

Mercredi 11 mai 2022

Participants : Jacques Veyssière – Jean Poncharal – Jean-Daniel Vilatte
Florent Vigouroux – Marie-Line Laval – Véronique Trillot – Régis Broyer – Benoît Delmas
Didier Robert – Gilles Denecker – Jean-Marc Lefebvre

Prochaine réunion :

Objet – Sujet Traité

En préalable BVC a fait part au Groupe de Travail des remerciements des cyclistes Brivistes qui ont constaté les nettes améliorations de la circulation à vélo grâce aux aménagements mis en place par les Services Techniques, en particulier :

- Les « Double Sens Cyclables »
- Les sorties des DSC
- La multiplication des attache-vélos

Demandes remontées à BVC :

- Rue André Devaud dégradée
Les travaux sont programmés à l'initiative du Quartier 11.
- Attache-vélos impasse des Cèdres et Clinique des Cèdres
Une étude est en cours dans tout le secteur
- WC publics à Tujac – Prieur – Ovalie
Des WC existent à proximité et un jalonnement sera implanté pour en informer les usagers des Voies Vertes

Voie Verte du Prieur :

La Voie Verte du Prieur, qui vient d'être goudronnée, dessert des habitations, des jardins partagés et ne peut être interdite aux véhicules automobiles des riverains.

Après réflexion, il a été très logiquement décidé que serait implanté, sur cette portion, avec la mention « Sauf riverains », un panneau B7b qui tout compte fait est exactement le même régime de circulation que le C115 – Voie Verte.

Voir, en entrée, la pertinence d'un panneau C13d « Voie sans issue » sauf piétons et cyclistes.

Il serait aussi judicieux, dans le cas d'une voie verte à l'intérieur d'un espace Parcs & Jardins de séparer les voies en « Voie Verte » (C115) ou « Aire Piétonne » (B54) ce qui permet de brider la vitesse des cyclistes (Allure du pas – 8-10 Km/h) tout en leur laissant la possibilité d'accompagner leurs enfants en apprentissage.



B7b



C115



C13d



B54

Objet – Sujet Traité

Voies de Circulation et Points Noirs :

BVC demande au Groupe de Travail de bien avoir à l'esprit

- Le vélo est un **véhicule** (Code de la Route article R311-1)
- Le cycliste veut **toujours** et **seulement** aller **d'un point à un autre** et, si possible, y arriver **vivant**
- On ne demande jamais aux autres usagers les motifs de leurs déplacements mais on présume toujours que les cyclistes ont forcément un motif **ludique** ou **idéologique**

Le travail de notre groupe est fait pour faire venir les Brivistes à **utiliser le vélo comme moyen de déplacement quotidien**.

- Préserver une continuité cycliste du Centre vers l'extérieur afin de faciliter l'accès aux écoles et commerces de proximité.
- Éviter l'état d'esprit « Les cyclistes n'ont qu'à passer ailleurs » car c'est justement les détours – qui ne seront pas pris – que l'on veut éviter.

Cadre juridique

Rappel du principe de la LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie), de son article 20 transposé dans l'article L228-2 du Code de l'Environnement et modifié par l'article 61 de la LOM :

Voir en annexe les détails et jurisprudences

BVC attire l'attention du Groupe de Travail, et en particulier des élus qui sont désormais des « sachant », sur le fait que lors d'un accident avec victime toutes les parties pourront se retourner contre la Municipalité si la Loi n'a pas été respectée.

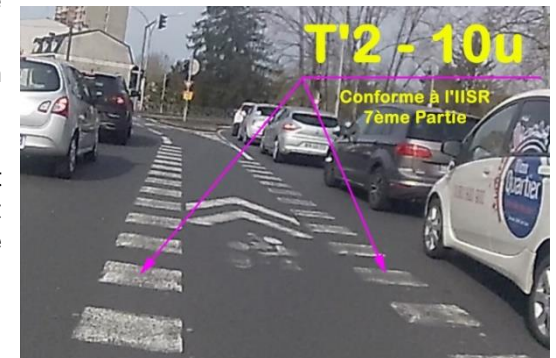
Gestion des traversées de Voie Verte :

Si la Voie Verte longe une voie à grande circulation elle a la même priorité que cette voie car ce sont les rues perpendiculaires qui la coupent, Il n'y a donc pas de « Stop » ou de « Céder le Passage » à implanter sur la Voie Verte car dans ce cas les cyclistes auraient plus d'avantage à rester sur l'axe principal avec les voitures.

Si c'est la Voie Verte qui coupe une voie à grande circulation il est évident qu'il faut implanter un « Céder le Passage » pour amener les cyclistes à s'engager « régulièrement » (CR R415-7 – R412-6).

