

Relaxte Routes

Routes cyclables relax
sûres et agréables pour tous·tes,
en particulier pour les cyclistes âgé·es

Marjolein de Lange
urbaniste en mobilité
marjolein@mladvies.eu
Lausanne, 2025-05-06





Amsterdam n'a pas
toujours été
une ville cyclable

Nieuwe Amstelbrug, 1976

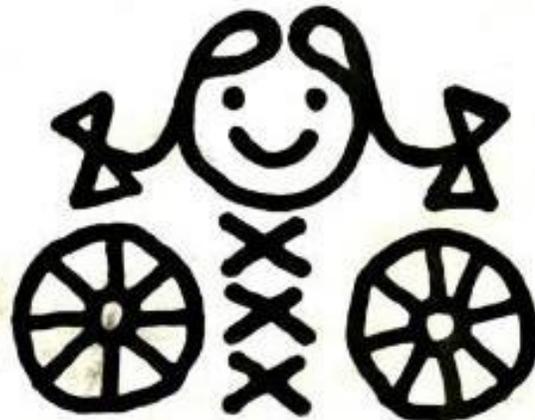
From: Verkeerscirculatieplan Amsterdam



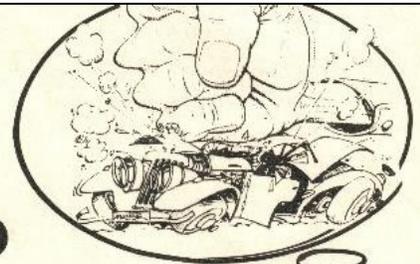
Amsterdam Fietst!

Manifestations (1973-1978)

A'DAM



FIETSSTAD!



A'DAM



Giro 451 8383

FIETST



Depuis 1978: politique pro-vélo

Faire du vélo est précieux pour la ville et ses habitant·es, mais implique une certaine vulnérabilité. A besoin d'être sûr et encouragé.



- Réseau cyclable
- Sécurité routière
- Parking à vélos
- Réduire les voitures
- Promouvoir le fait de faire du vélo

Facile et rapide,
et sûr pour tous·tes



Quartiers résidentiels apaisés



Floradorp, 2012. Photo: ML de Lange

max 30 km/h, quelques voitures,
vélos et voitures partagent la rue

Amsteldijk 1985 - 2019



photo: City Archives

Routes principales sûres



photo: MSDL

Routes principales plus sûres

Pistes cyclables protégées,
Traversées sécurisées

Depuis 2024 : maximum 30km/h sur la
plupart des routes principales à Amsterdam

Tout le monde fait du vélo







Nouveaux défis

- Foule sur les pistes cyclables
- Espace limité
- Des véhicules, des cyclistes et des vitesses plus variés
- Plus de cyclistes âgés, et autres cyclistes vulnérables

Difficile, surtout pour les cyclistes vulnérables



Cyclistes âgé·es

Faire du vélo est un grand plaisir,
une nécessité et bon pour la santé.

Mais... les cyclistes âgé·es sont

- Moins flexibles, moins fort·es
- Les sens diminuent
- Processus mentaux plus lents
- Tombent et se blessent plus souvent
- Plus vulnérables

Un idéal: des itinéraires

- Où on n'a pas besoin de se dépêcher
- De préférence à travers la verdure, le long de l'eau, face à la beauté urbaine
- Sûrs, agréables et confortables:
 - conception tolérant l'erreur humaine
 - pas de grandes pentes raides
 - pas de gêne ou risque de la foule
- Facile et clair, pas de manœuvres compliquées



projet Relaxte Routes

Enquête, 2018



178 cyclistes expérimenté·es,

124 âgés de 60 ou plus, 54 âgés de moins de 60 ans

Difficultés :

- La foule et les situations complexes
- Pistes cyclables trop étroites
- Centre ville est plus difficile
- Scooters*, voitures, vélos-cargo, touristes

