

# Intégration des mobilités actives dans les rénovations de voiries.

**Le diable est dans le détail.**

Ou comment faire mieux avec un même budget.  
Exemple des rues Claverie et Lassansaa à Billère, rénovées en 2019

M. Camille CUISINIER, membre de Pau à Vélo.

Janvier 2021

# Rappel du contexte

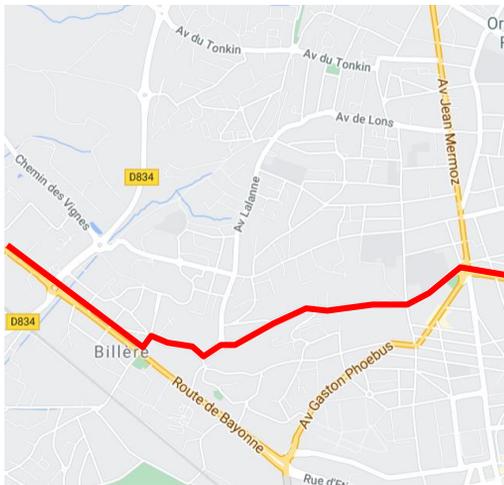
- Rues Claverie et Lassansaa rénovées entre juin et juillet 2019
- 200 mètres environ, pour un budget d'environ 230 000 euros environ



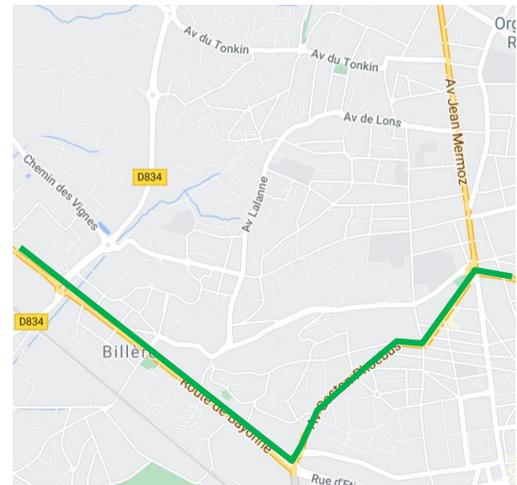
- Réduction des voies de 2x2 à 2x1 (sans congestion de trafic)
- Ajout de zones végétalisées et de stationnement automobile
- Trottoirs élargis accueillant un peu de mobilité cyclable
- Mais de nombreux écueils dans la réalisation !

# Rappel du contexte

En préambule, on pourrait rappeler, à terme, la vision de l'association Pau à Vélo que l'axe Marnières-Lassansaa ne soit **plus un axe de transit** mais uniquement un axe de **desserte locale en réduisant la vitesse pour ne pas inciter la traversée.**



+1 min  
seulement



# 7 erreurs sur un seul passage piéton

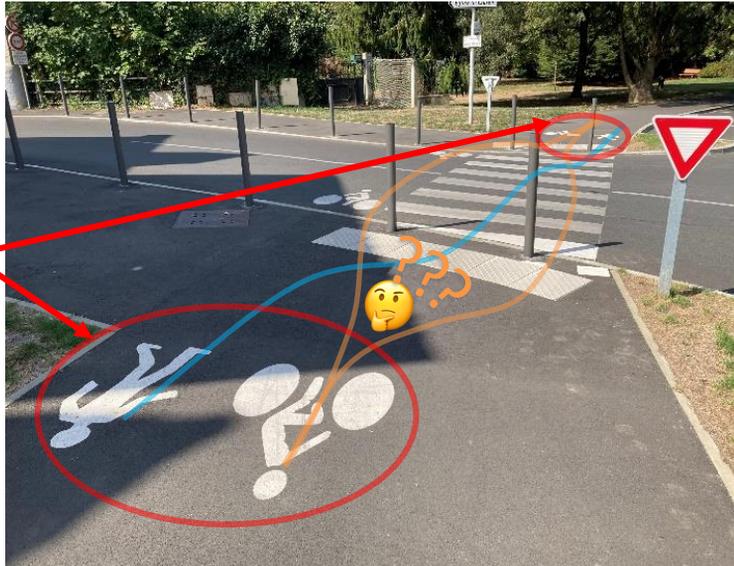
Signalisation qui n'occupe pas toute la largeur du trottoir...



