

Déplacements Actifs dans une Mobilité Apaisée

D.A.M.A.

Phase 1

30 juin 2015

Préambule

La Ville à Vélo, antenne locale de l'association MDB (Mieux se Déplacer à Bicyclette) et l'association Chaville environnement avec le soutien de Chaville en transition souhaitent « donner envie » à nos concitoyens de Chaville d'utiliser leur vélo, comme :

- ❖ mode de transport efficace, bon marché et non-polluant,
- ❖ alternative à l'excès de circulation automobile,
- ❖ complément au transport en commun,
- ❖ moyen de limiter le gaspillage d'énergie,
- ❖ générateur de bonne santé par un peu d'exercice physique au quotidien,
- ❖ levier de transformation de nos villes vers des villes éco-citoyennes.

Pour cela, nous proposons à l'équipe municipale de Chaville de s'engager ainsi que tous les concitoyens dans le projet DAMA (Déplacements actifs dans une Mobilité Apaisée) qui a pour objectifs :

- ❖ la pratique « utile » et non seulement « ludique » de la bicyclette
- ❖ La démotorisation des petits déplacements inférieurs à 5 kms
- ❖ La mise en place d'une « Trame Active », espaces dédiés à la circulation dynamique entre les points de vie et d'animations de la cité que sont, les gares, les écoles, les centres d'activités sportives et Culturelles et les commerces
- ❖ le partage et la pacification de la voirie
- ❖ La mise en place de parkings à vélo et de mobiliers urbains
- ❖ le dégagement de zones pour permettre aux plus jeunes d'apprendre à circuler à vélo en sécurité,
- ❖ la mise en place d'une identité « zone 20&30 » pour marquer et identifier les dites zones et apaiser les circulations rapides

CHAVILLE est une ville diverse tant par sa population que par sa géographie.

Chaville est traversée par deux routes départementales clivantes qui servent d'itinéraires de délestage pour les autoroutes environnantes saturées aux heures de pointe. La topologie est accidentée et les solutions seront construites autour de parcours à dénivelé modéré.

On trouve par ailleurs de nombreux quartiers pavillonnaires, mais le lien cyclable entre ces quartiers n'est pas satisfaisant. De plus Chaville a un bassin d'emplois assez réduit, donc beaucoup de Chavillois vivent ce que nous appelons « l'inter-modalité », c'est-à-dire des déplacements inter-cités ou inter-départements



Pour autant, on rencontre sur nos communes de plus en plus d'usagers du vélo. Les solutions existent, et elles peuvent faire de Chaville un modèle de transformation de la mobilité. A l'image de villes comme Bordeaux, La Rochelle ou Strasbourg.

1. Le Projet DAMA de Chaville

L'objectif principal de ce projet est de promouvoir les déplacements à bicyclette pour tous les trajets inférieur à 10 km ou - si l'on veut utiliser une référence temporelle - aux déplacements contenus dans les 30 minutes.

Les déplacements actifs qui regroupent la marche, la trottinette et la bicyclette ne doivent pas être cantonnés aux loisirs mais sont de vrais outils pour une mobilité efficace et apaisée. En outre, ils apportent une réelle valeur de santé publique, il est reconnu qu'une activité physique journalière est au bénéfice de la santé.

Nous comptons développer :

- ❖ des actions pédagogiques, pratiques et constructives, pour participer à l'animation locale en faveur des déplacements actifs en général, et du vélo en particulier ;
- ❖ des réflexions et des participations avec la mairie, les organes administratifs et les promoteurs sur les aménagements urbains et les améliorations souhaitables (pistes cyclables, stationnements vélos, adaptation de la réglementation locale) et sur les continuités cyclables entre communes et à l'échelle de la région ;
- ❖ des ateliers-vélos, pour apprendre à entretenir et réparer son vélo, avec les conseils de techniciens ;
- ❖ des balades pour découvrir et apprécier les itinéraires cyclables existants, et imaginer les prolongements souhaitables ;
- ❖ le marquage Bicycode des vélos pour lutter contre le vol des vélos et permettre d'identifier les vélos retrouvés en utilisant les services de MDB

L'objet de ce dossier est de présenter l'étape 1 de notre projet.



