

ROAD BOOK

« Partage, découverte autour d'une expérience à vélo »

le 17 juin 2016

Départ : Pavillon du Tourisme

L'objectif de cette découverte est de se confronter aux réalités d'usage et de proposer des aménagements visant à développer et sécuriser les déplacements cyclistes sur le territoire. **Le souhait du CdD est de voir naître des expérimentations qui pourraient permettre à terme d'être généralisées sur ViennAgglo pour faire évoluer la place du vélo dans la cité.**

L'ensemble des propositions, qui sont présentées ici et prochainement dans le rapport d'avis complet, sont attachées au Décret n°2015-808 du 2 juillet 2015 – Arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives.

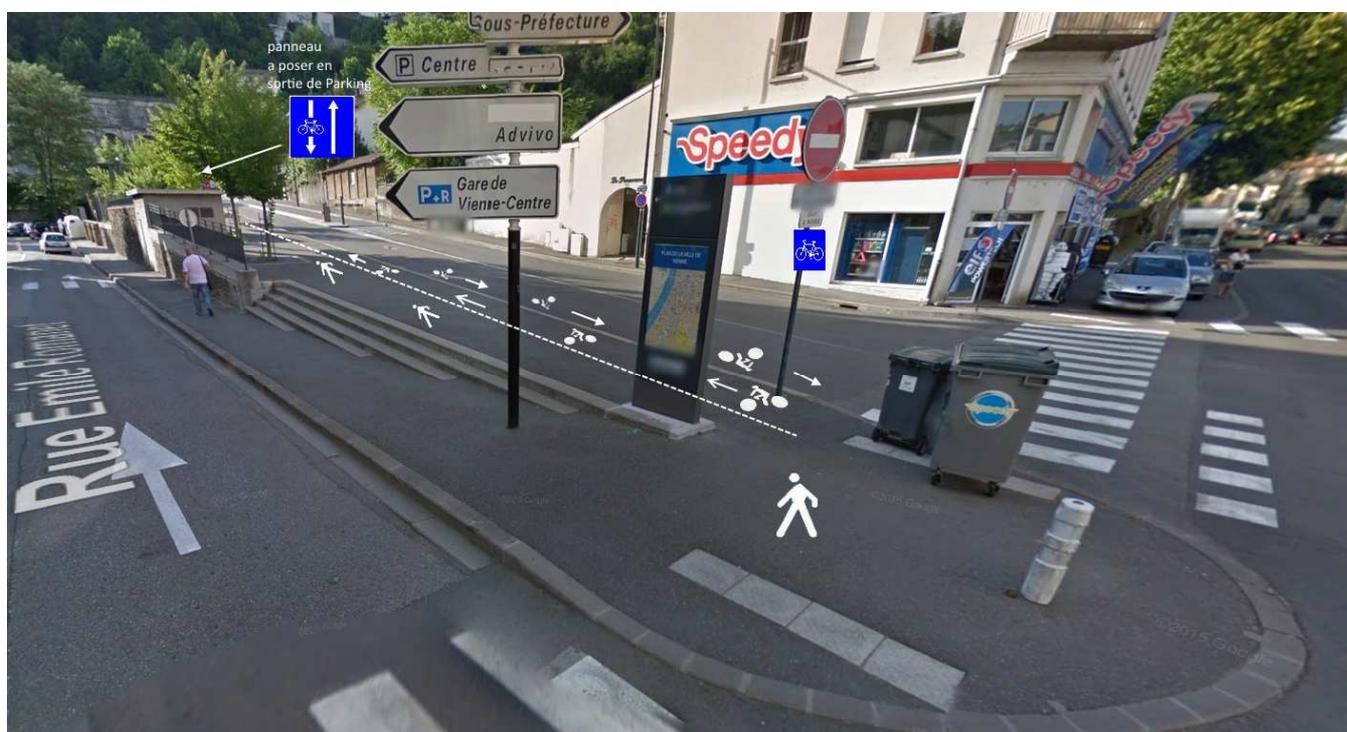


Le groupe traverse la Place des Allobroges et le Champs de Mars (à défaut de pouvoir emprunter le Bvd Asiaticus en double sens-cyclable) pour rejoindre la chaussée sur le cours Verdun et l'emprunter en direction du quartier de l'Isle.

1^{er} point d'arrêt : rue de la petite vitesse qui monte à la gare

Voie qui permet aux piétons et cyclistes de rejoindre la gare routière et le quai de la gare sans passer par le centre-ville. Cet accès doit **favoriser l'usage multimodal** (vélo/trottinette /piéton/PMR + train ou car) et peut-être un bon exemple emblématique de la place du vélo a fortiori sur un POLE MULTIMODAL.

Le CdD propose de **partager l'utilisation du trottoir de gauche entre piétons et cyclistes et d'aménager une bande cyclable dans le sens de la descente sur la voie**. Nous constituerions une quatrième voie pour les vélos permettant d'accéder à la vingtaine de stationnements de ce PÔLE MULTIMODAL. Le tracé d'une bande cyclable et la signalisation par panneau vertical et pictogrammes au sol favoriseraient la lisibilité et sécuriseraient l'accès.



Les pistes cyclables

Cette fiche est destinée à donner une information rapide.

La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité.

Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

Les pistes cyclables, chaussées exclusivement réservées aux cyclistes, séparées de la chaussée générale, exigent de l'espace. Elles ne peuvent habituellement pas être généralisées car il est impossible de construire un réseau de pistes cyclables complet dans une ville existante. Il faut donc les réaliser à bon escient.

Il est important de traiter attentivement les trois principales difficultés que posent les pistes cyclables, à savoir :

- la réinsertion des cyclistes dans la circulation générale, sachant que le cycliste quitte un espace séparé, sécurisé pour retrouver le flot des véhicules motorisés ;
- l'éloignement potentiel de la piste cyclable par rapport à la chaussée qui pose le problème de la perception du cycliste par l'automobiliste, et réciproquement, notamment à l'approche d'un carrefour ;
- l'accessibilité (traitement des traversées de la piste qui constitue une chaussée en elle-même, réparabilité et détectabilité de la séparation des cheminements piétons et cyclistes pour une piste à hauteur du trottoir...).

Éléments généraux de conception



Certu 2013 / 05



Les pistes cyclables doivent répondre à des principes rigoureux de conception, faute de quoi la sécurité y serait mal assurée.

Les pistes cyclables ne sont génératrices de sécurité que si elles obéissent à des règles strictes, en particulier en ce qui concerne les déagements de visibilité aux points de conflits : carrefours, accès et extrémités.

