

Participants : Jacques Veyssière – Olivier Nicaud – Régis Broyer – Véronique Trillot – Benoit Delmas – Hélène Courtarie – Jean-Daniel Vilatte – Jean Poncharal – Didier Robert – Gilles Denecker

Prochaine Réunion le :
Mercredi 14/10/2020

Responsable	Objet – Sujet Traité	Délais <i>Origine</i> Nouveau	État
	<p>Rappel de la position de BVC (pour les personnes qui viennent de rejoindre le Groupe de Travail à la suite des élections Municipales)</p> <p>Depuis près de 3 ans les diverses concertations ont abouti à l'établissement d'un Shéma Cyclable Briviste - voir Annexe 1 - en SECURITÉ - PRATIQUE (continu) - CONVIVIAL basé sur les principes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Axes de Transit à 50 Km/h déterminés par l'Agglo équipés de bandes cyclables ou de pistes cyclables. - Zones 30, avec double Sens Cyclable systématique, pour les zones pavillonnaires urbaines, entre les axes de transit, afin d'assurer la continuité apaisée nécessaire aux déplacements cyclistes. - Attache-vélos et abris-vélos pour se prémunir contre le vol qui est un frein à la pratique du vélo. - Communication par tous les médias possibles pour une créer une large adhésion à cette mixité de circulation - Piétons, Cyclistes, Automobilistes - apaisée et conviviale. 		
	<p>Problématique des "Zones 30"</p> <p>BVC préférerait avoir une planification de la mise en place des 12 "Zones 30" répertoriées (en escargot par rapport au centre-ville ?). Il est concevable que les Services Techniques, pour des raisons d'une opportunité légitime, soient obligés de traiter une voie spécifique d'une "Zone 30" en dehors de l'équipement général de la zone. Pour BVC seul le résultat qui concerne, à terme, la totalité de la zone compte car elle est seule garante, et les Services Techniques en sont parfaitement convaincus, de la continuité donc de la sécurité du Réseau.</p> <p>La communication par planning de ces travaux particuliers reste néanmoins indispensable afin d'informer les usagers mais, considérant le découpage en Zones 30 à terme comme acquis, BVC préfère désormais se concentrer sur la résolution définitive des Points Noirs demandée par les Brivistes lors du Baromètre des Villes Cyclables plutôt que de discuter sur des situations qui ne doivent être finalement que transitoires.</p> <p><i>Comme déjà fait pour la 2ème ceinture (voir annexe 2), BVC fera parvenir aux Services Techniques, avant la fin de l'année, sa vision des différentes Zones 30 (12 zones répertoriées)</i></p>		

<p>Olivier NICAUD</p>	<p>Marquage des Double Sens Cyclable en Zone 30</p> <p>Il a été noté plusieurs marquages qui ne correspondaient pas aux recommandations du CEREMA et qui, par là même, pouvaient créer la confusion dans l'esprit des cyclistes ou des automobilistes et ainsi nuire à la démarche pédagogique qui en découle. Les Services Techniques vont se rapprocher de l'entreprise pour faire modifier ces marquages.</p> <p><i>Les marquages, qui restent une recommandation du CEREMA en fonction de la largeur des voies et de la densité de circulation, - pour information voir Tableau d'aide à la décision CEREMA en Annexe 3 - ont un effet pédagogique indéniable et ainsi participent activement à la convivialité entre les usagers.</i></p>		
<p>Jean PONCHARAL</p>	<p>Communication</p> <p>Deux vidéos ont été tournées Il serait souhaitable de créer des vidéos pédagogiques (animation ?) pour accompagner et positiver la mise en place des nouveaux aménagements.</p> <p><i>Prendre rendez-vous avec le Service Communication de la Mairie afin d'établir un planning.</i></p>		
	<p>Une coordination entre les moyens de communication de BVC et de la Municipalité serait souhaitable.</p> <p><i>Une pastille du style "Circulation" sur la page Accueil du site Brive.fr et des liens mutuels entre ce site et celui de BVC sont demandés.</i></p>		
	<p>Il serait souhaitable que le vélo ait des articles récurrents dans Brive Mag.</p> <p><i>Le suivi régulier de la mise en place des aménagements peut être une piste.</i></p>		
	<p>BVC a établi un dossier sur la Circulation Urbaine Briviste avec pour référence le Code de la Route et les recommandations du CEREMA. Il sera diffusé sur le site BVC. Il servira de support aux interventions qui pourront être demandées à BVC. Il peut servir de conducteur lorsqu'il s'agit d'établir des scénarios par thème pour les vidéos.</p> <p><i>Un membre de BVC sera à la disposition du Service Communication si des explications techniques ou réglementaires sont nécessaires.</i></p>		
	<p>Il convient de communiquer largement et positivement sur toutes les actions relatives aux déplacements urbains.</p>		

