

COMITE DES ACTEURS FRANCILIENS DU DEVELOPPEMENT DES CIRCULATIONS DOUCES

6 JUILLET 2005

COMPTE-RENDU

VeloBuc avait été invité à cette réunion

INTRODUCTION

Michel VAMPOUILLE présente Geneviève LAFERRERE, la nouvelle responsable du pôle écomobilité / circulations douces. Ce pôle, créé à l'occasion de la restructuration des services du Conseil régional, comprendra dès la mi-juillet deux chargés de mission, une rédactrice et une secrétaire. Il dépendra de l'unité d'aménagement durable (UAD) qui regroupera dès l'automne la direction de l'aménagement, la direction des transports, la direction des routes et la direction de l'environnement. Rattaché à la direction des « Routes et Circulations Douces », le pôle Ecomobilité reprendra les tâches dévolues au chargé de mission « circulations douces », poste encore récemment occupé par Didier Couval au sein de la direction de l'Environnement, mais le renfort en personnel lui permettra de consacrer plus de temps à des dossiers transversaux : prise en compte des modes doux dans le schéma directeur régional d'Ile-de-France (SDRIF) et le schéma régional d'infrastructures et de transport (SRIT), avancement du schéma régional des véloroutes et voies vertes. Le budget restera de la compétence du vice-président chargé du développement durable, de l'environnement, de l'éco-Région. Le terme écomobilité traduit la volonté d'élargir le champ de compétence de la délibération -actuellement limitée aux réseaux verts et itinéraires cyclables d'intérêt régional- pour encourager dans un premier temps la réalisation de plans de déplacements scolaires, et poursuivre ensuite avec des aides à l'usage des modes alternatifs tels que le co-voiturage, la voiture partagée, la mise en place d'agences ou de centrales de mobilité....

Dans son intervention, Geneviève LAFERRERE s'appuie sur des travaux récents du CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports et l'urbanisme) où elle était chargée de mission, pour présenter les actualités nationales et régionales concernant la sécurité des cyclistes et des piétons.

Plus de vélos en circulation = plus de sécurité pour les cyclistes

Les chiffres de l'insécurité routière 2004 viennent d'être publiés. La baisse significative des accidents a particulièrement profité aux cyclistes : c'est un résultat très encourageant car il s'inscrit dans une période de hausse de l'usage du vélo à Paris et dans un degré moindre sur la première couronne, ainsi que dans de nombreuses villes en France. Ce constat est important pour tous ceux qui cherchent à développer l'usage quotidien du vélo car il confirme, contrairement à beaucoup d'idées reçues, que plus de cyclistes ne veut pas dire plus d'accidents et plus de tués, au contraire ! Ce résultat, bien connu des spécialistes et démontré dans de nombreuses études européennes, s'explique ainsi : plus on voit de cyclistes sur les routes et dans les rues, plus on s'attend à en voir et plus on reste vigilant à leur égard.

Le vélo est **30 à 50 fois moins dangereux** que les deux-roues à moteur (source « enquêtes ménages déplacements » EMD). Il faut donc cesser d'assimiler ces modes de déplacement dans une même catégorie. Les usages sont différents, les comportements des conducteurs sont différents, la réaction du véhicule est différente : pas la même vitesse, pas la même énergie cinétique...

Ce qu'il faut retenir :

Baisse de l'ensemble des tués au niveau national : 8,7 %

Baisse du nombre de cyclistes tués au niveau national : 12 %

Baisse du nombre de cyclistes tués au niveau régional: 20 %

Ces bons résultats ont justifié la tenue d'une conférence de presse avec le délégué à la Sécurité Routière au mois de mai, juste avant le printemps donc juste avant que de nombreux vélos ne ressortent des caves et des garages. Cette conférence de presse spéciale « cyclistes » était une première et l'Etat a encouragé tous les usagers de la route au respect des cyclistes et des règles de conduite : respecter les limites de vitesse, mettre son clignotant, ne pas couper la route aux cyclistes ...

Incidence de la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées sur l'aménagement de la voirie

C'est une loi cadre, très dense, très importante, qui a des implications dans différents domaines (économique, sociologique, etc.). Elle consacre une large part à la chaîne du déplacement avec l'accessibilité des bâtiments, des systèmes de transport et également l'accessibilité des espaces publics dont la voirie. La loi prévoit en effet, dans son article 45, un plan de « mise en accessibilité de la voirie ». Ce plan fixera les dispositions qui permettent de rendre accessible l'ensemble des circulations piétonnes, des aires de stationnement automobile, des établissements, etc. La loi précise que ce plan doit faire partie du plan de déplacements urbains (PDU) quand il existe.

Depuis les textes de 1999 sur l'accessibilité de la voirie, les communes avaient commencé à étudier de plus près ces problèmes. Elles ont désormais la nécessité de formaliser leur démarche dans un plan et surtout de rendre entièrement accessible la totalité des espaces dits publics dans un délai de dix ans à compter de la publication de la loi, soit d'ici 2015.

