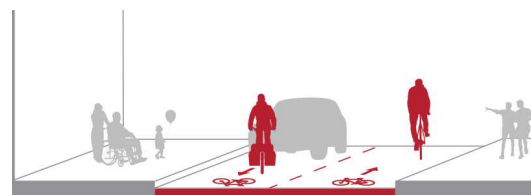
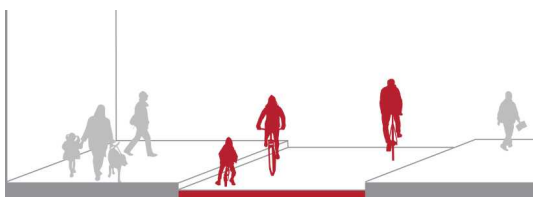
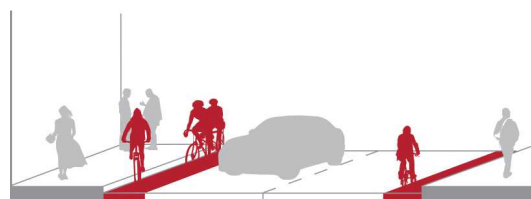
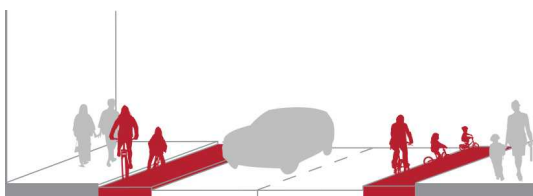
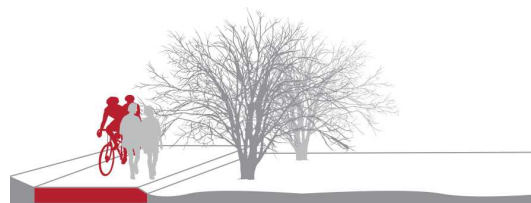


1/10



## Contribution de Brest à Pied et à Vélo

à la concertation sur la version de travail du 14/6/2019  
 du Schéma Directeur Vélo de Brest Métropole



# Résumé

Le présent document comporte une analyse, sommairement résumée ci-dessous, des trois documents (hors SDV 2010) mis à disposition sur le site [jeparticipe.brest.fr](http://jeparticipe.brest.fr) ainsi qu'une synthèse du document analogue de la ville d'Oslo.

La nature même du SDV nous paraît avoir été mal définie, ce qui a produit un document hybride, long, lourd et pourtant lacunaire. Nous proposons d'en reprendre la structure pour le rendre plus utilisable et applicable.

Le manque d'ambition, comparé à d'autres métropoles, nous paraît dommageable tant à l'image et à l'attractivité de Brest qu'au bien être de ses habitants dans le contexte de la catastrophe écologique annoncée.

Nous demandons :

- que toutes les actions soient précisées selon la méthode QQQCC (le « combien » portant à la fois sur les aspects techniques et financiers),
- que les actions portent en priorité sur la sécurisation des croisements et franchissements,
- de respecter les dispositions de l'article L. 228-2 du code de l'environnement y compris *pendant* les travaux de voirie,
- d'éviter autant que faire se peut les stationnements le long des bandes cyclables,
- de séparer physiquement, partout où c'est possible, la circulation des piétons et celle des vélos, et sinon par un dispositif identifiable par les personnes malvoyantes,
- de ne pas implanter de stationnement vélo sur les trottoirs,
- de mieux marquer l'entrée dans les ZCA, particulièrement les zones de rencontre,
- d'éviter les ressauts dans l'axe de la circulation des vélos.

Nous recommandons :

- de planifier toute voirie en pensant d'abord aux déplacements doux (piétons, TC, vélo) et seulement ensuite aux déplacements et stationnements automobiles,
- de mettre en place un comité annuel de suivi des objectifs du SD, habilité à amender celui-ci en cas de dérive constatée sur un des objectifs,
- de mettre en place un groupe de travail se réunissant plusieurs fois par an pour étudier la mise en œuvre concrète des actions impactant le système vélo de Brest Métropole,
- d'améliorer la carte des aménagements cyclables en la transformant en carte des déplacements cyclables,
- de généraliser les bandes d'accès aux sas vélo,
- d'augmenter l'utilisation du panneau A21, en particulier sur les ronds-points,
- d'amender le PLUi pour augmenter les exigences de stationnement résidentiel vélo et les étendre aux travaux lourds.

Nous suggérons :

- de définir une vision à long terme d'un réseau cyclable complet et sécurisé,
- de se documenter sur les travaux d'autres collectivités et du CEREMA relatifs, entre autres, à la promotion de la « culture vélo »,
- d'accélérer la généralisation des doubles-sens cyclables, sas vélo et tourne-à-droite vélo,
- la mise en place d'un outil de déclaration d'incident plus performant,
- quelques points relatifs aux travaux sur les voies vélo mentionnés dans le SDV,
- de mettre en open-data les mesures des flux de circulation,
- de s'inspirer des différentes check-lists du SDV d'Oslo.



## Bilan synthétique de septembre 2018

Le document n'est pas un bilan (permettant de juger de la mise en œuvre du SD précédent pour en tirer des recommandations) mais un simple recensement d'actions positives en faveur du vélo sans lien visible avec le SD 2010 ni le SD 2019.

Carte des aménagements cyclables : comme les aménagements sont très lacunaires, il manque des éléments permettant au cycliste de choisir les voies non aménagées en fonction de critères vélo (dénivelé, trafic, ...). Les voies et bandes cyclables devraient être distinguées et les bandes cyclables longeant du stationnement devraient être signalées.

Aménagement par type : les bandes cyclables longeant du stationnement ne devraient pas être comptabilisées avec les bandes cyclables longeant un trottoir. Les trottoirs autorisés aux vélos, et les aires piétonnes ne devraient pas être comptabilisés comme des aménagements vélos mais seulement mentionnés pour info. Voir l'argumentaire plus bas.

Nous saluons la généralisation en cours des cédez le passage aux feux, des sas, et des doubles-sens cyclables. Toutefois les sas ne sont utilisables que s'ils sont précédés d'une « bande d'accès » (cf. IISR du 22/10/1963 modifiée, art. 118-1 alinéa D).

Les zones de rencontre ne sont pas identifiées comme telles par la plupart des automobilistes. La signalisation verticale sur le trottoir est insuffisante, une signalisation verticale basse sur chicane, oreille ou îlot central est nécessaire.

Stationnement : La photo est significative de l'erreur consistant à placer les stationnements sur de l'espace piéton. Le recensement « en cours » devrait distinguer le stationnement vélo sur de l'espace piéton, sur de l'espace déjà dédié au stationnement (voiture) et sur de nouveaux espaces (P+R, ...)

## Plan vélo - SDV 2019-2025

Dans le nom Schéma Directeur il y a à la fois schéma, c'est à dire dessin/dessein/design, et directeur, c'est à dire « qui impose une direction ». Or ce document ne correspond ni à l'un ni à l'autre. Il est à la fois lourd et lacunaire. On a l'impression qu'on n'a pas tranché entre un document marketing adressé aux habitants de BM, un document de travail adressé au service voirie et un argumentaire adressé à l'ensemble des services, en oubliant l'objet même, la stratégie, c'est à dire une vision claire d'un but que se donne la métropole. Au bout du compte personne ne le lira intégralement et les personnes concernées risquent de manquer, au moins en partie, les éléments qui les concernent. La description de la démarche, les justifications et argumentaires, ... devraient être clairement séparés des éléments programmatiques et des critères de suivi. Les directives aux services devraient faire l'objet d'une fiche de synthèse (par service?).

Nous proposons de reprendre le document selon le plan suivant (pour un exemple, voir plus bas une synthèse de la stratégie vélo d'Oslo) :

1. **Diagnostic** : les sujets sociétaux sur lesquels le système vélo a un impact (mobilité, santé, climat, économie, démocratie, ...), les dysfonctionnements du système vélo aujourd'hui sur Brest, les stratégies vélo de villes comparables plus avancées.
2. **Vision** : Un ou des buts à long ou très long terme à l'aune desquels les objectifs et les actions devront être définis et mesurés.

3. Objectifs : Des critères hiérarchisés permettant d'évaluer, voire mesurer, l'impact de la politique vélo au long de sa mise en œuvre.
4. Domaines d'action : Par exemple la place du vélo dans l'espace urbain et la vie urbaine, les infrastructures, l'implication de l'ensemble des services, ...
5. Plan d'action à court et moyen terme : Une liste détaillée, priorisée, chiffrée et datée des actions à mener pour atteindre les objectifs. Cette liste a vocation à être révisée tous les 1, 2 ou 3 ans.
6. Liste des sources

Le choix d'une durée relativement courte pour le SDV part d'une bonne intention mais aurait dû se traduire par une distinction nette entre une stratégie (à moyen et long terme) n'ayant pas vocation à varier notablement d'un SD au suivant et une tactique (à moyen et court terme) pour mettre en œuvre cette stratégie, en évaluer les effets, et modifiable pour corriger les dérives.