Minuscule « cédez-le passage » d'environ 40 cm... Inutile.

# 7 erreurs sur un seul passage piéton

Croisement des zones supposées pour les piétons et les vélos (tantôt à l'intérieur, tantôt à l'extérieur)



On s'arrange, mais ça ne fonctionne que parce qu'il y a peu de cyclistes et de piétons. Multipliez-les par 5 et ce serait la zizanie.

# Autres erreurs de conception

Parcours d'obstacles pour rompre la monotonie des trajets



Certes on peut esquiver le poteau, mais pourquoi mettre des pictogrammes si la consigne globale est « débrouillez-vous »?

# Autres erreurs de conception

## Exemple de bonne réalisation

Voie cyclable  
clairement  
identifiée (couleur,  
pictogrammes)



Voie piétonne plus  
large que la voie  
cyclable



**La cohabitation se fait toute seule, chacun est  
naturellement sur sa voie**

# Autres erreurs de conception

## Accès à la piste difficile...



# Autres erreurs de conception

## Résultat ?



**La « piste » n'est pas empruntée et les cyclistes vont tout droit !**

# Autres erreurs de conception

## Exemple de bonne réalisation



**Garantie que 99% des cyclistes quitteront la route pour emprunter la piste cyclable**

# Autres erreurs de conception

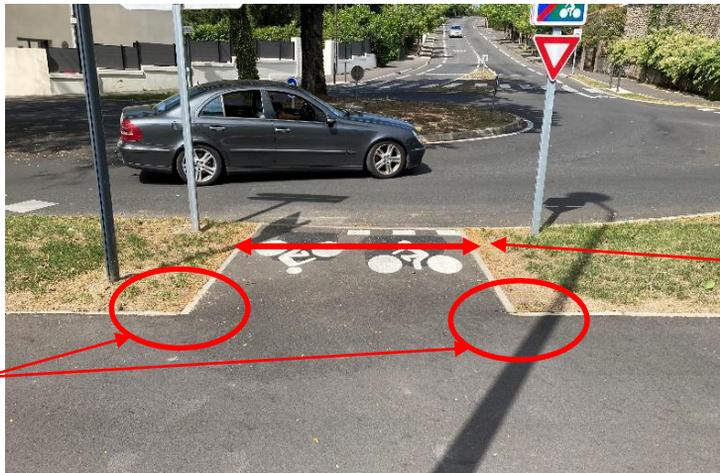
Y'a de l'idée mais pas de continuité... et c'est trop étroit.



Sentiment que ça a juste été posé là comme ça, pour faire joli

# Autres erreurs de conception

Bords anguleux  
rendant le  
virage pénible  
(allez tester !)

