

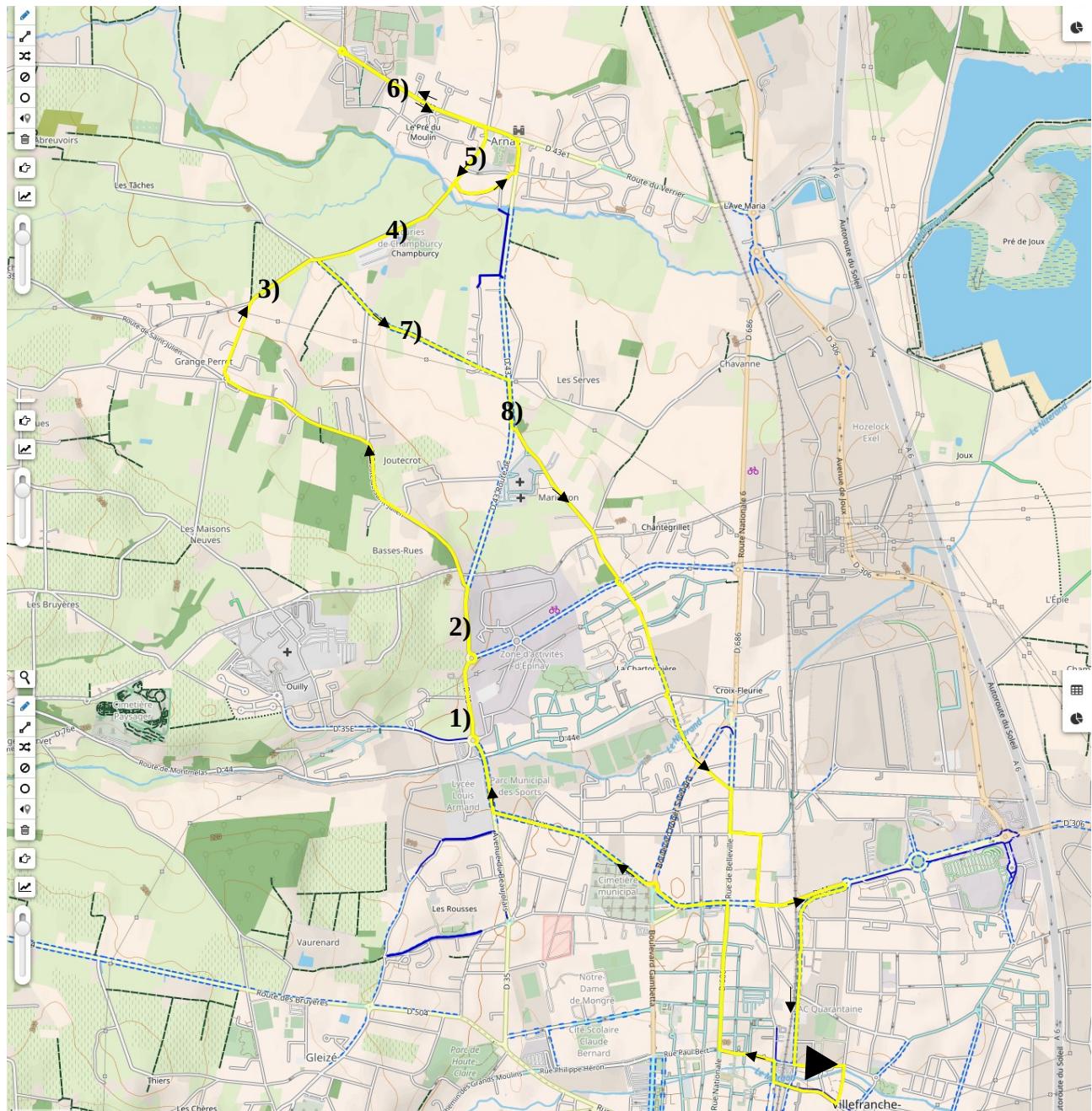


Retours sur la balade urbaine VUVIB du 28-Oct-2023

Villefranche <> Arnas

Description du parcours :

- départ rue de la Quarantaine
- traversée de Villefranche par Rue Nationale > Bd Burdeau > Bd Leclerc
- passage le long de la ZAC d'Epinay (avenue du Beaujolais)
- Grange Perret par Joutecrot
- Arnas par route du Toléron
- Arnas – route de Longsard aller-retour
- Remontée par route du Toléron puis route de Champburcy
- Retour par Ancienne route de Beaujeu > rue Boiron > Bd Burdeau > Rue Monplaisir



Observations :

1) Avenue du Beaujolais (Gleizé)

Un trottoir très large a été aménagé récemment et semble être prévu pour accueillir piétons ET cyclistes. Cependant, hormis les bordures abaissées en entrée et sortie, aucune indication n'est donnée aux cyclistes.