Le préambule devrait comporter un engagement de l'élu en charge du dossier expliquant que l'époque récente où l'on invoquait, pour ne rien faire, un équilibre fallacieux entre voitures et déplacements doux est révolue (entre le loup et l'agneau, l'équilibre nécessite des clôtures et des chiens ; la liberté du renard dans le poulailler signifie la mort des poules), et un engagement du président de BM selon lequel il s'agit bien du SD de BM et non du SD du service mobilité (à cet égard le bilan du SD 2010 en annexe du SD 2019 est significatif de l'erreur consistant à faire du SDV un programme d'action d'un unique service).

"A bikeway is a symbol that shows that a citizen on a \$30 bicycle is equally important as a citizen in a \$30,000 car."  
Enrique Peñalosa – former mayor of Bogotá

Les actions quantitatives (kilomètres, nombre d'objets, ...) doivent être *chiffrées*. Toutes les actions doivent être *datées* et leur *coût* estimé de façon à préparer le budget annuel de BM.

## Commentaires détaillés du document

En l'absence d'éléments permettant de relier de façon chiffrée les investissements et les résultats en terme de part modale, l'objectif de part modale n'est qu'un message adressé à la population. L'objectif d'une part modale de 4% en 2025 ne serait acceptable que dans le contexte clairement affiché d'un objectif beaucoup plus ambitieux à moyen terme (18% en 2030?).

Objectif : passer à 4% à court terme	Objectif : passer à 18 % à moyen terme
Le message adressé est le suivant : « Tout ceci ne concerne qu'une minorité de gens. La mode veut qu'on leur fasse plaisir. Mais nous ferons en sorte de ne pas changer vos habitudes. Tout va bien. Nous gérons. Le climat et la biodiversité ne sont pas vraiment en danger. » Le résultat à attendre : même cet objectif misérable risque de ne pas être atteint.	Le message adressé serait le suivant : « Vous êtes concerné : 18% de part modale c'est 1 à 2 jours par semaine sans voiture pour chacun de nous. Vous voulez sauver le climat et la biodiversité ? BM s'engage à vous en donner les moyens. » Le résultat à attendre : même cet objectif difficile pourrait être dépassé.

Remarquons qu'il est infiniment plus difficile de doubler une part modale quand elle est à 40% (c'est pourtant l'objectif d'Amsterdam) que quand elle est à 1,5%. Remarquons que *l'objectif national de 9% en 2024 n'est atteignable que si les métropoles atteignent une valeur très nettement supérieure*. La justification par le PCAET suppose que celui-ci a été plébiscité par la population et voté par les élus, ce qui n'est pas encore le cas. Si son ambition se situe à ce niveau, de nombreuses associations protesteront certainement énergiquement.

“When discussing more urban biking, I often hear ”we’re not Copenhagen or Amsterdam.” Decades ago, neither were Copenhagen or Amsterdam” Brent Toderian – former chief planner Vancouver (altitude 0-376m)

Etat des lieux : Chaque élément devrait faire l'objet d'une conclusion opérative.

Bilan des réalisations (p. 9) : Les bandes cyclables le long des stationnements ne doivent pas être considérées comme des aménagements cyclables de même niveau que les autres : il est plus dangereux de circuler sur des rues aménagées de cette façon que sur des rues sans aménagement : une porte peut s'ouvrir à tout moment devant le vélo, une voiture s'engager sur la bande avant de contrôler la circulation, une voiture s'arrêter juste devant vous pour un créneau, ... ce qui incite le cycliste à ne pas respecter la bande alors qu'inversement les automobilistes comptent sur le fait que la bande est respectée par les cyclistes (et le leur font sentir).

Les trottoirs autorisés aux vélos ne doivent pas être considérés comme des aménagements vélos : la présence de piétons, souvent avec un casque sur les les oreilles (ce qui est leur droit le plus strict), sur la piste vélo, le différentiel de vitesse qui diminue la sécurité des piétons, sont de nature à dissuader de l'usage du vélo.

Quant aux aires piétonnes, les vélos n'y sont que tolérés (par le code de la route, mais pas toujours, et souvent à raison, par les piétons) et la vitesse autorisée y est inférieure à la vitesse de confort d'un cycliste. A la vitesse d'un piéton, un enfant ou une personne âgée à vélo zigzague d'une façon dangereuse pour lui et pour les piétons.

Les pictogrammes vélos doivent être intégrés dans les types d'aménagements qu'ils marquent.

Accidentologie (p. 10-12) : Le terme « impliqué » est ambigu et laisse à penser que la responsabilité des cyclistes est engagée dans 10% des accidents. Le chiffre effectif devrait aussi être donné. De même la formulation « se fait percuter » implique une responsabilité de la victime alors que l'analyse (page suivante) indique le contraire.

La présentation de l'analyse, également, est formulée de façon à dédouaner l'automobiliste en tort de sa responsabilité.

La conclusion de ce chapitre devrait être explicitement que l'effort principal doit être porté sur les intersections.

Les statistiques fournies confirment que le stationnement le long des bandes cyclables est accidentogène ; il devrait être abandonné.

Enquête ménages(p. 13) : l'évolution est d'autant plus encourageante qu'elle s'est faite dans un contexte où l'élu alors en charge du dossier a montré une réticence constante et systématique, voire parfois une opposition méthodique, à tout aménagement favorisant le vélo ou la marche par rapport à la circulation et au stationnement automobile. Une attitude médiocrement volontariste suffirait à permettre une ambition nettement plus élevée pour le futur SD.

Phase 3 (p. 17) : la description de la démarche serait ici à remplacer par ses conclusions (quels éléments ont été rejetés ou reportés et quelle en est la raison précise ? À ce titre on ne peut parler de faisabilité financière sans connaître le budget alloué au SDV). Quant à la faisabilité technique, *si on détermine la place des TC et des déplacements actifs en fonction d'un accès à toutes les rues pour les voitures on n'obtient pas la même faisabilité technique que si on détermine la place de la voiture en fonction d'un accès à toute la ville par les déplacements doux (TC, marche et vélo).*

Un contexte favorable (p. 19) : Pour parler de « poursuivre le puzzle », il manque une vision à long terme de ce que sera le puzzle terminé.

Aménager les discontinuités (p. 19) : Il manque la liste des « certains cas » ou du moins la procédure d'établissement de cette liste, avec par exemple un nombre minimum de points noirs traités par an. La formulation « on veillera » est de nature à se retrouver en fin de période dans la même situation qu'au début. La référence à 2019 pose problème dans un document applicable à partir de 2020.

Améliorer l'existant (P. 19) : Il manque la liste des cas les plus urgents ou au moins la procédure d'établissement de cette liste, avec par exemple un nombre minimum de points noirs traités par an.

Giratoires (p. 20 & 21) : Nous sommes d'accord avec l'analyse sur la visibilité. En plus de la signalisation horizontale, il conviendrait de poser des panneaux de débouché de cyclistes A21 sur l'ensemble des giratoires de grande taille et sur les giratoires moyens où le trafic, la vitesse, la visibilité, ... le justifie.

La bande cyclable en extérieur d'anneau ne nous paraît qu'un pis aller : le cycliste y est moins visible des voitures qui entrent sur le giratoire, il est plus facile et plus tentant de lui faire une queue-de-poisson, elle justifie les incivilités à l'égard des cyclistes qui ne la respectent pas.

Aménagements existants (p. 24) : la carte devrait distinguer les aménagements donnant entière satisfaction, ceux donnant partiellement satisfaction et ceux qui posent problème.

Etudes préalables (p. 27) : Il manque sur cette carte un certain nombre de franchissements de voies à grande circulation et de liaisons entre communes périphériques sans passer par Brest.

Cyclabilité à Plouzané (p31) : Qualité de la bande de roulement : il est fréquent de voir des chutes d'enfants en rollers ou à trottinette directement imputables à la mauvaise qualité de la bande de roulement.

Liaison Keresseis/Koenig (p. 31) : dans toutes les options il est nécessaire de viser un trajet rapide et direct (c'est une liaison qui a peu de chance de concerner la pratique de loisir).

1ere DFL (p. 31) : la cohabitation vélo-piéton est à proscrire.

