Axe Chronovélo n°2  
secteur Flaubert, novembre 2018



la piste Chronovélo n°2, novembre 2018

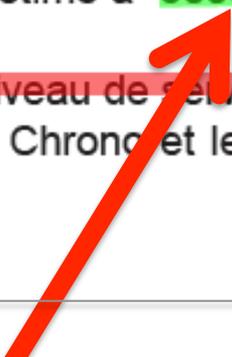


# Conseil Métropolitain

## *Extrait de la délibération votée le 29 janvier 2016*

plantation d'alignements d'arbres ;

- Mieux organiser les livraisons sur l'axe pour plus d'efficacité ;
- Aménager et apaiser le boulevard Agutte Sembat au droit de la Place Victor Hugo, au profit de la vie locale et des modes de déplacements doux ;
- Aménager un grand axe vélo entre Chavant et le cours Lafontaine : un axe vélo confortable et sécurisé, maillant des liaisons structurantes est-ouest et nord-sud de l'agglomération, susceptible d'accueillir le potentiel estimé à 5000 cyclistes/jour, et par des stationnements bien dimensionnés ;
- Réaliser un site propre sur l'axe assurant le même niveau de service qu'un tramway, et donc des temps de parcours garantis, pour les bus Chrono et les cars express, avec des correspondances confortables tram/bus/car ;
- Maintenir les accès riverains de l'axe :



5000 cyclistes/jour

1 cycliste / 8 s = 1 cycliste / 40 m



Simulation devant le cours LAFONTAINE par la Métro juillet 2018

1 cycliste / 1s = 1 cycliste / 5 m



D'après simulation Métro juillet 2018

« Chronovélo », c'est quoi ?

## 2. Pour la Métro en 2014



# Métro, 19 décembre 2014

« Au regard de la taille et de la morphologie de l'agglomération, un (...) **plan sera décliné territorialement**, autour des principales orientations suivantes, afin de prendre pleinement en considération les spécificités des territoires :

- **dans le cœur de l'agglomération** : mieux partager les espaces publics au bénéfice des modes actifs de déplacement en croissance et offrir des conditions de stationnements des vélos satisfaisantes ;
- **en périphérie** : convaincre de nouveaux usagers en mettant la priorité sur la continuité et la qualité des itinéraires vélos, a fortiori considérant le déficit d'attractivité de l'offre en transports collectifs sur certains territoires,
- **entre ces territoires** : aménager des « autoroutes à vélos » permettant de proposer des **temps de parcours** attractifs et fiables, notamment sur les **flux pendulaires**. »

(délibération N° 43 du Conseil communautaire du 19 décembre 2014)



« Chronovélo », c'est quoi ?

### **3. Pour le CEREMA**

Centre d'expertise sur les risques,  
l'environnement, la mobilité et l'aménagement,  
organisme du Ministère de l'Écologie  
et du développement durable



# C'est un Réseau Cyclable à Haut Niveau de Service un « RCHNS » selon le CEREMA

## Pourquoi un réseau cyclable à haut niveau de service ?

- assurer des liaisons confortables et efficaces entre grands pôles et notamment les principales stations de transport collectif ;
- jouer le rôle d'épine dorsale du réseau cyclable de l'agglomération ;

### pour :

- amener au vélo des usagers quotidiens sur des trajets pouvant atteindre une vingtaine de kilomètres ;
- générer un réflexe vélo en assurant une visibilité forte de l'infrastructure dédiée ;

### en assurant :

- un niveau de sécurité maximal par la suppression ou quasi-suppression des conflits des cyclistes avec les autres usagers (automobilistes et piétons) et les obstacles latéraux ;
- une vitesse moyenne d'environ 20 km/h et une limitation du coût des arrêts/redémarrages à chaque carrefour.

Réseau cyclable à haut niveau de service (RCHNS),  
extrait de la fiche vélo n°35, mai 2016

# un « RCHNS » selon le CEREMA ou un Réseau Cyclable à Haut Niveau de Service

## Pourquoi un réseau cyclable à haut niveau de service ?

- assurer des liaisons confortables et sûres entre les principales stations de transport collectif ;
- jouer le rôle d'épine dorsale du réseau.

### pour :

- amener au vélo des usagers quotidiens sur de longues distances (plusieurs kilomètres) ;
- générer un réflexe vélo en assurant la sécurité.

### en assurant :

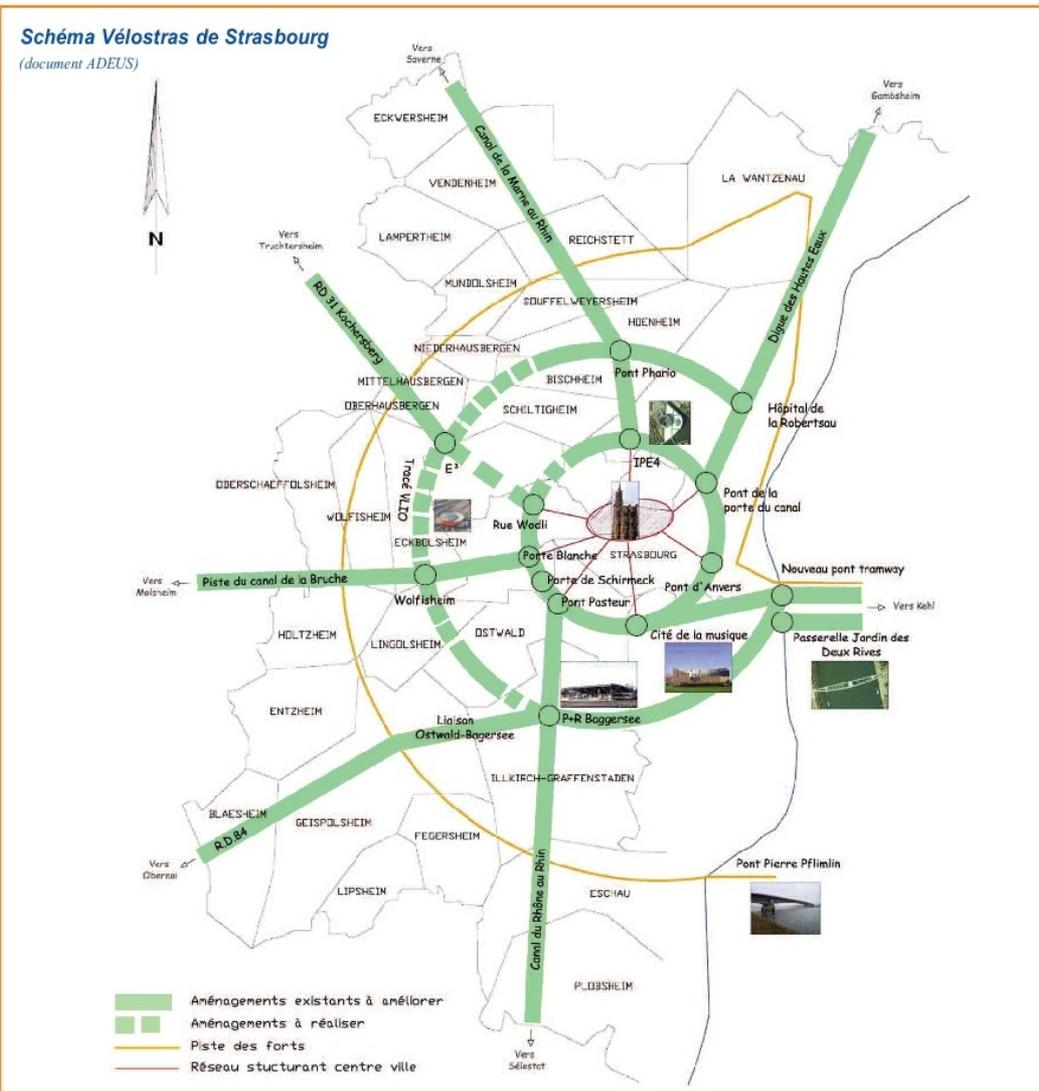
- un niveau de sécurité maximal par la séparation des flux des cyclistes avec les autres usagers (piétons, véhicules motorisés) ;
- une vitesse moyenne d'environ 20 km/h sur l'ensemble du parcours, et à chaque carrefour.