Ces règles sont destinées à éviter les pièges et à compenser le faux sentiment de sécurité induit par l'appartenance à un espace dédié, tant pour l'automobiliste que pour le cycliste.

Une planification rigoureuse permettra d'établir les priorités de réalisation selon les besoins et selon les caractéristiques des voies.

Il existe deux typologies de pistes :

- les **pistes contiguës** à la chaussée : qui correspondent plutôt aux pistes cyclables des voiries à 50 km/h ;



Source : CERTU de l'Est

- les **pistes éloignées** de la chaussée : qui correspondent davantage aux pistes cyclables des voiries à 70 km/h ou +.



Source : DDE 974

Éditions du Certu

Collection Références

Certu - Fiche Vélo - janvier 2013

1/6

La piste cyclable à hauteur du trottoir

La piste cyclable est définie par l'art. R110-2 du code de la route comme étant une « chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues ».

L'article R412-35 précise que « lorsqu'il ne leur est pas possible d'utiliser les emplacements qui leur sont réservés ou en l'absence de ceux-ci, les piétons peuvent emprunter les autres parties de la route en prenant les précautions nécessaires ».

Les utilisateurs de fauteuil roulant (bien qu'assimilés à des piétons par l'article R412-34 du code de la route) peuvent, dans tous les cas, circuler sur la chaussée (Art. R412-35).

La piste cyclable à hauteur du trottoir doit être signalée (verticalement comme horizontalement) comme telle.

Ce n'est pas un trottoir (voir les deux premiers paragraphes p.2, la piste cyclable étant une chaussée) ; ce n'est pas non plus une « piste sur trottoir ». La difficulté de fonctionnement et de compréhension provient, notamment, de l'absence de séparation physique entre piétons et cyclistes ainsi que de la lisibilité tactile et visuelle des espaces, notamment pour les personnes aveugles ou malvoyantes.

Il en résulte donc que, réglementairement :

- les cyclistes de plus de 8 ans ne peuvent pas circuler sur le trottoir et doivent rester sur la piste ;
- les piétons, sauf trottoirs « non disponibles » doivent rester sur les trottoirs ;
- les utilisateurs de fauteuil roulant peuvent circuler sur le trottoir et les aménagements cyclables.

Usages et aménagements rencontrés

- Ce type d'aménagement est fréquent dans certaines agglomérations, même s'il n'est pas la recommandation mise en avant *a priori* dans les guides techniques (*Recommandations pour les Aménagements Cyclables*) ; il offre un sentiment de sécurité accru (par rapport aux bandes cyclables), en particulier pour les cyclistes âgés et les enfants à bicyclette ; il permet aux aménageurs de réduire l'emprise entre bordures sans avoir à supprimer du stationnement et la perception « routière » de la rue ; de fonctionnement complexe en carrefour, il est perçu très négativement par les piétons âgés et les personnes aveugles et malvoyantes.
- La nature des aménagements réalisés est très diverse, allant du simple marquage sur trottoir existant ou de la légère dénivellation à la construction lourde avec réduction de la chaussée et emploi de matériaux différenciés.
- Dans la pratique, piétons et cyclistes respectent peu leurs domaines respectifs, en particulier si les revêtements sont de confort différent ou peu lisibles.



Panneau C113

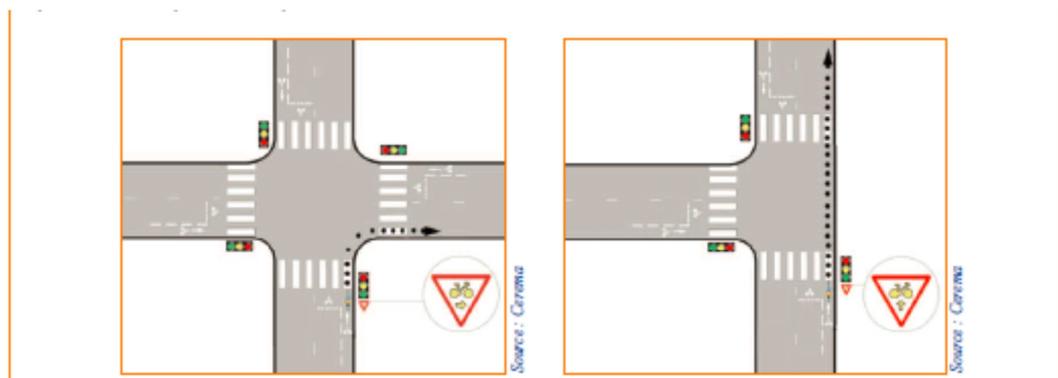
Le groupe emprunte ensuite la chaussée cours Verdun (non aménagée de bande cyclable) pour rejoindre le cours Brillier.

2e point d'arrêt : angle cours Verdun/cours Brillier sur l'espace piéton avant le feu

Les feux tricolores offrent la possibilité de **placer les cyclistes en amont des voitures** pour faciliter leur départ, limiter la vitesse des voitures et éviter les gaz d'échappement.

Le CdD propose d'aménager un **SAS cycliste au feu** sur les deux voies et un **cédez-le-passage cycliste au feu** qui remonte en direction de la gare pour permettre de tourner à droite.

Cet aménagement aurait intérêt à être reproduit sur les 4 feux tricolores de ce carrefour avec un **cédez-le-passage cycliste au feu pour permettre** de tourner à gauche au feu venant du cours Brillier en direction du cours de Verdun et de la rue Boson vers le cours Brillier en direction de la gare.



L'objet des présentes fiches est, à partir des textes officiels, d'expliquer leur contenu et leur raison d'être, puis de donner les premières indications de mise en œuvre possible.

Elles sont à destination des services de l'État, des gestionnaires de voiries et des associations d'usagers.

Limitation de l'accès au sas cycliste pour les cyclomoteurs

Mise en cohérence de la réglementation

Décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015

Plan d'actions pour les mobilités actives

Art R. 415-15 du Code de la route

« L'autorité investie du pouvoir de police peut décider de (...) mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation communs à toutes les catégories d'usagers deux lignes d'arrêt distinctes, l'une pour les cycles et ~~cyclomoteurs~~, l'autre pour les autres catégories de véhicules. [...] »

En supprimant le terme cyclomoteur, cet article introduit de la cohérence en précisant que par défaut le sas cycliste est à l'usage des seuls vélos, mais que l'autorité investie du pouvoir de police peut y autoriser les cyclomoteurs par la mise en place d'une signalisation spécifique (panneau M4d2 sous panneau C113) autorisant les cyclomoteurs à utiliser la bande amorce du sas.

Cette possibilité résultera donc d'un véritable choix de la collectivité et non d'une absence d'analyse de la situation.

