

Le Certu propose une série de fiches thématiques sur la prise en compte de la Sécurité Routière dans les villes européennes

# Pays-Bas : Houten, la ville nouvelle favorable aux modes doux

Houten est une ville moyenne hollandaise en fort développement. La conception urbaine est toute entière orientée pour favoriser les déplacements à pied ou en vélo, ce qui en fait un exemple dans son pays, mais aussi en Europe.

## Présentation de Houten, Pays-Bas

Houten est une ville moyenne, située à 8 kilomètres au sud d'Utrecht (280 000 habitants). Dans les années 70, ce n'était encore qu'un village de 4000 habitants. Durant les années 80, à la suite du programme « Vinex » (Loi sur la planification spatiale : plan d'urbanisation sur l'ensemble du pays, d'extension urbaine), la population est passée à 30 000 habitants. Puis la construction de 7000 nouveaux logements a commencé en 1996, et aujourd'hui Houten, ville nouvelle, compte près de 45 000 habitants.

Houten est devenue une ville compacte divisée en quartiers résidentiels s'organisant autour d'un centre-ville. Chaque quartier possède sa propre identité avec une réelle diversité dans les formes et l'architecture.

Les bâtiments, en majorité des maisons ou des petits collectifs, sont peu élevés, et les espaces verts sont nombreux.

Houten est une ville jeune - plus du tiers de la population a moins de 20 ans -, et attractive pour les familles. Mais elle offre aussi des services pour les plus âgés et les personnes seules.

La municipalité porte une attention particulière



au développement et à la variété des commerces, bureaux, entreprises.

Sa situation géographique centrale dans le pays a attiré de nombreuses compagnies venues s'y installer.

Il y a aujourd'hui 17 000 emplois dans les domaines du transport, du commerce et de la distribution, et l'implantation en cours d'un centre d'affaires va créer 3 500 nouveaux emplois.



## Une conception urbaine originale en faveur des modes doux

Lors de l'extension commencée au début des années 80, toute la structure urbaine d'Houten a été pensée en fonction de déplacements en transports collectifs, en vélo ou à pied, ce qui en fait une cité tout à fait unique. Tous les services (police, commerces...), établissements publics sont situés aux deux centres-ville, avec pour chacun une gare ferroviaire.

La ville est entourée d'un périphérique, appelé le « Ringroad », que les automobilistes sont obligés d'utiliser pour passer d'un quartier à l'autre. Un merlon végétalisé isole les quartiers résidentiels du bruit du périphérique. Dans la ville elle-même, la circulation des voitures est limitée à l'accès aux quartiers, le transit interquartiers étant dissuadé par le renvoi systématique sur le périphérique. Cela assure réellement la tranquillité et la sécurité des secteurs habités.



Voie cyclable principale.

Des plantations d'agrément bordent cet axe des deux côtés.

Depuis les quartiers résidentiels, des voies cyclables, plus larges qu'ailleurs, et des cheminements piétons mènent à cet axe principal cyclable. Le réseau à priorité vélo est reconnaissable à la couleur de son revêtement rouge, le réseau automobile ayant un enrobé noir.



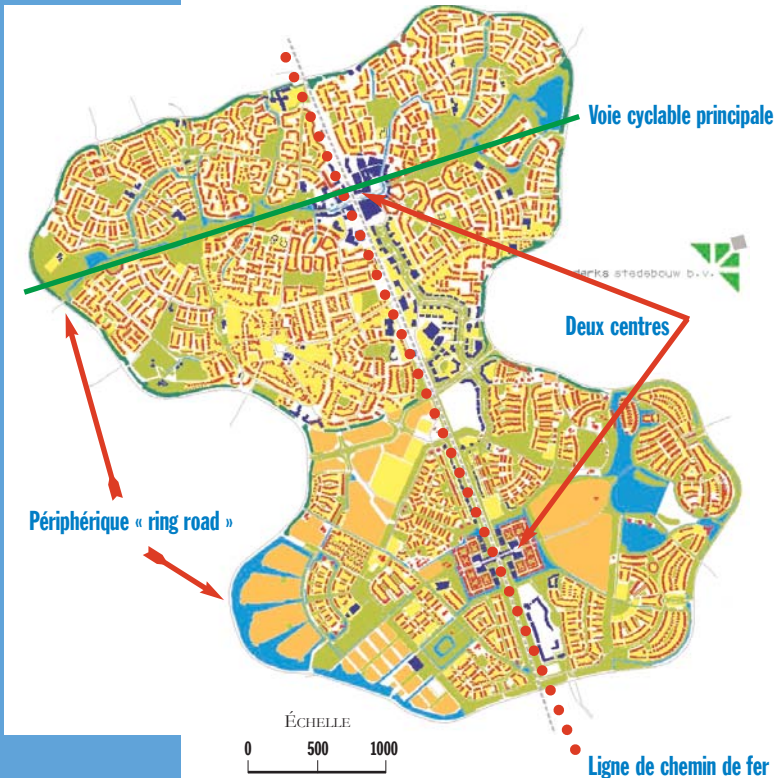
Accès des quartiers aux voitures.



Priorité aux vélos : la voiture se doit de rester derrière et de rouler au pas.

Résultat : il est plus rapide de se déplacer à pied ou à vélo, mode dont l'utilisation est plus intensive ici que partout ailleurs aux Pays-Bas.

À Houten, 44% des déplacements personnels de moins de 7,5 km se font en vélo et 23% se font à pied.



