

RÉUNION MENSUELLE

Mardi 14 novembre 2023

Maison Municipale des Sports
8, Avenue André Jalinat
19100 Brive-la-Gaillarde
☎ : 06 51 92 82 41

brive.villecyclable@laposte.net
www.brivevillecyclable.org

Participants : Gaëlle Paulin – Sophie Marcucci – Catérina Cé
Didier Robert – Jean-Marc Lefebvre – Laurent Mercier – Jérémy Llull – Jean Poncharal

Prochaine réunion :
Mardi 12 décembre 2023

Objet – Sujet Traité

La réunion, ouverte à tous, s'est déroulée en présence de 8 participants, selon l'ordre du jour suivant :

- Réseau Cyclable - Relations avec la Municipalité
- Questions diverses

Réseau Cyclable – Relations avec la Municipalité

Depuis de nombreuses années et plus particulièrement depuis 2018, Brive Ville Cyclable a proposé la mise en place d'un Réseau Cyclable Briviste. La Municipalité, en juillet 2018 a entériné ce principe avec une ville majoritairement à 30 Km/h et, pour se faire, s'est attaché les services d'un Consultant qui a produit un Schéma Cyclable CABB,

Brive Ville Cyclable a travaillé d'arrache pied à l'élaboration de ce Réseau en offrant, sans contrepartie, son Expérience de cyclisme urbain et s'est formé au Code de la Route plus diverses Lois ou Règles pour se forger une Expertise, là aussi offerte la Municipalité dans le but « d'enrichir » le travail du Consultant tant sur les Zones 30 que sur un certain nombre de Points Noirs afin que puissions construire ensemble un **Réseau de Circulation Urbaine Sûr, Pratique et Convivial** pour le bénéfice de **TOUS** les modes de déplacements.

Ce Réseau est disponible sur le site BVC : <https://www.brivevillecyclable.org/r%C3%A9seau-cyclable-briviste/>

Depuis ce jour, seule la partie de la ville à 30 Km/h a été traité correctement si l'on excepte quelques « erreurs de jeunesse » comme

- Pictogrammes de double Sens Cyclable mal positionnés créant des conflits entre cyclistes et automobilistes.
- Panneaux d'indication donnant des informations contradictoires (ex : C24a avec C12 – amusez-vous à chercher à quoi cela correspond)

Par contre, dès que l'on aborde les aménagements prévus par le Consultant ou les Points Noirs, il y a toujours une « bonne raison » qui fait que ce qui était formidable hier n'est plus possible aujourd'hui.

Alors on ne fait pas ou l'on défait ce que l'on avait fait quelques temps auparavant :

Rien que pour les 12 mois précédents des points non ou mal traités qui engagent la sécurité des cyclistes :

Chicanes Impasse Gare – Schéma Cyclable non conforme (Pompidou – Chaumeil) – Comté – Allard – Bouriottes – Passerelle Prieur

Objet – Sujet Traité

Pour exemple de la Passerelle du Prieur

Vendredi 15/09/2023 : Alerte – Arrêté Municipal

Samedi 16/09/2023 : Constatation de la fermeture effective avec le Maire – Demande d'une pose de déviation

Vendredi 22/09/2023 : Demande de déviation par Allard aux ST (avec excuses de BVC – qui n'est pas hiérarchique des ST – pour avoir attendu 6 jours)

Jeudi 28/09/2023 : Réunion avec ST en Mairie pour évaluer une remontée vers le pont Ceyrac (impossible car chaussée pas assez large) et décision de passer par Allard avec une CVCB provisoire sur le pont de la Bouvie pour sécuriser son franchissement à vélo.

Lundi 16/10/2023 : Soit un mois après : Rien n'a été fait. Même pas 2 malheureux panneaux de déviation vélo à l'entrée Bouvie de la Voie Verte. Protestation de BVC sur le peu de cas fait par la Municipalité pour les cyclistes qui veulent utiliser leur vélo pour autre chose que de se balader.

Dimanche 22/10/2023 : Constatation avec les participants de la sortie On Y Va À Vélo que des cyclistes, en totale infraction avec le Code de la Route et surtout avec une prise de risque inconsidérée pour leur vie, remontent le sens interdit, face à 6000 véhicules/jour, vers le pont Ceyrac.

