

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR
ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

UNIVERSITE SALEH BOUBNIDER CONSTANTINE 3



INSTITUT DE GESTION DES TECHNIQUES URBAINES
DEPARTEMENT : TECHNIQUES URBAINES ET ENVIRONNEMENT

N° d'ordre : ...

Série :.....

Mémoire de Master

Filière : Gestion des Techniques
urbaines

Spécialité : Génie urbain, Transport et
mobilité urbaine.

DEVELOPPER L'USAGE DE VELO ET LA
MARCHABILITE

Cas : Quartier 02, La Ville Nouvelle Ali Mendjli, Constantine

Dirigé par :

MENADI Nerdjes

Maitre Assistante A

Présenté par :

BOULANSSEL Lina

Année Universitaire 2020/2021.

Session : Juillet 2021

Table de matière

Dédicaces

Remerciement

Table des matières

Introduction générale.....	I
Problématique.....	II
hypothèse.....	III
Choix du site	IV
Difficultés rencontrés.....	V

Table des matières

Chapitre 1 : analyse conceptuelle et définitions.

1 Définition des concepts :	6
1.1 Eco mobilité :.....	6
1.2 Mobilité Active :.....	6
1.3 La marchabilité :.....	6
1.4 La marche :.....	6
1.5 Piéton :.....	7
1.6 La piétonisation	7
1.7 Vélo :	7
1.8 Cycliste :.....	7
1.9 CYCLABILITE :.....	7
1.10 Piste cyclable :.....	8
1.11 Bande cyclable :.....	8
1.12 Double-sens cyclable :.....	8
2 Vers un nouveau partage de la voirie :	8
2.1 LES PRÉMICES D'UN CONCEPT :	8

3	Avantage de déplacement par marche à pied :	9
4	Les avantages des déplacements par vélo :	10
5	La sécurité des piétons :	11
5.1	Importance de la sécurité de la marche :	11
5.2	Approche pour un système sûr et sécurité des piétons :	11
5.3	Facteur de risque d'accident de piéton :	13
5.3.1	Vitesse des véhicules :	13
5.3.2	Alcool :	13
5.3.3	Manque d'équipements pour les piétons dans la conception des voies de circulation et l'aménagement du territoire :	13
5.3.4	Manque de visibilité des piétons :	13
5.3.5	Autres facteurs de risque :	14
6	Les caractéristiques d'un environnement propice à la marche	14
6.1	L'accessibilité pour tous :	14
6.2	La connectivité et multimodalité des lieux :	15
6.3	La perméabilité et continuité des cheminements :	15
6.4	La sécurité des biens et des personnes :	16
6.5	Le confort :	16
7	Principe d'aménagement cyclable :	16
7.1	La mixité des modes (pistes suggérées, rues cyclables) :	16
7.2	La séparation visuelle (piste tracée)	17
7.3	réservé, RAVeL, autoroute à vélo, etc.) :	17
8	Choix de l'aménagement :	18
8.1	La vitesse des véhicules :	18
8.2	Le trafic :	18
8.3	La cohérence et la continuité :	19
8.4	La largeur des trottoirs :	19

8.5	Les transports en commun :	19
8.6	Arbres et mobilier urbain :	19
8.7	Le nombre et l'espace des intersections (y compris entrées charretières) :	19
8.8	La complexité des carrefours :	20
8.9	La présence de stationnement :	20
8.10	Les activités riveraines :	20
8.11	La pente (%) :	20
9	Les mesures promouvoir pour l'utilisation du vélo :	20
10	Les grands principes d'aménagement d'une rue universellement accessible :	21
10.1.1	L'aire piétonne :	21
10.1.2	La zone de rencontre :	21
10.1.3	La zone 30 :	21
10.1.4	Bande cyclable :	22
10.1.5	Piste cyclable :	23
10.1.6	Les aménagements mixtes (pistes cyclables avec piétons autorisés) :	24
10.1.7	Les traversées de cyclistes et les Passages piétons :	24

Chapitre 2: l'usage de vélo et marchabilité dans le monde

1	La marchabilité d'un territoire :	29
1.1	Niveau d'approche :	29
1.1.1	L'approche quantitative :	29
1.1.2	L'approche qualitative :	30
1.2	Définition d'une grille d'analyse multicritères et de fiches d'évaluation de la ville « marchable » :	30
2	Bref historique :la marche Du moyen naturel au mode de déplacement	37
3	Bref historique : comment le vélo était-il considéré avant 2000 ?	39
4	Expérience des pays étranger sur la marchabilité et l'usage de vélo :	42
4.1	Etude la marchabilité	42