Bien que VUVIB ne recommande pas d'aménager des trottoirs partagés car ils causent des conflits d'usage entre piétons et cyclistes (voir également notre Conclusion), ce trottoir pourrait largement permettre un parcours sécurisé pour les cyclistes rebutés par la forte densité de circulation automobile sur cet axe.

Proposition : installer une signalisation verticale en entrée et sortie du trottoir autorisant l'usage par les cyclistes



2) Avenue du Beaujolais – jonction D35 / D43 (Gleizé)

Le rétrécissement est particulièrement dangereux, avec une circulation motorisée rapide (sortie de rond-point dans le sens Sud-Nord, provenance d'un axe roulant dans le sens Nord-Sud) et une visibilité réduite.

Proposition : étudier s'il est possible d'élargir la chaussée et de prévoir un aménagement cyclable dans les deux sens. Sinon, étudier la possibilité d'installer une chaussée à voie centrale banalisée (chaucidou), des chicanes, voire une signalisation tricolore, pour réguler le trafic motorisé et ainsi sécuriser le passage pour les autres usagers.



3) Route du Toléron partie Ouest / côté Grange-Perret (Arnas)

L'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle est une bonne initiative. Elle est correctement séparée de la chaussée par une bordure. La réalisation de cette bordure a été correctement exécutée, sans surélévation : elle est relativement franchissable par les cyclistes en cas de nécessité.

Car en effet les croisements sont rendus dangereux par la faible largeur de l'aménagement, considérant de surcroît qu'il est multimodal (partage piétons et cyclistes) et qu'une forte différence de vitesse est prévisible entre les deux sens de circulation au vu de la pente de la route.



4) Route du Toléron partie Est / côté Arnas (Arnas)

On apprécie la continuité de l'aménagement jusqu'au pont mais la réalisation de la bordure est moins bien exécutée sur ce tronçon car elle présente une surélévation rendant dangereux son franchissement. La largeur de la pistes est toujours problématique en cas de croisement d'usagers. On apprécie également l'éclairage de cette partie.



5) Continuité Route du Toléron > Rue du Beaujolais (Arnas)

En venant de la Grange-Perret, on sort de la piste cyclable bidirectionnelle au niveau du pont. Pour rejoindre le centre-village, il faut ensuite emprunter la rue de la liberté, traverser la route de Longsard et rejoindre le rond-point de la Mairie.

Proposition : créer un contre-sens cyclable dans la rue du Beaujolais pour permettre une bonne continuité des aménagements cyclables et faciliter l'accès et la sortie du centre-village, et à l'aménagement sur le trottoir de la route de Longsard.



6) Aménagement d'un trottoir partagé route de Longsard (Arnas)

VUVIB se réjouit de voir plus d'aménagements cyclables sur le territoire d'une manière générale, cela montre l'importance donnée à ce mode de transport.

Cependant, d'une manière générale VUVIB ne recommande pas l'installation de trottoirs partagés car ils causent des conflits d'usage entre piétons et cyclistes (voir également notre Conclusion). De plus ils peuvent être dangereux pour les cyclistes (qui circulent plus vite que les piétons) aux croisements avec les voies et sorties perpendiculaires : les automobilistes s'attendent à croiser des piétons, pas des cyclistes (malgré la signalisation). Enfin, les entrées et sorties sur ce type d'aménagement sont souvent difficiles à réaliser et sécuriser.

Pour exemple, accéder à cet aménagement dans le sens Est > Ouest impose au cycliste de couper la voie de circulation inverse, sans aucune indication, et en créant un conflit d'usage avec les automobilistes derrière et en face.



Proposition : étudier la possibilité de tracer un sas vélo pour tourner à gauche, ou toute autre signalisation horizontale au sol permettant à tous les usagers de comprendre la manœuvre demandée au cycliste (cédez le passage ?).

La largeur d'environ 1 m de ce trottoir partagé est insuffisante pour assurer une circulation fluide des piétons, cyclistes et autres usagers dans les deux sens. Naturellement, les cyclistes en usage transport / déplacement ou sportif resteront sur la chaussée pour ne pas gêner et ne pas être gêné.



On apprécie l'installation d'arceaux vélos sous abri à proximité de l'abri-bus, facilitant ainsi l'intermodalité.

Proposition : pour la sécurisation du stationnement vélo, vérifier si la caméra de vidéosurveillance positionnée de l'autre côté de la chaussée permet également de surveiller l'abri vélo. Si c'est le cas, il serait peut-être rassurant pour les usagers et dissuasif pour les voleurs de signaler cette vidéosurveillance par un panneau au niveau de l'abri.



A l'extrême Ouest de l'aménagement, on constate une signalisation insuffisante :

- la fin de l'aménagement n'est pas indiquée alors qu'on retrouve la chaussée
- l'entrée est très peu visible de la route de Longsard car il faut prendre à droite au rond-point pour ensuite accéder à l'aménagement à gauche



A l'extrême Est de l'aménagement (côté bourg), mêmes observations : pas de signalisation de fin d'aménagement.