Rappelons qu'il n'y a pas de modification du Code de la route pour les motos et scooters de cylindrée supérieure à 50 cm³ : ils ne sont pas autorisés à pénétrer dans le sas cycliste lorsque le feu de circulation est rouge.

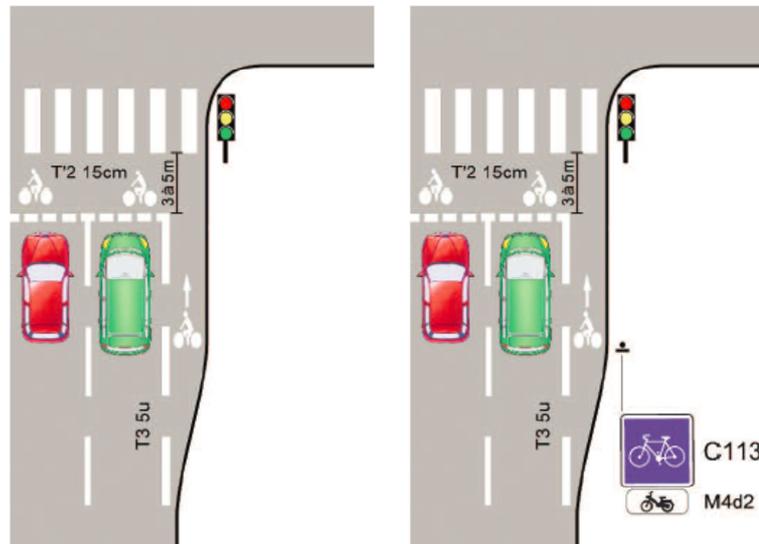
C113



Panneau M4d2



Qu'est ce qu'un sas cycliste ?



SAS réservé exclusivement aux cyclistes

SAS cycliste ouvert aux cyclomoteurs

La création d'un sas cycliste consiste à tracer une ligne d'effet des feux pour les voitures à l'amont desdits feux afin de dégager une zone facilitant l'insertion des cyclistes en carrefour.

Le sas permet au cycliste de profiter du feu rouge pour se positionner devant les autres véhicules, afin :

- de mieux voir et d'être vu ;
- de présélectionner son « tourne à gauche » avant les véhicules qui sont derrière lui et qui suivent la même direction ;
- de démarrer avant les véhicules à moteur, ce qui assure une bonne perception et insertion ;
- de ne pas respirer les gaz d'échappement au démarrage ;
- d'améliorer la sécurité des piétons en éloignant les véhicules motorisés de l'aplomb de la traversée piétonne.

L'extension du domaine d'emploi du cédez-le-passage cycliste au feu

Prélude à une modification de l'arrêté de 1967 et de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière

Décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015

Art R. 415-15 du Code de la route

« ~~Aux intersections~~, l'autorité investie du pouvoir de police peut décider de (...) mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation une signalisation distincte destinée à une ou plusieurs catégories de véhicules ou indiquant une ou plusieurs directions ou remplissant ces deux fonctions de manière concomitante »



En supprimant les termes « aux intersections », cet article étend le domaine d'emploi du cédez-le-passage cycliste aux passages piétons gérés par feu en section courante, aux alternats par feux et aux feux de gestion des bomes d'entrées des aires piétonnes.

La mise en place d'un cédez-le-passage cycliste au feu en section courante obtiendra une assise réglementaire dès modification de l'arrêté de 1967¹ et de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière² (ISR).

Depuis 2012, plus de 5 000 feux en intersection ont été équipés d'un tel dispositif dans des agglomérations de toutes tailles, sans que cela se soit traduit par une accidentalité particulière.

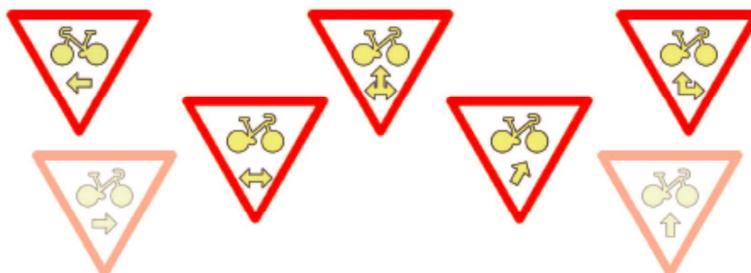
Quelques collectivités ont testé avec succès l'utilisation du cédez-le-passage cycliste en section courante pour gérer des traversées piétonnes, aboutissant à cette demande d'évolution réglementaire.

(1) Relatif à la signalisation des routes et autoroutes.
(2) Dans la future version de l'ISR, il est également prévu que le nombre de mouvements possibles en carrefour soit étendu par l'introduction des flèches diagrammatiques.

Septembre 2015



Arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives



Qu'est-ce que le « cédez-le-passage cycliste au feu rouge » ?

Dispositif existant depuis 2012, le « cédez-le-passage cycliste au feu rouge » fait partie des outils permettant de faciliter la circulation des cyclistes.

Cette signalisation, apposée sous certains feux, permet aux cyclistes de franchir le feu rouge sans marquer l'arrêt **sous réserve de céder le passage à tous les usagers, en particulier les piétons, bénéficiant du feu « vert »**.

Le feu rouge devient un cédez-le-passage pour les cyclistes pour la ou les directions indiquées par le panneau.

Cette signalisation est composée de panneaux (petits panneaux placés sous un feu) ou de feux jaunes clignotants qui représentent une silhouette de vélo et indiquent par une ou des flèches la ou les directions autorisées.

Les études préalables à la mise en place de cette mesure de circulation, qui relève de l'autorité investie du pouvoir de police, doivent toujours être mises à profit pour s'interroger sur la pertinence du choix de l'exploitation par feux du carrefour ou de la traversée piétonne.

La chaussée du cours Brillier en direction de la gare n'est pas aménagée de bande cyclable jusqu'à la poste, la circulation le long des voitures stationnées en épi est difficile et non sécuritaire pour les cyclistes.

Il est conseillé aux cyclistes d'appliquer l'autorisation de circuler en milieu de chaussée pour s'écarter des voitures stationnées mais également pour éviter la sortie de piétons entre deux voitures en stationnement.

Décret n°2015-808 du 02 juillet 2015 : Art R. 412-9 du Code de la route : "en marche normale, tout conducteur doit maintenir son véhicule près du bord droit de la chaussée, autant que le lui permet l'état ou le profil de celle-ci. (...) "Sur les voies où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 50km/h, un conducteur de cycle peut s'écarter des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée, d'une distance nécessaire à sa sécurité."