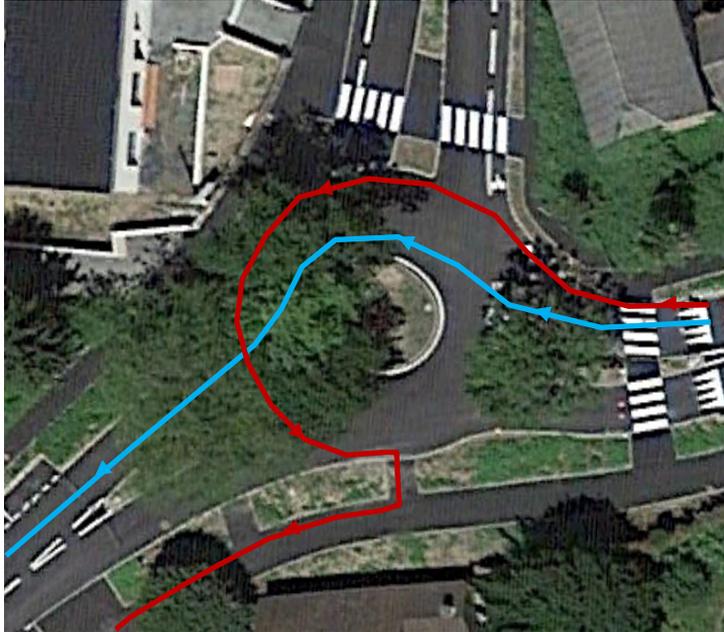


2 mètres à  
peine, rendant  
un passage à  
deux cyclistes  
invisageable

C'est pourtant pas la place qui manque...

# Autres erreurs de conception

Trajet voiture,  
« tout droit »



Trajet  
théorique à  
vélo,  
tortueux,  
dangereux,  
sans panneaux,  
mal conçu

La question à se poser pour révolutionner nos manières de penser :  
demanderait-on les mêmes « efforts » aux automobilistes?

# Autres erreurs de conception

## Exemple de bonne réalisation

Bords  
arrondis pour  
négocier le  
virage sans  
freiner fort



Largeur  
confortable  
pour deux  
cyclistes



**Même avec 1 cycliste toutes les 5 secondes et dans les deux sens, la cohabitation est assurée.**

# Vous connaissiez l'angle mort? Voici l'angle SUPER MORT !



**Ne JAMAIS mettre de stationnement en intérieur de virage !!!**

# Vous connaissiez l'angle mort? Voici l'angle SUPER MORT !

Aperçu :

Dans le rétroviseur :



En vision directe : **0 visibilité !**



**Ne JAMAIS mettre de stationnement en intérieur de virage !!!**

# Conclusions

Malgré un apaisement certain de la vitesse et sans créer de congestion, le sentiment global est un manque de considération pour les mobilités actives, que des dessins ont été posés au sol pour faire joli mais sans souci d'efficacité.

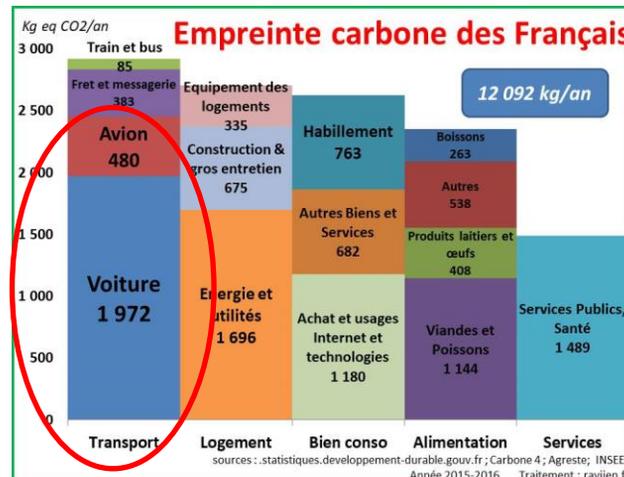
L'impression générale est que la motivation principale était de créer des places de stationnement. Cela ne fonctionne que parce qu'il y a peu de piétons et de cyclistes. Multipliez-les par 4 ou 5 comme le veulent les objectifs et c'est la zizanie assurée !

**Si vous décidez, hélas, de ne pas suivre les recommandations de Pau à Vélo, il faudrait vous accompagner de spécialistes en infrastructures douces et à consulter les associations d'utilisateurs car quelques petites erreurs peuvent fortement réduire l'usage pour des années.**

**Le diable est dans le détail ! Et une fois que les travaux sont faits, on est partis pour 10 ans minimum !**

# Conclusions

Toujours important à rappeler : les objectifs en termes de climat sont de passer de **12 tonnes équivalent CO<sub>2</sub>** d'empreinte carbone par français et par an à environ **2 tonnes** à l'horizon 2050 si on veut limiter le réchauffement climatique à +2°C. Il se trouve que la voiture est le premier poste de l'empreinte moyenne des français :



# Conclusions

Merci pour votre attention