

Syndicat Intercommunaire Ouest Cornouaille Aménagement

Visite technique Double sens cyclable

Un concentré de cas récurrents en Ouest Cornouaille

Visite et réunion organisées le 21 juillet 2020 à Douarnenez dans le cadre du projet VEL-OC, Vélo en Ouest Cornouaille en présence de Thomas Jouannot, directeur de projets modes actifs au Cerema



Compte rendu rédigé par Michael HÄUSLE, version : 07/08/2020

VEL-OC – Coordination schéma vélo Ouest Cornouaille

UNION EUROPÉENNE
UNANIEZH EUROPA



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO



L'Europe s'engage
en Bretagne

Avec le Fonds européen agricole pour le développement rural :
l'Europe investit dans les zones rurales

Organisation de l'évènement

- Présentation du schéma directeur vélo ;
- Visite terrain de plusieurs rues en sens unique ou en double sens cyclables ;
- Partage d'observations et échanges en salle.

Lieu et date

Lieu de la réunion : Douarnenez

Date : 21 juillet 2020 8h45 – 12h20

Invités et participants

Etaient présents : Cf. liste des participants ;

Etaient invités : Elus et techniciens des collectivités de l'Ouest Cornouaille et les techniciens du Conseil départemental.

PRESENTATION DU SCHEMA DIRECTEUR VELO

- Présentation de l'état des lieux 2017/2018 ;
- Présentation des livrables intermédiaires ;
- Présentation des livrables finaux ;
- Tous les livrables sont disponibles sur le site du SIOCA :
<https://www.sioca.fr/publications/publications-schema-velo-ouest-cornouaille/>
- Présentation démarche VEL-OC ;

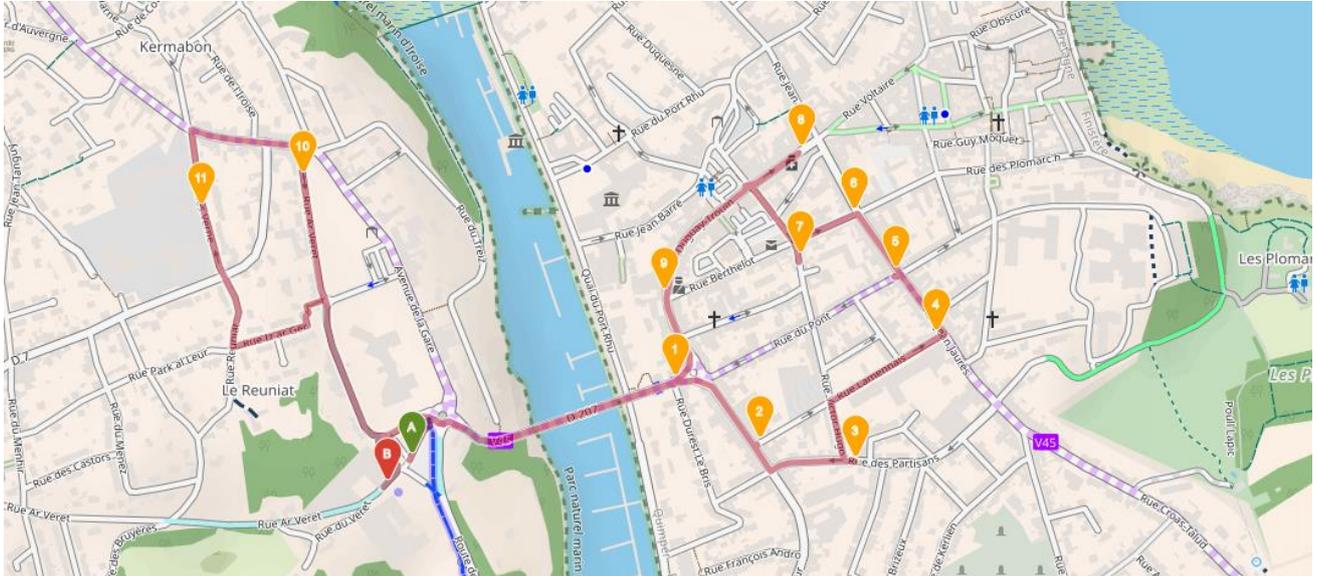
Cf. diapos ;

Echanges avec la salle

Sécurité routière : La sécurité routière n'est pas traitée dans le schéma vélo comme un sujet isolé, mais comme une thématique transversale. Plusieurs organismes contribuent à la formation des usagers (notamment des associations à travers leur activité de vélo-école).

Thomas Jouannot fait part de la pertinence de rencontres avec les forces de l'ordre pour faciliter la compréhension de l'ensemble des modifications récentes des règles de circulation (Plan d'action modes actifs, code de la route etc.) et de leur interprétation identique par l'ensemble des acteurs.

VISITE TERRAIN



Rues visitées : Rue Durest Le Bris, Rue du Pont, Rue Lamennais, Rue des Partisans, Rue Victor Hugo, Rue Berthelot, Rue Docteur Paugam, Rue Duguay Trouin, Rue Ar Veret.

Lors de la visite, les participants ont notamment observé les aspects suivants :

- Interactions véhicules motorisés/cycliste (croisements, négociations etc.) ;
- Largeurs des voies concernées ;
- Visibilité en carrefour et dans les virages ;
- Possibilités d’organiser le stationnement ;
- Signalisation.