Harteloire (p. 35) : les bandes cyclables le long du stationnement sont à éviter. Sur cette voie en forte pente la sécurité des croisements est à travailler (en ce sens les feux actuels donnent satisfaction).

Jean Moulin (p. 35) : les bandes cyclables le long du stationnement sont à éviter, la cohabitation vélo-piéton est à proscrire. Le trottoir ouest est assez large pour une piste bidirectionnelle séparée.

Siam-Jaurès (p. 35) : Par défaut toutes les rues d'une zone 30 sont, sauf arrêté municipal spécifiant et justifiant le contraire, en double sens cyclable (article R110-2 du code de la route). Aucun arrêté de cette nature n'est accessible sur le site brest.fr. Il n'en reste pas moins qu'une signalisation explicite serait utile. L'essentiel de Siam a vocation à passer en zone de rencontre.

Pont de Recouvrance (p. 35) : Cohabitation piéton-vélo à revoir. Il s'agit d'un lieu où les conflits sont particulièrement problématiques.

Bd Gambetta (p. 35) : Le passage sur le trottoir au droit de la rue Victor Hugo devrait être présignalé. Mais même ainsi, la cohabitation piéton-vélo est une erreur.

Rue Victor Hugo (p. 35) : les bandes cyclables le long du stationnement sont à éviter. Sur cette voie le nombre de places à supprimer pour ce faire est limité.

Réseau express (p. 43) : ce point est manifestement hors SD 2025. Son maintien (souhaitable) dans le document supposerait de lister ces itinéraires pour définir des règles à appliquer sur les travaux qui les touchent, de façon à permettre de les faire évoluer dans ce sens ultérieurement.

Carrefours (p 44) : La pollution au niveau du visage d'un cycliste est inférieure à celle dans l'habitacle d'une voiture.

Remplacer « en se rendant bien visible » par « en le rendant bien visible »

Faire référence à l'article R415-15 du code de la route.

Continuité en carrefour (p. 45) : préciser « alors que l'utilisation de la chaussée permet de conserver la priorité » : l'objectif n'est pas « d'inverser la priorité » mais de donner à la piste cyclable la même priorité que la chaussée voitures. Une pré-signalisation par le panneau A21 est nécessaire.

Franchissement des bordures (p45) : utiliser systématiquement des caniveaux à double pente dans l'axe des pistes cyclables (et des passages piétons, l'idéal restant de construire les passages piétons à niveau de trottoir).

ZCA (p. 47) : par conforter, on devrait entendre entre autres la pose de signalisation verticale sur la chaussée (voir photos). Les zones de rencontre brestoises ne sont pas identifiées comme telles par la plupart des automobilistes.



Intégrer dans les itinéraires « malins » les contournements d'obstacles topographiques.

Entretien, Revêtements, Élagage, Marquages, Nettoyement (p47-49) : La lisibilité du plan du document pose problème dans ce chapitre. Si le constat est séparé du plan d'action (ce qui est rationnel), il doit l'être vraiment et ne doit pas être placé entre deux listes d'actions.

Les conducteurs des engins de nettoyage doivent être formés et sensibilisés au nettoyage de *la totalité de la largeur* de la bande cyclable, y compris le long des stationnements (tant que ce dispositif sera utilisé le long des stationnements).

Signaler un incident (p. 50) : D'autres communes ont mis en place un outil spécifique au vélo utilisant les possibilités de prise de vue et de géo-localisation des smartphones. Plusieurs associations d'usagers du vélo ont mis en place un site web pour pallier les carences de leur municipalité dans ce domaine. BM pourrait intégrer à brest.fr un outil du style de <http://cyclofiche.velo-cite.org/>. Dans l'attente, BaPaV expérimente <https://vigilo.city/fr/villes/brest-fr/>.

Programme « Cyclo-fiches », par l'association Vélo-Cité

Vous avez repéré un point noir sur votre territoire brestois ? Cliquez sur « signaler un problème » et la

CGU S'identifier Décrire la demande Lieu Ajouter une photo Récapitulatif

Décrivez la demande

Nature de la demande

Catégorie : Eaux pluviales

Description :

PRÉPAREZ VOS DOCUMENTS AVANT DE VOUS RENDRE EN MAIRIE

EMPLOIS ET STAGES DE LA COLLECTIVITÉ

Plus d'information sur les incidents et en partenariat avec Vélo-Cité

Quartier : Brest-Madaya

Contributions :

- 1 - Véhicule en arrêt gênant
- 2 - Aménagement localement
- 3 - Démarcation accident
- 4 - Démarcation parking vélo
- 5 - Manque aménagement
- 7 - Incidents divers sur la route

Revêtements (p. 50) : Il est regrettable que le constat ne donne lieu à aucune action !

Coupures temporaires (p. 51) : l'existence de la coupure doit être pré-signalée (dans le temps et dans l'espace) pour permettre au cycliste (et au piéton) de reprogrammer son itinéraire par des voies sûres.

Culture vélo (p. 56 & 57) : Ajouter à la liste des textes juridiques la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) et le projet de Loi d'Orientation des Mobilités (LOM).

Mentionner également les commerces et services. Les stationnements vélo sous forme de « pince-roue » dénotent un intérêt pour le sujet mais un manque flagrant de culture vélo.

Des agglomérations ont déjà effectué ce travail. Il serait utile de se rapprocher d'institutions, telles que Le Grand Lyon, qui ont rédigé ce type de documentation ainsi que du CEREMA (Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement).

Avec les associations : une rencontre annuelle nous paraît insuffisante (voir plus bas).

Parkings vélos sur ligne de tram (p. 59) : Une autre explication à leur désaffection est peut être que les cyclistes assez motivés pour rejoindre ces parkings par les voies inadaptées qui y mènent depuis Plougastel, Guipavas, Gouesnou, ... ne voient pas l'intérêt d'abandonner leur monture alors que les conditions de circulation leur deviennent plus favorables ou que la distance restante est faible. La solution serait alors de développer des infrastructures vélo rapides, directes, sûres et efficaces des communes périphériques vers les parkings. Une dernière explication est que le tram ne dessert pas forcément la destination finale de la majorité des cyclistes susceptibles de s'arrêter dans ces parkings. Ces usagers sont demandeurs d'un accès des vélos dans le tram à toute heure (éventuellement en les limitant à une seule plate-forme).

Offre parking privée (p59) : il est dommage que l'enquête ménage n'ait pas étudié cette question.

Normes parkings pour les constructions neuves et les modifications (p. 59) : Ce constat aurait dû entraîner comme action une évolution du PLUi pour augmenter les espaces obligatoires et étendre l'obligation aux travaux lourds.

Positionnement du stationnement courte durée : ajouter « pas sur un espace à vocation piétonne (sauf zone piétonne étendue) » ou « pas sur un trottoir » (la photo d'illustration du SDV p. 61 montre une erreur et non un exemple)

Offre de stationnement (p. 61-63) : Elle est à développer également au niveau des quartiers résidentiels, après recensement des possibilités ou impossibilités des immeubles. Ce recensement pourrait s'appuyer sur la démarche passée du service propreté, les espaces disponibles pour créer des garages vélos étant soumis à des contraintes analogues aux espaces disponibles pour les conteneurs de tri sélectif.

Stationnement moyenne et longue durée (p. 62 & 63) : quel objectif de nombre d'emplacements ?

Stationnement longue durée (p. 63) : prévoir recharge VAE, pompe, ...

Résidences étudiants (p. 64) : Mentionner l'enquête ADEUPA (juin 2015) : 31,5 % des étudiants possèdent un vélo pour une part modale de 5,4 %.

Page 65 : référence au chapitre *Intermodalité pages 56 à 58* Lire « 66 à 68 ».

Formation (p.74-76) : Promouvoir le programme Alvéole soutenu par la FUB.  
Continuer à reconnaître comme qualification professionnelle la formation IMV d'animateur enseignant faite par la FUB.

Vélo-école (p. 75) : « des boucles locales favorables à l'apprentissage *pourraient à terme* être envisagées » ceci n'est pas un plan d'action : Combien ? Où ? Quand ?