4.1.1	Choix de ville :	42
4.1.2	Le territoire et les compétences de l'intercommunalité :	42
4.1.3	Strasbourg une ville qui marche :	43
4.1.4	Le plan piéton :	43
4.2	Etude de cyclabilité :	46
4.2.1	Le Réseau Cyclable Aujourd'hui :	47
4.3	De location Une offre de services diversifiée :	48

chapitre 3: approche pratique, diagnostic la marchabilité et l'usage de vélo au quartier 02 ville nouvelle

partie 1: présentation ville nouvelle ali mandjeli

1	Situation Nouvelle ville Ali Mandjeli :	53
2	Évaluation spatial de la ville nouvelle :	54
3	Accessibilité de la ville nouvelle Ali Mandjeli:	55
4	La structure de la ville nouvelle :	55
4.1	Découpage de la ville nouvelle en quartier :	56
4.2	Découpage de la ville nouvelle en unité de voisinage :	56
4.3	La répartition des POS à travers la Ville Nouvelle Ali Mendjeli :	56

partie 2: présentation quartier 2 ville nouvelle ali mandjeli

1.	Situation par rapport la ville nouvelle :	57
2	Analyse se site naturel :	58
2.2	Géomorphologique	58
2.2	Climat :	59
3.	Accessibilité du cas d'étude :	60
4.	L'analyse démographique :	61
5	Réseau de desserte du cas d'étude :	62
6	Relevé géométrique du réseau routier du quartier 02.....	67
7	Les équipements dans le cas d'étude (quartier 02 nouvelle ville) :	68

8	Les générateurs de déplacement :	69
9	Le commerce dans le quartier 02 : Un appareil commercial exclusivement concentré dans le quartier 02 :	70
10	Les modes de transport urbain dans le quartier 02 nouvelle ville :	71
10.1	Le réseau de transport public par autobus :	71
10.1.1	La desserte par les transports en commun : des quartiers demeurent non couverts :	73
11	Les carrefours névralgiques du quartier 02 :	76
11.1	Etude échantillon d'un carrefour :	78
11.1.1	Carrefour 10	78
11.1.2	Carrefour 7 :	80
12	Analyse de stationnement	81
13	La signalisation verticale :	84
14	les ralentisseurs	85
15	Caractéristiques du trafic routier dans le quartier 02 la ville nouvelle Ali Mendjeli :	99
15.1	Enquête déplacement des piétons :	99
15.2	Le trafic routier exprimé en nombre de personnes transportées :	100
16	Mesure de marchabilité :	101
16.1	Discussion des résultats	102
16.1.1	Accessibilité :	102
16.1.2	Mixité et densité des fonctions urbaines :	102
16.1.3	La lisibilité :	102
16.1.4	Sécurité des biens et des personnes :	103
	Proposition et recommandation	106

Résumé :

la marche à pied est un mode de déplacement qui intéresse de plus en plus les pouvoirs publics, les tentatives pour favoriser son déploiement passent entre autre par des campagnes de sensibilisation et des Operations d'aménagement visant à améliorer la marchabilité des territoires, en effet modifier le contexte spatiale dans lequel les déplacements prennent place peut influencer les comportements de mobilité, cette volonté est cependant contrecarré par le manque de connaissances solides portant sur l'interaction entre la marche et l'environnement

Dans ce projet, nous avons travaillé à développer l'usage de vélo et la marchabilité pour tous les usagers on prend en considération les PMR au quartier 2 ville nouvelle et les voies très dense de mouvement mécanique et piétons. Le quartier 2 a plusieurs potentialités tels que la multiplicité des services, la diversité des structures routières et aussi bien est un point d'attraction et de polarisation, avec un développement remarquable, en particulier commerciale, qui a entraîné une augmentation de la densité de population. Qui résulte un grand mouvement piétonniers et l'insécurité des piétons dans leurs déplacements en outre, la négligence des plans directeurs dans le cadre de pilotage. Après avoir identifié tous les problèmes qui avaient conduit à l'absence de sécurité routière au niveau du quartier 2 , nous avons établi des recommandations afin de favoriser la marche à pied et le vélo minimiser au maximum les risques auxquels sont confrontés les piétons, les cyclistes et les PRM et en assurant la continuité des cheminements et la sécurité routière

Mots clé : Marche à pied – mobilité douce - La piétonisation – cyclabilité - marchabilité

الملخص:

المشي هو وسيلة سفر تهم السلطات العامة أكثر فأكثر، وتشمل محاولات الترويج لنشره، من بين أمور أخرى، حملات توعية وعمليات تطوير تهدف إلى تحسين إمكانية المشي في المناطق، وفي الواقع تعديل السياق المكاني الذي يستغرقه السفر المكان له تأثير ضئيل على سلوك التنقل، ومع ذلك يتم إحباط هذه الرغبة بسبب عدم وجود معرفة قوية بالتفاعل بين المشي والبيئة في هذا البحث، عملنا على تطوير استخدام الدراجات وإمكانية المشي لجميع المستخدمين، مع مراعاة ذوي الانتقال المحدود في الحي رقم 2 المدين الجديدة والممرات الكثيفة للغاية لحركة المشاة والميكانيكية. يتمتع الحي 2 بالعديد من الإمكانيات مثل تعدد الخدمات وتنوع هياكل الطرق وهي أيضًا نقطة جذب واستقطاب، مع تطور ملحوظ، ولا سيما التجاري، مما أدى إلى زيادة الكثافة السكانية. ينتج عن هذا حركة مشاة كبيرة وانعدام أمان المشاة في تحركاتهم، بالإضافة إلى إهمال المخططات الرئيسية في سياق القيادة. بعد تحديد جميع المشكلات التي أدت إلى نقص السلامة على الطرق في الحي 2، وضعنا توصيات لتعزيز المشي وركوب الدراجات لتقليل المخاطر التي يواجهها المشاة وراكبو الدراجات.

الكلمات المفتاحية: المشي - التنقلات الناعمة- المشاة-حركة الدراجة الهوائية حركة المشاة