Pour plus de lisibilités les échanges sur le terrain ont été regroupés avec les échanges en salle ci-dessous.

PARTAGE D’OBSERVATIONS ET ECHANGES EN SALLE

Retour sur les rues visitées

Aucune des rues visitées avant l’échange salle ne présente un obstacle bloquant pour une mise en double sens cyclable. La visibilité à certains carrefours, bien que limitée, est à apprécier en prenant en compte la vitesse des usagers à ces endroits. Ainsi, les faibles rayons de giration et l’étroitesse des rues visitées obligent les usagers motorisés à ralentir fortement. Ceci donne le temps aux usagers de négocier leurs interactions.

La faible vitesse peut également avoir un impact bénéfique sur la sécurité des autres usagers en réduisant les distances de freinage et en atténuant les risques d’accidents graves.

En intersection, la visibilité pour un usager à vélo sera systématiquement meilleure que la visibilité pour un usager motorisé car il peut s’approcher davantage de l’intersection.

Développement de la pratique cyclable

Plusieurs participants s'attendent à une forte augmentation de l'usage du vélo, notamment dans les territoires vallonnés. Les compteurs permanents de la fréquentation cycliste du conseil départemental confirment la hausse de la pratique. Cette hausse s'est encore accentuée depuis la fin du confinement avec fréquentation des voies vertes qui dépasse les fréquentations records précédentes.

Retour législation

Le code de la route prévoit la généralisation des doubles sens cyclables dans les rues limitées à 30 km/h ou moins sauf décision contraire dûment justifiée. La jurisprudence confirme que seul des raisons objectives de sécurité peuvent justifier une exception. Les tribunaux s'appuient dans leurs décisions sur les recommandations du Cerema (ex. Certu).

Cf. présentation Thomas Jouannot ;

Mise en œuvre, concertation et communication

Un des participants pose la question de la concertation à prévoir avec les riverains. Au vu du cadre réglementaire, cette concertation prendrait d'avantage le caractère d'une communication pédagogique pour expliquer la mesure et la compléter éventuellement par d'autres actions.

D'après Thomas Jouannot, la mise en œuvre du double sens cyclable peut se réaliser tout au long de l'année.

Echelle de déploiement

Plus le territoire qui bénéficie d'un déploiement simultané est grand plus la mesure est visible. Ainsi, le déploiement rapproché sur toute une commune, toute une communauté de commune voire plusieurs collectivités est souhaitable.

Ailleurs en France, le déploiement à l'échelle d'une collectivité (commune ou communauté de communes, agglomération) est courant. Un déploiement à l'échelle d'un pays serait une nouveauté.

La sécurité des doubles sens cyclables

Avant le déploiement d'un double sens cyclable, la crainte d'une insécurité routière est récurrente. Cependant, de nombreuses évaluations de l'impact sur la sécurité (Ville de Paris, Grand Toulouse, Grenoble la Métro, Nantes Métropole, CUS, Illkirch-Grafenstaden, Lille, cf. présentation Thomas Jouannot) ont démontré l'absence de difficultés particulières pour les doubles sens cyclables.

Ceci s'explique par la bonne visibilité entre les usagers à vélo et en voiture. Les usagers sont obligés de négocier entre eux l'utilisation de la chaussée (ralentissement, utilisation des élargissements ponctuels pour faciliter les croisements, pied à terre pour laisser passer un véhicule etc. En résumé, la mise en double sens cyclable crée plutôt une gêne qu'un danger.

Vélos spéciaux dans les rues étroites

La possibilité de circuler dans une rue dans les deux sens, n'oblige pas les usagers à la faire. Ainsi, en fonction de la configuration des lieux, de ses préférences, des trajets qu'il souhaite réaliser et le vélo qu'il utilise, l'usager adaptera son parcours.

Ainsi, des vélos spéciaux comme les vélo-cargo peuvent être comparés à des semi-remorques. Même si aucune règle particulière n'est définie pour eux, l'usager prendra en compte le gabarit de son véhicule en définissant son parcours. L'éventualité que le conducteur d'un vélo cargo serait occasionnellement amené à faire demi-tour dans une rue en double sens cyclable ne saurait en aucun cas justifier une interdiction généralisée.

Cohérence entre panneaux

Pour signaler un double sens cyclable, le seul panneau indispensable pour matérialiser cette règle de circulation défini par arrêté est le panneau « sauf vélo » (M9V2) sous le panneau « sens interdit » (B1). En fonction des besoins, un marquage au sol ou d'autres panneaux peuvent informer sur l'autorisation de circuler dans les deux sens à vélo.

Dans tous les cas, il est indispensable de corriger ou supprimer tout panneau qui serait en contradiction avec les règles de circulation définies dans les arrêtés de circulation en vigueur. Cela concerne notamment les panneaux « sens unique » (à supprimer ou remplacer par « double sens cyclable »), les obligations de tourner dans une direction et les interdictions de tourner (à supprimer ou à compléter par un panneau « sauf vélo ») et des marquages au sol matérialisant une obligation de continuer dans une direction (à supprimer ou compléter).