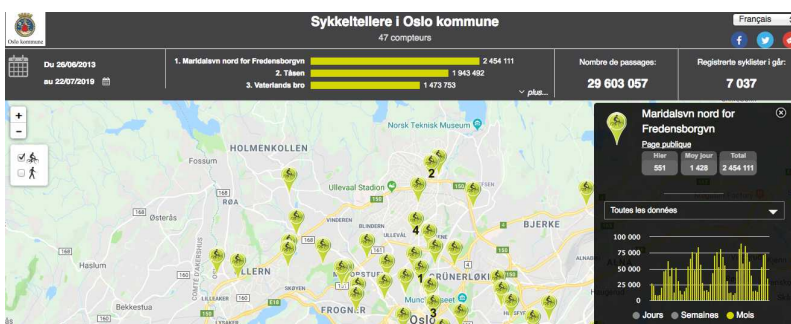
Plans de mobilités (p. 76) : obligatoires depuis plus de 18 mois, celui de BM est, selon le SDV, « en cours d'élaboration » ce qui est significatif de la volonté politique dont a fait preuve la collectivité pendant les périodes précédentes. Sa publication sera l'occasion de montrer que les temps ont changé ! (et que l'objectif de 4% de part modale contient une faute de frappe)

Communication (p. 79) : Dans un schéma directeur on ne peut se contenter de promettre qu'une stratégie sera mise en place (quand ?). On doit *définir* une stratégie, les promesses relèvent des modalités de mise en œuvre. Une stratégie, c'est un diagnostic, une vision, des objectifs, des domaines d'action.

Intégrer une campagne de communication sur le respect mutuel sur la route à l'instar de ce qui a été fait dans le plan de communication Serial Cleaner. Toutefois l'appel au civisme n'est pas toujours suffisant et le non respect du code de la route (bandes cyclables, sas, distance de dépassement, ...) doit être sanctionné.

Indicateurs quantitatifs dans l'observatoire des déplacements (p. 80) : l'indicateur principal est avant tout le nombre de déplacements à vélo. Si seule l'enquête ménage donne un chiffre fiable, le suivi de l'évolution des points de mesure fixes positionnés aux emplacements les plus passants donne une vue assez précise de l'évolution. Les indicateurs secondaires doivent être définis de façon exhaustive au niveau de chaque objectif et de chaque action.

Exploiter les données (p. 81) : Nous ne sommes plus au XXe siècle, nous ne pouvons pas nous contenter d'une publication bisannuelle de statistiques prédigérées. Les données devraient être disponibles en open-data. Le réseau de compteurs de la commune d'Oslo alimente en temps réel une page web (<http://www.eco-public.com/ParcPublic/?id=3936>) et des bornes d'information



## Plan Vélo - SDV 2019-2025 - Annexes

Il manque dans ces annexes une typologie des véhicules relevant, pour la politique vélo de BM, de la dénomination vélo (VAE, trikes, vélomobiles, ...) et n'en relevant pas (mobylettes, planches à roulettes électriques, trottinettes électriques, ...).

Il manque également une liste des signalétiques vélo, avec les règles d'utilisation de ces signalétiques par le service voirie (par exemple lequel des panneaux B9b, B22a, C113, faut il poser dans les différentes configurations possibles). En effet on constate à plusieurs endroits des utilisations des panneaux B9b ou B22a où l'autre panneau semblerait plus approprié, voire des incohérences le long d'un aménagement.

Il manque aussi une typologie des aménagements vélos (voir des exemples sur notre page de titre), précisant les règles d'utilisation (pour exemple, voir plus bas la procédure de sélection de norme du SDV d'Oslo).

### Bilan du SD 2010

La définition des « niveaux d'achèvement » et le nom choisi lui même posent problème. On peut comprendre que le niveau vert suppose que l'action concernée est achevée au sens où l'objectif est atteint et ne nécessite donc pas d'être repris dans le SD 2019. Or c'est loin d'être le cas pour un certain nombre d'actions même si elles ont effectivement été menées de façon satisfaisante.

Par ailleurs ces actions sont à considérer non du point de vue du service déplacements (a-t-il fait son boulot?) mais du point de vue des cyclistes (l'action est elle visible ? efficace ? correspond elle au besoin ?)

Linéaire d'aménagements cyclables : comme détaillé ailleurs, les bandes cyclables le long des stationnements devraient être comptabilisés séparément, et les trottoirs autorisés aux vélos et les aires piétonnes ne devraient pas être comptabilisés comme aménagements cyclables.

	Diagnostic BM	Diagnostic BaPaV
Vélo et tramway	Autoriser le transport des vélos dans le tramway	D'accord avec le diagnostic
	Aménager des parcs de stationnement sécurisés	Dix connexions des vélos avec le tram étaient prévues, seuls les cinq P+R ont été aménagés avec contrôle d'accès
	Insérer systématiquement des pistes et bandes cyclables et gérer les discontinuités ou les effets de relief par des itinéraires connexes ou parallèle	La plus grande partie de la rive gauche ne répond pas à l'objectif. Si le passage par les rues parallèles à l'axe Siam Jaurès peut être considéré comme une alternative acceptable (bien que non balisée à l'ouest de St Martin), ce n'est pas le cas de la route de Gouesnou.
	Instaurer et signaler la mixité piétons-vélos de SaintMartin à Recouvrance	Aucune signalisation n'indique que le vélo est autorisé sur l'axe Siam-Jaurès, ni qu'il est interdit sur la plate-forme du tram

	Diagnostic BM	Diagnostic BaPaV
Zones de circulation apaisée : un concept à développer	Linéaire de zones de circulation apaisée	Les zones 30 ne sont pas respectées. Les élus de quartier semblent se satisfaire de la réduction de vitesse qu'elles ont entraîné. Les zones 20 ne sont pas identifiées comme telles par la majorité des automobilistes.
	Aménager les doubles sens cyclables	Nous estimons que la généralisation des doubles-sens cyclables amènerait les automobilistes à les intégrer plus systématiquement dans leur image mentale de la rue qu'une introduction progressive.
Boulevards et avenues : continuité et sécurité	Aménager les axes structurants	Les bandes cyclables, et particulièrement sur les axes structurants, ne devraient pas longer un stationnement de voitures.
	Assurer la lisibilité de ces itinéraires structurants	La description de cet objectif ne concernait pas le jalonnement. Les trottoirs de Blum n'ont pas été « humanisés », Montaigne reste un point noir pour les déplacements actifs, ...
	Intégrer le stationnement aux abords des équipements, des stations de transports collectifs	Les stations de tram ont été au moins en partie traitées. Les stations de bus ne l'ont en général pas été.
	Connecter les itinéraires vers les circuits limitrophes	Les itinéraires vers les plages (Trégana ...) restent à traiter. Les itinéraires mentionnés dans l'encart de la page 21 du SD 2010 n'ont pas été traités, ou de façon insatisfaisante (Gouesnou-Brest).
Le vélo loisirs : des circuits à développer	Travailler avec l'office du tourisme pour proposer des documents d'information sur les balades à vélo à l'échelle du Pays de Brest, le réseau cyclable, le stationnement, les locations, les services...	D'accord avec le diagnostic.
	Editer et diffuser des documents spécifiques pour des publics cibles cyclistes ou automobilistes : enfants, jeunes, étudiants, actifs, retraités...	D'accord avec le diagnostic.
	Jalonner des circuits et des balades en lien avec ceux du Pays de Brest	D'accord avec le diagnostic.

	Diagnostic BM	Diagnostic BaPaV
De Roscoff à Saint-Nazaire : Brest littoral		La route de la corniche et la route de Ste Anne ne sont que partiellement aménagées. Le sud de Plougastel ne l'est pas.

	Diagnostic BM	Diagnostic BaPaV
Action 1 : stationnement places au vélo	Développer systématiquement du stationnement pour les vélos aux abords des commerces, des services publics, des équipements, des stations Tram, des pôles d'échange	D'accord avec le diagnostic
	Réaliser le stationnement vélo en préservant l'espace pour les piétons	Les photos accompagnant le SD 2019 montrent que ce n'est pas toujours le cas.
	Signaler les parkings vélos et diffuser l'information	D'accord avec le diagnostic
	Adapter les choix des équipements et de mobiliers en fonction de la durée de stationnement	Une enquête serait nécessaire pour connaître la durée de stationnement aux arrêts de TC (hors P+R)
	Ajuster l'article 12 du PLU « création d'aire de stationnement vélo accessible »	Si le PLU a effectivement été ajusté, l'ambition de la modification reste modeste et nécessite d'augmenter le nombre de places réglementaires et d'étendre les cas d'obligation aux travaux lourds.
	Etudier dans l'habitat ancien la création de locaux vélos en rez-de-chaussée	D'accord avec le diagnostic (c'est pourtant un élément important d'accès à la mobilité vélo)
	Aménager des stationnements vélos sur les lieux de travail ou de formation notamment dans le cadre des plans de mobilité entreprise	D'accord avec le diagnostic, mais la médiocrité de ce qui a été accompli est à la limite du rouge.
Action 2 : Vélos et pôles d'échanges (gares, arrêts, parkings)	Relier les itinéraires cyclables structurants en rabattement vers les sites concernés	Pas (ou peu?) de jalonnement vélo des P+R
	Prévoir du stationnement pour les vélos aux principales connexions des réseaux cyclables urbains et inter urbains et notamment aux terminus de lignes où un abris et l'éclairage faciliteront l'usage	D'accord avec le diagnostic
	Implanter du stationnement vélo sécurisé dans les parcs relais, les principales stations tram, les gares et parkings publics	Les « principales stations tram » ne sont pas que les P+R, les parkings publics ne sont pas que les P+R.