Il faut donc, dès à présent, faire en sorte que les travaux de voirie réalisés ne viennent pas en contradiction avec cette loi. Le développement des circulations douces, et notamment les aménagements cyclables réalisés, ne doivent pas dégrader l'espace dévolu au piéton. Or c'est souvent le cas lorsqu'on intègre une piste cyclable sur trottoir trop étroit (voir support de présentation « actualités » joint au compte-rendu).

Un trottoir doit faire 1,80 à 2 mètres de large : cette largeur ne peut descendre en dessous de 1,40 mètre dégagé de tout obstacle. 1,40 m est une norme minimale à n'appliquer qu'en cas de contrainte physique sur le terrain et non la largeur généralisable systématiquement.

Faire circuler les cyclistes sur le trottoir est contraire au code de la route : seuls les enfants de moins de huit ans y sont autorisés. Les cyclistes peuvent en effet être dangereux pour les piétons car ils circulent au moins quatre fois plus vite (15 à 16 km/h en moyenne en ville comparé à 3 / 4 km/h pour un piéton). Il est difficile d'indiquer aux malvoyants où traverser : comment positionner des bandes podotactiles pour prévenir successivement les piétons, d'une part d'une traversée de piste, d'autre part d'une traversée de rue ? Comment ne pas confondre un

abaissement de trottoir au seuil zéro pour des cyclistes, pour qu'ils puissent monter et descendre aisément, et l'abaissement en forme de bateau pour des piétons ?

Cette juxtaposition des usages piéton et cycle sur un même espace conduit également à rendre le fonctionnement des carrefours très compliqué. Or un carrefour compliqué est dangereux pour tous. Plus de 45 % des accidents cyclistes en ville ont lieu en carrefour. Plus on « saucissonne » la voirie pour affecter des couloirs de circulation aux automobiles, aux bus, aux cyclistes, aux piétons, plus on augmente la mauvaise visibilité réciproque des usagers, plus il est difficile de sécuriser les traversées de chacun.

La solution : augmenter le nombre de rues à circulation apaisée pour laisser les cyclistes sur la voirie et assurer plus de confort et plus de sécurité à tous les usagers, quels qu'ils soient.

Rappels :

Les recommandations de largeur pour une piste au niveau du trottoir sont 1,50 m en unidirectionnel et 2,50 m en bidirectionnel (minimum respectivement 1 m et 2 m) dégagés de tous obstacles. En ajoutant l'espace dédié aux piétons, cela nécessite des largeurs entièrement dégagées de 2,50 à 3,50 m donc des plateformes de plus de 3 mètres pour prendre en compte la présence de poteaux de stationnement, d'éclairage...

Trois mètres est également la largeur préconisée pour la voie verte : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers définie à l'article R 110-1 du Code de la route. Dans ce texte, le mot « route » est important. C'est une chaussée indépendante, donc pas une dépendance de la route ou de la rue existante. Sur la voie verte, les usagers peuvent circuler où ils le veulent : les règles du code de la route (véhicules au centre et piétons en file de part et d'autre de la voie) ne s'appliquent pas.

Ces définitions sont importantes car juridiquement, les gestionnaires de voiries peuvent être mis en cause en cas d'accident pour non respect des règles de l'art.

Principaux enseignements du bilan Certu sur l'avancement des zones 30

Définition

«L'article R.110 -2 du code de la route indique que le terme "zone 30" désigne une section ou un ensemble de sections de routes constituant dans une commune, une zone de circulation homogène, où la vitesse est limitée à 30 km/h et dont les entrées et sorties sont annoncées par une signalisation et font l'objet d'aménagements spécifiques».

Le bilan des zones 30 publié en 2005 par le CERTU (consultable sur www.certu.fr) repose sur une enquête interrogeant techniciens et usagers.

Sur la région Ile-de-France, la direction régionale de l'Équipement (DREIF) qui a mené l'enquête a obtenu 750 réponses soit un taux de réponse de 50 %. Les zones 30 sont majoritairement situées sur Paris et la petite couronne. La plupart du temps, il n'existe qu'une seule zone 30 par commune, celle-ci ne concerne qu'une seule rue et mesure moins de 200 m. Ce n'est donc pas une « zone 30 » au sens du décret de 1990 mais une simple rue dont la limitation de vitesse est 30 km/h. Quelques rares exceptions : Colombes, Montreuil, Fontenay-aux-Roses ont développé plus massivement et de manière plus cohérente les zones 30.

Les aménagements fréquemment rencontrés : plateaux surélevés, coussins, un peu de gestion de stationnement, se limitent souvent aux seuls abords de l'école.

40 % de ces pseudo-zones 30 sont traversées par des transports en commun. Les personnes interrogées ont noté l'augmentation de la qualité de service du réseau. Zone 30 et transports en commun ne sont pas incompatibles, bien au contraire.

Dans les enquêtes auprès des habitants, la zone 30 est perçue positivement. L'augmentation de la sécurité est un point essentiel partout souligné par les habitants, de même que les améliorations sur leur cadre de vie. Les résidents notent une amélioration du stationnement. Ils citent également à 35 % la réduction de la pollution, essentiellement sonore, et à plus de 20 % une amélioration des échanges sociaux. Pour l'activité commerciale, 16 % ont ressenti un effet positif. Et enfin, par rapport au report modal, 10 % des personnes interrogées attribuent le transfert à la présence d'une zone 30.

