

Covid-19

Développer l'usage du vélo et la marche pour répondre à la crise sanitaire et aux enjeux du déconfinement

Urbanisme tactique

24 avril 2020



La pandémie du covid-19 que nous vivons change et changera encore longtemps notre manière de vivre, de nous déplacer et d'appréhender l'espace public.

La crise nous oblige en effet à répondre à deux enjeux en matière de mobilité :

- la nécessaire distanciation physique dans nos déplacements et plus généralement dans l'espace public
- la désaffection à craindre des transports en commun (capacité en baisse due aux mesures de distanciation, peur des usagers de les emprunter)

La marche et le vélo sont de bonnes réponses à ces enjeux. Les modes actifs présentent en effet de nombreux atouts dans cette situation de crise.

Il est ainsi nécessaire de mettre en place rapidement des aménagements réversibles et légers pour améliorer à très court terme les conditions de déplacements des piétons et des cyclistes.

Pourquoi favoriser la marche et vélo en cette période de crise ?

Répondre à l'urgence sanitaire

Distanciation physique

- Le vélo et la marche : moyens de déplacement individuels et distanciation sociale possible (par opposition aux transports en commun)
- Faible risque de contagion COVID-19 à vélo et à pied si les distances sont respectées. A pied, le respect de la distance minimum d'un mètre nécessite l'attention des piétons qui se croisent. A vélo, une distance de plusieurs mètres est nécessaire, et celle-ci se respecte plus naturellement.
- Vélo et marche : alternatives aux transports en commun pour les réserver en priorité aux personnes fragiles et/ou "à ceux qui n'ont pas d'autre choix".

Apaiser l'usage de la voiture

- Vitesses diminuée → diminution du nombre et de la gravité des accidents → soulagement des urgences
- ↘ trafic → ↘ pollution → ↘ atteintes pulmonaires et cardiovasculaires, facteurs de risque entraînant de nombreux décès Covid-19

Lutte contre la sédentarité / Besoin d'activité physique

Diminution du stress

Répondre à la crise économique : le vélo et la marche sont des atouts

- Diminution des revenus de nombreux foyers
- Économie des frais de santé publique
- Infrastructures moins coûteuses que les transports en commun, ou les routes
- Transport très peu coûteux à l'usage - utilisateur à l'abri du coût de l'énergie
- Économie de proximité : avantageux pour les commerces de proximité, encourage les circuits courts et l'économie locale (agriculture en particulier).

Répondre aux enjeux de mobilité

- Permet de ne pas reporter les voyageurs des TC vers la voiture donc ne pas saturer davantage le réseau routier. A Paris, la ville a calculé que si 5% des usagers de la ligne 13 du métro se reportent sur la voiture il faudrait ajouter 4 voies supplémentaires sur la chaussée ce qui n'est ni possible ni souhaitable. Grenoble a calculé que pour respecter la distanciation sanitaire il faudrait réduire de 40% la capacité des tramways.
- Flexibilité / efficacité - pas de temps d'attente comparé aux transports en commun à

fréquence réduite

- Opportunité de répondre à l'objectif gouvernemental de triplement de la part modale du vélo en 2024.

Répondre à l'amélioration de la sécurité routière

- 2*2 voies sans voitures ou presque → ↘ vitesse → ↘ accidentologie + mise en danger piétons et vélos
- Nécessité sécurisation temporaire (régulation vitesse + sécurisation vélos et piétons)

Répondre à l'enjeux climatique et énergétique

- Nécessité de réduire l'usage de la voiture en ville
- La marche et le vélo sont les moyens de transport les moins énergivores.

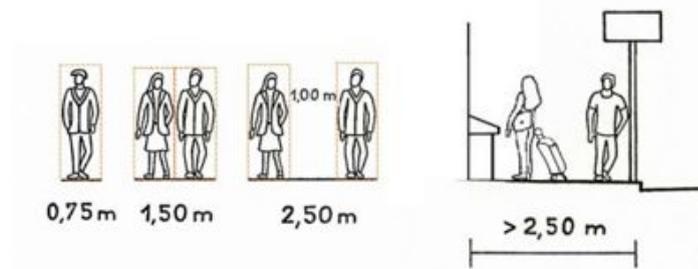
Les conditions du succès

Afin de **capter de nouveaux usagers**, il est impératif de **rapidement sécuriser les déplacements et de créer des services** (stationnement réparation, accompagnement).

D'autres collectivités en France et à travers le monde l'ont déjà réalisé.