	<p>Voies Piétons / Cyclistes ou Trottoirs</p> <p>Éviter d'avoir la même couleur de revêtement pour les voies autorisées aux cyclistes et les Trottoirs (interdits aux cyclistes) proches l'une de l'autre. Marquage des voies Vélos - Piétons avec des pictogrammes.</p> <p><i>Sur certaines voies accessibles aux piétons et/ou aux cyclistes, les marquages indiquant qui est autorisé à circuler participent largement à la convivialité entre les usagers.</i></p>		
	<p>Point sur les avancées</p> <p>Box abris à vélos rue de Frappe sécurisé pour stationnement de longue durée.</p> <p><i>BVC sollicitera ses adhérents ou soutiens pour évaluer la quantité et le positionnement géographique de ces installations.</i></p>		
	<p>Parking vélo abrité à la piscine.</p> <p><i>La réalisation de cet aménagement est en cours.</i></p>		
BVC	<p>Étude pour les Attache-vélo en Centre-Ville.</p> <p><i>BVC fera des propositions pour des emplacements.</i></p>	S42	
	<p>Une cartographie moto / vélo devra être établie et proposée sur une application comme "Brive en poche" par exemple.</p>		
	<p>Les travaux rue Joséphine Baker sont en cours.</p> <p><i>La chaussée et les trottoirs sont réalisés. Le marquage des bandes cyclables doit être réalisé prochainement.</i></p>		
	<p>Continuité de la voie verte au niveau du pont de la Bouvie</p> <p><i>La couleur du revêtement retenue pour la traversée Piétons / Cyclistes sera beige.</i></p>		
	<p>Des idées, à travailler ensemble, pour le passage des ponts du Buy, Bouvie, Cérac seront proposées.</p>		

	<p>Points Noirs</p> <p>Passage de tous les ponts. Avenue de Paris (partie haute et basse). Continuité piste avenue Cardinal Dubois vers Voie Verte au pont de l'Ovalie. Avenue Émile Zola (à étudier à part car des enjeux au-delà de la circulation cycliste). Boulevards Verlhac et Painlevé. Boulevard Gontran Royer. </p> <p><i>BVC donnera une liste de Points Noirs déterminés par les Brivistes qui sera complété par les SAS et les cédez-le-passage aux feux.</i></p>		
<p>Jean PONCHARAL</p>	<p>Offres de location - ou vente - en préparation. Location de Trotinettes Location de Triporteurs</p>		
<p>Véronique TRILLOT</p>	<p>Proposition d'un Ordre du Jour générique pour les prochaines réunions : Point d'étape sur le plan vélo. Point d'étape sur la mise en place des équipements (attache-vélos, abris vélo, ...). Étude des points noirs.</p> <p><i>L'ordre du jour sera fourni en amont des réunions programmées par les Services Techniques.</i></p>		
	<p>Prochaine réunion :</p> <p>Mercredi 14 octobre de 10h00 à 11h00 précises.</p> <p><i>Les points de l'ordre du jour non traités à 11h00 seront reportés à la réunion suivante.</i></p>		



Tableau d'aide à la décision

Statut	Trafic / jour	Largeur de chaussée (m)				
		< 2,70	2,70 - 3,50	3,50 - 4,50	4,50 - 5,00	> 5,00
Aire Piétonne		R	R	R	R	R
Zone de Rencontre		R	R	R	R/MNS	R/MNS
Section en Zone 30 (*)	< 1000	R/MNS	R/MNS	R/MNS	MNS / MS	MNS / MS
	1000 - 5000		R/MNS	MNS	MNS / MS	MNS / MS
	5000 - 8000			MNS / MS	MS	MS / S
	> 8000				MS	MS / S
Section à 50 km/h	< 1000				MS	MS / S
	1000 - 5000				MS	MS / S
	5000 - 8000				MS	S
	> 8000				MS / S	S
Section à 70 km/h					S	

Pour le sens réservé aux cyclistes :

R rien en section courante

MNS marquage non séparatif
(pictogramme vélo + flèches)

MS marquage séparatif de type axial
ou bande cyclable

S séparateur (piste)

 Il est souhaitable que la mise à double-sens cyclable s'accompagne de la mise en zone 30 de la voirie concernée au sein d'un projet plus étendu de zone de circulation apaisée.

 La mise à double-sens cyclable nécessite une étude approfondie et un traitement plus conséquent.

 Cas peu réalistes.

Attention, ce tableau ne donne que des orientations ; il convient de prendre en compte d'autres critères, tels que la longueur de la section, la géométrie, le stationnement, la nature du trafic, etc. avant de prendre la décision de ne pas mettre en double sens cyclable.