Conclusion :

Beaucoup d'effets positifs, alors même que ces zones 30 restent encore trop petites et trop rares. Les effets seraient donc largement amplifiés dans des zones dignes de ce nom (secteurs comprenant un maillage de rues à 30 avec au moins entrées et sorties aménagées pour réduire effectivement la vitesse à 30 km/h).

Agenda

- 16 au 22 septembre : Semaine européenne de la mobilité
- 15 et 16 septembre à Rouen : congrès de l'Association des départements cyclables sur le thème des plans de déplacements scolaires, avec la publication du guide de Recommandations pour les itinéraires cyclables (RIC) qui sera un complément essentiel du RAC (Recommandations pour les aménagements cyclables). Le RAC traitait des agglomérations, le RIC portera sur l'Interurbain et la traversée des petites communes.
- 21 au 23 octobre, à Lille : congrès des villes cyclables avec des ateliers sur les contresens, les plans de déplacements d'établissements scolaires, la complémentarité vélo-TER et les vrais chiffres de l'insécurité à vélo. Distribution des prix « vélos d'or » et des prix européen des voies vertes.

Questions

M. Abel GUGGENHEIM - association quatre mètres cinquante – souhaite revenir sur les abaissements de trottoir en carrefour lorsque les aménagements cyclables sont délimités sur trottoir. Depuis peu, le niveau zéro longtemps réclamé par les cyclistes est remplacé par des vives à 2 cm demandées par les aveugles. Ces 2 cm se retrouvent également en section courante pour souligner la limite entre la piste cyclable et la partie dédiée aux piétons, ce qui est extrêmement peu visible et dangereux pour le cycliste qui risque de tomber s'il fait un écart sur le côté. Est-ce que cela correspond effectivement à une réglementation nationale puisqu'on ne retrouve pas cette mesure à l'étranger ? Est-ce une spécificité francilienne puisque l'agglomération de Strasbourg parmi d'autres exemples met ses pistes cyclables au seuil zéro ?

Mme Geneviève LAFERRERE – Cette demande est faite au niveau national par les fédérations représentant les personnes à mobilité réduite, notamment aveugles et malvoyantes. Ces personnes se servent de la bordure pour se guider. Les 2 cm doivent s'entendre comme un **maximum**. Ce petit ressaut qui doit être à **bord arrondi** se ressent à peine pour un cycliste et présente le grand avantage pour les malvoyants de délimiter les espaces dédiés à chaque usager. Une solution consiste parfois à avoir un seuil de zéro centimètre pour les cyclistes dans l'axe de la piste cyclable et une bordure biseautée de 2 cm pour les piétons au niveau du carrefour. Pour ce qui est de la délimitation des espaces entre piétons et cyclistes pour une piste au niveau du trottoir, donc en longitudinal, des villes (Toulouse, Nantes...) ont, après expérimentation d'une petite dénivellation de séparation, finalement opté pour une différenciation de matériaux ou une séparation de 10 cm de large environ en pavé taillé pour que les personnes à mobilité réduite identifient cette limite sans que cela crée une dénivellation pouvant se révéler dangereuse pour les usagers (rollers, cyclistes ; PMR).

M. Rémi ALBARIC – Association française des véloroutes et voies vertes– Quels sont les chiffres en valeur absolue (et pas seulement en pourcentage) d'accidentés piétons et cyclistes au niveau national ?

Mme Geneviève LAFERRERE – Au niveau national, 592 piétons tués en 2003, 550 en 2004 (chiffres Ile-de-France : respectivement 91 et 77). En ce qui concerne les cyclistes, au niveau national, on est passé de 190 à 167 tués et, pour l'Ile-de-France, on est passé de 15 à 12. 12 tués à vélo en Ile-de-France par rapport à 448 victimes décédées en Ile-de-France dans un accident de la circulation.

Pour donner un ratio, le vélo dans la plupart des villes aujourd'hui représente entre 3 et 5 % de la part modale, et 3 % des tués. Les deux-roues motorisés, représente (France entière) 1 % de part modale et 30 % des accidents mortels. C'est pourquoi il faut absolument arrêter d'assimiler le vélo aux deux-roues motorisés, notamment en Ile-de-France puisque c'est malheureusement la région la plus touchée par l'accidentologie et la mortalité des motards (50 % des accidents à Paris).

M. Nicolas PRESSICAUD - bureau d'études Cyclomore - demande s'il est possible de mettre en relation les résultats d'accidentologie cycliste avec un niveau de pratique, de kilomètres circulés ou de part modale et s'il est possible d'en voir l'évolution sur plusieurs années. Quel est ce bilan relatif pour 2004 ?