Pour ce qui est des marquages au sol, après recherches, soit auprès du CEREMA soit dans divers articles de l'IISR, le cas de figure d'une voie verte en agglomération n'est pas explicitement décrit et qu'effectivement la position – hors agglomération – du CEREMA avec du bitume de couleur claire et l'adjonction de pictogrammes piétons à côté de pictogrammes vélos permise par l'IISR ne retient que le cas où la Voie Verte est prioritaire.

BVC soutien la position, privilégiant la visibilité, qui a été adoptée par les Services Techniques et qui est déjà utilisée en d'autres occasions comparables (voir ci-contre).

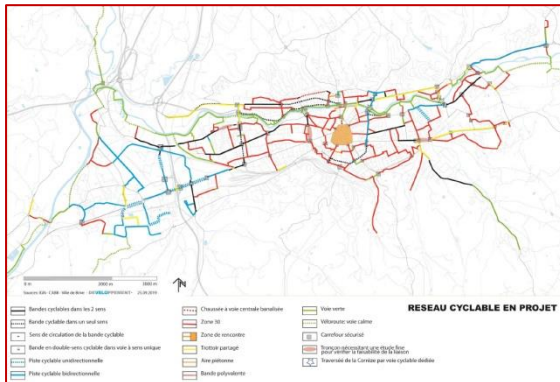


Objet – Sujet Traité

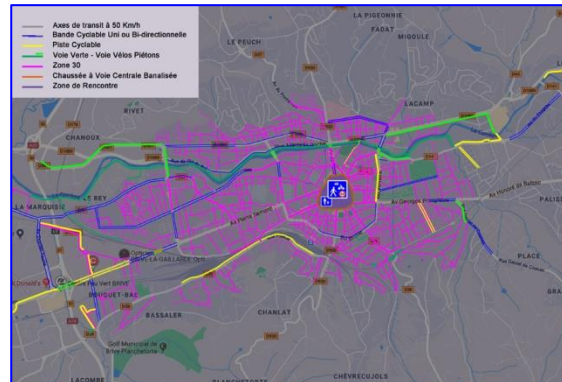
Voies en « Zone 30 » :

BVC demande au Groupe de Travail de prendre en considération les points suivants :

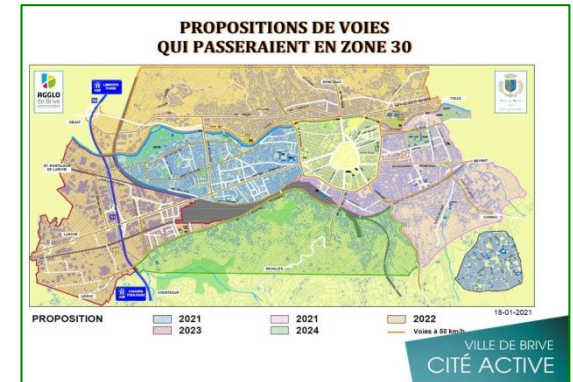
- ❑ Les « Zones 30 » ne sont pas des aménagements cyclables sauf si la **densité de circulation permet la mixité** (voir le tableau du CEREMA). En ce cas de simples marquages « chevrons » au sol sont admis (Code de l'Environnement L228-2 – modifié par la LOM)
- ❑ Les conditions dans lesquelles ont été faites les premières « Zones 30 » (hors 2^{ème} ceinture qui ont été reprises) ont conduit à une multiplication des panneaux et surtout des marquages « 30 » inutiles car une « Zone 30 » est active dès le panneau B30 jusqu'à rencontrer un panneau B51 – « Fin de Zone 30 »
- ❑ L'exemple pris pour vouloir changer de méthode comporte plusieurs interrogations
 - Grenoble, pris en exemple, est une ville de 530.000 habitants soit 10 fois la population Briviste
 - La mise en « Zone 30 » de la ville est faite pour décourager – et le mot est faible, car on pourrait être bien plus affectueux – les automobilistes de prendre leur voiture et encourager l'utilisation des transports en commun, dont le réseau est très développé. À Brive, vu la densité de circulation, la commodité des moyens de transport en commun, BVC veut, à toute force, que les cyclistes partagent la rue avec les automobilistes et les piétons pour une **mixité de Circulation Urbaine Sure – Pratique – Conviviale**.
 - De plus, à moins de retirer tous les « Axes de Transit » à 50 Km/h dans notre ville, il faudra exactement le même nombre de panneaux B30 et B51 qui seuls font foi pour les conditions réglementaires de circulation (il ne serait pas pertinent d'inventer un code de la Route Briviste).
 - Il est amusant de constater que la Municipalité veut, d'un côté aller plus loin (ou pas ?) que l'enrichissement que BVC avait, avec grande insistance, demandé et, d'autre part, rejette les propositions de mise à 30 Km/h de portions de voies longues de 600 m (voir ci-dessous).