En effet, le positionnement des cyclistes au plus près du bord droit de la chaussée peut être générateur d'accidents, parfois graves, liés au risque d'ouverture de portières de véhicules en stationnement.

D'après plusieurs observatoires locaux d'accidentalité, près de 12 % des accidents cyclistes en milieu urbain correspondent à ce type de configuration.

Cette mesure vise également à sécuriser la traversée des piétons entre deux véhicules en stationnement. Le vélo est un véhicule silencieux de faible gabarit. Lorsqu'il est positionné très proche des portières de véhicules stationnés, il peut surprendre un piéton qui voudrait traverser. Un positionnement parfois éloigné du bord droit de la part du cycliste constitue ainsi un gain en sécurité pour le piéton.



Source : Cerema



Source : Cerema

Améliorer la sécurité du Cycliste



Marquage indicatif des trajectoires cyclistes en sens réservé de double sens cyclable



Le groupe met en avant une **pratique habituelle des cyclistes** qui peut être sanctionnée comme une effraction. Les usagers rejoignent la poste sur l'espace piétonnier plutôt que sur la chaussée du cours Brillier trop dangereuse entre les véhicules qui circulent et ceux qui sortent de leur stationnement. Les usagers ont besoin d'un aménagement offrant une **continuité de voie cyclable sécurisée**.

Le CdD propose d'aménager une **voie verte avec cheminements contigus** sur le large espace piéton le long du cours Brillier. Elle permettrait de rejoindre la bande cyclable de la poste avec une **traversée cycliste contiguë au passage piéton** avant la poste et une seconde au feu (ci-dessous) pour traverser le cours Brillier et pouvoir le redescendre jusqu'au Rhône.



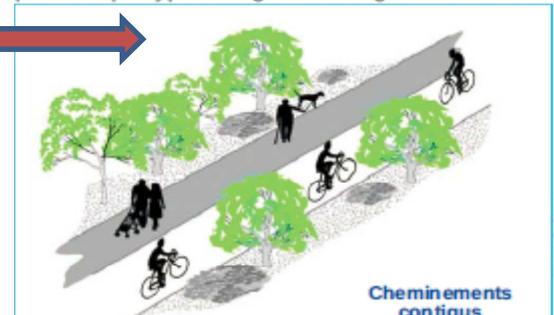
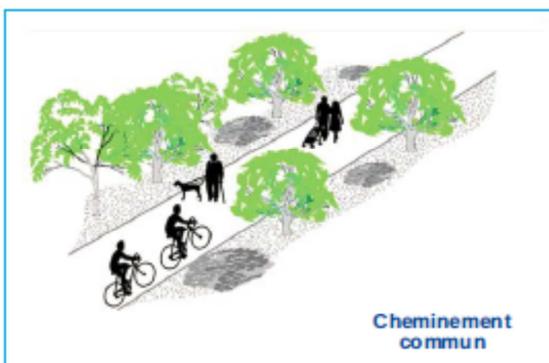
Sur les voies vertes



Panneau C115
« voie verte »

« Une voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers » (Art. R. 110-2).

La circulation y est donc autorisée de droit pour les cyclistes, sans limitation de vitesse et pour les piétons, en tous sens. Il appartient aux usagers de ces voies d'adopter un comportement de respect mutuel (en particulier pour les cyclistes, usagers plus rapides).



Usage constaté

On observe parfois quelques difficultés de cohabitation en période d'affluence ou à proximité des grosses agglomérations. Cela ne constitue toutefois pas un enjeu fort de sécurité.

Recommandations

- Le rappel de règles de « bon comportement » peut s'avérer utile aux principaux accès à l'itinéraire, ceci à l'attention de tous les usagers, cyclistes comme piétons.
- La largeur ordinaire d'une voie verte est de 3,00 m ; toutefois, dans les secteurs où l'affluence est forte, il peut être opportun de l'élargir à 5,00 m, voire de dissocier les cyclistes des piétons, en veillant bien à conserver une qualité d'aménagement équivalente pour chaque type d'utilisateur. Une largeur inférieure à

La traversée cycliste contiguë au passage piéton et gérée par feux

Prélude à une modification de l'arrêté de 1967 et de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière

Décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015

Art R. 412-30 du Code de la route

« Lorsqu'une piste cyclable ou une trajectoire matérialisée pour les cycles traversant la chaussée est parallèle et contiguë à un passage réservé aux piétons dont le franchissement est réglé par des feux de signalisation lumineux, tout conducteur empruntant cette piste ou cette trajectoire matérialisée est tenu, à défaut de signalisation spécifique, de respecter les feux de signalisation réglant la traversée de la chaussée par les piétons ».

Dans la version précédente du Code de la route, seul le cas où une piste cyclable était présente de part et d'autre de la chaussée était pris en compte.

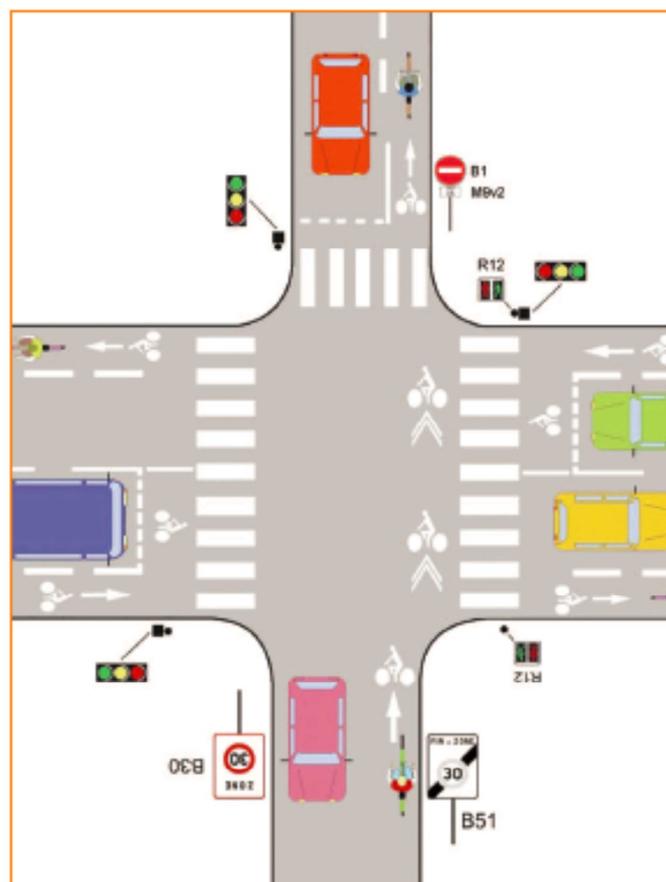
Dans cette nouvelle version, l'ajout de la « trajectoire matérialisée traversant la chaussée » tient compte des autres cas apparus avec le développement des aménagements cyclables.

