



Developpement des circulations actives et projet d'aménagement de voirie à Châteaubriant dans le cadre du nouveau plan de circulation.

RAPPORT DE SYNTHÈSE

- 18 Février 2016 -

Sommaire

Préambule	3
Constat de l'existant.....	3
Contribution des adhérents	5
Points concrets pouvant être traités rapidement (à notre avis) et sans trop de frais... ..	5
Ces points ne sont que des exemples signalés par les adhérents, d'autres informations détaillées sont visibles sur notre site internet (www.veli-velo.fr).....	5
Considérations générales (piétons et vélos) pour contribuer à la réflexion globale	9

Préambule

Madame Brigitte Lebrethon (mission parlementaire Vélo Janvier 2004) dans son rapport : « PROPOSITIONS POUR ENCOURAGER LE DEVELOPPEMENT DE LA BICYCLETTE EN France » expliquait qu' « Au début des années 90, un grand constructeur automobile national accompagnait le lancement d'une petite voiture avec ce slogan « **à vous d'inventer la vie qui va avec !** ». Nous avons vu que l'encouragement de l'usage du vélo comme l'invitation à la marche à pied en ville pour de petits trajets ou vers l'école implique – il faudrait même dire impose – **de repenser l'organisation urbaine et l'espace public, donc d'inventer la ville qui va avec le vélo ou la marche, dans l'intérêt du piéton, du cycliste mais aussi de la personne âgée, de l'enfant, du parent avec une poussette, de la personne à mobilité réduite.** Nous pensons que le développement du vélo invite à penser « la vie qui va avec »...».

Dans l'idée émise par Brigitte Lebrethon d'inventer « la vie qui va avec le vélo », force est de constater que les espaces urbains, qui ont été conçus exclusivement pour la voiture, ne sont pas aménageables en un claquement de doigts.

Il ne s'agit pas de bonne ou de mauvaise volonté en la matière, mais d'une tâche de longue haleine faisant appel à de nombreuses compétences pour changer les états d'esprits.

Pour reprendre les paroles de l'adjoint au maire de Gand, ville belge qui affiche 22% de déplacements à vélo : « on essaie toujours d'aller trop vite, on fait des erreurs. Il faut essayer d'emmener tout le monde. » (Ouest France -08/02/2016).

C'est pour cela que notre association, créée fin 2015, s'est constituée avec des usagers du vélo, venant de tous horizons : âges, professions, milieu social, sensibilités politiques... ayant l'intérêt de s'impliquer dans le développement des circulations douces à Châteaubriant et plus particulièrement du vélo, en contribuant à l'amélioration de la sécurité et du confort des usagers.

Cela expliquerait la croissance rapide du nombre d'adhérents (plus de 70 à ce jour) et le niveau de leur implication dans l'identification des difficultés rencontrées sur leurs trajets quotidiens dont nous présenterons une synthèse sous deux grandes rubriques :

- 1) les points concrets pouvant être traités facilement, sans grands investissements et sans attendre la mise en œuvre d'un plan global de déplacement
- 2) des contributions à la réflexion globale

Constat de l'existant

Il n'existe pas actuellement de schéma cyclable à proprement parler à Châteaubriant. Il est pourtant question d'un plan vélo depuis plusieurs années

Il semblerait que pour répondre à la LAURE, des aménagements dits « cyclables » ont été réalisés par petites touches, sans qu'il y ait de continuité et sans réflexion globale de l'usage qui allait en être fait.

- Des bandes cyclables ont été tracées sur certaines rues après leur rénovation (Avenue Quentin Miglioretti), mais dans d'autres cas cela s'est fait sans tenir compte de l'état antérieur de la chaussée : dégradation des revêtements due à la circulation de véhicules lourds, ou mal refaits suite à des travaux de voirie (bd de la République, rue d'Ancenis).

- Quelques « pistes cyclables » avec le panneau indiquant aux cyclistes l'obligation de les emprunter, existent mais ne répondent pas aux exigences de la réglementation (revêtement, continuité des aménagements cyclables, réinsertion dans la circulation...):
 - le long de l'avenue du Général Patton, vers le restaurant Macdo. Mais, elle présente de nombreuses anomalies
 - Le long de la route qui conduit au lotissement des Briotais,
 - La voie verte vers Rougé
 - Au niveau du collège Schumann et lycée Guy Môquet (panneau piste cyclable et zone de rencontre : signalisation et aménagement peu cohérents)

Quant aux double-sens cyclables, qui ont pour but de raccourcir les distances à parcourir par les cyclistes, le décret du 30 juillet 2008 a introduit dans le Code de la route la généralisation des double sens cyclables en Zone 30.