	Diagnostic BM	Diagnostic BaPaV
	Embarquer les vélos dans le train et le tram	Les heures d'interdiction sont plus larges que celles mentionnées dans le SD 2010.
Action 3 : Espaces protégés et cohabitation réussie : devoir de prudence	La piste cyclable	Les pistes sont généralement considérées comme insatisfaisantes par nos bénévoles.
	Le trottoir cyclable	Les règles de largeur ne sont souvent pas respectées. Les notions de nécessité et d'impossibilité sont toujours discutables.
	La bande cyclable	Les règles de largeur ne sont souvent pas respectées (sur les bandes antérieures à 2010?), à moins d'inclure le caniveau et la bande blanche T3 dans la mesure. Par exemple, la BC du Bd J Moulin ne dépasse guère 50 cm par endroits.
	Rechercher le maintien de la priorité des cyclistes aux intersections	On ne peut se contenter de seulement étudier et seulement pour les projets neufs (12 km en 8 ans !).
	Identifier, marquer et aménager les entrées et sorties des aménagements cyclables en fonction des distances de perceptions de l'aménagement (20 mètres minimum) afin de faire ralentir les véhicules (décret 2008-754).	D'accord avec le diagnostic
	Couloir-bus : assurer une largeur de 4 m à 4,30 m	Le problème est moins que l'action n'a pas été faite que le fait qu'on pouvait savoir qu'elle était impossible à tenir avant même de la définir
	Voie verte : adapter les largeurs (entre 2 m et 3 m) ainsi que le type de revêtement en fonction des usages attendus.	D'accord avec le diagnostic.
Action 4 : aménagements localisés (sécurité, continuité, marquages)	Sas vélo en intersection	En l'absence de moyen de doubler la file de voitures le sas ne présente, pour les cyclistes, que l'intérêt de rappeler leur présence aux automobilistes (sans préjudice de leur intérêt pour les piétons : angle mort des PL, ...).
	Traversées cyclables	D'accord avec le diagnostic.

	Diagnostic BM	Diagnostic BaPaV
	Giratoires et vélos	D'accord avec le diagnostic. Nous recommandons d'utiliser le panneau A21 en entrée de giratoire.
	Double-sens cyclables	La généralisation des DSC amènerait une prise de conscience plus rapide des automobilistes qu'une introduction très (trop) progressive.
Action 5 : maintenance des aménagement (entretien, rénovation, surveillance)	Maintien de l'état des aménagement / nettoyage indispensable	La situation présente une bonne marge d'amélioration. Le système d'alerte par la page générale d'alerte de brest.fr n'est pas satisfaisant.
	Marquages, réfections, réaménagement	La notation ne concerne pas l'action du service circulation, mais le résultat pour les cyclistes. De nombreux marquages, particulièrement aux endroits de fort passage, sont trop dégradés.
	Respect des espaces dédiés aux vélos	D'accord avec le diagnostic : une action a été faite mais manifestement insuffisante.
Action 6 le vélo au quotidien (développer les plans de mobilité)	Plan de mobilité de quartier	D'accord avec le diagnostic. Il s'agit d'un sujet que le service mobilité pourrait proposer aux CCQ.
	Plan de mobilité entreprise	Une action timide a été entreprise. Les 18 mois (pour l'instant) de retard de BM, et le faible nombre d'employeurs en règle ne justifient certainement pas une note verte.
	Plan de mobilité d'établissement scolaire	Le challenge n'est pas un plan de mobilité. Nous n'avons connaissance d'aucun plan de mobilité d'établissement scolaire.
Action 7 éducation réciproque (véloécole et code de bonnes pratiques)	Sensibiliser les automobilistes	D'accord avec le diagnostic
	Apprendre à faire du vélo en ville ou du vélo tout court	Le nombre de personnes formées par BAPAV ne justifie pas une note verte. Tout au plus peut on parler, à ce niveau, d'expérimentation limitée.

	Diagnostic BM	Diagnostic BaPaV
	Des projets dans les écoles	Le nombre d'enfants touchés par les animations de BAPAV est largement supérieur à celui des adultes inscrits à la vélo-école. Il reste encore très largement insuffisant.
Action 8 Promotion et communication (organiser des événements et accompagner les initiatives)	Encourager la population à pédaler	La promotion des animations est insuffisante. Beaucoup de gens n'avaient pas entendu parler du challenge « A vélo au boulot » et le regrettaient. Une rencontre périodique formelle avec BAPAV aurait peut être permis d'anticiper les actions de communication.
	Sensibiliser à la sécurité un guide des bonnes pratiques	Le guide des bonnes pratiques n'est pas disponible. Il pourrait être intégré à la carte des aménagements.
	Diffuser l'information	Pas d'information sur les balades, pas de campagne de communication.
Action 9 initier des services nouveaux	Une vélo station à l'essai	D'accord avec le diagnostic.
	Un test de location ou de prêt de vélo notamment pour les étudiants	L'expérimentation vers les étudiants n'a pas été reconduite. Pas de test de location de courte durée. Nous maintenons la note « verte » en raison de la mention « ou presque » dans sa définition.
	Innovation pour les voies	Introduction bien trop lente.
Action 10 évaluation (un suivi partagé pour l'action)	L'observatoire des déplacements, un outil au service de la politique cyclable	Pas d'indicateurs publics sur le suivi du PDV. Pas de sondage. Pas de concertation formelle sur le sujet avec les usagers.
	Une réalisation partenariale dans le cadre de l'observatoire plus global des déplacements	D'accord avec le diagnostic.

Plus que l'identification des actions non effectuées *ce qui importe est la raison pour laquelle elles n'ont pas été effectuées ... à condition que ce diagnostic se traduise par des actions permettant d'éviter de retomber sur les mêmes carences ... et que ces actions là, au moins, soient mises en œuvre* : a minima comité de suivi annuel (associations, élus, services ?) disposant des éléments permettant d'évaluer l'atteinte des objectifs et habilité à amender la partie actions du SDV pour corriger les dérives, et réunions périodiques (usagers, services, élus ?) pour affiner les modalités de mise en œuvre des actions ...

## Réseau cyclable à long terme

La carte devrait comporter les éléments ayant permis de déterminer les voies concernées (densité de population et d'emplois, ...). *La définition du réseau cyclable doit se faire sur la base des besoins de mobilité des citoyens qui souhaitent ou doivent se passer de la voiture, et non sur la base de l'espace que la circulation automobile généralisée permet de laisser libre.*

Le réseau cyclable du SD 2010 est non seulement à retravailler, mais de façon prioritaire (il a déjà dix ans de retard).

En particulier les radiales entre Brest et les communes périphériques, une rocade vélo reliant toutes les communes périphériques, et les franchissements des voies à grande circulation sont les éléments les plus urgents à étudier.

## Enquête ménage

Fréquence d'utilisation : compte tenu de la part de la réponse « plusieurs jours par semaine » il serait bon d'ajouter une réponse supplémentaire du genre « plusieurs fois par jour » ou « je n'utilise que le vélo et la marche »

Si les données de points de départ et d'arrivée et de motifs (qui sont publiées pour les voitures) ne sont pas utilisables pour les vélos, il conviendrait de le signaler en expliquant pourquoi.

La prochaine enquête devrait comporter des questions sur la perception de la sécurité et de l'agrément de la circulation vélo des enfants et personnes âgées.

## Questionnaire vélo

La répartition des répondants ne correspond pas à la répartition de la population. Cela vient-il d'un problème de communication ? Ou cela correspond-il à la répartition des cyclistes ? Il est très dommage que l'essentiel des répondants soient des cyclistes, un des buts de l'enquête étant de comprendre comment améliorer la perception du vélo à Brest auprès des 90% qui ne l'utilisent pas ou pas assez.

Il est dommage que la question 20 n'ait pas comporté la possibilité de texte libre.

## Contribution de BaPaV

Comme pour les demandes des usagers obtenues par d'autres canaux, la mention de ces contributions ne présente d'intérêt que dans la mesure où une réponse claire leur est apportée.

## Label territoire vélo

De la même façon ceci ne présente d'intérêt que si le SDV précise les critères que BM choisit de valider.