Mme Geneviève LAFERRERE – La seule source fiable et comparable entre villes aujourd'hui est celle des enquêtes ménages-déplacement réalisées à l'initiative des agglomérations mais elles ne donnent pas un aperçu national. Les chiffres de Strasbourg ou Paris sont néanmoins intéressants (voir annexe) On a aussi de plus en plus d'enquêtes ponctuelles avec des postes fixes de comptage qui permettent de mesurer une évolution en termes de part modale. Le suivi régulier depuis plusieurs années de la ville de Paris est très révélateur de cette augmentation de la pratique. La communauté urbaine de Lyon a également des données très fiables sur l'usage journalier des 1200 vélos mis en libre service : 12 000 locations-jour avec des parcours moyens de 2,7 km soit 4 millions de kilomètres parcourus en six mois et zéro accidents graves recensés.

De nouveaux outils de comptage performants vont être mis sur le marché en 2006 : le Certu a en effet fait développer un prototype par un laboratoire de recherche du ministère de l'Équipement. Ce système qui a reçu le prix « vélo d'or 2005 » (comptage de cyclistes sur n'importe quelle route ouverte à la circulation générale) va être diffusé par des sociétés de comptage.

Mme Lucienne BEGUIN - association Droits du Piéton- constate que le Plan de Déplacements Urbains en Ile-de-France a pour objectif de diminuer la circulation automobile en rendant plus attractifs les modes de circulation piéton et cycliste. La création de nombreuses pistes sur trottoirs laisse toute sa place à la circulation automobile et rend le parcours du piéton difficile et dangereux. Cela va à l'encontre de l'objectif poursuivi.

M. Christian COLLIN -Val-de-Marne Environnement- constate que la norme AFNOR pour les largeurs de trottoir est 1,80 m et non 1,40 m et souhaite que la Région veille strictement à l'application de cette norme dans les projets qu'elle suit (comités d'axes par exemple) ou qu'elle subventionne.

M. Alfred WEYERS –association rambolitaine de cyclistes urbains - regrette que ces recommandations de largeurs minimales ne soient pas appliquées dans la grande couronne parisienne, ce qui donne des réalisations contestables dans beaucoup de communes, justifiées par les élus en disant : « C'est mieux que rien.», ce qui n'est pas toujours vrai.

M. Gilles LEPARMENTIER -Val de Seine Vert- puis **Mme Isabelle LESENS** demandent quelles sont les obligations législatives en matière de stationnement des vélos, dans les bureaux, locaux d'activités et dans les logements, neufs ou anciens. Que représentent ces obligations en pourcentage de SHON (surface hors œuvre nette) ?

Mme Geneviève LAFERRERE – Le nombre moyen d'occupants d'un type 2 est identique à Paris dans 30 m² ou en province dans 45 m². Le calcul de la SHON (surface hors œuvre nette) comme référence n'est donc pas

toujours pertinent. Après examen des différentes expériences des villes françaises, belges et suisses dans ce domaine, le ministère de l'Équipement et du Logement a souhaité faire des préconisations en fonction du type de logement et non de sa surface. Ces éléments de référence sont regroupés dans la fiche jointe en annexe : le *Stationnement des vélos dans les espaces privés*.

LES CONTRESENS CYCLABLES

1- Rappel du contexte réglementaire et préconisations techniques

Voir présentation de G. Laferrère en annexe et fiche « Certu – Club des villes cyclables »

Principaux messages :

- ⊞ il y a une frilosité constatée en France qui n'est pas du tout répandue dans d'autres pays et qui est totalement injustifiée car depuis plus de dix ans des villes françaises adoptent des contresens cyclables et n'ont constaté aucun accident grave;
- ⊞ les collectivités qui veulent encourager la pratique du vélo sans créer de contresens cyclables pour raccourcir effectivement les distances à parcourir n'obtiendront pas les résultats escomptés ;
- ⊞ en Belgique, l'adoption d'un Code de la rue, en lieu et place du code de la route, donne une attention soutenue aux cyclistes et aux piétons et généralise des « sens unique limité » c'est à dire des contresens systématiques dans toutes les rues. Les cyclistes peuvent circuler dans les deux sens. Cela s'applique à toutes les rues dont la vitesse est limitée à 50 km/h -donc en zone urbaine- avec une largeur de voie d'au moins 3 m.
- ⊞ En France, on a tendance à croire que le contresens ne respecte pas le Code de la route. Or, les rues ont vocation à fonctionner dans les deux sens de circulation. Le sens unique a été généralisé dans les années 60 pour permettre le stationnement des véhicules sur la voie publique. Il est aujourd'hui prouvé que les sens uniques génèrent de la prise de vitesse donc des accidents aux carrefours. Le contresens est donc à prendre comme une mesure de sécurité pour tous.

Attention : ne faire qu'un seul contresens dans une ville, c'est comme ne faire qu'une seule rue à 30. C'est tellement exceptionnel que les automobilistes peuvent être surpris en entrée de rue et cela peut être dangereux. En centre ville, quartiers commerçants, quartiers résidentiels, une mesure de généralisation est préférable de même qu'un aménagement des entrées-sorties est souhaitable. ...Il y a différentes solutions en fonction de la largeur de la rue, du stationnement latéral, de l'environnement, de la localisation que va présenter monsieur Héran.