Par ailleurs, pour les cyclistes et les piétons, un réseau maillé séparé des voies pour automobiles irrigue toute la ville. L'axe principal interne à Houten est une piste cyclable longue de 3,2 kilomètres, bordée d'une plantation d'agrément, formant l'épine dorsale du réseau avec modération du trafic. Elle a été construite perpendiculairement à la ligne de chemin de fer qui dessert la ville, dans une zone où la voiture est proscrite. Toutes les écoles sont situées à proximité immédiate du réseau cyclable, et où se situe le centre-ville.



Les accidents de la circulation sont rares, du fait notamment de la ségrégation des modes de déplacements limitant les points de conflits, et des vitesses faibles pratiquées sur la majeure partie du réseau de voies.

Autre avantage de cette structure originale : Houten est une ville privilégiée pour la sécurité des enfants qui peuvent jouer sans danger à l'extérieur de leurs maisons.

## Des principes et des aménagements innovants

La concrétisation de ces principes se traduit par des aménagements au caractère innovant, par comparaison avec ce qu'on trouve dans les villes plus classiques, même en Hollande.

Pour les croisements avec le trafic motorisé, les vélos ont la priorité sur les voitures.



Priorité aux vélos au niveau des carrefours.

Et là où de nombreux cyclistes doivent traverser des routes très fréquentées, comme la rocade, des passages souterrains pour vélos ont été réalisés. Ces passages sont souvent à mi-hauteur pour améliorer les conditions de visibilité (dégage-ment) et favoriser le sentiment de sûreté pour les cyclistes.



Carrefour dénivelé pour les vélos.

Le long des voies cyclables sont aménagés des ralentisseurs appelés « drempel » afin de modérer la vitesse des cyclomoteurs. Ces dispositifs sont sinusoïdaux ; le code couleur et l'ordonnancement des pentes sont faits pour assurer la sécurité des cyclistes



Un « drempel », ralentisseur pour cyclomoteurs.

Un jalonnement spécial pour les cyclistes indique les directions des localités voisines ou lointaines.



Bien sûr, on retrouve à Houten les aménagements classiques pour vélos utilisés partout aux Pays-Bas : les parcs de stationnement pour bicyclettes sont omniprésents aux abords directs des gares, avec des places gardées et des ateliers de réparation.

Finalement, les nouveaux aménagements ne visent plus à intégrer les cyclistes dans une voirie prévue pour les automobiles, mais offrent véritablement une voirie pour les cyclistes dans laquelle peuvent être acceptées des automobiles si c'est nécessaire.



Centre de Houten : mixité vélos/piétons et stationnement massif à proximité d'une gare.

**Certu**  
 centre d'Études  
 sur les réseaux  
 les transports  
 l'urbanisme  
 et les constructions  
 publiques  
 9, rue Juliette  
 Récamier  
 69456 Lyon Cedex 06  
 téléphone :  
 04 72 74 58 00  
 télécopie :  
 04 72 74 59 00  
 www.certu.fr

CETE Nord-Picardie  
 2, rue de Bruxelles  
 BP 275  
 59019 Lille Cedex  
 téléphone :  
 03 20 49 60 00  
 télécopie :  
 03 20 53 15 25  
 Mél :  
 CETE -Nord-Picardie@  
 equipement.gouv.fr

© 2007 Certu  
 La reproduction totale  
 du document est libre de  
 droits.  
 En cas  
 de reproduction partielle,  
 l'accord préalable  
 du Certu  
 devra être demandé.

Le Certu appartient au  
 Réseau Scientifique  
 et Technique  
 de l'Équipement



## Une réelle complémentarité entre modes doux et transports publics

Ces aménagements en faveur des modes doux, cyclistes et piétons, s'accompagnent d'un réseau de transport en commun efficace. Houten possède de bonnes correspondances par le train avec les autres villes hollandaises : ainsi, un train quitte Houten toutes les 15 minutes pour la ville d'Utrecht, reliée en 10 minutes. La gare centrale est située en plein centre-ville. Plusieurs lignes de bus existent sur le périphérique.



**En résumé** Cette structure urbaine organisée entièrement pour donner une réelle priorité aux déplacements en vélos et à pied font d'Houten un modèle unique aux Pays-Bas. Ceci a été permis par une planification orientée sur l'usage généralisé des modes doux, notamment le vélo, qui se concrétise aujourd'hui dans le projet d'extension urbaine.

## Les points forts de Houten

- Un urbanisme avec une structure de la ville, conçue pour les modes doux et notamment les cyclistes, pensée dès l'origine du projet d'extension urbaine.
- La priorité donnée au vélo sur la voiture.
- La complémentarité entre modes doux et transports en commun grâce à un réseau de bus et trains efficace et pratique.
- La sécurité routière portée à un haut niveau par la conception même d'un urbanisme et du système de déplacements.

## Des enseignements possibles pour la France

Une grande partie des idées présentées ici sont adaptables au contexte de création de nouvelles urbanisations en France, notamment :

- La hiérarchisation de la voirie avec priorité aux réseaux modes doux favorisant une forte présence des piétons et des cyclistes.
- Une diminution des risques liés au trafic automobile, grâce à une limitation de l'usage de celle-ci, et à la maîtrise des vitesses à un niveau relativement bas, c'est à dire la vitesse du vélo.

## Sujets associés

- Vélos, marche à pied
- Hiérarchie des voies urbaines
- Plan de déplacement et sécurité
- Qualité urbaine, urbanisme et sécurité

### AUTEURS

Bertrand DEBOUDET  
 CETE de Lille  
 Hubert TRÈVE  
 Certu de Lyon

### CONTACTS

▷ AVV (Centre de recherche des transports, des Travaux publics et de la Gestion de l'eau)  
 ▷ Ville de Houten (Ing. H.-P. TIEMENS)  
 ▷ Certu/VOI