Ainsi, en amont ou à l'aval de la traversée cycliste, peuvent se trouver la voie réservée d'un double-sens cyclable, une voie verte, une aire piétonne...

Toutefois, l'application de cet article ne sera possible qu'après la modification de l'arrêté de 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes et de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière qui définira le marquage des trajectoires.

En milieu urbain, la multiplication des signaux routiers peut nuire à la bonne compréhension des règles de circulation et entraîner un coût supplémentaire pour les gestionnaires. De plus, les mâts supportant ces signaux sont quasiment exclusivement implantés sur le trottoir, ils entravent souvent le cheminement des piétons et des personnes à mobilité réduite.

Quand une trajectoire à l'attention des cyclistes est matérialisée sur la chaussée le long d'un passage piéton dont le franchissement est réglé par feu piétons R12, ce seul signal lumineux destiné aux piétons peut suffire pour préciser aux cyclistes les règles de franchissement.



Sens réservé vélo en sortie de double-sens cyclable en zone 30

Source : CEREMA

3e point d'arrêt pour descendre des vélos après le feu à droite devant la boutique Orange et continuer à pieds jusqu'au commissariat.

Le groupe emprunte la bande cyclable devant la poste et se confronte à la particularité d'un **feu tricolore partagé entre bus et cyclistes**. A noter que les bus se dirigent ensuite sur la droite pour rejoindre le pôle multimodal et que les cyclistes sont souvent amenés à emprunter le carrefour à gauche en direction du centre-ville ou de la rue V Hugo. Le partage de la voie et les priorités sont ici difficiles pour les cyclistes mis en danger.

En l'absence de bande cyclable entre le feu et le commissariat, le groupe se déplace à pieds (vélo à la main) pour traverser le passage piétons et la barrière d'entrée du pôle multimodal.

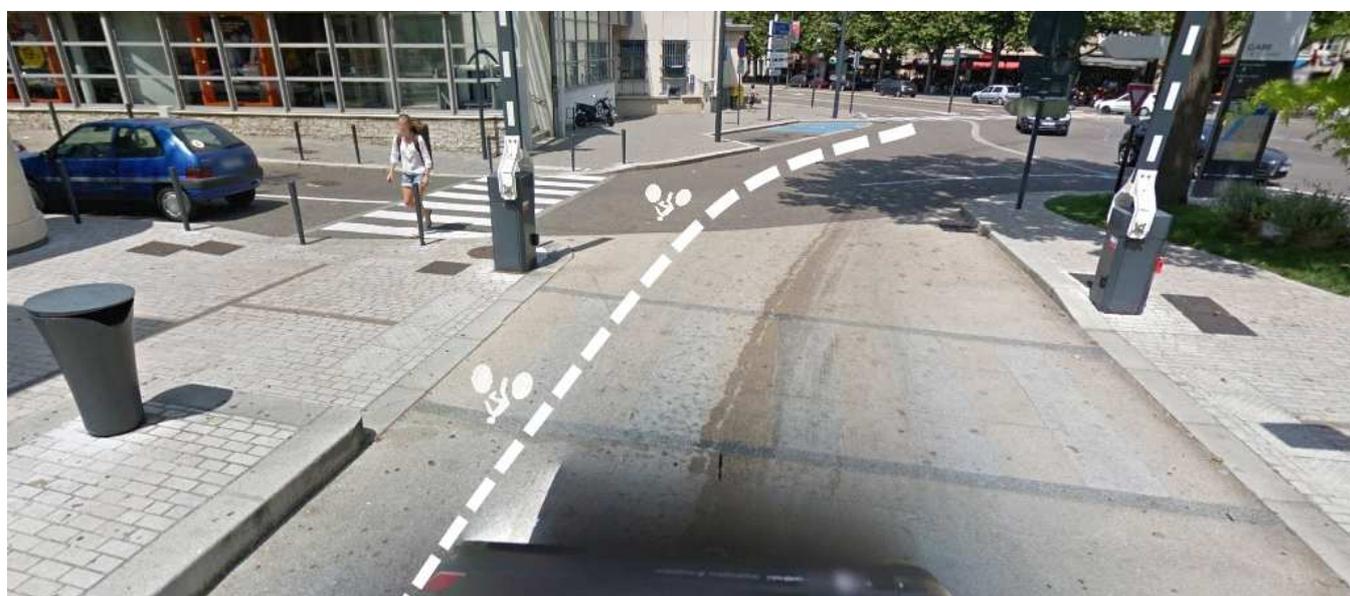
Le CdD propose :

D'aménager un **SAS cycliste au feu** et un **cédez le passage cycliste au feu** pour faciliter la circulation des cyclistes

De **marquer les trajectoires cyclistes au sol** dans le carrefour (marquage incitatif et non réglementaire)

De faire prolonger la **bande cyclable**.

A noter que les aménagements cyclables ont souvent un fort **intérêt pour les Personnes à Mobilité réduite**.



Marquage des trajectoires matérialisées pour les cycles

Arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives

Le concept de trajectoire matérialisée pour les cycles a été introduit dans le code de la route par le décret du 2 juillet 2015. Il donne la possibilité aux gestionnaires de voirie d'indiquer au sol une trajectoire conseillée au cycliste. Dans la très grande majorité des cas, la présence de cette trajectoire ne signifie aucune contrainte supplémentaire pour les usagers.

L'introduction de ce concept se traduit par des nouvelles possibilités de marquage au sol listées dans l'arrêté du 23 septembre. Cette fiche se propose de donner des indications d'utilisation de chaque type de marquage.

Quelle base réglementaire ? Pourquoi une telle mesure ?

L'arrêté du 23 septembre 2015 modifie l'arrêté relatif à la signalisation des routes et autoroutes et l'instruction interministérielle

sur la signalisation routière afin de rendre possible la matérialisation des trajectoires pour les cycles.