Lundi 23/10/2023 : Protestation vigoureuse du Président de BVC soulignant les conséquences, pouvant devenir dramatiques, d'une inaction coupable qui perdure depuis plus d'un mois.

Mardi 24/10/2023 : Indignation du Maire absolument mal venue au regard des conséquences désastreuses de ce manque d'efficacité Municipal.

Lundi 13/11/2023 : Constat photos à l'appui : 2 mois après la fermeture de la Passerelle du Prieur toujours rien de fait !

Dernière minute **Lundi 20/11/2023** : Des panneaux de déviation par le pont de la Bouvie et l'avenue Allard ont été mis en place, de même que pour le trajet Prieur – Pont de la Bouvie.

C'est juste ce qui était demandé pour éviter que les cyclistes ne prennent, à la longue, de mauvaises habitudes.



Tous les membres de BVC on fait abstraction de leur sensibilité politique – nous avons eu des adhérents dans les 4 listes des dernières élections municipales – pour avancer « sans idéologie, discours, ni baratin », et travailler bénévolement, sans aucune arrière pensée, au bénéfice d'absolument tous les Brivistes.

Ils ne méritent vraiment pas, et les cyclistes dont ils s'efforcent de porter la voix encore moins, une telle suffisance pour ne pas dire, parfois, un tel mépris à leur endroit.

Maintenant, et bien que nous ne soyons pas particulièrement rancunier il sera par contre mal venu de nous reprocher d'avoir une très bonne mémoire, même si nous ne changerons rien dans notre façon de procéder car, si nous ne sommes pas les « employés » de la Municipalité, nous sommes résolument au service des Brivistes.

Notre Expérience et notre Expertise nous a amené à être en mesure de détecter les points dangereux et, comme nous l'avons toujours fait, chaque fois qu'il sera nécessaire nous en informerons instantanément les Services Municipaux.

Les décideurs et réalisateurs Municipaux sont de fait des « SACHANTS » qui, s'ils ne tiennent pas compte des mises en garde de BVC, voire vont carrément à l'encontre des aménagements créés pour la sécurité des Cyclistes, font preuve d'une négligence coupable et s'exposent à être tenus pour responsables lors d'un éventuel accident.

Objet – Sujet Traité

Réseau Cyclable

BVC a fait le boulot.

Outre l'élaboration du Schéma Cyclable Briviste déjà cité plus haut, BVC a décliné tous les aménagements proposés par le Consultant et tous les Points Noirs détectés par BVC en un Plan d'Action, offert aux Services Municipaux, qui peut être consulté sur son site :

<https://www.brivevillecyclable.org/r%C3%A9seau-cyclable-briviste/plan-d-actions/>

La « Veille », qui permet de déceler les difficultés de circulation cycliste tels que défauts dans la chaussée, défauts de signalisation, marquage, difficultés de cheminement, etc..., et qui au demeurant fonctionne parfaitement, peut-être parce qu'elle n'est pas liée à la partie « Politique », est de même initiée et suivie par BVC,

Vous pouvez consulter, là aussi, le Plan d'Action en découlant :

<https://www.brivevillecyclable.org/pages-en-lien/veille/>

Toutes les divergences de vue avec la Municipalité viennent du fait que, malgré les nombreuses alertes de BVC sur ce point, elle n'a pas encore pris réellement en compte que le vélo, dont l'utilisation est en croissance exponentielle depuis ces cinq dernières années, est devenu un véhicule de déplacement à part entière et que le fait de le cantonner à un objet de « loisir » est une vision désormais obsolète de sa fonction.

BVC, n'étant pas un organisme « Politique », considère que les actions nécessaires à la Circulation Urbaine doivent être conduites comme des « Projets »

Lorsque l'on entreprend une action de quelque nature que se soit, il est impératif de l'aborder en appliquant les critères suivant :

Enthousiasme – Respect (Individus / Règles / Installations) – **Rigueur – Performance**

Alors avant de parler « d'inexactitude » voire de « propos outrageants » ce qui devient, à notre époque, la réponse « bateau » la plus utilisée pour éviter de se remettre en question face à une légitime préoccupation, il serait bon que chacun fasse un retour sur soi-même et analyse, en toute conscience, si son état d'esprit n'a pas dérivé en :

Enthousiasme ⇒ **Corvée** – Respect ⇒ **Mépris** – Rigueur ⇒ **À peu près** – Performance ⇒ **Inefficacité**

Si l'on aborde ainsi les problèmes de Circulation Urbaine, il sera inévitable d'avoir tendance à considérer les besoins légitimes, car vitaux, des cyclistes comme de simples variables d'ajustement.