2— Bilan des expériences nationales

M. Frédéric HERAN est chercheur à l'IFRESI, Institut fédératif de recherche sur les économies et les sociétés industrielles, qui est en fait une fédération de plusieurs laboratoires rattachés au CNRS. Economiste de formation, il est spécialisé dans les effets externes des transports en milieu urbain et les modes non motorisés, sous tous leurs aspects économiques. C'est à ce titre qu'il a été sollicité par la Fubicy (Fédération française des usagers de la bicyclette) qui regroupe 130 ou 140 associations de cyclistes urbains en France, pour collaborer à une étude sur les contresens cyclables.. La Fubicy a bénéficié des financements de l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) et de la DSCR (Direction de la sécurité et de la circulation routières) pour cette étude publiée en 2002. Elle a adopté une démarche pragmatique et systématique d'analyse de cas français en travaillant sur cinq villes : évidemment Strasbourg où il y en a le plus (48 cas étudiés sur 300 rues en contresens), Grenoble, Rennes, Nantes et, pour l'Île-de-France, la ville de Colombes.

Pourquoi existe-t-il des sens uniques ? Essentiellement pour faciliter le stationnement automobile sur voirie.

La France a multiplié les sens uniques à un degré beaucoup plus poussé que tous les autres pays européens puisqu'il est courant de trouver des villes avec 80 % de rues à sens unique. Paris, par exemple, est une ville dont plus de 75 % de rues sont à sens unique. On considère qu'avec 80 % de sens uniques, les cyclistes ont (sur un trajet moyen de 3 km) 20 % de distance supplémentaire à parcourir par rapport au trajet le plus direct de porte à porte. Seuls les automobilistes y trouvent leur compte mais en apparence seulement car toute facilité de circulation attire du trafic supplémentaire, augmente les vitesses moyennes et, à long terme, conduit à la congestion. Cela défavorise les cyclistes à court et à long terme, et de manière considérable puisqu'ils sont pénalisés tant sur la durée que sur la longueur des déplacements, et les vitesses excessives nuisent à leur sécurité comme à celle des piétons.

Quels sont les objectifs des contresens ? Tout d'abord réduire tous ces détours, faciliter l'accessibilité de la ville et sa perméabilité. Ensuite – et contrairement aux idées préconçues des non-cyclistes - améliorer la sécurité des cyclistes : le contresens réduit la durée du parcours donc le temps d'exposition au trafic, évite de se retrouver sur des grands axes, etc.

Les contresens sont-ils dangereux ?

La théorie : la vitesse est le principal facteur d'insécurité. Donc, en réduisant la vitesse, on favorise considérablement la sécurité : l'énergie cinétique des véhicules est moins élevée donc le choc est moins grave. Le deuxième facteur de sécurité, est la visibilité réciproque des usagers. A vitesse réduite on se voit bien, on se respecte et les conflits sont très bénins parce qu'on les anticipe. Conclusion : sur le plan théorique, les contresens sont très favorables à la sécurité.

La pratique : sur les 73 cas de contresens étudiés, les auteurs ont épluché minutieusement trois années d'accidents (1997, 1998 et 1999), et la veille s'est poursuivie au-delà de cette étude : aucun choc frontal à déplorer. Les conflits viennent plutôt de tout ce qui traverse le contresens : les rues transversales, mais aussi les piétons qui traversent, les riverains qui sortent de leur garage, etc. Les principales zones à risque sont donc les entrées et sorties des contresens. C'est sur ces zones qu'il faut être attentifs, les solutions techniques existent et sont connues.

Faut-il une largeur minimale ?

La théorie : une modération de la vitesse et une visibilité réciproque des usagers améliorent la sécurité donc plus le contresens cyclable est étroit, plus il est sûr. Chacun doit ralentir pour croiser l'autre. Les limites physiques à cet exercice sont le gabarit de la voiture et du vélo. Si on fait la somme, on peut descendre jusqu'à 2,70 m.

La pratique : les villes pionnières françaises sont arrivées à la même conclusion que la démonstration théorique, à savoir que 3 m est une largeur de voie suffisante pour aménager un contresens, et même 2,70 m dans des petites rues à très faible trafic. Automobilistes et cyclistes se croisent au pas. A Strasbourg, il y a même un lieu encore plus étroit à cause d'une maison qui déborde au-dessus de la voie. Aucun accident n'est recensé dans ce contresens.

Faut-il interdire le stationnement à gauche ou à droite du contresens ?

Selon le Code de la route, le stationnement à droite du contresens n'est pas réglementaire : un véhicule doit stationner dans son sens de circulation. Donc, théoriquement, c'est interdit. Mais entre supprimer du stationnement et réaliser un aménagement cyclable, on choisit souvent de ne rien faire ce qui n'est pas satisfaisant pour le cycliste (détour = exposition au risque prolongée).

En pratique, il existe plusieurs exemples de contresens avec du stationnement à droite. Le passager du véhicule voit arriver le cycliste avant d'ouvrir sa portière, contrairement au stationnement latéral dans une rue classique. La moins bonne visibilité de l'automobiliste quittant son stationnement est compensée par la bonne visibilité des

cyclistes qui peuvent anticiper sur les mouvements des véhicules. Ce qui explique qu'en pratique il n'y a pas d'accident.