Arrêté relatif à la signalisation des routes et autoroutes, article 8) 3° (extrait)

« Marques relatives aux trajectoires des cyclistes ; elles sont constituées des éléments suivants :

- de figurines représentant un cycliste ; ou
- de double chevrons ; ou
- de flèches ; ou
- de numéros d'itinéraire ; ou
- d'une combinaison de ces éléments ; »

Instruction interministérielle sur la signalisation routière, article 118-1-C (extrait)

« Sur toutes les chaussées, en section courante comme en carrefour, notamment en contiguïté de passage pour piétons, l'utilisation, dans le sens de circulation des cyclistes, de doubles chevrons ou de figurines ou de flèches ou d'une association de ces éléments, est possible pour matérialiser une trajectoire à l'intention des cyclistes. »

Plusieurs collectivités françaises ont exprimé le besoin de pouvoir matérialiser au sol la trajectoire conseillée aux cyclistes afin de les aider dans leur repérage et leur positionnement sur la chaussée.

Les principes de signalisation sont résumés dans le tableau ci-dessous :

Ces marquages ne sont pas obligatoires. Chaque gestionnaire de voirie réalise son propre diagnostic quant à l'intérêt et le coût/avantage pour chaque situation.

Tout marquage doit respecter des normes de glissance, et être entretenu afin de ne pas constituer un piège pour l'ensemble des usagers.

Si la réglementation laisse ouvert le choix du marquage pour chaque situation afin de faire entrer dans la légalité des pratiques existantes et ne pas générer de surcoût, il est souhaitable qu'au fur et à mesure du renouvellement, les usages de chaque type de marquage convergent, dans un souci de cohérence et de lisibilité.

Il est à noter que la coloration verte, longtemps utilisée en complément ou à la place du marquage réglementaire, n'a pas démontré son utilité. En effet, elle présente un mauvais contraste avec la chaussée, en particulier la nuit et par faible visibilité.

Dénomination	Représentation graphique	Domaine d'emploi recommandé
Double chevron seul		<ul style="list-style-type: none"> • Carrefours • Rives
Figurine cycliste + double chevron		<ul style="list-style-type: none"> • Carrefours • Section courante (hors double-sens cyclable)
Figurine cycliste + flèche		<ul style="list-style-type: none"> • Sens réservé aux cyclistes dans un double-sens cyclable
Figurine piéton seule		<ul style="list-style-type: none"> • Espace utilisé par les piétons
Figurine cycliste + figurine piéton		<ul style="list-style-type: none"> • Traversée de chaussée par une voie verte

Matérialisation de la trajectoire des cyclistes en carrefour

Matérialiser la trajectoire des cyclistes dans les carrefours de grande taille

Le recours à un tel marquage vise à faciliter le repérage des cyclistes et à attirer l'attention des autres conducteurs sur la présence potentielle d'un nombre élevé de cyclistes sur cette trajectoire.

Ce marquage est possible soit à l'aide de doubles chevrons, soit à l'aide de doubles chevrons et de figurines vélos.

Trajectoire matérialisée en carrefour complexe à Paris



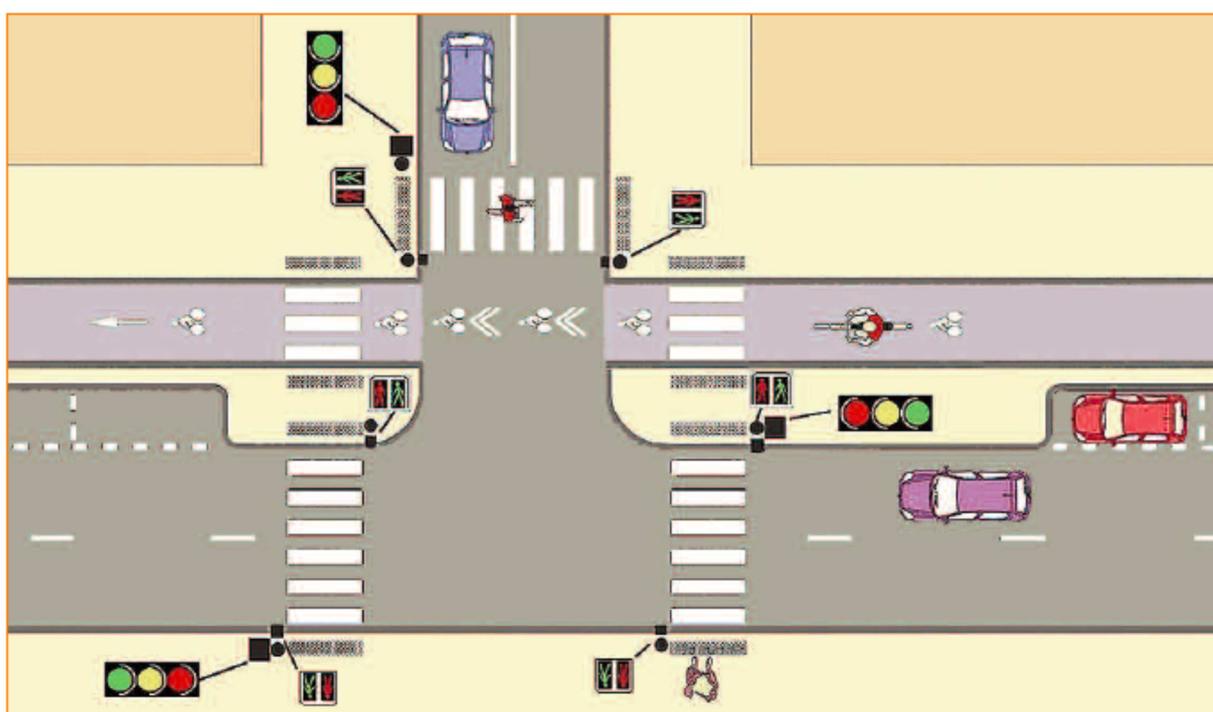


Matérialiser la trajectoire contiguë au passage pour piétons

En milieu urbain, la multiplication des signaux routiers peut nuire à la bonne compréhension des règles de circulation et entraîner un coût conséquent pour les gestionnaires. De plus, les mâts supportant ces signaux sont quasiment

exclusivement implantés sur le trottoir, ils entravent souvent le cheminement des piétons et des personnes à mobilité réduite.

C'est pourquoi, en carrefour à feu, lorsque la trajectoire matérialisée pour les cycles est parallèle et contiguë au passage pour piétons, le seul signal lumineux destiné aux piétons peut suffire¹ (article R 412-30).



Piste cyclable traversant une chaussée dans un carrefour à feux

Le groupe rejoint à vélo la maison de la mobilité, en traversant l'espace multimodal au milieu des bus, taxis et piétons.

4e point d'arrêt : devant la Maison de la Mobilité

Cet espace est un lieu de rencontre des usagers et de partage des usages. Piétons, cyclistes, fauteuils roulants, taxi et bus se retrouvent sur une même aire. Cet espace doit **faciliter et sécuriser les déplacements de chacun**.