Nous proposons ci-après une lecture du Schéma Directeur Vélo de la ville d'Oslo, qui peut nourrir le travail de BM sur le sien

Les tailles des agglomérations sont certes différentes mais les densités et les difficultés invoquées pour justifier le manque d'ambition de BM sont comparables :

	Brest Métropole	Oslo Kommune
Population	209 000 hab.	624 000 hab.
Densité	960 hab./km <sup>2</sup>	1 370 hab./km <sup>2</sup>
Altitude	0 à 131 m	0 à 631 m
Précipitations	1 200 mm	760 mm (neige d'octobre à avril)
Étendue	23 km de Plouzané à Plougastel, avec 340 m de dénivelé	20 km de Lysaker à Holmlia, avec 340 m de dénivelé

## Evaluation de la stratégie vélo d'Oslo 2005-2015

Analyse de la situation du vélo dans d'autres villes (Oslo est la plus petite) :

Ville	2005	Objectif (année)
Amsterdam	38 %	70 %
Copenhague	36 %	50 % (2025)
Portland	6 %	25 % (2030)
Paris	3 %	5 % (2020)
Stockholm	8 %	15 % (2030)
Oslo	8 %	12 % (2015)

8 CRITÈRES DE RÉUSSITE INTERNATIONAUX pour atteindre des taux de cyclage élevés

- Réseau de pistes cyclables continu et sécurisé
- Haut niveau de fonctionnement et de maintenance
- Bonnes installations de vélo (par exemple, parking)
- Limitation de vitesse pour la circulation automobile
- *Mesures restrictives* pour la circulation automobile (par exemple, péage et moins de places de stationnement)
- Prise en compte du vélo dans le cadre d'une stratégie de circulation globale
- Une culture cycliste stimulante
- Un système cyclable urbain qui fonctionne bien

Une des mesures restrictives pour la circulation automobile (non mentionnée dans le document) est illustrée ci dessous (fermeture de rues aux heures de pointe) :



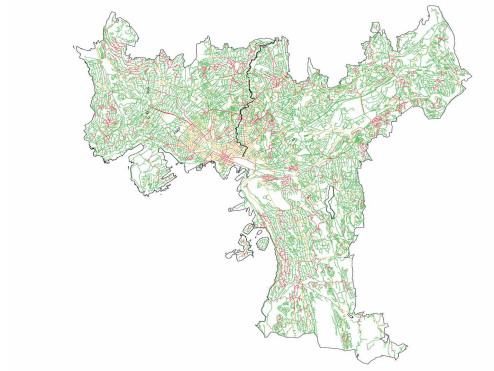
Le plan comporte les chapitres suivants qui manquent dans le document d'évaluation du SD 2010 de BM :

- 2. Meilleures pratiques internationales
  - 2.1 Ce qui caractérise les bonnes villes cyclables
  - 2.2 L'importance du réseau cyclable pour la part de vélo
- 5. Conclusions et recommandations
- 6. Sources

Ne pas mettre les bandes cyclables le long du stationnement : risque lié à l'ouverture des portes

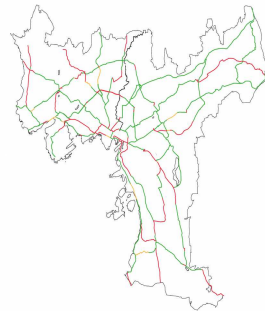
Le bilan est présenté sous forme de cartes :

Accessibilité du réseau cyclable (circulation, croisements, dénivelé, ...) :

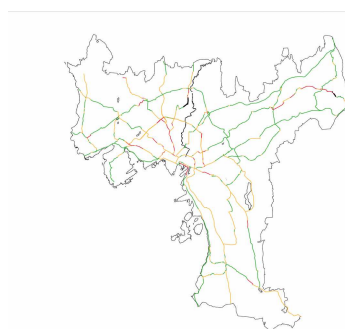


Accidentologie

Achèvement du réseau cyclable principal (correct, non optimal, incorrect) :



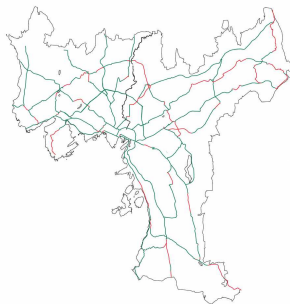
Accessibilité du réseau cyclable principal :



Distance moyenne des habitants au réseau cyclable principal

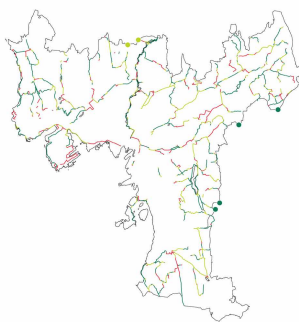
Distance moyenne entre connexions du réseau cyclable principal

Disponibilité du réseau cyclable principal :



Enquête ménage : Nombre de trajets quotidiens par personne, par mode, *en fonction de la densité de population*

Atmosphère du réseau et connexion avec l'eau et la nature :



Part estimée d'enfants allant à l'école à vélo.

Recommandations :

Se baser sur des normes plus élevées que les recommandations du code de la rue (continuité aux intersections, priorité vélo, ...)

Les cyclistes doivent avoir leurs sites propres

Le centre-ville doit être adapté à la vitesse réduite et à la forte mobilité des cyclistes

Cesser de se concentrer sur le réseau cyclable principal et se concentrer plutôt sur un futur réseau cyclable de proximité, permettant à plus de personnes de faire du vélo

## **Stratégie vélo d'Oslo 2015-2025**

Plan du document :

### **1. POURQUOI OSLO DEVRAIT ÊTRE UNE VÉLO-CITÉ ?**

Augmentation de la part du vélo: un investissement pour Oslo

### **2. OSLO comme VÉLO-CITÉ AUJOURD'HUI.**

Introduction ..

Qui fait du vélo à Oslo aujourd'hui?

Qui sont les cyclistes de demain?

Oslo en tant que ville cyclable dans une perspective internationale.

Comment fonctionne le réseau cyclable d'Oslo?

### 3. VISION ET OBJECTIFS ..

### 4. DOMAINES D'ACTION ET MESURES.

Comment Oslo sera-t-elle une bonne ville cycliste?

1. Intégrer le vélo à la vie urbaine et à l'espace urbain.
2. Créer un réseau cyclable dense avec un standard propre à Oslo
3. L'ensemble d'Oslo participe à l'initiative vélo

Liste d'actions totale

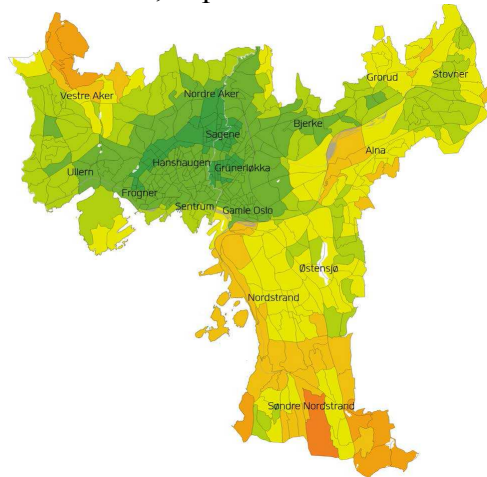
### 5. SOURCES

« Pour atteindre les objectifs déclarés, il est indispensable que la municipalité d'Oslo travaille dans son ensemble et puisse faire de la stratégie pour le vélo une stratégie pour l'ensemble de la municipalité. »

« Des recherches menées dans la région de Stockholm et à Copenhague montrent que les quartiers les plus compacts, offrant un niveau de service élevé, sont également les plus attrayants. Une voiture de tourisme réclame environ dix fois plus de surface qu'un vélo. Le vélo, la marche et les transports en commun contribuent à un système de transport plus économe en espace. »

CHOIX VOITURE	CHOIX VELO
<b>SANTÉ PUBLIQUE</b> Moins d'activité physique, entre autres, augmente le risque de maladie cardiovasculaire	<b>SANTÉ PUBLIQUE</b> Plusieurs transports quotidiens améliorent la santé publique
<b>CLIMAT</b> De nombreux transports routiers augmentent le risque d'augmentation de la température globale	<b>CLIMAT</b> Un transport routier limité réduit les émissions de CO <sup>2</sup>
<b>ENVIRONNEMENT URBAIN</b> De nombreux véhicules automobiles augmentent le risque de cancer du poumon. De nombreuses voitures posent également des problèmes de sécurité routière, de bruit, d'obstacles, de congestion et d'étalement urbain	<b>ENVIRONNEMENT URBAIN</b> Une meilleure qualité de l'air dans les villes et moins de voitures offre un espace urbain plus attrayant
<b>ECONOMIE DE LA SOCIETE</b> Plus de routes entraînent plus de trafic et donc des coûts supplémentaires pour la société. Plus de voitures en ville réduisent également la qualité et la compétitivité de la ville	<b>ECONOMIE DE LA SOCIETE</b> Des transports moins coûteux et plus économes en espace, une réduction du bruit, une plus grande zone de visiteurs et un environnement urbain plus attrayant et accessible offrent une compétitivité accrue
<b>DÉMOCRATIE</b> Une ville moins dense conduit à la dépendance à la voiture, et à des bases faibles pour les services locaux et à une disponibilité réduite	<b>DÉMOCRATIE</b> Une accessibilité accrue et une ville plus compacte fournissent une base accrue pour les services locaux et une dépendance moindre à la voiture

