

## Retour sur l'aménagement du pont entre Rochefort et Savennières, dans le cadre du programme de franchissements cyclables de Loire du département de Maine et Loire

Avis réalisé en concertation avec :

- Place au Vélo Angers
- Changeons de Braquet
- le Collectif Vélo Pays de la Loire

### Retours sur les principes généraux du projet

- Le terme « voie partagée avec priorité cycle » n'a pas d'écho avec la législation française
  - Est-ce qu'il s'agit d'une voie où des pictos vélos seront peints au sol afin d'indiquer aux cyclistes qu'ils peuvent s'écarter du bord de la chaussée ?
    - Ce type d'aménagement ne donne pas la priorité mais indique au cycliste qu'il doit prendre toute sa place
    - Ce type d'aménagement est compatible avec ([Vélos et voitures : séparation ou mixité, les clés pour choisir | Cerema](#))
      - un trafic inférieur ou égal à 4000 v / j si voirie à 30km/h
      - un trafic inférieur ou égal à 1500 v / j si voirie à 50 km/h
      - un trafic inférieur ou égale à 1000 v / j si voirie à 70/80km/h
- Le chaussidou ne peut-être mis au même niveau qu'un aménagement cyclable dédié (bande cyclable, piste cyclable ou voie verte). Autrement appelé Chaussée à Voie Centrale Banalisée, les bandes de rives ne sont pas des aménagements cyclables en tant que tel car les véhicules ont le droit de stationner et de rouler dessus. La DGITM (qui dépend du ministère des transports) dans son guide paru en février sur les aménagements hors aggro déconseille les CVCB, et le CEREMA est actuellement en train de revoir sa fiche sur le CVCB
- Les traversées indiquées comme « piétonne et cycle » auront-elles bien des marquages différenciés ? Dans ce cadre, il est nécessaire d'assurer la même priorité au piéton et au cycliste vis-à-vis des voies sécantes afin de ne pas créer des comportements inattendus (automobilistes qui laissent la priorité au cycliste alors que le cycliste a un stop ou cédez-le passage). Nous recommandons de mettre des cédez le passage au traversée vélo afin d'assurer un ralentissement des véhicules en amont des passages piétons. L'aménagement cyclable amène la possibilité de définir un régime de priorité clair qui protège le piéton et le cycliste. L'ajout des bandes enherbées semblent aller dans ce sens de priorisation des flux.

- Le document présenté ne fournit pas de données de trafic (quantité, type) ni des vitesses limites qui sont / seront appliquées. Afin de pouvoir émettre un avis précis, nous souhaitons disposer de ces informations.

## Détails

- Slide 5 : « L'insertion des modes doux le long de la RD106 et sur le pont du Louet »
  - La voie cycle présentée le long de la RD106 sera-t-elle séparée des piétons ou partagée (voie verte) ?
  - Nous conseillons des revêtements durables et roulants, le stabilisé généralement utilisée doit être régulièrement retravaillé du fait de sa vulnérabilité aux intempéries. Voici une fiche d'aide à la décision produit par ALM.
- Pour les cyclistes qui arriveront du Nord-Ouest, une signalétique claire devra préciser que la traversée est obligatoire pour rejoindre l'aménagement du pont. Ceci afin d'éviter des cyclistes qui pourraient prendre le pont à contre-sens (ex : un cycliste n'étant pas assuré de pouvoir traverser pourrait avoir tendance à prendre le pont à contre sens pour ensuite rejoindre le bon côté de la chaussée).
- Le document partagé ne donne pas les éléments nécessaires pour comprendre le choix du chaudiou sur un ouvrage étroit, à savoir :
  - Le profil avec les dimensions : largeur de chaussée, largeur des trottoirs, hauteur de trottoir, ....
  - Le trafic comptabilisé sur le pont
  - Le type de trafic actuel : vélos, voitures, camions, engins agricoles, ...
- En l'absence de données, nous ne pouvons être assuré que le chaudiou sera compatible avec la situation actuelle du trafic. La faible largeur du pont (estimée à 5m + 2 \* 1m) ajoutée à la faible longueur (150m) nous amène à penser qu'un alternat instauré avec des feux peut permettre une continuité cyclable et piétonne confortable et sécurisée.
  - Nous prenons pour la gestion d'un ouvrage sur la Métropole de Lyon : [https://www.francemobilites.fr/sites/frenchmobility/files/fichiers/2023/01/4\\_Metropole\\_Lyon\\_Alternat\\_route\\_Venissieux\\_0.pdf](https://www.francemobilites.fr/sites/frenchmobility/files/fichiers/2023/01/4_Metropole_Lyon_Alternat_route_Venissieux_0.pdf)
  - L'avantage d'un tel aménagement serait multiple :
    - Ralentissement des véhicules par feu et la séparation des flux sur le pont (effet entonnoir)

- Traversées sécurisées des cyclistes et piétons par feux différenciés (piétons / vélos)
      - En amont et en aval
    - Pas de contraintes sur les véhicules hors gabarit
    - Cheminement sécurisé pour les piétons qui disposeraient d'un espace large permettant le déplacement en poussette, en groupe, en fauteuil roulant par exemple
  
- Slides 6 à 11 : Le quai du Louet, la place du Pilori et la grande rue, la rue de l'ancienne cure
  - Au vu du plan de circulation prévu, nous pensons que la réalisation de doubles sens cyclables (à contre sens du sens principal voiture) sera plus à même d'apporter un plan de circulation favorable à l'usage du vélo. L'usage du vélo recherche toujours les distances les plus courtes. Aussi, si la place le permet, nous préconisons l'ajout d'un contre sens cyclable avec séparation (marquage ligne continue ou entre le stationnement et le trottoir) plutôt qu'une bande cyclable. La co-visibilité assurée par un croisement de face permet une sécurité plus accrue que les angles morts potentiels créés par la bande cyclable.
    - Notre remarque concerne : Le quai de Louet, la grande rue, la rue de l'ancienne cure
    - Ceci implique bien entendu de gérer les entrées dans les carrefours depuis ces contre sens cyclable
    - A noter qu'une double sens cyclable peut être réalisé sans marquage différenciant mais seulement avec pictos + fléchage dans le cas où des croisements véhicules / vélos ne sont pas possibles. Dans ce cas, il faut prévoir des espaces de croisements possibles.
  
  - De manière globale, les emplacements des arceaux vélos sont-ils déjà prévus ? Nous recommandons de les intégrer dès la conception des aménagements.
  
  - RD751 : Aucun aménagement cyclable ne semble prévu sur cet axe inclus dans la rénovation de voirie. Le code de l'environnement, extrait de l'article L228-2, modifié par la Loi sur les mobilités du 24 décembre 2019 prévoit que : « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. » Sur cette, il nous semble important d'assurer une continuité pour les cyclistes afin qu'ils n'aient pas le sentiment d'une discontinuité. Nous souhaitons avoir des éléments précis de trafic pour déterminer la meilleure option.

- Pour les piétons, nous ne comprenons pas l'absence d'un passage piéton côté Ouest. Il y en a bien un côté Est.