2. **Chaville – Etat des lieux après la mise en place des zones 20 et 30**
a. **Zone 20, Zone de Rencontre, Piétons, cycles et automobiles**

Notre recommandation : ce type de zone doit être identifiable aisément par tous les utilisateurs. Il faut signifier la zone par une empreinte de l'espace différente en utilisant soit la couleur de la voie, soit la présence de végétation ou encore un éclairage alternatif.

Nous référant à la définition de l'Art R 110-21, nous apprécions l'exemple de la rue Léon Gambetta, c'est une zone de rencontre bien différenciée par le fait que les trottoirs ont disparu.



Rue Léon Gambetta

En revanche la rue Vital Foucher ne nous semble pas respecter l'article R 110-21 : cette rue en zone 20, une fois le panneau à l'entrée passé, devient une rue ordinaire . L'automobiliste n'a pas de repère visuel lui signalant qu'il doit faire attention aux piétons.



Rue Vital Foucher

b. Zone 30, Zone de Rencontre, Cycles et Automobiles

Notre recommandation : il est important de généraliser le double sens cycliste sur toutes les voies à faible pente afin de « marquer » la zone 30. Toutes les routes sans fort dénivelé de la rive droite ou de la rive gauche doivent passer à double sens pour les vélos afin d'augmenter l'attractivité de ce mode de déplacement . Cette mesure ira dans le sens d'aider à ce que « naturellement » le trafic ralentisse effectivement à une valeur maximale de 30km/h.

Nous référant à la définition de la zone 30 Article R.110-21, nous proposons dans un premier temps une étape expérimentale, avec une liste de rues identifiées comme pouvant passer à double sens cyclable.

cf Annexe .

c. Zone 50 et voies traversantes d'intérêt départemental, Zone de Partage, cycles et automobiles

Notre recommandation : il est important que les voies à 50 km/h soient des voies urbaines à partager entre les cycles et les automobiles. Il est aussi important de rendre la traversée apaisée afin de protéger les cyclistes et piétons.



3. Un projet équilibré et contrôlé

La liste des aménagements et actions est longue et nous aurons l'occasion de le présenter plus amplement, lors des étapes ultérieures.

Notre projet sera déployé selon deux axes décisionnels que sont le coût et les urgences au regard de l'impact de ceux-ci dans l'amélioration de l'utilisation des cycles dans les déplacements usuels. Il est important de lire cette liste d'actions dans l'objectif d'un déplacement actif et utile. Ainsi on donnera priorité aux trames actives de liaisons entre les points de vie de la commune, qu'ils soient liés à des intérêts nodaux (transports inter-urbain), associatifs , publics ou sportifs . Même si le déplacement de loisir est aussi dans nos objectifs, l'attractivité de la mobilité active doit se faire dans les besoins journaliers de chacun afin de faciliter la vie de tous .

Long terme			Réseau actif indépendant et parallèle. La mise en place des solutions pour l'inter-modalité comme l'accès au train et au bus des vélos .
Sur 3 ans			Charte de parking à vélo. L'accès à la Gare Rive droite. La voie active du Stade BEC. L'installation de mobilier urbain.
Dans les 12 mois	Ecole du Vélo. La trame active. Visuel des zones 20 et 30. Charte des garages à vélo pour les équipements collectifs (habitations et activités). Le tourne-à-droite pour les cyclistes aux feux tricolores.	Extension des parkings à vélo à la gare rive Gauche. La journée DAMA.	
immédiate	Le double sens cyclables suivant le plan en Annexe 1	Doublement des parkings à vélo à la gare Rive droite. Un espace cycliste à l'avant des feux de circulation	
	Faible coût	Coût modéré	investissement



ANNEXE - 1

Carte des doubles sens cyclables