Comment traiter le stationnement illicite ?

D'abord, par des mesures de police strictes dès le début, et puis, quand les mesures de police ne suffisent pas, par des obstacles physiques. Réduire la largeur de voie pour empêcher le stationnement illicite ou faire une piste cyclable séparée du trafic automobile quand l'espace est suffisant sont préférables à la pose de plots sur le trottoir (la moins bonne solution pour les piétons et les PMR).

Comme traiter les intersections, les accès riverains ?

C'est en fait le problème essentiel de sécurité à traiter en priorité. Le risque vient du fait qu'automobilistes et piétons regardent du mauvais côté : ils ont pris l'habitude du sens unique. Et le cycliste croit être vu alors que l'usager, l'automobiliste ou le piéton, n'a pas enregistré sa présence. La solution : informer les citoyens par les nombreux canaux d'information municipale ; renforcer la signalisation (panneaux, flèches, logos vélo, etc).

Comment traiter les entrées et sorties du contresens ?

Dans le cas général, un cédez le passage pour les cyclistes est préférable à un Stop pour garder à ce dernier sa valeur d'avertisseur de danger. Le cycliste a une très bonne visibilité, il n'a pas d'angle mort, donc le Stop ne doit pas être systématique. Accorder la priorité aux cyclistes avec un stop pour les mouvements transversaux est envisageable quand le trafic général est très faible et le trafic cycliste important. Cependant, à Strasbourg, le non respect du Stop par l'automobiliste est la cause de trois accidents bénins sur les cinq recensés en trois ans sur les contresens cyclables.

En résumé, F. Héran insiste sur deux messages essentiels :

- ⊞ « La ville, grâce aux contresens, peut devenir bien plus perméable pour les cyclistes. C'est l'aménagement le moins coûteux et, avec les zones 30, celui qui a le plus fort potentiel pour rendre une ville cyclable.»
- ⊞ Les contresens n'améliorent pas seulement la sécurité des cyclistes en leur évitant des détours par des rues fréquentées ; ils contribuent à une pacification du trafic général donc à la sécurité de tous les usagers : tous les citoyens devraient en réclamer.

3- L'exemple de la ville de Paris

Mme Yasmina CHANAOU est chargée des études d'aménagements cyclables au service des déplacements de la ville de Paris. Au bout de deux ans de négociation avec la Préfecture de police, la ville a reçu un accord pour expérimenter, pendant six mois, six types de contresens sans séparateurs dans plusieurs secteurs, sur des voies limitées à 30 km/h, et d'évaluer, au bout de ces six mois, l'accidentologie. Nous réaliserons également une enquête d'opinion pour avoir le ressenti des riverains, des cyclistes, des automobilistes. Au niveau de l'évolution des contresens à Paris, un programme contresens est en cours d'étude pour les années 2006 et 2007. Les élus souhaitent généraliser des contresens sans séparateur dans les zones 30 en bénéficiant de la multiplication des quartiers verts, et de la possibilité de mettre en zone 30 les quartiers centraux (1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e arrondissements) afin d'avoir un effet de masse pour pouvoir généraliser d'un coup la mise en place de tels contresens.

Paris expérimente deux types de contresens : les pistes à contresens, séparées physiquement de la circulation générale ; les bandes à contresens englobées dans la même catégorie que les contresens sans marquage continu, non protégés physiquement sur tout le linéaire.

Principes d'aménagement des pistes :

Sur voies à 50 km/h, avec ou sans stationnement latéral, à condition d'avoir une largeur de chaussée hors stationnement supérieure à 4,90 m. La largeur intérieure de piste de 1,60 m est définie en fonction des engins de nettoyage. Le séparateur varie entre 30 cm et 70 cm, en fonction de la présence ou non de stationnement latéral et peut être franchissable ou non en fonction des exigences des pompiers. La signalisation horizontale est constituée d'un module « logo vélo + flèche. L'exigence de largeur de la file de circulation générale augmente considérablement avec la présence de stationnement pour respecter les normes d'accès pompiers : 3 m sans stationnement ; 4 m avec stationnement bilatéral soit une largeur totale d'emprise de chaussée d'au moins 9,90 m. Cette largeur est un frein important à la réalisation des contresens. (Se reporter aux schémas en annexe)

Principes d'aménagement des contresens de type bandes ou sans marquage :

Seulement sur voies à 30 km/h : les zones 30 et les quartiers verts ont un très fort potentiel de contresens.

Pour les bandes cyclables, la largeur de chaussée minimale exigée varie selon le débit : 4 m avec un débit inférieur à 3 000 véhicules/jour ; supérieure à 4,50 m avec un débit compris entre 3 000 et 5 000 véhicules/jour.

Pour les contresens sans marquage continu, débit maximal de 3 000 véhicules/jour mais contresens possible à partir d'une largeur de voie de 3,50 m.