QUELLES SONT LES BONNES CONDITIONS POUR PLUS DE VOYAGES À VÉLO?  
 Un indice vélo-cité est un outil qui indique les facteurs qui influent sur la proportion de trajets en vélo. Il montre les conditions préalables pour les voyages à vélo et non les voyages réels. L'indice vélo-cité de la stratégie a été préparé sur la base des dernières recherches sur la cyclabilité (Winthers 2012, Törnberg 2013, Manum et Thomsen 2009). L'indice utilise dix qualités de réseau cyclable et d'aménagement urbain, notamment la disponibilité, l'accessibilité, la sécurité et l'agrément. Chaque critère obtient des points sur une échelle de 1 à 10, où 1 est le plus bas (démotive du cyclisme) et 10 est le plus élevé (motive au cyclisme). Le score le plus bas qu'une région géographique puisse attribuer est 10, le plus élevé 100.



#### LES 10 CRITÈRES DES POINTS DE CYCLABILITE

- Forte densité de population
- Haute diversité de destinations
- Haute multifonctionnalité
- Haute densité du réseau cyclable
- Haute densité des nœuds du réseau
- Continuité du réseau
- Accès aux espaces verts
- Faible dénivelé
- Priorité aux croisements
- Sécurité routière élevée

« La stratégie nationale norvégienne en matière de vélo vise à faire en sorte que le trafic cycliste représente au moins 8% du total des trajets *et que la part du vélo dans les villes soit comprise entre 10 et 20%.* »

Définition des aménagements cyclables selon le même critère de densité de population que les transports en commun.

« tout le monde devrait pouvoir faire du vélo à Oslo indépendamment de ses compétences et de son âge. »

## les objectifs :

### 16% des trajets à vélo

objectifs secondaires:

- La proportion de trajets en vélo dans les groupes sous-représentés augmentera d'au moins 50%.
- La proportion des déplacements professionnels devrait atteindre au moins 20%.
- La proportion d'enfants et de jeunes qui se rendent à l'école à pied ou à vélo devrait être d'au moins 90%.
- La proportion de cyclistes d'hiver augmentera à 30% du nombre de cyclistes durant l'été.

### qualité

objectifs secondaires:

- Au moins 75% du réseau de pistes cyclables doit être constitué de sections et de croisements très accessibles et conformes aux normes de sécurité en vigueur.
- La proportion d'habitants vivant à moins de 200 m du réseau cyclable devrait augmenter à au moins 80%.
- En 2025, le risque d'accident sera maintenu au même niveau bas qu'en 2013.

### sécurité

objectifs secondaires:

- La proportion de personnes qui considèrent Oslo comme une bonne ville cyclable devrait atteindre au moins 40% en 2025.
- La proportion de personnes qui considèrent Oslo comme une bonne ville cyclable pour les enfants et les personnes âgées devrait atteindre au moins 25%.
- La proportion qui perçoit Oslo comme une ville cyclable sûre devrait être portée à 30%.

## Tableau synthétique

### **Diagnostic :**

- Cartographie du cycliste oslo
  - Groupe cycliste homogène
  - Obtenez des enfants et des jeunes vélos
  - Beaucoup de voyages en voiture sont courts
  - Grande variété entre les quartiers
  - Basse qualité d'Oslo en tant que ville cyclable
  - 94% soutiennent les paris sur les vélos
- Cartographie du réseau cyclable d'Oslo
  - Faible sécurité et accessibilité dans le réseau cyclable
  - Petite largeur de maille dans le réseau cyclable
  - Grand besoin d'action au centre
  - Le niveau par défaut du réseau est bas
- Évaluation de la stratégie précédente

- Priorité politique du vélo
- Focus sur le vélo de trajet
- Pas une stratégie pour tout Oslo
- Maintenance de bas niveau
- Manque de mise en œuvre
- Oslo vs. Les meilleures pratiques
  - Le réseau de vélo trop réduit
  - Obtenez des restrictions sur la circulation automobile
  - Le vélo ne fait pas partie d'une stratégie de circulation globale
  - Faible niveau de conception et de maintenance
  - Une culture cycliste en devenir?

## **Vision**

Oslo sera une ville cyclable pour tous

## **Objectifs** (voir page précédente)

- La part du vélo doit être augmentée à au moins 16%
- Le réseau cyclable d'Oslo doit être accessible, disponible et sécurisé pour le trafic
- Les habitants d'Oslo considéreront à l'avenir Oslo comme une ville cyclable sûre et de qualité et une ville dans laquelle les enfants et les personnes âgées pourront faire du vélo.

## **Domaines d'action**

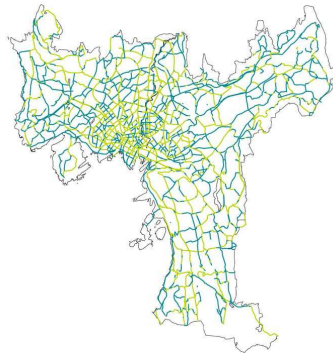
- Faire du vélo un élément naturel de la vie urbaine et de l'espace urbain
  - inclure le vélo dans les nouveaux plans de développement
  - planification et signalisation des déviations vélo lors des travaux
  - prise en compte du stationnement vélo dans l'habitat

Checklist pour la construction et la réhabilitation de bâtiments :

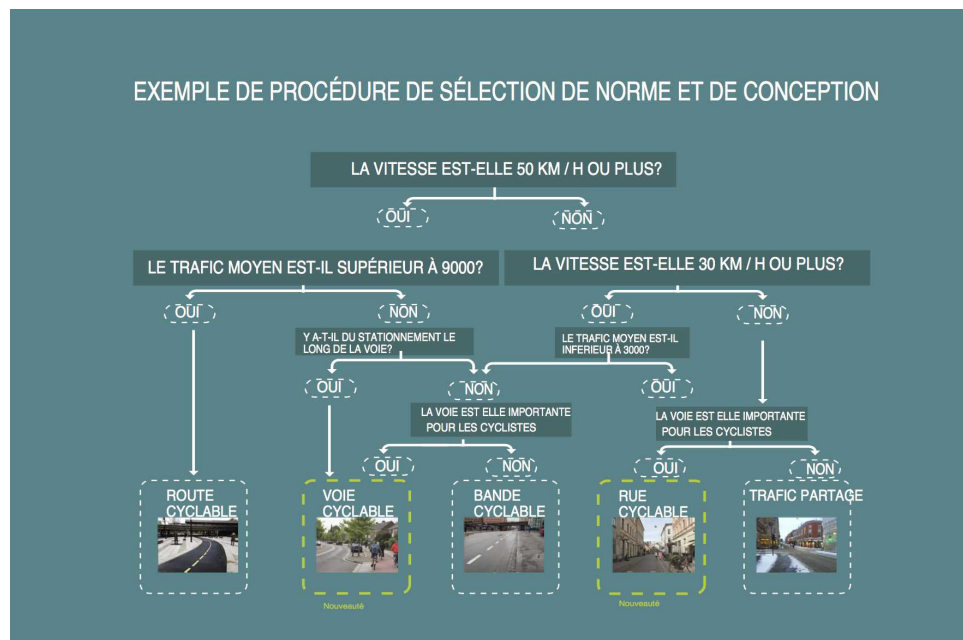
- Stationnement pour vélos équivalent à au moins 2,5 vélos par logement.
- Espace pour vélos sur les lieux de travail et dans les bureaux.
- Parking vélo sécurisé au moins la moitié du besoin calculé.
- Parking visiteurs à l'entrée.
- Espaces de réparation et de nettoyage.
- Douche / penderie / armoire de séchage.
- Stationnement pour vélos sûr et facilement accessible près de l'entrée.
- Emplacement de recharge pour vélos électriques
- Rangement pour casque pour les plus grands espaces de stationnement pour vélos
- Porte-vélos avec possibilité de verrouillage du cadre
- Porte-vélos avec possibilité de verrouiller le cadre bas pour les vélos-cargos.
- Pompe à air dans les parkings pour vélos.
- Emplacements pour jouer à vélo lors de la planification des cours d'école.
- Panneaux et indications pour les cyclistes.
- Porte-vélos à l'extérieur des magasins.