Réseau cyclable à haut niveau de service (RCHNS), extrait de la fiche vélo n°35, mai 2016

## En résumé

- Pas ou peu de croisement
- séparation totale des flux
- Vitesse de croisière de 30 km/h

Signalons que la Métropole s'appuie sur ce document



Une logique de réseau qui évite le centre

Exemple : projet de RCHNS de Strasbourg, extrait de la fiche vélo n°35 du CEREMA, mai 2016

# Des normes techniques liées à un contexte périphérique, non urbain

- « *La géométrie sera adaptée à des vitesses soutenues : les aménagements seront conçus pour accepter des cyclistes susceptibles de rouler à des vitesses allant jusqu'à 30km/h* »
- « *suppression ou quasi-suppression des conflits des cyclistes avec les autres usagers (automobilistes et piétons)* »
- « *Les bandes cyclables ne sont pas particulièrement accidentogènes bien que souvent perçues comme moins sûres que les pistes.* »

# Un exemple aux Pays-Bas



La « RijnWaalpad », autoroute à vélos de 17 km qui relie les villes de Arnhem et Nimègue en Hollande

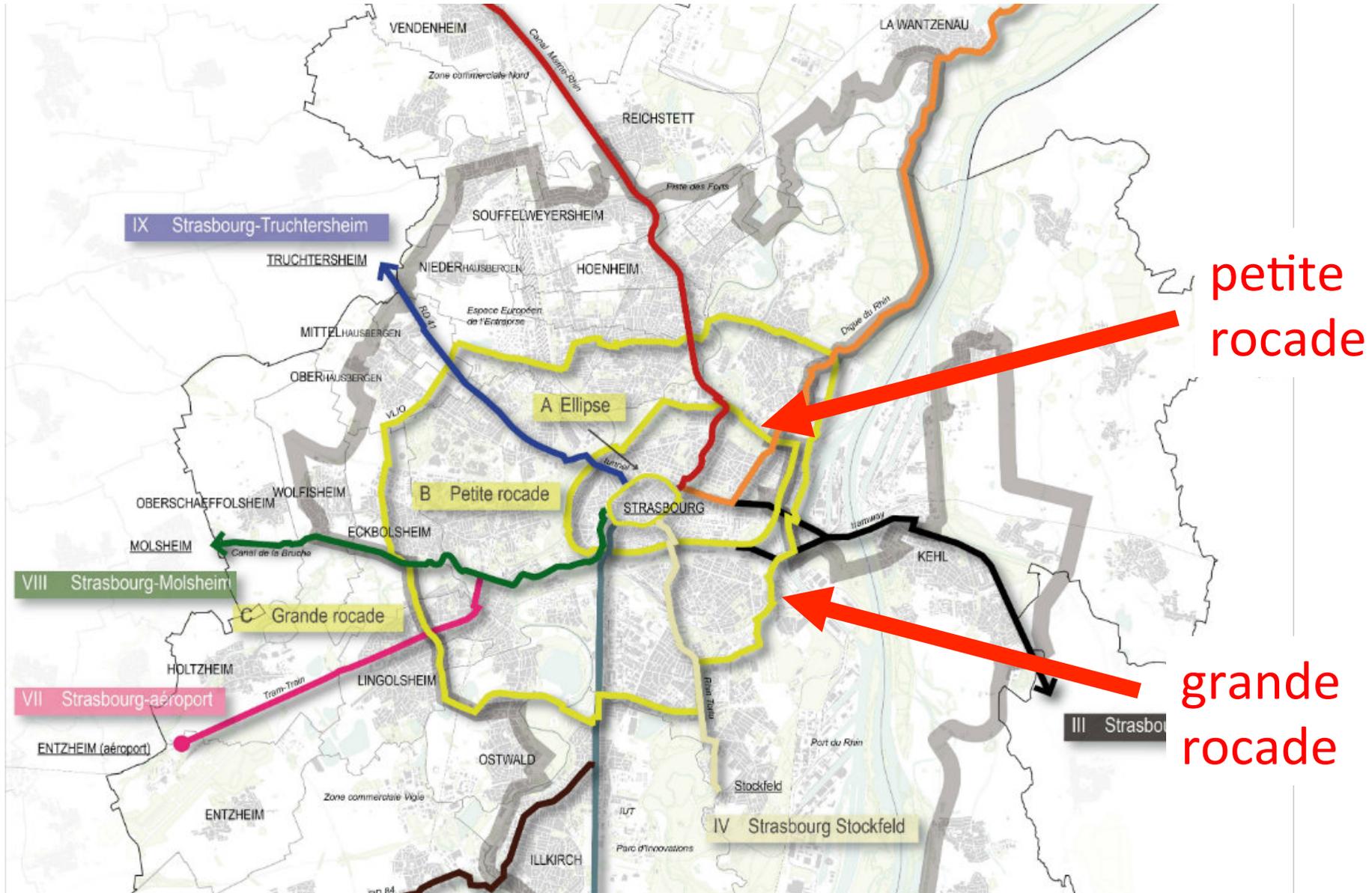


« Chronovélo », c'est quoi ?