La bande cyclable à contresens mesure 1,20 m de largeur (+ 30 cm de marquage réglementaire T3 5u). Il reste 2,80 m minimum pour la largeur de la file de circulation, donc 20 cm de moins qu'une piste cyclable à contresens, le camion pompier pouvant utiliser la bande cyclable pour stationner et déployer son échelle. Pour le contresens sans marquage continu, largeur minimale admise pour la file de circulation : 2,60 m. Dans les deux cas, logos vélo avec flèches pour signifier la présence de vélos à contresens.

Traitement des entrées/sorties : séparateur en béton franchissable de 7 cm de vue et de 30 cm de large, dans la mesure du possible, à 5 m en amont et en aval des carrefours. Ce séparateur est là pour orienter les girations des voitures sans pour autant pénaliser par exemple la giration occasionnelle d'un camion. Implantation de plots rétro-réfléchissants tous les mètres sur 5 m afin d'informer de la présence de ce contresens, que ce soit de jour ou de nuit. Au niveau de la signalisation verticale au carrefour, sur la voie empruntée, signalisation réglementaire C24a qui informe les voitures de la présence de cyclistes à contresens, et « sens interdit sauf cyclistes » pour informer les cyclistes de leur autorisation d'utiliser cette voie. Par contre, pour les voies transversales, décision des services techniques d'utiliser panneau de danger A21, de préférence au panneau C24c, pour attirer l'attention des véhicules sur la présence des cyclistes dans la voie qu'ils vont emprunter.

Les contresens sans séparateurs reçoivent la préférence des architectes des Bâtiments de France mais rencontrent l'opposition de la Préfecture de police qui avance des critères de sécurité liés à la présence de stationnements pour justifier son refus.

QUESTIONS

M. Stéphane OJNAROWSKI - communauté d'agglomération de Plaine Commune - souligne l'avantage du sens unique limité belge, qui ne nécessite qu'un panneau « sens interdit sauf cyclistes » et pas de marquage au sol, d'où un gain d'espace qui permet de maintenir le stationnement latéral.

M. Pierre TOULOUSE – association « Mieux se déplacer à bicyclette » - rappelle que le MDB se bat depuis plusieurs années pour obtenir des contresens cyclables à Paris. Il regrette le choix de Paris comme exemple régional alors que la ville de Colombes a plusieurs réalisations sur son territoire. Il reproche aux élus parisiens de n'être pas passé outre l'opposition du préfet de police et les encourage à demander l'annulation des décisions préfectorales. Sur les sept contresens cyclables présentés, trois existent à ce jour dont celui de la rue d'Alembert, très peu circulée et difficilement accessible en vélo faute de contresens dans les rues alentour. Des centaines de cyclistes prennent chaque jour la rue Saint-Honoré à contresens sans aucun accident, mais avec le risque de verbalisations pour infraction au code de la route. Le MDB reproche à la ville de Paris et à la Région Ile-de-

France de ne pas faire de communication sur les bienfaits du vélo en ville, car la seule manière de diminuer le danger est d'avoir un effet de masse en généralisant les contresens et de communiquer massivement comme l'a fait Bordeaux récemment (100 contresens cyclables à Bordeaux).

Le MDB propose d'organiser des travaux pratiques « contresens vélo » à l'instar de ce qu'il avait déjà organisé avec la RATP pour rendre les couloirs bus accessibles aux cyclistes. Le site d'expérimentation serait la ville de Colombes. Abel GUGGENHEIM appuie la proposition d'organisation de travaux pratiques car face à la réticence subjective des élus et du préfet, il faut des réponses très pragmatiques.

M. Jean-Luc DUMESNIL, conseiller technique de Denis BAUPIN, explique que, depuis trois ans, l'adjoint au maire de Paris se bat sur ces questions. Le seul accord obtenu après une longue négociation avec la préfecture de police est l'autorisation de mener une expérimentation. L'objectif est bien de travailler par zones, d'où le projet ambitieux de classer en zone 30 les quatre premiers arrondissements de Paris (à l'exception des grands axes comme Sébastopol).

M. Michel VAMPOUILLE, sceptique sur la possibilité de faire casser les arrêtés du Préfet de police, confirme qu'il a volontairement choisi la ville de Paris, mais qu'il aurait aussi pu choisir Taverny, petite ville du Val-d'Oise qui a aménagé plusieurs contresens. Il ne partage pas le point de vue du MDB sur le manque de communication : le vélo en Ile-de-France est un sujet abordé régulièrement dans la presse. La région vient d'ailleurs de publier la carte des pistes et aménagements cyclables de l'Ile-de-France qui sera distribuée à 170 000 exemplaires via la RATP, la SNCF et surtout le Comité régional du tourisme. Cette carte a le mérite d'exister et montre un linéaire cyclable très morcelé qu'il conviendra de renforcer dans les années qui viennent pour avoir réellement un réseau maillé.

M. Hervé FAGARD – Vincennes à vélo- demande à quelle date l'expérimentation parisienne tombera dans le droit commun et interroge Frédéric HERAN, sur une éventuelle actualisation à venir des chiffres publiés dans l'étude de la Fubicy, le nombre de contresens ayant augmenté depuis cinq ans. D'autre part, que penser de contresens cyclables qui seraient à gauche de la circulation ? C'est une des hypothèses envisagées par la direction de la voirie et des déplacements à Paris pour la mise en place d'un contresens cyclable sur une section de la rue de Lagny.