Réseau défini par le consultant



Réseau enrichi par BVC – Voté en 12/2019



Planning « Zones 30 »

BVC demande juste le respect du planning « Zones 30 » du Plan d'Actions tel que défini et planifié par les Services Techniques.

Ce principe, validé par tous en décembre 2019, convient parfaitement (juste éviter de multiplier les marquages au sol inutiles réglementairement).

Objet – Sujet Traité

Voies en « Zone 30 » (suite) :

BVC a exposé la problématique de 3 axes à 50 Km/h.

La totalité des axes à 50 Km/h représentent une distance de 36,8 Km, Toutes ces demandes qui, en réalité font économiser de nombreux panneaux B30 et B51 totalisent 2,3 Km (différence 30 s par tronçon à condition de passer de 0 à 30 ou 50 Km/h instantanément).

Nous avons déjà recouru à cette solution sur les avenues Adrien Allard et Michel Labrousse avec un **Retour d'EX**périence positif quant à la sécurité des cyclistes.

- ❑ Avenue Alsace Lorraine de la rue de Malecroix au Boulevard Brune (600 m).
 - Si cette avenue reste à 50 Km/h, la loi demande qu'un aménagement cyclable du style « Bandes Cyclables » soit réalisé
 - Il est noté que cette artère dépend du Conseil Départemental qui doit en assurer la réfection prochainement
 - Une mise en Zone 30 avant travaux permettrait un **Retour d'EX**périence pour apprécier les conditions de circulation (Un statu quo avec du stationnement qui envoie les cyclistes au milieu de la chaussée avec des voitures arrivant derrière à 50 Km/h comme sur l'avenue Georges Pompidou qui, en plus d'être illégal est très accidentogène, ne sera en aucun cas accepté et encore moins validé par BVC)
 - Permet de récupérer tous les panneaux « Zone 30 » des rues adjacentes.
- ❑ Avenue Émile Zola de l'école Henri Gérard (Guynemer) au Boulevard Colonel Germain (600m)
 - Problème à la montée si Vélos à 10 Km/h – Voitures à 50 Km/h
 - Problème à la descente pour les vélos obligés, à cause du stationnement, d'être au milieu de la chaussée, sont doublés par les voitures à 50 Km/h. À 30 Km/h les voitures ne rattraperont pas les cyclistes
 - Le stationnement, à moitié sur le trottoir ne pourra pas être maintenu dans ces conditions
 - Permet de récupérer tous les panneaux « Zone 30 » de cette avenue
- ❑ Avenue Pasteur du Carrefour Cariven à l'avenue Henri Queuille (650 m)
 - Permet de mettre tout le quartier de l'Hôpital et côté « Impôts » en Zone 30 avec un seul panneau.
 - Cette chaussée devant être refaite il faudra soit un REX ou se poser la question du stationnement latéral pour y mettre des bandes cyclables

Plan d'Actions – Z30 & Points Noirs

Consulter et/ou télécharger le fichier mis en ligne sur le site BVC :

<https://www.brivevillecyclable.org/pages-en-lien/plan-d-actions/>

Le Plan d'Actions VPN00 est mis à jour de toutes les mises en place d'aménagements au 11 mai 2022.

La mise en place de tous les aménagements se passe parfaitement bien.

Les échanges entre les Services Techniques et BVC sont absolument constructifs et les retours, déjà évoqués, font que ville devient de jour en jour de plus en plus cyclable.

Si sur le plan technique les choses évoluent bien, il faudra se pencher rapidement sur le **respect des règles de Circulation Urbaine par tous.**



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Légifrance

Le service public de la diffusion du droit

Liberté
Égalité
Fraternité

Code de l'environnement

Article L228-2

Version en vigueur au 21 juin 2021

Partie législative (Articles L110-1 à L713-9)
Livre II : Milieux physiques (Articles L210-1 à L229-54)
Titre II : Air et atmosphère (Articles L220-1 à L229-54)
Chapitre VIII : Dispositions diverses (Articles L228-1 à L228-4)
Section 2 : Itinéraires cyclables (Articles L228-2 à L228-3-1)

Article L228-2

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**. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route.

Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe.