- Créer un plan de stationnement vélo
- Vélo et TC doivent être coordonnés
- Vélos dans les TC

- Projet pilote de vélo-gare
- Extension de la location courte durée
- Créer un réseau cyclable dense avec un standard propre
- Développer un réseau cyclable plus accessible pour tous (90% des habitants à moins de 200m du réseau cyclable)



Oslo introduit un standard plus élevé que le code de la rue (routes cyclables avec trottoir, piste cyclable séparée, bandes cyclables à l'écart du stationnement, rues cyclables, suppression du vélo sur trottoir, priorité plus efficace et claire des vélos aux croisements)



- Créer une nouvelle norme de signalisation
- Améliorer l'entretien du réseau cyclable
- Planifier les limitations de vitesse
- Double sens cyclables
- Traiter les intersections (analyse des accidents, priorité cycliste, feu vert anticipé, sas vélo, régulation des feux)
- Projets pilotes (inspection continue du réseau, accessibilité du centre, améliorer la circulation mixte)

Oslo dans son ensemble participe à l'initiative vélo

La collectivité établit un standard pour les aménagements vélo

Mettre en place un certificat pour les lieux de travail respectueux du vélo.

Check-list pour les lieux de travail municipaux

- Parking couvert sécurisé. Possibilités de lavage des vélos, accès à une pompe à vélo et à des outils simples.

- Armoire et douche.
- Station de recharge pour vélos électriques. Vélos de service (y compris vélos électriques).
- Vérification de vélo gratuite.
- Carte de location vélo à prêter par les agences et les entreprises proches des stations de vélo de ville
- Semaine annuelle du vélo, avec compétitions et autres mesures stimulantes.
- Promotion sur le lieu de travail de 1) le vélo en tant que moyen de transport et 2) les mesures de l'entreprise en matière de vélo. La ville d'Oslo a une indemnité kilométrique vélo pour les déplacements de service. C'est au même niveau que conduire une voiture et elle doit être promue mieux qu'aujourd'hui.

Coopération avec les commerçants et propriétaires (pour leur faciliter l'installation de stationnements)

Chaque quartier doit mettre en place sa propre stratégie vélo

Plans de déplacement scolaires faisant plus de place au vélo

Plan d'action pour les établissements d'enseignement supérieur

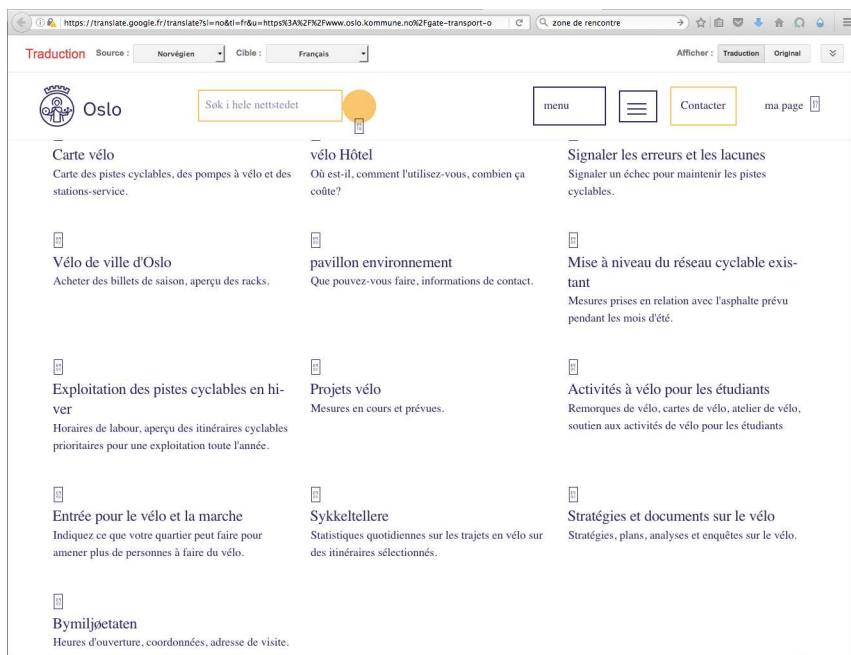
Campagnes en faveur du vélo

Coopération avec les collectivités voisines (enquêtes, planification, mise en œuvre)

## Le site web « le vélo à Oslo »

<http://sykkelioslo.no>

Page d'accueil :



## Rubrique Documents sur le vélo :

Traduction Source : Norvégien Cible : Français Afficher : Traduction Original

Oslo

Søk i hele nettstedet

menu Contacter ma page

Conseils de cyclisme en hiver (PDF 277KB)

Stratégie et plans  
06.09.2018  
Stratégie vélo d'Oslo 2015-2025  
Stratégie vélo d'Oslo 2015-2025 - version courte (PDF 5MB)  
Plan du réseau de pistes cyclables à Oslo (PDF 73.5MB)  
Évaluation de la stratégie de cycle 2005-2015 (PDF 12.3MB)

Enquêtes et rapports  
06.09.2018  
Expérience de la norme d'exploitation hivernale accrue du réseau cyclable d'Oslo (PDF 1.5MB)  
Évaluation de la campagne de vélo d'hiver 2016-2017 (PDF 2.3MB)  
Enquête d'attitude sur le cyclisme dans la municipalité d'Oslo (PDF 1.1MB)  
Cartographie du réseau de pistes cyclables (PDF 22.5MB)  
Effets du formiate sur l'environnement, résultats de la première saison d'exploitation avec les formates (PDF 2.5MB)  
Oslocyklisten - Cartographie des cyclistes d'aujourd'hui et de demain (PDF 11.6MB)  
Rapport d'enquête sur l'attitude 2016 (PDF 2.7MB)  
Enquête sur les voyages à l'automne 2017 (PDF 2.9MB)  
L'enquête sur les voyages à l'automne 2013 (PDF 1.8MB)  
Questionnaire sur la campagne vélo d'hiver 2016-2017 (PDF 229KB)

## Carte interactive

Sykkelruter i Oslo

- Sykkelfelt (Bicycle lane)
  - Tous les éléments
- Sykkelvei med fortau (Separate bicycl...)
  - Tous les éléments
- Turveier - Sykling på gåendes premis...
  - Tous les éléments
- Sykling i blandet trafikk - lite trafikk (C...
  - Tous les éléments
- Sykling i blandet trafikk - mye trafikk (...
  - Tous les éléments
- Bysykkelativer (City Bike station)
  - Tous les éléments
- Sykkelpumpe/servicestasjon
  - Tous les éléments
- Sykkelhotell
  - Sykkelhotell (indoor bicycle parking)

## Statistiques

Sykkeltellere i Oslo kommune  
47 compteurs

Du 26/06/2013 au 22/07/2019

1. Maridalsvn nord for Fredensborgvgn	2 454 111
2. Tåsen	1 943 482
3. Vaterlands bro	1 473 753

Nombre de passages: 29 603 057

Registrerte syklistar i går: 7 037

Maridalsvn nord for Fredensborgvgn

Page publique

Hier	Moy Jour	Total
551	1 428	2 454 111

Toutes les données

100 000  
75 000  
50 000  
25 000  
0

Jours Semaines Mois

# La carte des aménagements cyclables d'Oslo

<https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13288508-1533886531/Tjenester%20og%20tilbud/Gate%2C%20transport%20og%20parkering/Sykkel/Sykkelkart%20Oslo.pdf>

Le plan montre, à l'échelle de la commune, et du centre ville :

- les pistes cyclables et voies piétons/cycles
- les rues à faible trafic
- les rues à fort trafic
- les pistes piétonnes accessibles aux vélos
- les rues piétonnes accessibles aux vélos
- les lignes et stations de métro et de train
- les lignes de tram
- les services publics
- certains services au public
- les services aux cyclistes
- les points de vue remarquables
- les plages
- les principales attractions (musées, monuments, ...)

Il présente, en norvégien et en anglais, dans les espaces libres :

- la signalisation destinée aux vélos
- les informations sur la location publique de vélos
- les informations sur le vélo dans les TC
- le plan du réseau de métro
- des informations sur le réseau cyclable en hiver
- des conseils aux cyclistes
- les obligations des cyclistes
- une description du principe du double-sens cyclable et de l'aménagement des tourne-à-gauche pour les vélos
- des informations sur le vélo-hôtel de la gare centrale