Proposition : ajouter la signalisation verticale manquante. Dans le rond-point à l'Ouest, indiquer l'accès à l'aménagement par des pictogrammes au sol + signalisation verticale également.

Puisque l'aménagement existe, étudier la possibilité de le prolonger vers le secteur Eglise (jusqu'au rond-point de la Mairie).



7) Chaussée à voie centrale banalisée de la route de Champburcy (Arnas)

L'aménagement est une réussite, la circulation est réellement apaisée sur cette route ce qui sécurise le passage à vélo.

Proposition : pourquoi ne pas l'avoir prolongé entre le chemin des cavaliers et la route de Longsard ?



8) Secteur Route de Longsard x Route de Champburcy x Ancienne route de Beaujeu (Arnas)

Dans le sens Nord-Sud, la bande cyclable s'arrête au niveau de l'îlot central. C'est une zone dangereuse pour les cyclistes qui doivent alors se déporter sur la voie des véhicules motorisés. L'aménagement ne force pas vraiment les véhicules à ralentir, ce qui augmente la dangerosité.



Proposition : étudier la possibilité d'installer une chicane ou un ralentisseur en amont, avec la signalisation appropriée, quitte à interrompre la bande cyclable plus en amont également pour indiquer à tous les usagers qu'ils entrent dans une zone dangereuse et qu'il faut donc réduire la vitesse. Les chicanes déviant les véhicules motorisés mais permettant la traversée des cyclistes peuvent être une bonne option dans ce cas (exemple ci-contre).



Sens Sud-Nord : le réaménagement récent de l'arrêt de bus est une bonne chose pour les usagers de ce transport. Cependant il interrompt complètement la bande cyclable, ce qui oblige les cyclistes à se déporter au dernier moment sur la voie des véhicules motorisés roulant à 70 km/h voire plus, juste avant le rétrécissement. C'est évidemment très dangereux pour les cyclistes, notamment en conditions de visibilité réduite (nuit et/ou pluie).

Proposition : étudier la possibilité de faire ralentir les véhicules en amont du rétrécissement et de l'arrêt de bus, pour indiquer à tous les usagers qu'ils entrent dans une zone dangereuse et qu'il faut donc réduire la vitesse. Une chicane sera probablement inadaptée dans ce cas, mais un ralentisseur peut être envisagé, toujours couplé avec la signalisation verticale et horizontale appropriée.

Conclusion générale des observations :

- Plusieurs aménagements ont été réalisés, on voit une volonté de développer les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle
- Nous constatons des ruptures de continuité des aménagements cyclables, créant des zones dangereuses car elles « forcent » la rencontre entre différents usagers
- Les aménagements empruntés sur le parcours sont souvent trop étroits pour permettre une circulation bidirectionnelle fluide, ce qui entravera leur utilisation.
- Nous observons également au niveau de l'agglomération en général une tendance à favoriser les aménagements cyclables partagés avec les piétons : cette cohabitation n'est pas compatible avec un usage du vélo pour les trajets du quotidien. A ce sujet, voir l'étude du CEREMA (extraits ci-dessous) :
<https://www.cerema.fr/fr/actualites/etude-trottoirs-partages-pietons-cyclistes-étranger>

[Annexe 1 – Suisse]

Toutefois, de nombreux critères viennent limiter cette mixité à des configurations particulières, et chaque aménagement doit faire l'objet d'une analyse très fine considérant les critères suivants :

- caractère dangereux de la circulation générale pour les cyclistes ;
- densité réduite de piétons (notamment vulnérables) et de cyclistes ;
- possibilité de réinsérer les cyclistes dans la circulation en sécurité ;
- nombre réduit, voire nul, d'intersections et d'entrées riveraines ;
- inscription du trottoir partagé dans un réseau cyclable cohérent ;
- configuration géométrique large (minimum 3 m) et sur plat ou pente montante.

Moyennant cet examen très précis de chaque situation, le trottoir partagé peut présenter une solution de compromis acceptable lorsque aucun aménagement plus satisfaisant n'a pu être réalisé. **Il ne doit en aucun cas remplacer des mesures alternatives qui sont à privilégier en premier lieu telles la réduction des flux et l'apaisement des vitesses de la circulation générale ou la construction d'aménagements cyclables dédiés.**

[Annexe 2 – Belgique, Royaume-Uni]

Le trottoir partagé ne doit pas devenir la solution rapide, de secours s'il manque de la place pour créer un aménagement séparatif au niveau du trottoir, qui reste l'aménagement dédié aux piétons.

Si toutes les autres solutions de prise en compte des cyclistes ont été examinées sans succès et dans le cas d'une compatibilité des usages piétons et cyclistes (notion à définir précisément), le trottoir partagé pourrait exceptionnellement être envisagé.