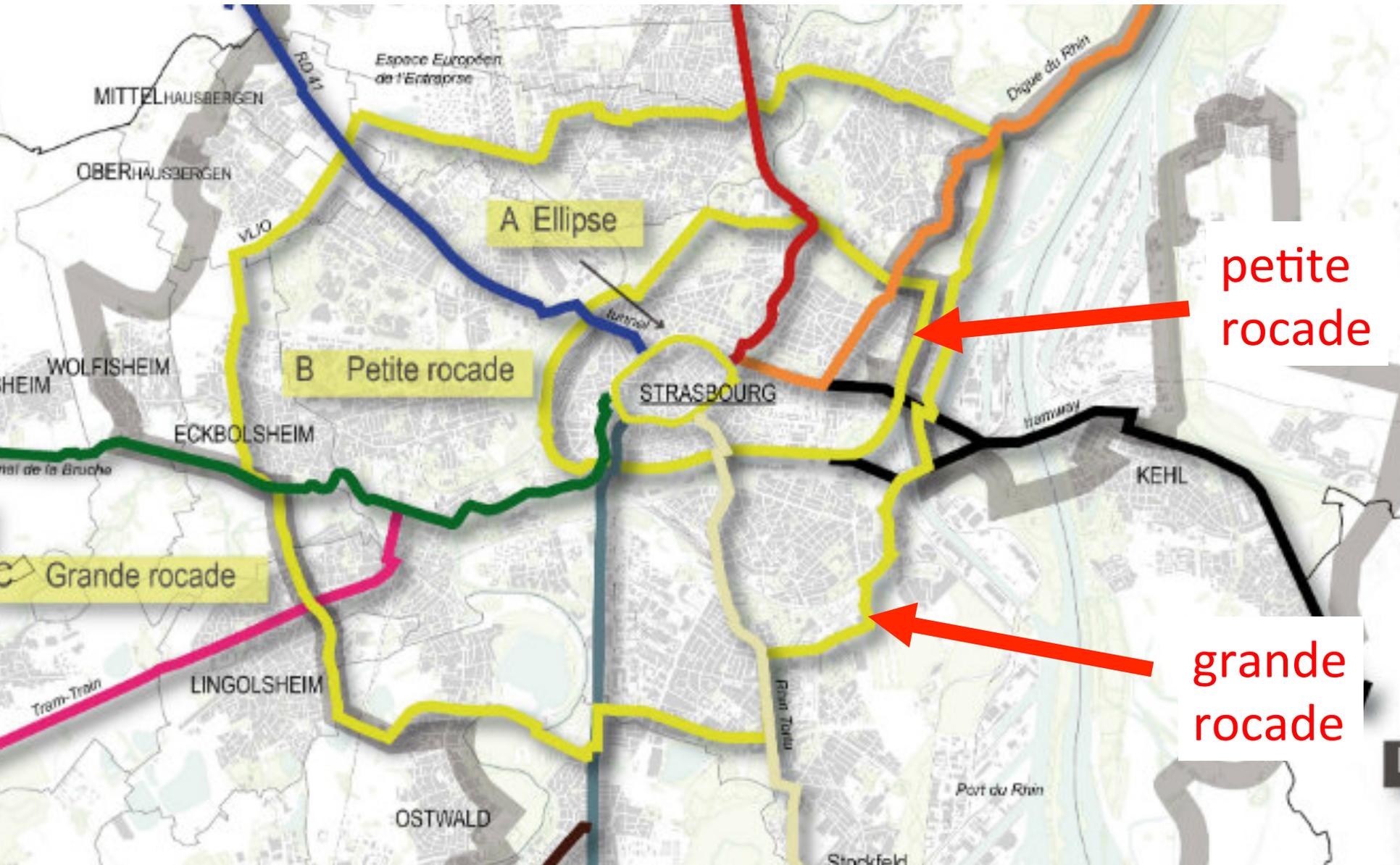
## 4. Pour les autres Métropoles de France