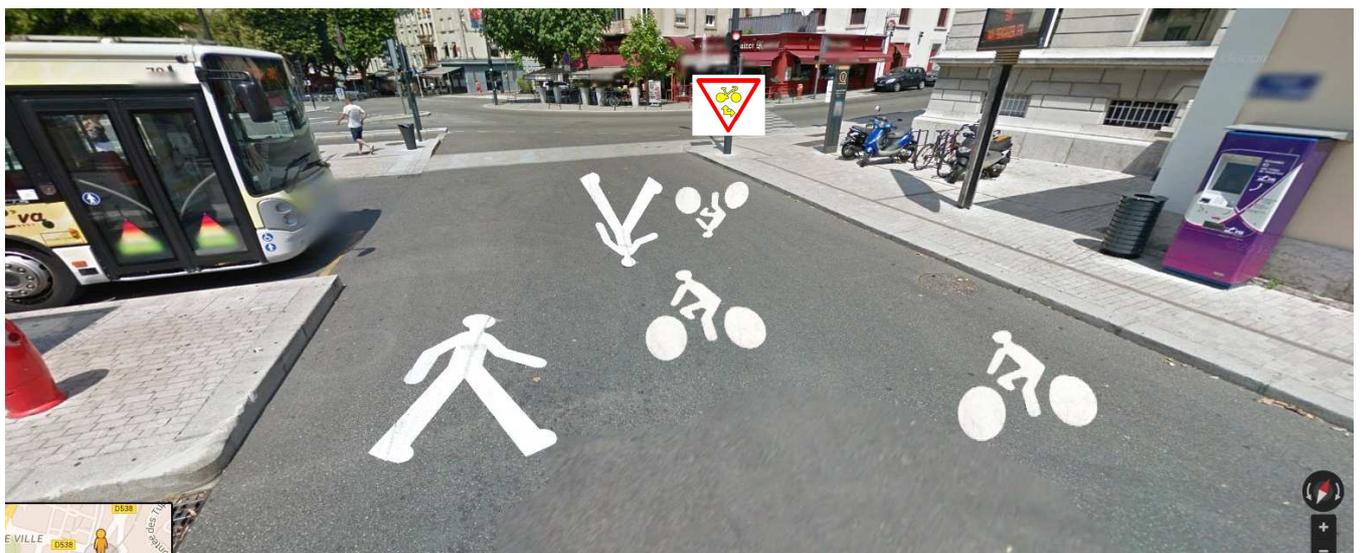
Le CdD propose d'aménager :

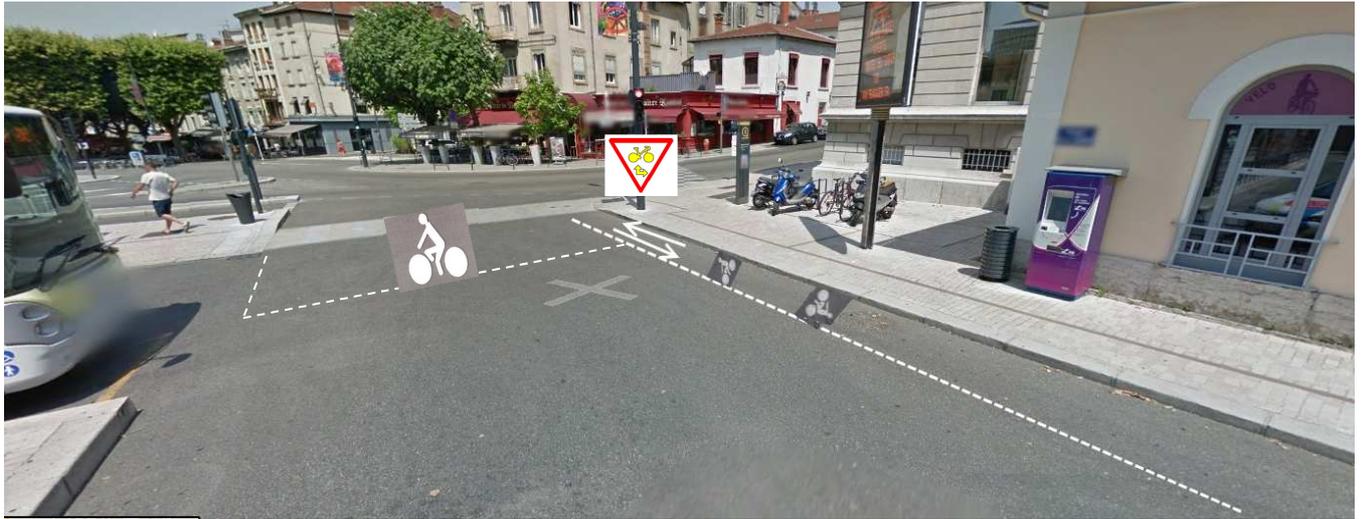
Une **zone de rencontre** entre les différents usagers de l'espace multimodal (zone 20 piétons/ voitures/ vélo/PMR) avec des pictogrammes au sol en plus des signalisations verticales à chaque extrémité de la rue.

Une **bande cyclable** (double sens) le long du trottoir entre la maison de la mobilité et le feu tricolore (stationnement vélo)

Un **SAS cycliste** au feu avec un **cédez le passage cycliste au feu** pour tourner à droite sur la rue V Hugo

Traversée cycliste contiguë au passage piéton et gérée par feux (Art 412-30 du code de la route) au feu de la rue V Hugo entre la brasserie et la Caisse d'Épargne.







Panneau B52
«zone de rencontre»

« Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers.

Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules.

La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h.

Toutes les chaussées sont à double-sens pour les cyclistes, sauf dispositions contraires prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

Les entrées de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable » (Art. R. 110-2).



Source : CETS de l'Est

Dans cette zone, les piétons sont prioritaires sur les cyclistes (puisque le code de la route assimile la bicyclette à un véhicule).

Toutefois, les cyclistes ne sont pas tenus de rouler en permanence à l'allure du pas, comme imposé dans les aires piétonnes. Ils devront adapter leur vitesse à la présence piétonne et à la visibilité, tout en restant en deçà des 20 km/h.

Lorsque l'emprise est suffisante, il est souhaitable de matérialiser un espace hors circulation, dédié aux seuls piétons.

Des zones répondant pour partie à ce concept existent déjà depuis longtemps. Autrefois dénommées rues libres, cours urbaines, rues à priorité piétonne ou rues banalisées (*Woonerf aux Pays-Bas*) et rencontrées avant le décret du 30 juillet 2008 sous forme de "zones 30" fortement aménagées, d'aires piétonnes ouvertes en permanence à la circulation ou de zones semi-piétonnes, les zones de rencontre créées par le décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 ne poseront pas de difficultés de cohabitation entre cyclistes et piétons, la hiérarchie des priorités entre usagers étant clairement affichée dans la réglementation et la signalisation.