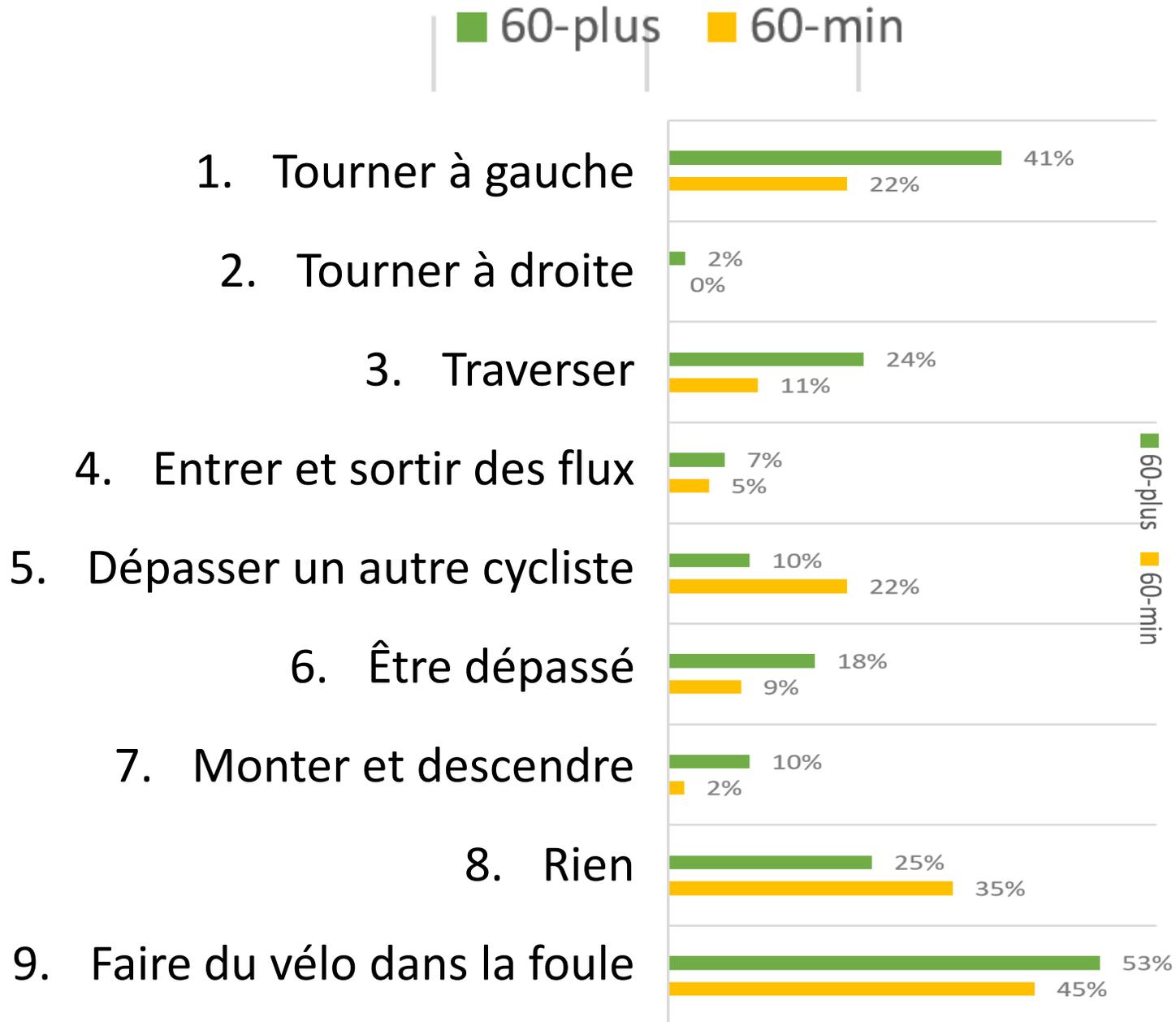
* maintenant E-vélos rapides

Aussi:

« Le vélo reste ce que je préfère. En général c'est agréable.

Oui, il y a des défis. Mais quelle belle ville, surtout les parcs! »