Mme Yasmina AABOUCHE – Pour Paris, le suivi de l'accidentologie est en cours et l'enquête d'opinion est prévue cet automne. Si les conclusions sont positives, la ville espère que la Préfecture ne s'opposera plus aux contresens sans marquage.

M. Frédéric HERAN confirme l'absence de tout accident depuis 1999 sur les contresens à Strasbourg. Pour une mise à jour de l'étude, rien ne peut se faire sans crédits d'étude. Quant aux contresens à gauche, tout dépend du contexte. Il faut voir sur place. Pour convaincre les détracteurs des contresens, il faut leur rappeler que ceux-ci ne servent pas qu'au transit des cyclistes car servent aussi à la desserte des immeubles riverains. Comment un cycliste peut-il rentrer chez lui si quatre rues sur cinq sont en sens unique ? Il est obligé de contourner le pâté de maisons ou de pousser à la main sur le trottoir son vélo. Evidemment, la tentation est très forte de rouler à vélo sur le trottoir et d'essuyer les reproches justifiés des piétons : « Encore un cycliste qui roule sur le trottoir ! »

M. Jean-Luc DUMESNIL confirme que tous ces arguments ont été donnés sans succès. La préfecture de Police ne donne aucune justification de son refus : c'est « NON ».

Un membre de l'association Velo-Buc demande quelle assistance une petite commune de l'Ile-de-France peut- avoir pour porter ces informations auprès de la municipalité et de ses techniciens ? Existe-t-il un institut, un organisme de validation des projets? Où consulter les statistiques sur les accidents à vélo, histoire de balayer tous ces arguments que les élus opposent à l'emporte-pièce aux projets innovants ?

Mme Geneviève LAFERRERE – Les statistiques accidents sont diffusées par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière sur son site www.securiteroutiere.gouv.fr. Le CERTU, sur son site www.certu.fr diffuse de nombreuses informations. En revanche, il n'a pas vocation à donner un avis technique sur tous les projets. La connaissance de l'environnement local est essentielle et un contresens complètement désaxé avec des sens de circulation qui ne sont pas logiques peut très bien fonctionner à un endroit et pas du tout à un autre. En revanche, la vocation du CERTU est de former les techniciens. Et c'est aussi une des volontés de la Région de faire en sorte qu'il y ait une démultiplication des formations de techniciens et des lieux d'information des élus pour que tous partagent la même connaissance.

M. Jean-Pierre BAUDECHON est élu de Colombes, 85 000 habitants. Cette ville a instauré depuis sept ans de nombreuses zones 30 avec des voies en contresens marquées au sol. Une commission communale de sécurité routière se réunit tous les deux mois : aucun accident de vélo ne s'est produit depuis que les zones 30 sont installées, et que, dans ces zones 30, la circulation à contresens pour les vélos est autorisée. En 2004, Didier DUVAL a d'ailleurs organisé une visite technique à Colombes, Nanterre et Rueil-Malmaison, avec de nombreux responsables de villes d'Ile-de-France et d'autres régions. L'idée des « travaux pratiques » est une bonne démarche.

Un membre de l'association Ile-de-France Environnement souligne l'urgence de généraliser le 30 à l'heure en dehors des voies de transit, parce tous les modes de déplacement ne peuvent pas avoir leur place dans la ville à 50 à l'heure. Le seul aménagement cyclable dans ces zones serait le contresens généralisé comme en Belgique.

Une habitante de Fontenay-aux-Roses, où toutes les zones pavillonnaires sont en zone 30, déplore le non respect des vitesses par les automobilistes malgré les dos d'âne, coussins, plateaux...

M. Didier GROSJEAN – association pour le développement des TC - relève des pratiques aberrantes telles que l'instauration, dans des petites rues peu circulées, de bandes cyclables dans le même sens que la circulation générale qui ne servent strictement à rien. D'autres villes comme Massy ou Antony généralisent les rues à sens unique, en oubliant totalement les cyclistes tout en affirmant le contraire. Paris réintroduit les pavés glissants pour les personnes âgées, les revêtements rugueux, gênant pour les personnes en fauteuil roulant, les rollers et pour les cyclistes en vélo de course extrêmement pénalisant car il faut passer à 5 km/h. Par contre, une automobile qui franchit cette bande pavée à 50 ou 60 km/h ne sent strictement rien.

M. Frédéric HERAN cite l'exemple de Tourcoing dans l'agglomération lilloise. La ville a présenté à l'association cycliste locale tout un projet de bandes cyclables dans des sens uniques. L'ADAV a accepté à condition d'inverser tous les sens de circulation. Après de multiples réunions pour s'opposer à ce projet jugé hautement dangereux, la ville a cédé et s'en réjouit aujourd'hui : c'est une des villes modèles pour les contresens en France.

M. Michel VAMPOUILLE lève la séance à 20h45.