Source : CETS de l'Est

Améliorer la perception du statut de la voirie

Recourir à la communication, actions temporaires



Le groupe traverse le carrefour et emprunte le cours Romestang jusqu'à la place Miremont, traverse le parking devant la salle des fêtes et tourne à gauche pour s'arrêter face à la rue Clémentine.

5e point d'arrêt : devant l'institut Carlance

Le groupe est face à la rue Clémentine qu'il ne peut emprunter pour **rejoindre le quartier touristique et commerçant du Temple sans commettre d'infraction**. Actuellement, l'utilisateur emprunte tout de même la rue Clémentine à contre sens ou respecte le code de la route en contournant la salle des fêtes pour rejoindre la rue Ponsard puis la rue J Brenier et rejoindre, le Temple ou la rue Clémentine.

Le CdD propose de créer cette rue Clémentine en **zone de rencontre** (zone 20 piétons/ voitures/ vélo) avec des pictogrammes au sol en plus des signalisations verticales à chaque extrémité de la rue. Le **double sens cycliste** devient alors légal et prend toute sa cohérence sur une **zone 20**. Étroite, cette rue est peu utilisée par les voitures mais beaucoup par les cycles et les piétons, d'où l'intérêt de privilégier une zone partagée.



Améliorer la perception du statut de la voirie

Une lisibilité renforcée possible en entrée de zone de rencontre



Redonner de la cohérence aux règles

A partir du 1^{er} janvier 2016, le double-sens cyclable est la règle dans :



et



+



et



L'objet des présentes fiches est, à partir des textes officiels, d'explicitier leur contenu et leur raison d'être, puis de donner les premières indications de mise en œuvre possible.

Elles sont à destination des services de l'État, des gestionnaires de voiries et des associations d'usagers.

Plan d'actions pour les mobilités actives

Plus de cohérence dans le déploiement du double-sens cyclable dans les voies limitées à 30 km/h ou moins

Décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015

Art R. 412-28-1 du Code de la route

« Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. »

Art R. 431-9 du Code de la route

« (...) Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes dans les deux sens (...) »



Le décret du 31 juillet 2008 (premier décret « Code de la rue ») avait instauré la généralisation du double-sens cyclable dans les zones 30 et les zones de rencontre.

Toutefois, ni l'aire piétonne ni les axes à 30 km/h n'étaient pris en compte.

Cette nouvelle rédaction du Code de la route vise à plus de cohérence en venant compléter le dispositif de généralisation des doubles-sens cyclables en l'étendant aux aires piétonnes et aux voies limitées à 30 km/h. Cette mise en cohérence est à réaliser avant le 1^{er} janvier 2016.

En étendant le principe de généralisation des doubles-sens cyclables dans toutes les voies où la vitesse est limitée à 30 km/h ou moins, cette mesure vise à simplifier la compréhension de la règle par les usagers.

On cherche ainsi à développer des réflexes d'attention dans tous les carrefours sur la possibilité de débouchés de cyclistes venant de la gauche ou de la droite. Ceci contribue à la modération de la vitesse à l'approche des intersections.

Le double-sens cyclable (DSC), qu'est-ce que c'est ?

La mise à double-sens cyclable d'une rue consiste à autoriser la circulation des cyclistes dans les deux sens dans une rue auparavant à sens unique pour tous les véhicules.

Sa fonction principale est de garantir un itinéraire sans détour offrant le plus court chemin.

La présence de nombreux sens uniques en ville est très pénalisante pour les cyclistes et les oblige souvent à des détours très longs pour se rendre d'un point à un autre.

Le double-sens cyclable présente d'autres avantages :

- confort de ne pas être suivi par un véhicule motorisé ;
- amélioration du repérage, l'aller et le retour se faisant par le même itinéraire ;
- évitement de la circulation des axes à fort trafic ;
- meilleurs confort et sécurité du piéton car le cycliste est encouragé à utiliser légalement la chaussée en libérant le trottoir.

Le groupe prend le chemin du retour vers l'Office de Tourisme en empruntant le Cours Romestang, la rue de la République puis la rue Boson.

Le CdD propose d'aménager en **zone 30** ou de **limiter la circulation à 30km/h** la rue de Bourgogne et la rue Boson pour traverser du jeu de paume au Cours Brillier. Ceci **permettrait une circulation libre des vélos** (double sens autorisé) avec **une bande pour le sens inverse** (les vélos empruntant la chaussée centrale dans le sens de circulation des voitures) sur une rue qui dans les usages ne peut être empruntée plus rapidement par les voitures. Ceci permettrait également de **limiter la traversée par les voitures et de sécuriser les déplacements des autres usagers** (piétons, cycles, PMR) dans une rue commerçante. Pour aller plus loin, cette rue pourrait devenir une **en zone de rencontre**.



Redonner de la cohérence aux règles

Pourquoi le double sens cyclable ?



Un cycliste sur un trottoir = forte gêne pour le piéton, même classe d'amende (135 euros) qu'un cycliste en sens interdit

Améliorer la perception du statut de la voirie

Pourquoi le double sens cyclable ?



Le double sens cyclable remet le cycliste dans la légalité en libérant le trottoir

Au feu à l'angle du Cours Brillier, le groupe traverse le carrefour en direction de la place des Allobroges pour rejoindre le Pavillon du Tourisme. Ce circuit semble à ce jour plus sécuritaire que par le carrefour et les feux tricolores face à la halte fluviale.

Le CdD propose que soit aménagée **une traversée cycliste contiguë au passage piéton** entre le Lycée Robin et le Pavillon du Tourisme afin de **faciliter l'accès et la sortie à vélo depuis l'Office de Tourisme** qui loue des vélos.



Arrivée : Pavillon du Tourisme

Cette découverte visait à expérimenter et sensibiliser les participants à l'intérêt de chaque type d'aménagement. Celle-ci n'est pas exhaustive et sera complétée d'autres illustrations et propositions d'expérimentations similaires sur les 4 communes de Vienne, Pont-Evêque, Eyzin-Pinet et Luzinay. L'avis sera rendu au Conseil Communautaire du 15 décembre.

Le Conseil de Développement remercie tous les participants pour l'intérêt qu'ils ont porté à sa réflexion et pour leurs retours sur ce partage et cette découverte autour d'une expérience à vélo.

NB : les images de photomontage ont un caractère illustratif et ne représentent pas la réalisation finale des projets d'aménagements suggérés.