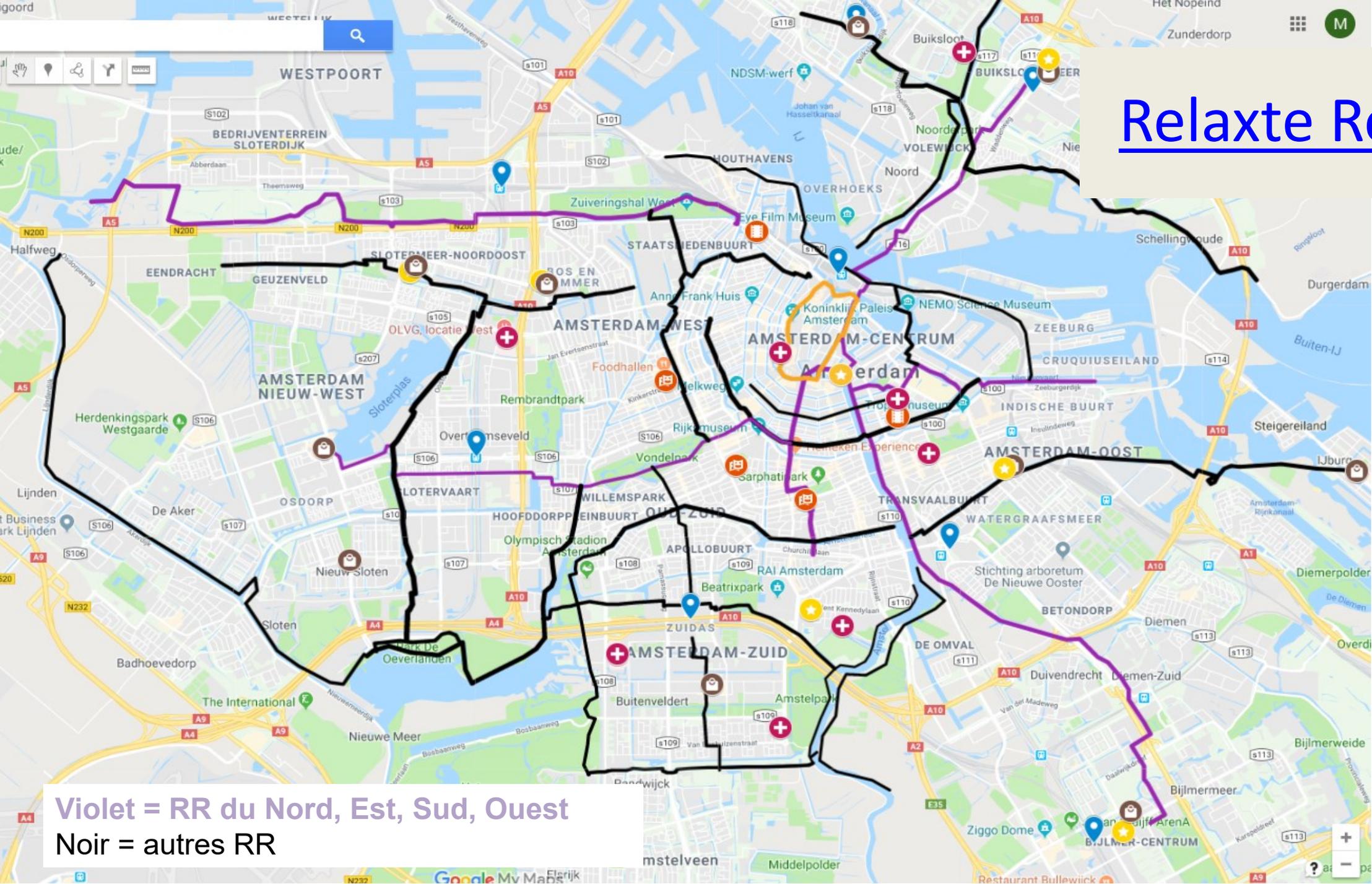
Ce qui est difficile?



Impliquer la connaissance des cyclistes âgé·es



Relaxte Routes



Violet = RR du Nord, Est, Sud, Ouest
Noir = autres RR

Les caractéristiques des Relaxte Routes

Sur la base de la littérature, l'enquête, la réunion avec cyclistes âgé·es et de nos propres connaissances

- Des itinéraires apaisés et clairs,
- Préférable:
 - Piste cyclable séparée et large, à sens unique
 - Rue calme et assez large, rue cyclable ou rue régulière de 30 km/h
- Sans voitures parkées le long de la route
- Dans la verdure ou au bord de l'eau, et facile à trouver
- Sans obstacles dangereux :
 - rebords, bornes et poteaux, qualité des revêtements
- Bien visible et prévisible
- Traversées faciles : la place du cycliste est claire, il y a assez d'espace et un îlot central.
Dans certains cas, une intersection avec feux de circulation est préférable.
- Pas de grandes pentes raides
- Pas de gêne ou risque de la foule
- Centre-ville est perçu comme problématique, mais c'est aussi une destination importante.