Pour cela , ces principes nous semblent indispensables :

- **aménagements légers et réversibles pour aller vite** sans avoir besoin d'établir de nouveaux marchés publics (utiliser le matériel existant par exemple celui pour sécuriser les chantiers, les marchés à bons de commande existants...) : plots et gabarits autoportants ou spittés, peinture jaune, panneaux
- prévoir des pistes , bandes, trottoirs, voies vertes **plus larges que d'habitude**, pour permettre la distanciation (par exemple le CEREMA conseille des trottoirs de 2,5m de largeur au lieu du cheminement à 1,4m réglementaire).



- **redistribuer l'espace public** en prenant la place sur la voiture moins présente actuellement
- **installation rapide avant le 11 mai** afin de profiter de la baisse de la circulation automobile et d'offrir dès maintenant de bonnes conditions aux futurs cyclistes et piétons mais aussi favoriser et sécuriser les déplacements de ceux qui doivent aller sur leur lieu de travail (soignants...) ou faire les déplacements indispensables (courses...)
- **rouvrir les voies vertes** qui, actuellement fermées, dissuadent (ex: piste cyclable de la plaine)
- **augmenter l'offre de stationnement vélo** notamment proche des commerces.
- **prévoir un jalonnement spécifique** pour indiquer des itinéraires "bis" avec moins de trafic motorisé : ex route d'Agde: supprimer une voie de circulation y est très compliqué, mais par contre on peut jalonner un itinéraire "bis" parallèle par de "petites rues".
- **communiquer** auprès des administrés
- **accompagner les nouveaux usagers** (bus cyclistes, cartographies, calculateurs d'itinéraires, jalonnement des axes...)
- **partager avec les associations d'usagers** afin de bénéficier de leur expertise d'usage et de l'expression de leurs besoins.
- **Cartographier les itinéraires temporaires** pour que les utilisateurs les empruntent

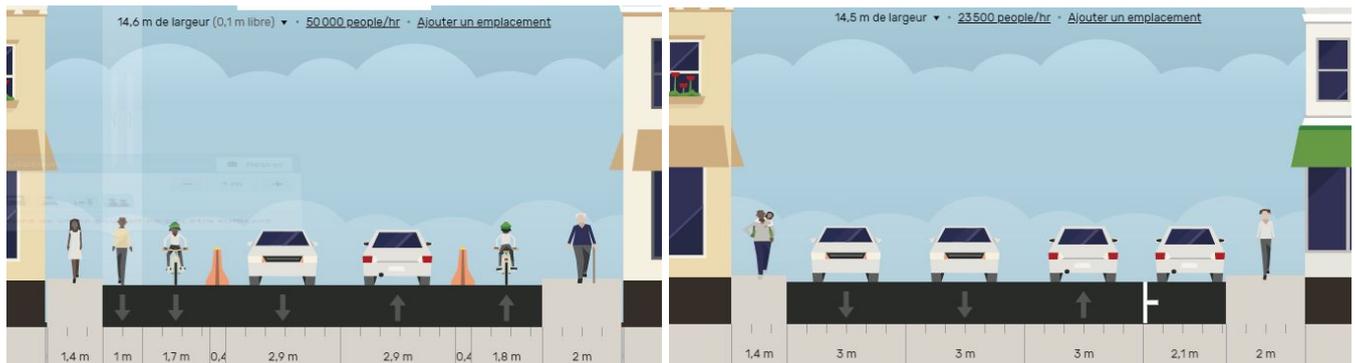
Types d'aménagements et solutions possibles

Parmi les expériences déjà engagées et d'après les recommandations du CEREMA, on note :

- **Transformation des 2X2 voies en 2X1.**
 - transformation des voies gagnées en avec pistes cyclables et élargissement de trottoir.
 - transformation classique de la voie de droite pour vélo +bus
 - si l'espace le permet, laisse une largeur de voie automobile suffisamment large pour permettre le dépassement des 2RM.
- **Réduction des largeurs de voies** automobiles au profit des modes actifs

- Suppression des stationnements automobiles

Exemple de mise en application des 3 possibilités précédentes permettant de gagner de l'espace pour les cyclistes et les piétons (avant/après)