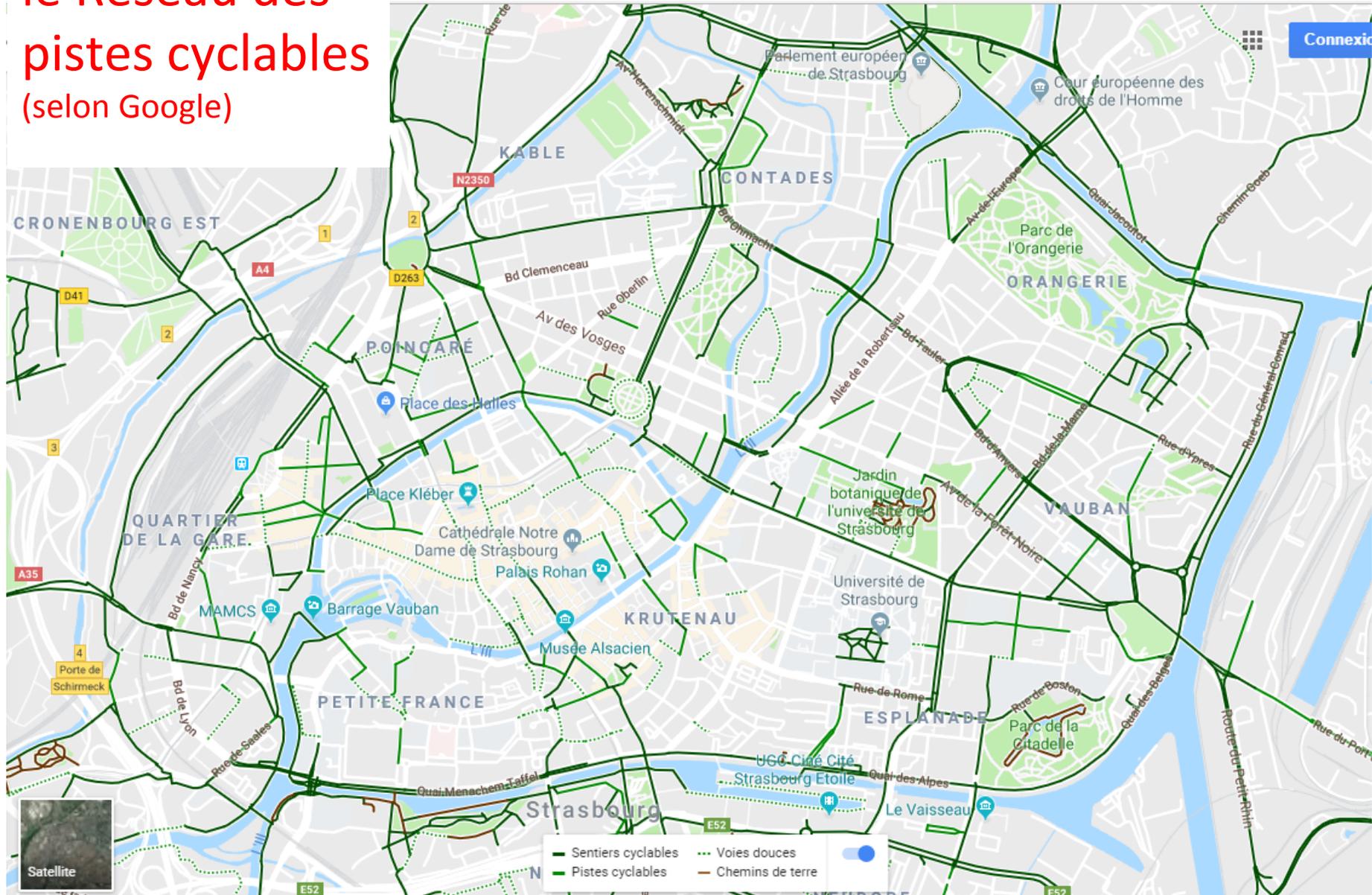
# STRASBOURG, le projet REVE 2013



# STRASBOURG, le projet REVE



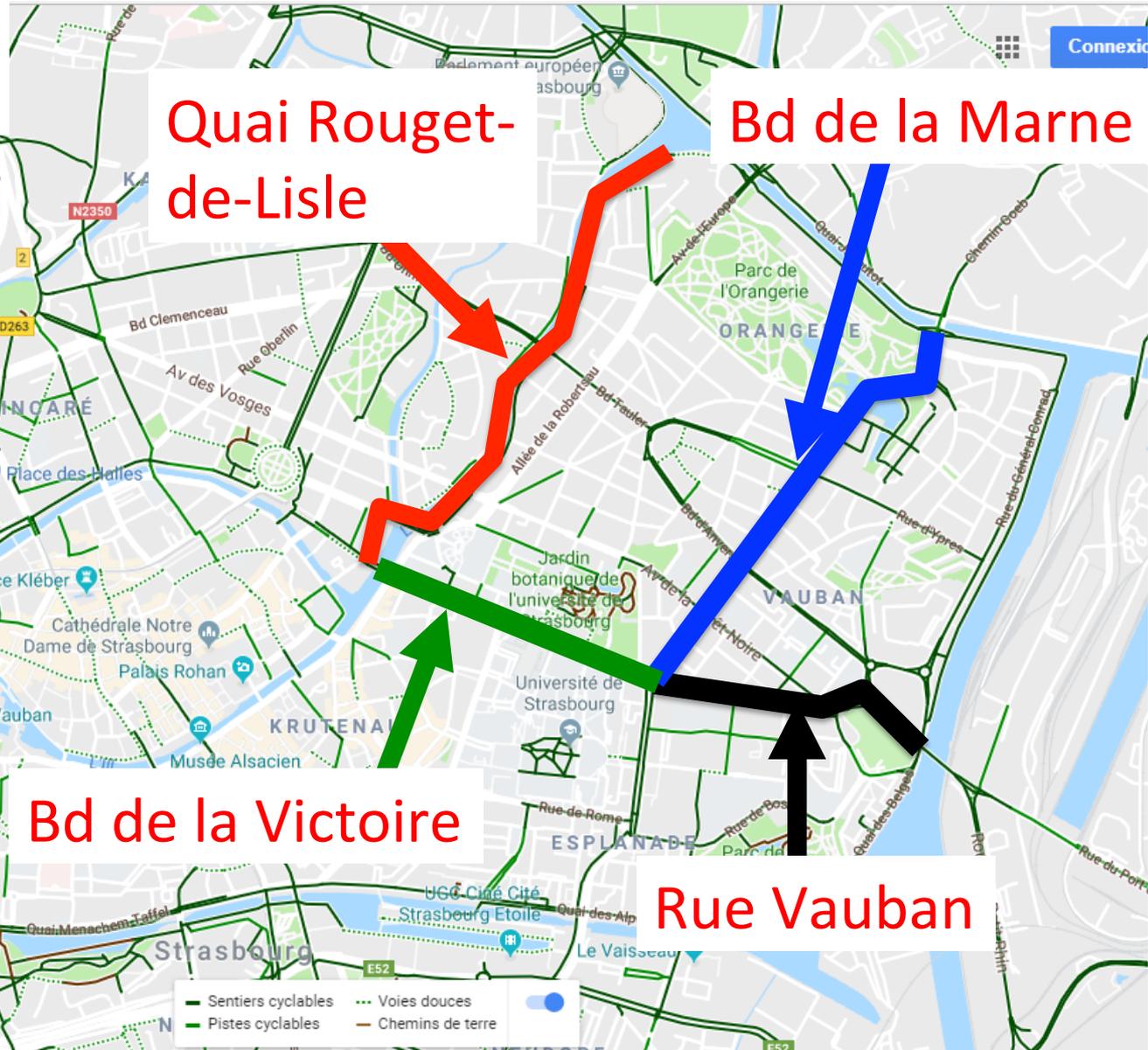
# le Réseau des pistes cyclables (selon Google)



# La « petite rocade » de Strasbourg



# La question des pénétrantes

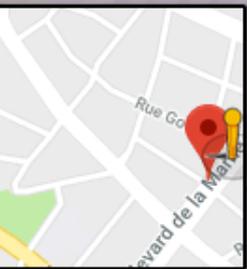


**Bd de la Marne**  
- 40 m de large  
- Réseau sur trottoir

27 Boulevard de la Marne  
Strasbourg, Grand Est

Google, Inc.

Street View - mai 2018



# Rue VAUBAN

- 30 m de large
- Réseau entre 2 tram
- Aucune intersection



Google

Boulevard de la Victoire

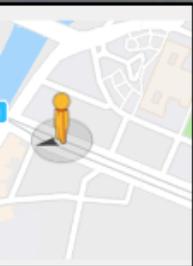
asbourg, Grand Est

Google, Inc.

Street View – mai 2018

## Bd de la Victoire

- > 30 m de large
- > Voie isolée par 2 tram
- > Quasi sans intersection



Google

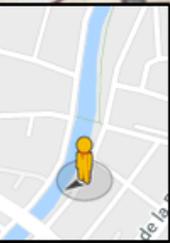
Date de l'image : mai 2018 © 2018 Google France Conditions Signaler

# Quai Rouget-de-Lisle

- > Bord de rivière
- > Isolé des voitures
- > Mais pas des piétons



Quai Rouget-de-Lisle  
Basbourg, Grand Est  
Google, Inc.  
Street View - août 2016