- A Châteaubriant, un arrêté municipal du 18 août 2010, établit une liste des rues où la circulation des cyclistes est interdite en contresens
- Cependant, le décret du 2 juillet 2015 autorise la circulation des cyclistes à contresens, dans tous les sens uniques limités à 30 km/h, à compter du 1^{er} janvier 2016.
- A Châteaubriant, le double sens cyclable est matérialisé uniquement la rue Charles Goudé. Dans d'autres rues, telle que la rue de Rigale, on trouve le panneau « sens interdit sauf cyclistes », mais elles sont rares et les automobilistes sont surpris de voir des vélos arriver en sens inverse
- D'autres rues sont munies du panneau « sens interdit sauf riverains et cyclistes »

Autres aménagements pour encourager la pratique du vélo comme moyen de transport :

- Mise en place d'un abri vélos au conservatoire
- Présence d'un abri-vélos sécurisé à la gare (pas facile d'accès)
- Installation d'appui-vélos dans plusieurs endroits de la ville. Leurs emplacements pourraient être réétudiés, puisque d'une part, de nombreux appuis-vélos ne sont jamais utilisés et d'autre part des établissements accueillant du public n'en sont pas équipés, par exemple : la comcom, la sous-préfecture, le théâtre de verre, les zones commerciales...

Contribution des adhérents

Points concrets pouvant être traités rapidement (à notre avis) et sans trop de frais... Ces points ne sont que des exemples signalés par les adhérents, d'autres informations détaillées sont visibles sur notre site internet (www.veli-velo.fr)

Présence de barrières dangereuses sur les voies de circulation douce, car peu visible la nuit du fait qu'elles ne sont pas signalées (il y a déjà eu des accidents). De plus, elles empêchent le passage de vélos qui doivent se tracer un chemin de part et d'autres de la barrière.



Les barrières des chicanes, qu'elles soient métalliques ou en bois, sont souvent très rapprochées et ne permettent pas à certains usagers de passer : vélos avec remorque, tandem, fauteuils roulants, parents avec poussettes et landaus...

- *Il vaudrait mieux retirer ces barrières et chicanes et éventuellement installer simplement des poteaux avec la signalisation adéquate, ainsi que **des dispositifs réfléchissants***



Photo de La Fédération pour les Circulations Douces en Essonne

- S'il faut absolument des chicanes, il faudrait les modifier : *Il doit y avoir 3 m de distance entre les deux barrières. Dans le sens d'approche de l'intersection, la première barrière doit être à gauche et la deuxième à droite afin de porter l'angle de vision des cyclistes vers la gauche, du côté où les voitures arrivent en premier. Largeur de cheminement pour le passage de la chicane devant être d'au moins 1,40 m afin d'assurer la mise en accessibilité de la voie (cf. Guide technique des voies de circulation douce, département de l'Oise, P. 25 à 28)*

Signaler la présence d'un escalier au bout de la voie longeant la voie ferrée (face au magasin de Camille avril, rue d'Ancenis)

Entretien des aménagements existants :

- la piste cyclable conduisant au lotissement des Briotais n'est pas toujours empruntée par les cyclistes, car à une période de l'année il y a des épines...
- entretenir la voie verte : portillons descellés, racines d'arbres qui commencent à soulever et déformer la chaussée
- entretenir les chemins piétonniers et cyclables qui constituent des itinéraires malins en ville, souvent boueux : par exemple le parc de la Lande et trottoir sablonneux le long de la rue des Tanneurs, petit chemin entre le parc de Choisel et la Ville Marie. ... Ces chemins boueux se transforment en patinoire

Zone à sécuriser ou à réparer:

- Absence de trottoirs :
 - ✓ Rue Amand Franco, au niveau du petit pont traversant la chère les piétons doivent descendre sur la chaussée. Or cette rue toute droite est un endroit fréquenté par des voitures qui roulent souvent à vive allure.
 - ✓ Route de Rougé/Janzé : absence de trottoir le long de cette route, entre la rue de la ville Marie et le chemin qui mène à l'hippodrome
 - ✓ Avenue Jean Moulin vers la voie verte
- Bouche d'eau au milieu de la piste cyclable près du rond-point de la déchetterie
- Abaisser les bordures de trottoirs aux entrées des pistes cyclables (le long de la rue du Général Patton), des rues en sens interdit sauf cyclistes (par exemple lotissement Choisel) dans les zones de rencontre (collège, lycée Guy Môquet). Ces bordures parfois très hautes peuvent provoquer des chutes ou des voilages de roues. *Il y a déjà eu des chutes*
 - *les ressauts ne doivent pas dépasser 2 cm et les bords doivent être arrondis*

Problèmes de sécurité liés à des stationnements de véhicules sur la chaussée, à proximité d'intersections importantes ou très étroites (discutables), exemples entre autres:

- Rue des Déportés Résistants, entre 5 et 10 véhicules sont autorisés à stationner sur la chaussée, du côté droit en montant, juste avant d'arriver au feu tricolore. Cela constitue un danger pour les vélos dans les deux sens de circulation mais principalement lorsque le cycliste monte la côte, lentement. Les véhicules ont peu de place pour se croiser et les automobilistes se montrent parfois impatients car ils n'ont pas l'intention de s'attarder derrière un vélo qui va les faire s'arrêter deux fois de suite au feu rouge.
- Rue du Maréchal Foch (au niveau du feu tricolore)
- Rue de Tournebride à l'intersection de la rue de Rigale...