Piste cyclable séparée et assez large,
pas de parking le long de la route

Bordure indulgente (tolérant les erreurs)



Rue (cyclable) apaisée, max 30 et assez large

Pas d'espace libre à coté de la piste cyclable



Beau et agréable



Sans obstacles dangereux



Confortable et sans obstacles dangereux

Zeeburgerpad 2019 - 2023



Clair, bien (pré)visible,
marquage tactile



Traversées faciles

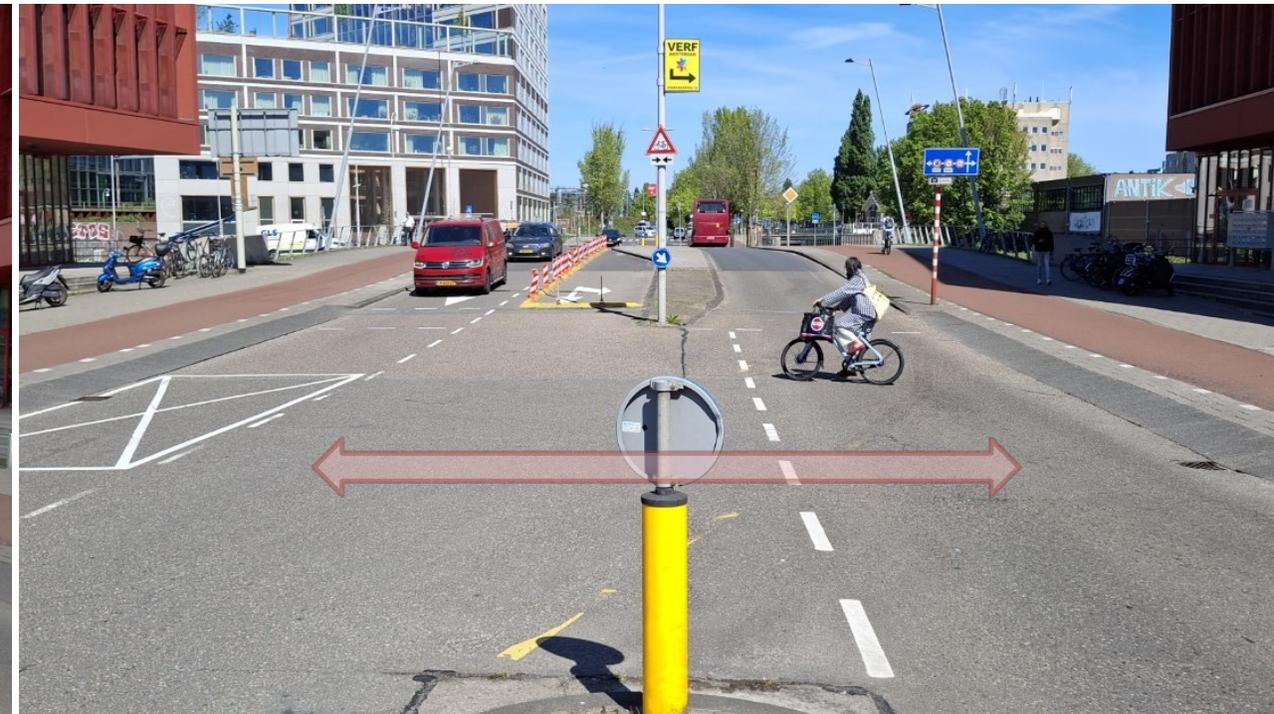


îlot central

Traversées faciles



Traversées faciles



Zeeburgerpad – Panamalaan
2019 - 2025

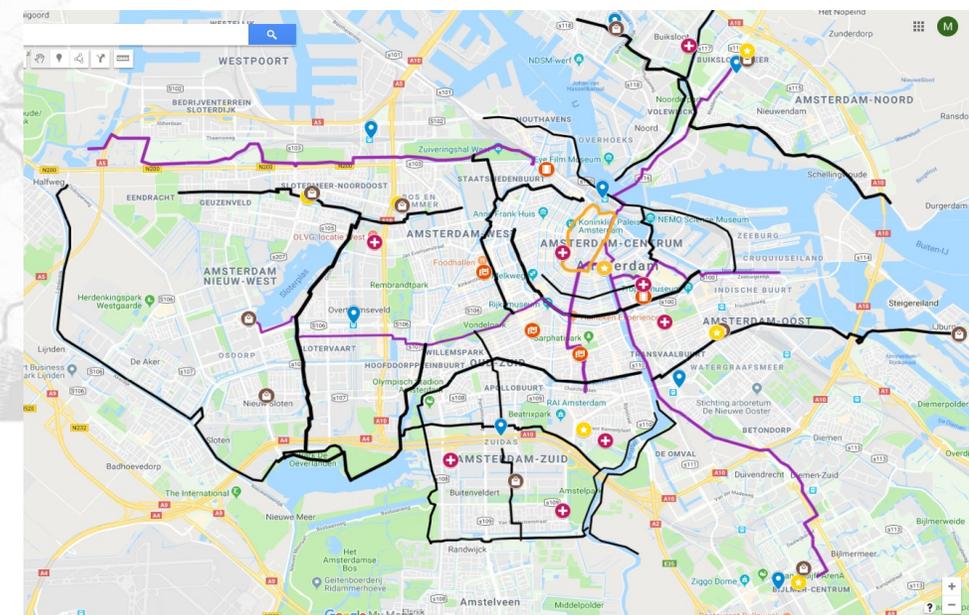
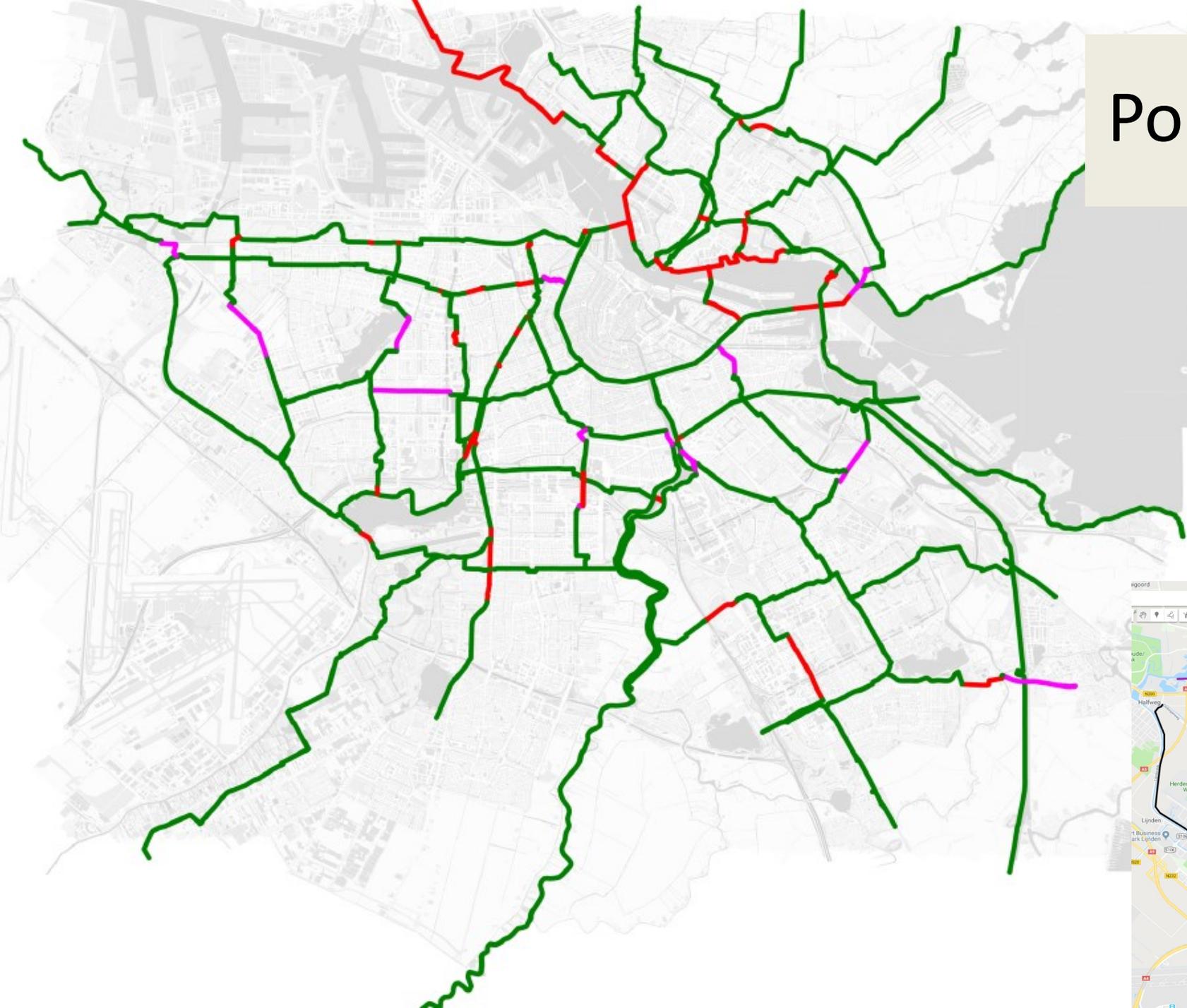
Tourner à gauche plus facile