Google

# La question des pénétrantes

**Quai Rouget-de-Lisle**

> Bords de rivière

**Bd de la Marne**

> 40 m de large

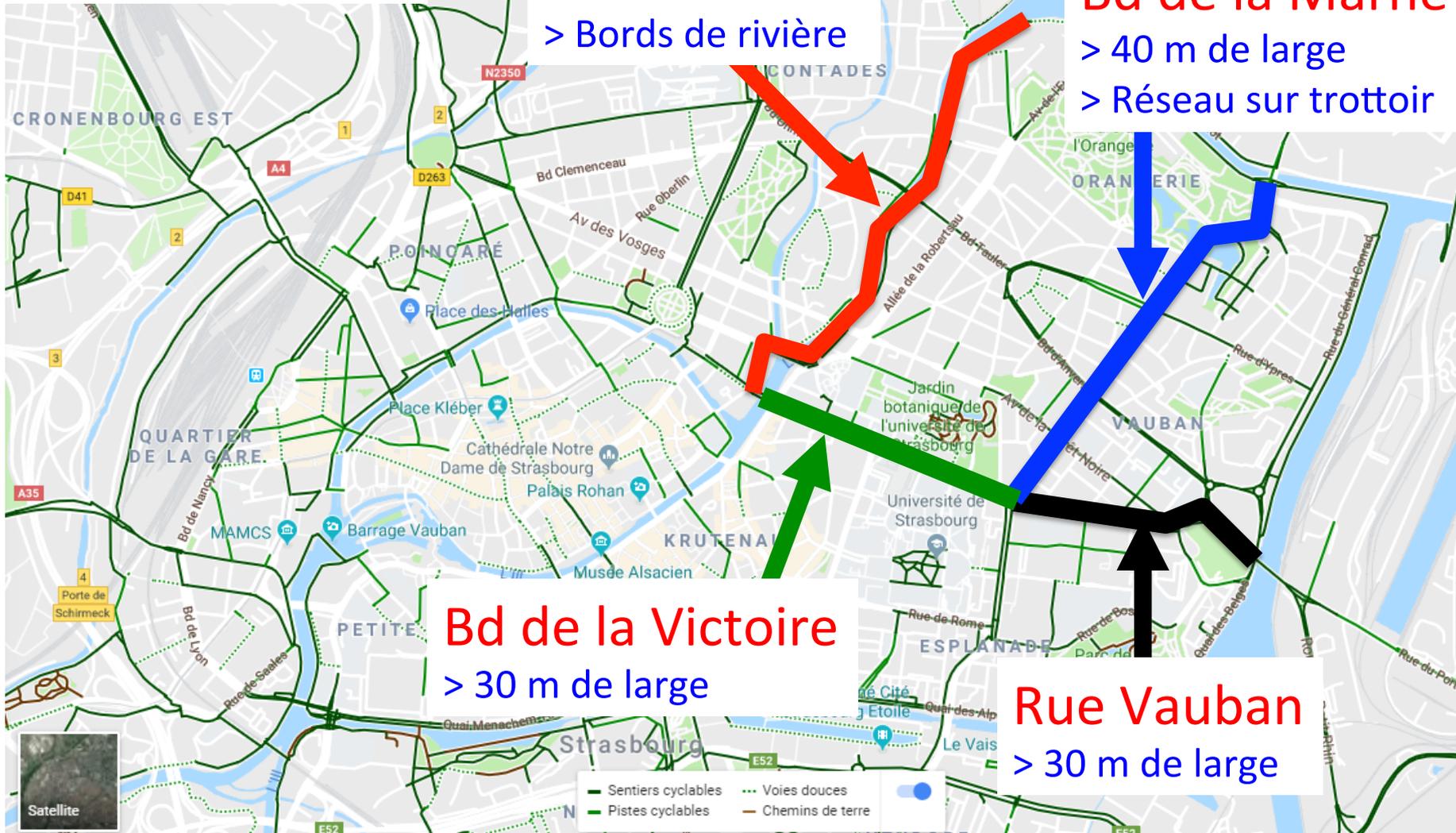
> Réseau sur trottoir

**Bd de la Victoire**

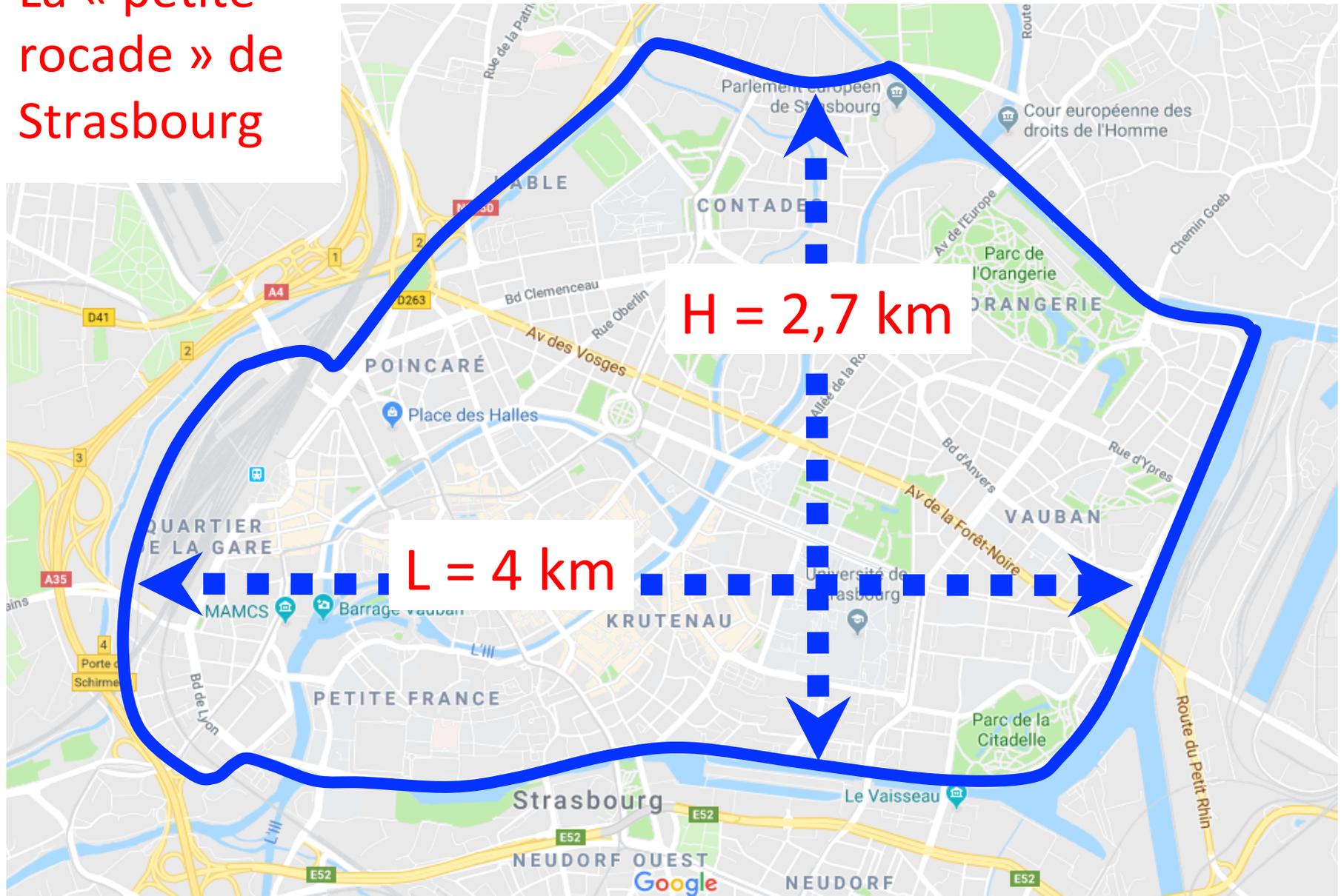