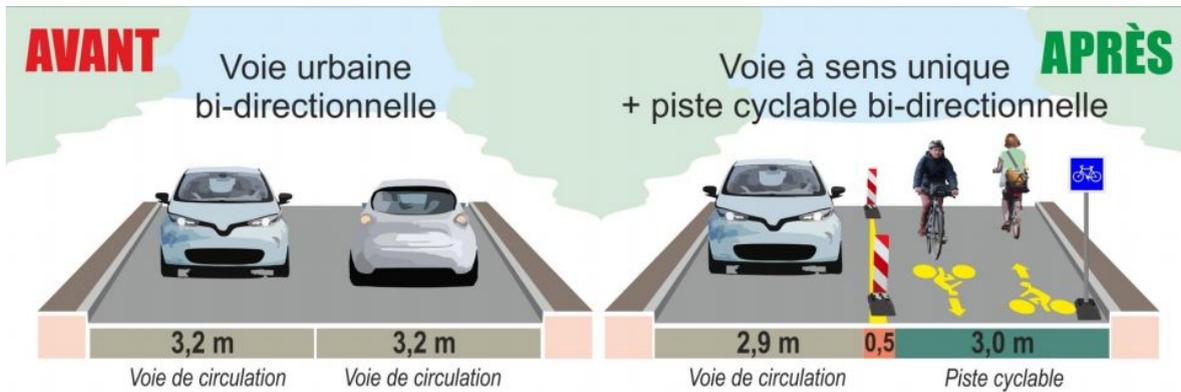


Une attention particulière est à porter à l'**élargissement des trottoirs** où la distanciation sociale n'est pas toujours possible : déplacements des piétons, files d'attente devant les magasins et aux arrêts de transports en commun.

ex : grande rue St Michel



- **Mises à sens unique** pour gagner une voie



- **Revoir le plan de circulation** pour casser les transits
- **Mise en zone 30, zone de rencontre, aire piétonnes** (rues commerçantes, accès aux écoles, pour casser les transits) pour pacifier les différents usages de la rue.

Cette mesure est la plus simple et la moins contraignante en matière de redistribution de l'espace. La zone de rencontre est bien adaptée aux rues commerçantes avec trottoirs étroits, permettant aux piétons de circuler sur la chaussée. L'aire piétonne est adaptée aux accès aux écoles, par exemple aux heures d'entrée et sorties des classes. La zone 30 pour les pénétrantes sur lesquelles on va réduire les largeurs de voie.

Exemple à Oakland (USA)



- **Stationnements vélo amovibles** dans les rues commerçantes

Augmentation de l'offre de service : location, réparation, information, cartographie

Ressources intéressantes

Fiche vélo du CEREMA :

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/amenagements-cyclables-temporaires-confinement-elles>

Fiche piéton du CEREMA :

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/quels-amenagements-pietons-lors-phase-deconfinement-0>

Webinaire organisé par le CEREMA :

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/amenagements-cyclables-temporaires-confinement-webinaire-du>

L'avenue Etienne Billières a été réaménagée provisoirement jeudi 23 avril. La réactivité de mise en place est à souligner ainsi que le choix du lieu (axe est-ouest très emprunté mais mal équipé). De plus la mise à 30 km/h avec radar pédagogique sécurise davantage cet axe. La voie de droite dans chaque sens a été transformée en piste cyclable. Cette première expérience permet ainsi de mettre en évidence la nécessité d'utiliser plus de plots donc plus rapprochés (afin d'éviter le stationnement sauvage déjà observé), de les placer plus près de l'axe de la chaussée (pour que les cyclistes puissent se doubler et s'écarter car le revêtement est dégradé).

Priorisation des aménagements

2P2R a listé des rues et lieux présentant un intérêt particulier, notamment les pénétrantes. Le tableau est présenté en annexe du document. Il est également sur le site web 2P2R et ainsi régulièrement actualisé avec une cartographie.

De manière plus générale il nous semble important d'aménager les :

- **pénétrantes** permettant de relier les zones d'habitation denses (ex : allée Charles de Fitte, grande rue Saint-Michel, faubourg Bonnefoy, avenue des Etats-Unis, avenue Saint-Exupéry...) vers les lieux de travail et d'activité de première importance :
 - **Ouest** : hôpital Purpan et pôle aéronautique (ex : avenue de Grande-Bretagne)
 - **Sud** : hôpital Ranguel et pôle de recherche (ex : boulevard Canal du Midi, avenue de l'URSS)
 - **Sud-Ouest** : Météopôle, Tisséo, ... (ex : route de Saint-Simon)
 - **Est** : services et commerces (ex : échangeurs 14, 15 et 17)

- **rues d'accès aux écoles**
- **rues permettant d'accéder aux hôpitaux** (ex av. de Grande Bretagne)
- **rues commerçantes** ayant des trottoirs étroits (ex rue de la République, rue St Michel, avenue de la Gloire)
- **les axes de transit à travers les rues résidentielles** (ex rue Achille Viadieu)
- **axes permettant une alternative aux transports en commun** (ex av. St Exupéry, axe St Michel, URSS, Narbonne)
- **voies longeant les voies vertes en cas de fermeture** par arrêté préfectoral ou pour éviter leur surcharge (ex Canal du Midi, piste cyclable de la plaine).