Rue en sens unique pour les voitures qu'il serait souhaitable de rendre à double sens cyclable, en respect du décret de juillet 2015 et pour encourager l'utilisation du vélo

- Rue du duc d'Aumale, afin de rendre plus aisée la circulation des habitants de la rue des lilas et faubourg de Chécheux, dans leur trajet de retour du centre ville
 - *faire un aménagement au niveau des trottoirs sous le pont, permettant aux vélos de les emprunter, au moins du côté droit dans le sens de la circulation du centre ville vers les quartiers. Installer la signalisation adpater à ce genre d'aménagements*
- Rue de la Poterie : facilite le retour vers le centre ville des personnes travaillant à l'hôpital, lorsqu'elles se dirigent vers la rue Denieul et Gastineau
- Rue du Prieuré de Béré
- Rue de Condé, cette rue devrait être interdite aux voitures dans les deux sens sauf riverains (dans sa partie étroite) et accessible dans les deux sens pour les vélos
- La rue du 11 novembre, devant l'hôtel de Ville, sinon les vélos doivent faire un trajet plus long en faisant le tour de la mairie. Or par temps humide la chaussée devient glissante (nombreuses chutes de jeunes et moins jeunes)
- La Grand rue
- La rue de Couéré
- La rue du Pelican, cette rue pourrait aussi être interdite aux voitures sauf riverains dans les deux sens et accessible aux vélos
- La rue de Rigale dans les deux sens
- La rue de la Vannerie
- La rue de Metz
- La rue de Montmorency
- La rue de Maumusson
- La rue Henri Dunant



Manque de cohérence dans la signalisation routière pour les cyclistes comme pour les automobilistes, exemples :

- Rue de Rigale, le message n'est pas clair pour les cyclistes

- Rue Guy Môquet, entre le conservatoire et la Place Ernest Bréant : au début de cette rue, il y a un panneau qui indique une "zone à priorité piéton" et à la fin de la rue, un panneau "fin de zone 30".
 - Avenue Quentin Miglioretti, un panneau indique une vitesse limitée à 50km/h et quelques mètres plus loin un ralentisseur : 30km/h...
 - Dans plusieurs rues, des ralentisseurs imposent une vitesse limitée à 30km/h, puis un panneau indique fin de limitation à 30km/h, alors que quelques mètres plus loin, il y a une intersection. *Ne vaudrait-il pas mieux instaurer une vitesse limitée à 30km/h dans certaines zones ou rues (exemple de la rue Jean Jaurès, Avenue de la Fraternité...)*
- Concernant les piétons :
- neutraliser un espace de 5 m à 10 m de long en amont des passages piétons pour en améliorer la visibilité. Avec possibilité d'utiliser cet espace pour du stationnement vélo.
 - Interdire le stationnement des voitures sur les trottoirs. Certains automobilistes garent leur véhicule sur le trottoir ou en empiétant sur celui-ci, alors qu'il existe des parkings sous-utilisés à proximité.

Considérations générales (piétons et vélos) pour contribuer à la réflexion globale

A ce stade de la réflexion, en tant qu'association d'usagers, nous sommes dans l'expectative du plan global de déplacement qui établira une hiérarchisation du réseau viaire, permettant de mettre en adéquation le traitement de la voie avec les fonctions qu'elle assure dans le réseau, en définissant les différentes catégories de voies.

C'est sur cette base que nous pourrons apporter nos contributions dans le cas concret de chaque catégorie de voies définie dans cette étude.

Nous faisons nôtre les préconisations de la **fiche CERTU N°1 de 2009 – « Schémas cyclables »**

➤ Un réseau complet - notion de continuité cyclable

Des aménagements isolés ne suffisent pas pour rendre le vélo sûr, efficace et concurrentiel face aux autres modes de déplacement. Afin de développer réellement l'usage du vélo comme moyen de déplacement, l'objectif fondamental à atteindre par **toute politique de promotion cyclable est la constitution d'un réseau continu couvrant la totalité du territoire.**

➤ Elaboration d'une charte cyclable

Celle-ci permet d'affirmer la volonté de promouvoir l'usage du vélo.

« Cette charte cyclable constitue un véritable engagement politique et technique durable vis-à-vis de la population. »

Il en va de même pour les piétons et personnes à mobilité réduite

⇒ **Le réseau des circulations douces doit être continu. Aucun quartier, aucun établissement, ne doit être inaccessible aux vélos, aux piétons, aux personnes à mobilités réduite.**

Nos contributions

Dans le cadre de l'étude menée par le cabinet spécialisé nous souhaitons que soit clairement expliquée et appliquée la réglementation en vigueur en matière de circulations douces et promotion des modes actifs de déplacement.

Importance de désigner Un « monsieur Vélo » formé, connaissant bien la réglementation et les données techniques en matière d'aménagement, pour la comcom et la commune de Châteaubriant afin de ne pas oublier les interconnexions.

La ville de Châteaubriant pourrait être une ville modèle en matière de circulations douces, du fait que le territoire n'est pas très étendu et de ce fait offre, a priori, la possibilité de créer des aménagements propres à encourager ses habitants à se déplacer en trottinette, rollers, à pied, à vélo, et autres moyens de déplacements non bruyants, non polluants...