> 30 m de large

**Rue Vauban**

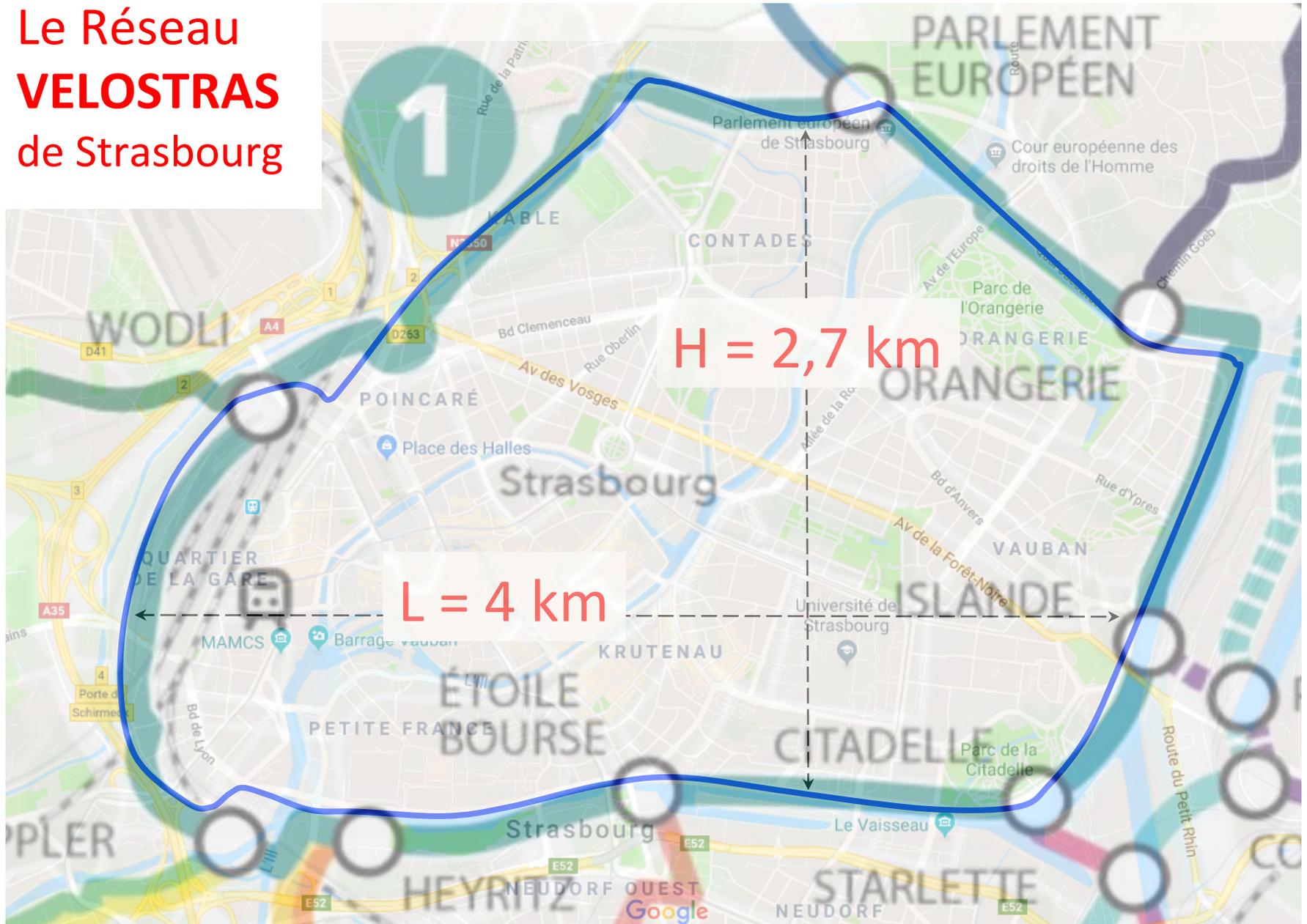
> 30 m de large



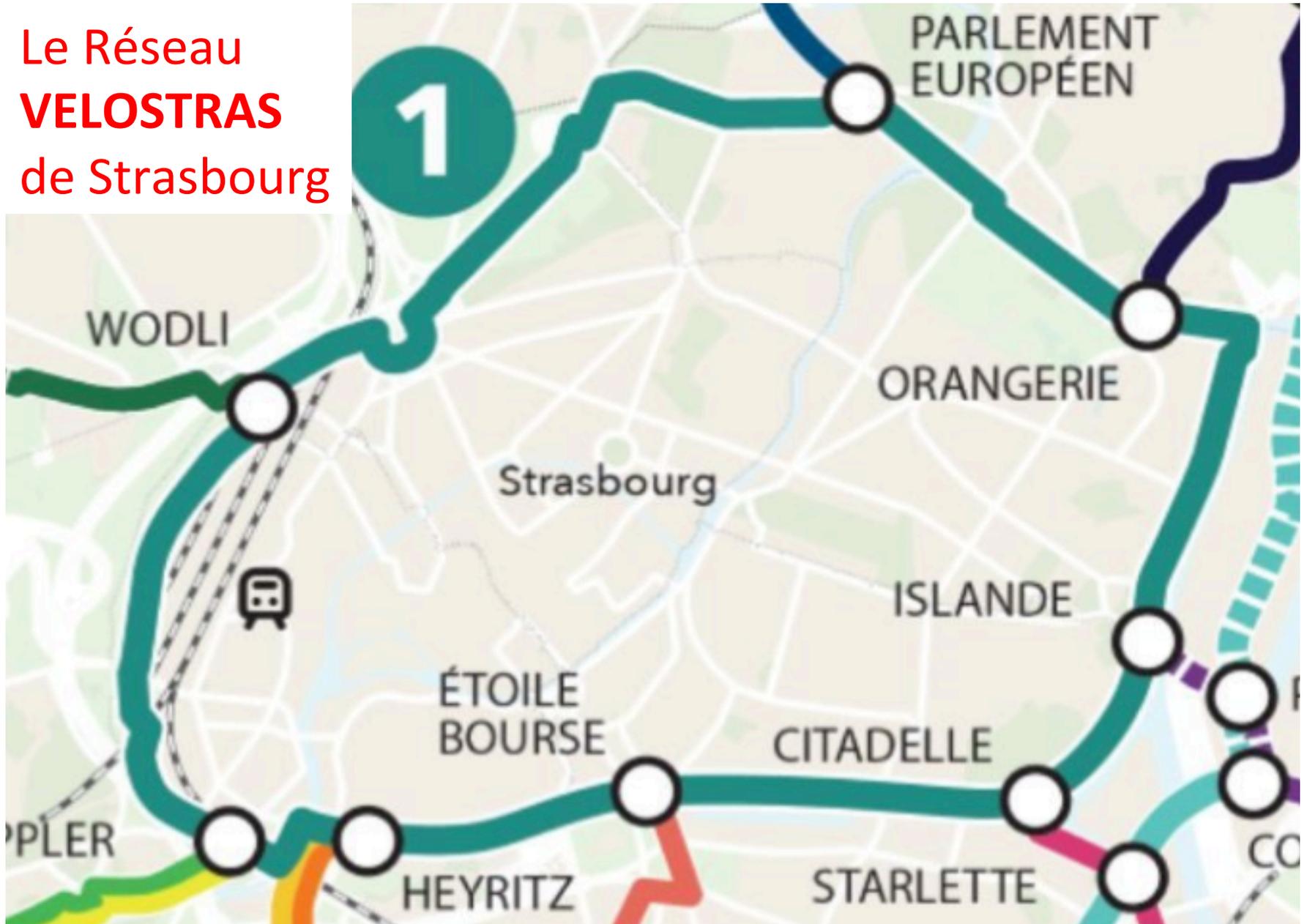
# La « petite rocade » de Strasbourg



# Le Réseau VELOSTRAS de Strasbourg



Le Réseau  
