

# CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION SABINE POUR L'ÉLABORATION DU NOUVEAU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

## PRÉAMBULE

**Le 1<sup>er</sup> PDU de l'agglomération rouennaise comportait un ensemble de dispositions en faveur des déplacements à vélo. SABINE s'y est toujours référée, lors de ses nombreuses requêtes présentées aux diverses collectivités, pour faire valoir la nécessité des aménagements cyclables.**

**L'association regrette que ce PDU n'ait pas été effectivement mis en œuvre, tant par l'Etat et ses établissements publics que par les collectivités territoriales. Au-delà du gaspillage de matière grise et d'argent public que cela constitue, l'agglomération rouennaise a malheureusement pris un important retard par rapport à la majorité des agglomérations françaises.**

## CONTEXTE

La révision du PDU doit être l'occasion d'orienter la politique locale de déplacements conformément à la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie qui vise une diminution du trafic automobile.

La prise en compte des déplacements à vélos, autres que de loisirs, est devenue une nécessité et même un impératif.

Cette politique aura de multiples répercussions dans le mieux vivre des habitants de notre agglomération :

- Préservation de l'environnement et lutte contre les gaz à effet de serre, diminution de la pollution de l'air (oxydes d'azote et particules dues à la circulation)
- Santé publique : diminution des pathologies respiratoires
- Réduction des nuisances sonores
- Fréquentation facilitée du commerce de centre ville et de proximité



## PRIORITÉS

Le PDU doit être en conformité avec le code de l'environnement (loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de 1996) qui stipule l'obligation de faire des aménagements cyclables lors de la création ou la rénovation de voiries urbaines.

Pour une réelle prise en compte du vélo, mode de déplacement non polluant et économique, le PDU doit prévoir :

- l'obligation d'aménagements cyclables sur toutes les voies sans exemption (y compris notamment le pont Flaubert) ; le vélo ne doit être exclu d'aucune voie en agglomération ;
- l'obligation d'aménagement de cheminements cyclistes sur toutes les voies lors de la création de zones d'activités ou de nouveaux quartiers. Pour les études préliminaires, les appels d'offres et les cahiers des charges doivent imposer la présence d'un bureau d'étude spécialisé dans les

modes de déplacement doux.

- la réalisation d'aménagements cyclables d'envergure sans discontinuité sur les grands boulevards et les grandes artères de l'agglomération.
- la libération d'espace sur la voirie par suppression de stationnements en surface (compensée par la création de parkings-relais aux entrées de l'agglomération) pour la création d'aménagements cyclables .
- la généralisation des zones 30 dans les communes de l'agglomération, avec une signalisation et un marquage homogènes.
- la généralisation des double-sens cyclables dans les zones 30 (conformément à la règle du code de la route) et dans les quartiers résidentiels, même dans les rues étroites.
- l'organisation des circulations cyclables sans conflit d'usage avec les piétons : les pistes sur trottoir doivent être envisagées uniquement sur des trottoirs très larges à faible fréquentation piétonne. Les zones piétonnes (qui ne doivent pas pour autant être interdites aux cyclistes) ne sont pas des aménagements cyclables et ne constituent pas des itinéraires adaptés aux vélos.

■ l'installation de lieux de stationnements vélos, de dimension suffisante, à proximité immédiate de tous les établissements publics, commerces, entreprises : parc exposition-zénith, futur palais des sports, les docks, hangar 106, bibliothèques, terrains de sport, administrations.....

■ l'implantation des arceaux-vélo de façon privilégiée sur la voirie et non sur le trottoir déjà encombré d'un mobilier urbain pléthorique nuisant au cheminement des piétons et particulièrement des personnes à mobilité réduite.

■ le développement d'une offre de transport en commun susceptible d'accueillir les vélos (véhicule adapté et plages horaires adéquates).

■ l'obligation dans les Plans locaux d'urbanisme(PL.U.) d'instituer des espaces pour vélos dans toutes les constructions (logements, hôtels, bureaux, industrie ...).

■ la limitation importante dans les PL.U. du nombre de places de parking pour les constructions de bureaux et commerces situées dans la zone d'attractivité des transports en commun.

■ la mise en oeuvre d'un plan de déplacement dans tous les établissements publics.

**La concrétisation du PDU ne pourra être de qualité que si les responsables politiques et les administrations travaillent de concert avec tous les usagers de la rue.**

*Photo Evelyne Pinson, tous droits réservés. Un double sens cyclable en Belgique, un peu étroit mais légal !*