Pentes et dévers



Politique: réseau vert



Projets pour cyclistes âgé·es aux Pays-Bas

Doortrappen, (continuer à pédaler):

Projet national axé sur la santé, les compétences à vélo et les activités sociales

Relaxte Routes (itinéraires détendus):

Recherche et information sur l'infrastructure adaptée aux seniors,

Avec la contribution de cyclistes âgé·es, à Amsterdam et qq autres communes

Enquête, Réunion, Routes, Exemples, Recommandations, Sensibilisation

Qualité adaptée aux seniors: tronçon de route

	Leidraad cvc (HNF)*	Dans la pratique	Senior proof
Piste cyclable séparée et large	Min. 2,5m	Souvent plus étroit	Large et apaisé
Piste cycl. sens unique de chaque côté de la route	Sens unique min. 2,5m Bidirectionnel min. 4,5m	Quelques pistes bidirectionnelles	Préférence pour le sens unique de chaque côté
Apaisé à 30km/h	Rue cyclable: max 2500 voitures/jour 30 km/h: max 4000 voit./jour Pas de stationnement perpendiculaire	L'intensité et la vitesse à 30km/h sur les routes à Amsterdam = OK Mais beaucoup de stationnement	Apaisé à 30km, Peu de mouvements de stationnement
Pentes	Raide: ideal: %dp** = 5/hauteur max: %dp = 20/hauteur Exemple: hauteur=15m, ideal: %dp = 5/15 = 0,3% max: %dp = 20/15 = 1,3% **%pdp = pourcentage de pente	Quelques ponts (très) raides	Sans pentes raides ideal: %dp** = 5/hauteur

* Leidraad CVC = les directives de la Commission centrale de la circulation d'Amsterdam pour les réseaux principaux

Qualité adaptée aux seniors: intersections

	Leidraad cvc (HNF)	Dans la pratique	Senior proof
Espace pour attendre	Souhait 2,5 m, min. 2 m de large	Beaucoup sont serrés, quelques-uns ne sont pas plats (dévers)	Spacieux, plat (sans dévers) et clair
Feux de signalisation	Boîte pour tourner à gauche		Virage à gauche facile, avec assez de temps à disposition
Conflits partiels (vélo-voiture et vélo-vélo)		Présent, mais moins	Prévention des conflits partiels, et priorité vélo-vélo inversée

Qualité adaptée aux seniors: indulgence et confort

	Leidraad cvc (HNF)	Dans la pratique	Senior proof
Surface de la route	Asphalte	Souvent modéré	Plat, de préférence asphalté
Sans obstacle	Directives du Fietsberaad (Office gouvernemental en charge de la politique cyclable)	Pas partout	Aucun obstacle, ou bien conçu
Bordures et l'espace à coté de la piste	Bordures biseautées à 45°, hauteur 5 cm	Bordures diverses, souvent perpendiculaire Espace à coté souvent plein	Bordures sûres, tolérant l'erreur, Espace libre à coté de la piste
Guidage visuel	Absent ou modéré	Le tracé de la route est très clair

Pistes cyclables relax



maintenant ils
sont vraiment
détendus

bientôt il sera
dans mes
légumes

Merci!

Marjolein de Lange | urbaniste en mobilité
marjolein@mladvies.eu

Working on knowledge platform [Amsterdam Bike City](#),
Road Safety, Bicycling, Cycling campaign [Fietsersbond Amsterdam](#),
Co-author of [Bike City Amsterdam](#),
the inside story of building the bike city