**VELOSTRAS**  
de Strasbourg



# Le Réseau **VELOSTRAS** de Strasbourg



# Les dimensions de Grenoble



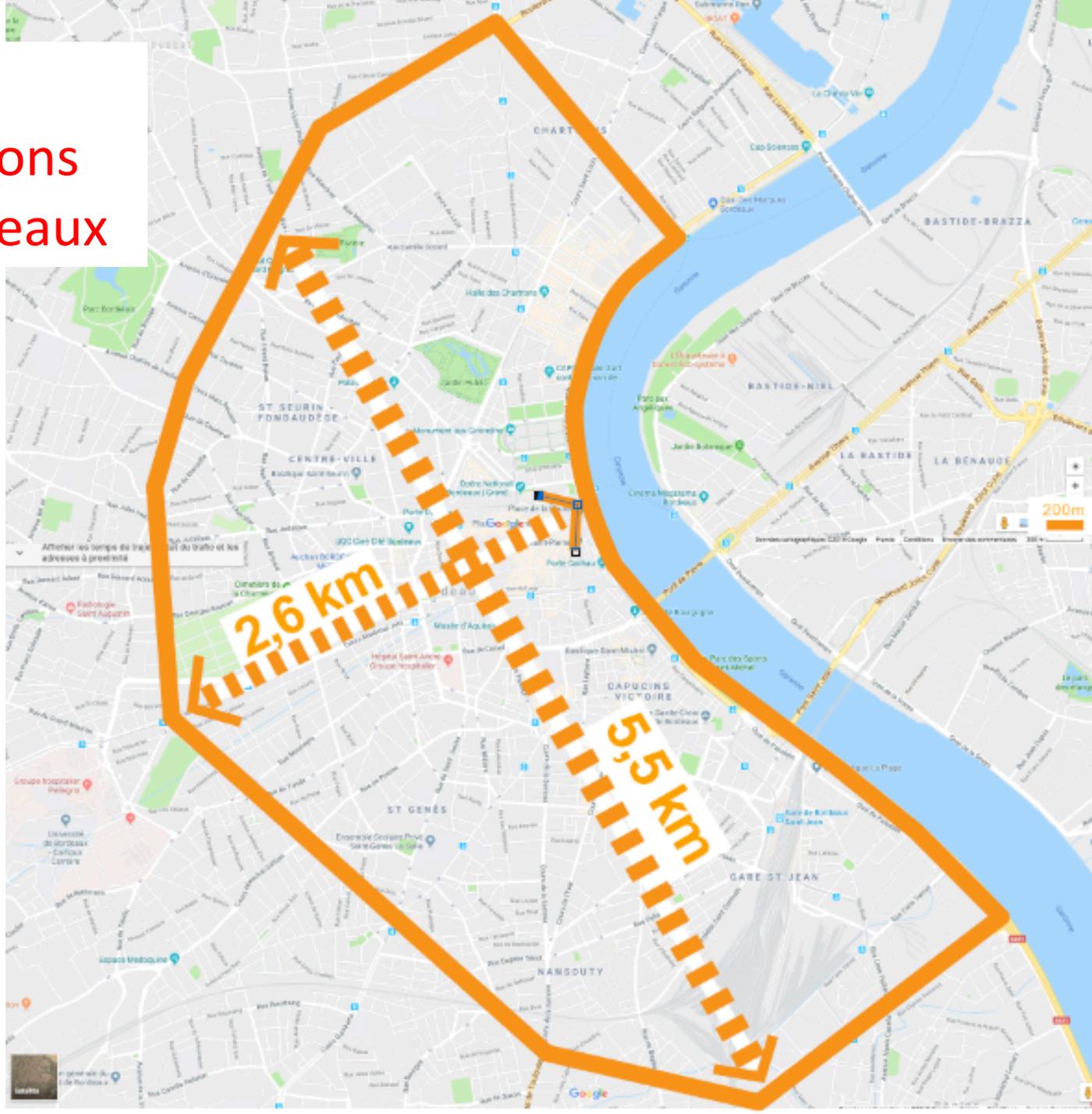
# La « petite couronne » de Strasbourg sur Grenoble