LAURE

Loi n° 96-1236
du 30 décembre 1996

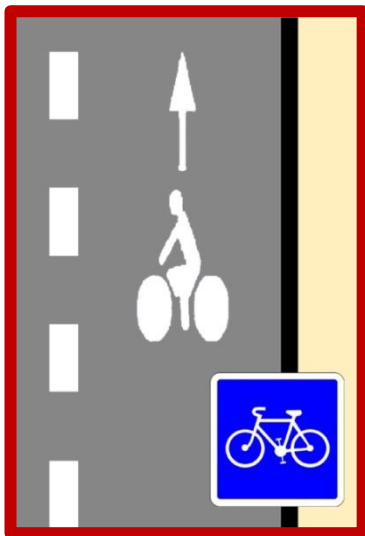


LOM

Modifié par LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 61

CIRCULATION

AMÉNAGEMENTS



Bande Cyclable



Zone de Rencontre



Piste Cyclable

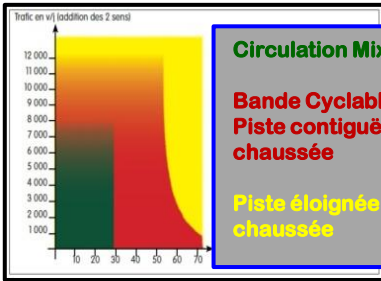


Voie Verte

CIRCULATION

AMÉNAGEMENTS

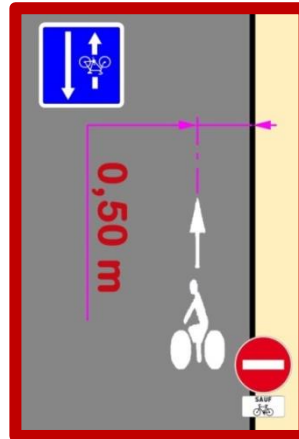
DENSITÉ CIRCULATION



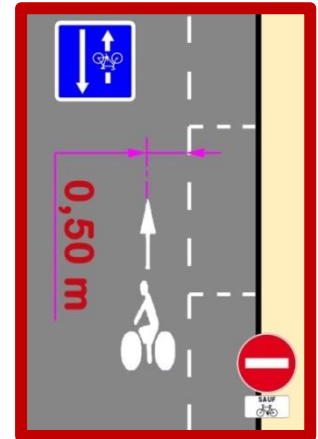
Circulation Mixte

Bande Cyclable ou Piste contiguë à la chaussée

Piste éloignée de la chaussée

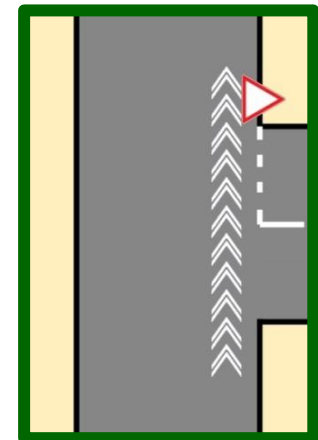
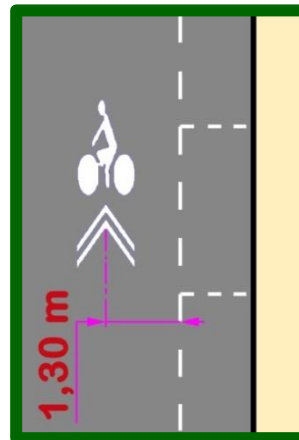
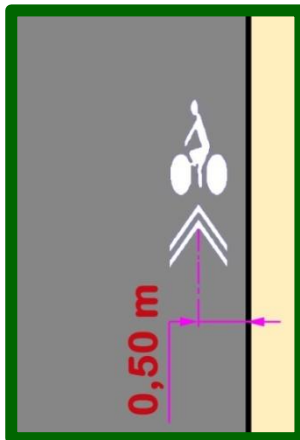


**ZONE 30
SENS UNIQUE
À UNE SEULE FILE**



Contraintes Circulation

Double Sens Cyclable



Trajectoires Cyclables

CIRCULATION

On ne peut se prévaloir d'un autre itinéraire cyclable pour s'exonérer de son obligation au titre de l'article L. 228-2 du code de l'environnement.

*Cour administrative d'appel de Nantes
30 avril 2019 – n° 17NT00346*

La présence d'arbres et la nécessité de les abattre, ne peut pas faire obstacle à l'obligation de création de l'itinéraire cyclable.

*CAA Bordeaux, 1ère Chambre,
20 décembre 2018, n° 16BX02848*

En milieu Urbain cette obligation légale est INCONDITIONNELLE

Rendre sa voirie cyclable – Les cahiers du CEREMA

Que dire du maintien de la présence de stationnement ou de mise en place de bacs à fleurs ?

La qualification de « rénovation de voies urbaines », ... s'entend de tous travaux, quelle qu'en soit l'ampleur, qu'une collectivité est amenée à réaliser sur la voirie ... dès lors que ces travaux sont de nature à modifier les conditions de circulation sur ces voies, soit par modification de leur profil, soit par adjonction ou suppression d'éléments de voirie, soit encore par réfection du revêtement ou du marquage de ces voies.

TA Marseille – 25 avril 2017 – N° 1403742