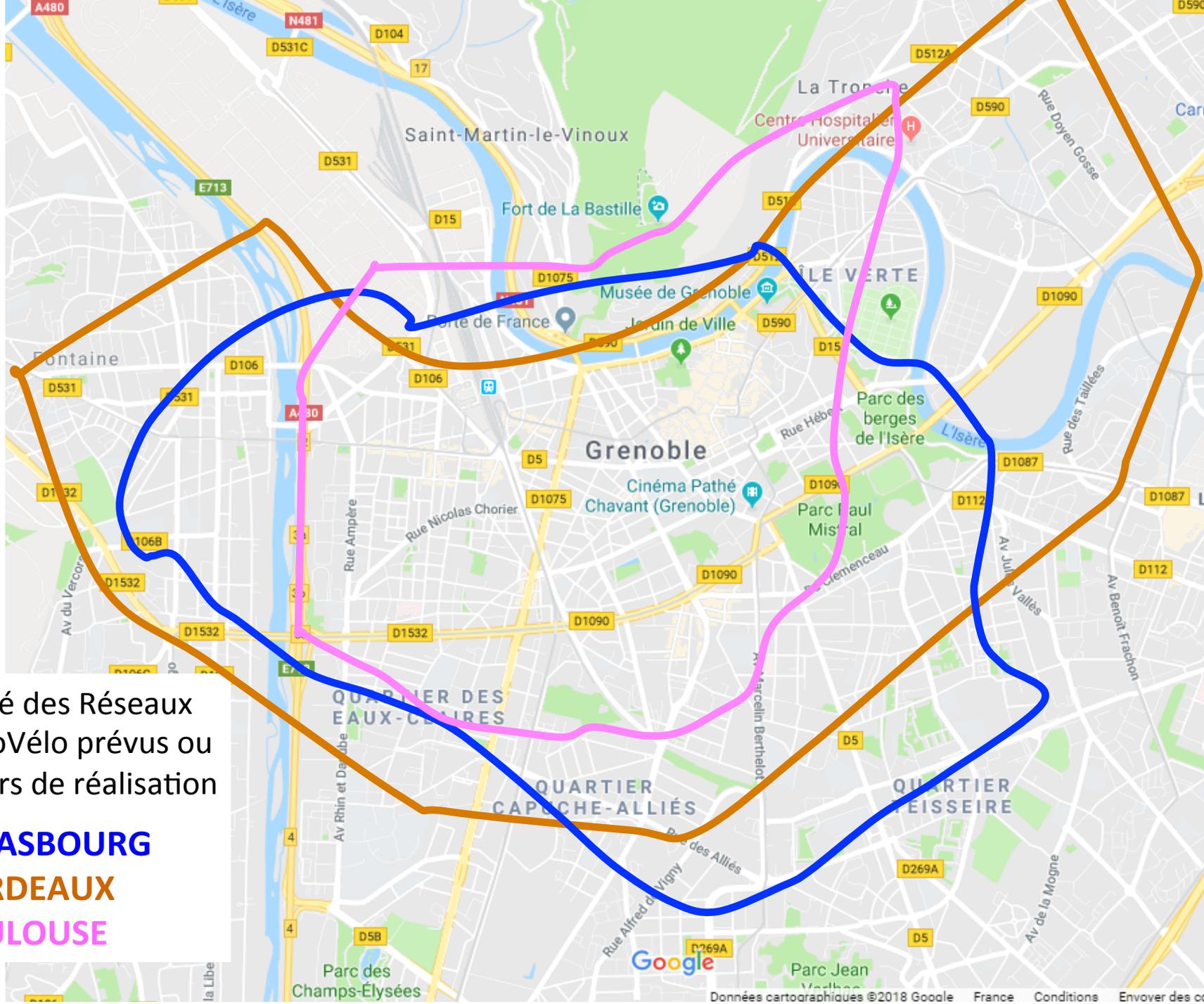


# Les dimensions de Toulouse



# Les dimensions de Bordeaux



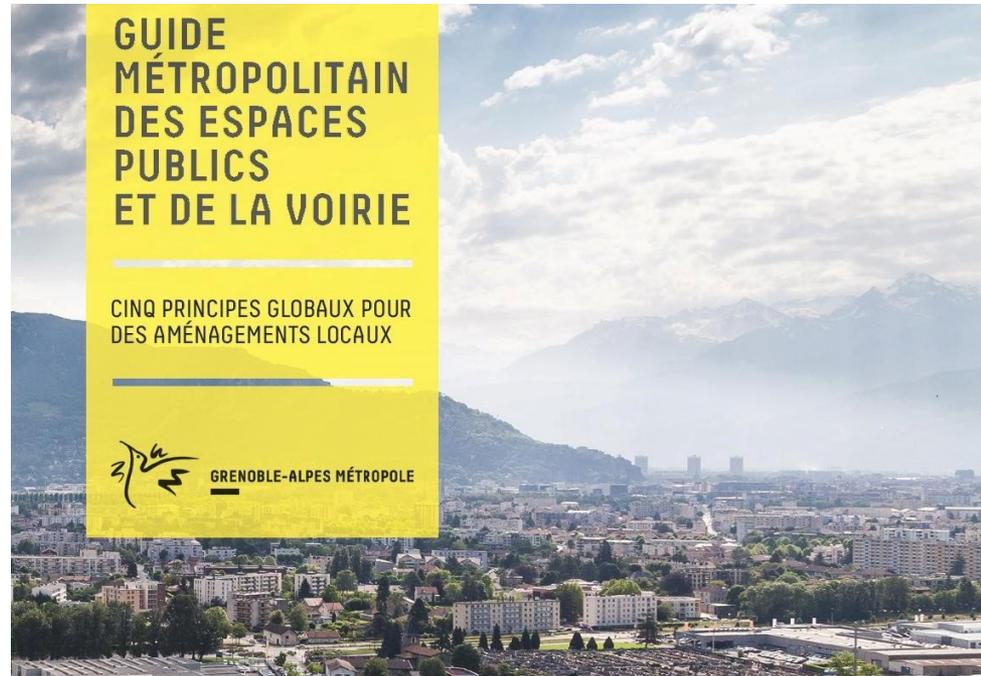


Le tracé des Réseaux ChronoVélo prévus ou en cours de réalisation

- STRASBOURG
- BORDEAUX
- TOULOUSE



# « Chronovélo », où est sa place ?



selon le Guide métropolitain des espaces publics et de la voirie, Métro, 2017

# Priorité aux piétons

- *« Les coupures urbaines sont des freins à la marche. »*
- *« La différence de vitesse entre piétons et vélos peut poser problème, surtout lorsque les vélos vont vite. »*
- *« Éviter la cohabitation piétons/cyclistes dans les zones très fréquentées par les piétons. »*

Guide métropolitain des espaces publics et de la voirie, Métro, 2017  
extraits de la fiche concernant les piétons

« Chronovélo », où est sa place ?



**selon la FFCT**

**(125 000 adhérents en France)**

- **« Il est généralement préférable d'éviter les pistes bidirectionnelles en ville, leur raccordement aux carrefours est compliqué, et chaque traversée engendre des conflits avec les voitures.**
- *En revanche, la piste bidirectionnelle est intéressante pour les itinéraires de moyenne distance (= ou > à 500 m) où les intersections sont peu fréquentes, par exemple le long d'un fleuve ou d'une rocade. La largeur recommandée est de 3 mètres (2,5 m minimum). »*  
(page 11).

[Extrait de la Charte Cyclable de la FFvélo](#)  
(125 000 adhérents, anciennement FFCT)

# CHRONOVÉLO

## C'EST

- un maillon d'un système global, clair et organisé
- un moyen rapide et sûr de relier des pôles urbains sur 5 à 15 km
- une circulation dense à 20 km/h de moyenne
- un « tuyau » où on ne rentre pas et dont on ne sort pas facilement
- un flux difficile à traverser
- un axe double sens de 3-4m de large ou sens unique de 2,2m de large
- une identité visuelle qui le distingue du réseau de desserte secondaire

-----> **c'est le réseau primaire rapide et à haut débit**

## CE N'EST PAS

- un moyen d'accéder au centre ou de le traverser à toute vitesse
- une desserte locale
- une piste cyclable à petite vitesse
- un terrain pour vélo-école ou débutants
- un système compatible avec une zone 30, les commerces, les services, la vie urbaine...

-----> **tout cela, c'est le rôle du réseau secondaire à vitesse modérée**

# POUR UN PLAN VÉLO 2.0

Pour un véritable Plan vélo  
avec une vision globale et équilibrée  
et une véritable concertation publique

 ki  ~ LE VÉLO QUI MARCHE ~  ki 