Objet – Sujet Traité

Réunions Mairie / BVC

Ne nous le cachons pas, elles n'ont pratiquement été qu'une chambre d'enregistrement des décisions de la Mairie et celle-ci a pris comme acquis le fait que, si BVC n'a pas cassé le mobilier pendant la réunion c'est qu'il était d'accord, même pour les actions contraires à la loi.

Répetons-le :

BVC n'est pas une autorité qui a le pouvoir d'exonérer quiconque de ses responsabilités lorsque la loi n'a pas été respectée.

Alors pas de réunions soit.

Désormais le dialogue sur la Circulation Urbaine Briviste se fera directement de BVC aux Cyclistes (rappel Cycliste = conducteur de « Cycles » soit des vélos et tous les EDPM) par l'intermédiaire des réseaux sociaux, par notre liste de diffusion et, si besoin, voie de Presse plus formel.

Position de Brive Ville Cyclable

BVC base sa position uniquement sur les textes réglementaires et les prescriptions relatives aux Règles de l'Art (voir illustrations ci-dessous)

La Loi d'Orientation des Mobilités et ses jurisprudences

Le **Code de la Route** (le texte National et pas une interprétation Briviste)

L'Instruction Interministérielle de **Signalisation Routière**

Les prescriptions du **CEREMA** (BVC possède la collection des fiches CEREMA que celui-ci met à disposition gratuitement aux Associations)

Avec, pour respecter les règles ci-dessus et avoir une uniformité qui se veut nationale (au moins sur toute la ville de Brive) :

Séparatif pour éviter les conflits de circulation dus aux différences de vitesse entre usagers de la chaussée,
sur toutes les voies à 50 Km/h et, en Zones 30 Km/h, à partir de 4000 V/J dans les 2 sens de circulation (soit 2000 V/J en DSC)

Bande Cyclable largeur 1,25m – Pictogramme Flèche centré – Ligne : T3-5u (IISR 114-3)


DSC : Non séparatif Pictogramme Flèche à 0,50m du trottoir – Pas de ligne
Séparatif largeur 1,25m – Pictogramme Flèche centré – Ligne : T'1-2u (ou T3-5u si bande cyclable de DSC)

Longer le Stationnement : Pictogramme Chevron à 1,3 m de la ligne de stationnement (CEREMA préconise au milieu de la voie si DSC)

Giratoires : Moins de 22 m de rayon, traçage pictogrammes au centre
Plus de 22 m de rayon, ou continuité de Piste Cyclable / Voie Verte, passage par l'extérieur (ex : Cariven, Fraternité, JC Rivet)

Passages Piétons / Cyclistes : Tous les passages piétons pouvant être empruntés par les cyclistes doivent être différenciés des Passages Piétons simples.

BASE LÉGISLATIVE – AMÉNAGEMENTS – DENSITÉ CIRCULATION



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Le service public de la diffusion du droit

Liberté
Égalité
Fraternité


Légifrance

Code de l'environnement

Article L228-2

Version en vigueur au 21 juin 2021

LAURE
Loi n° 96-1236
du 30 décembre 1996



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)

LOM

Article L228-2 Modifié par LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 61

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.

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

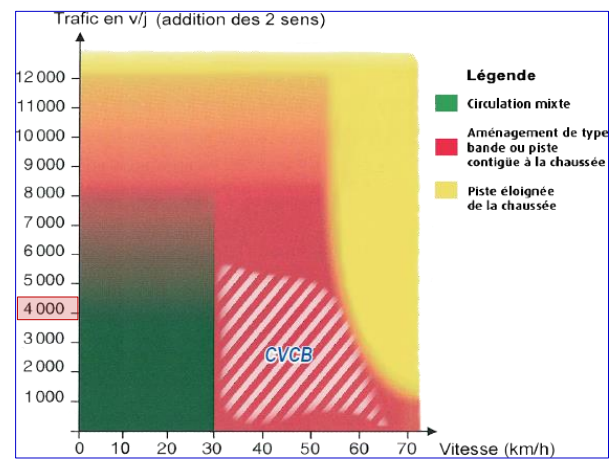
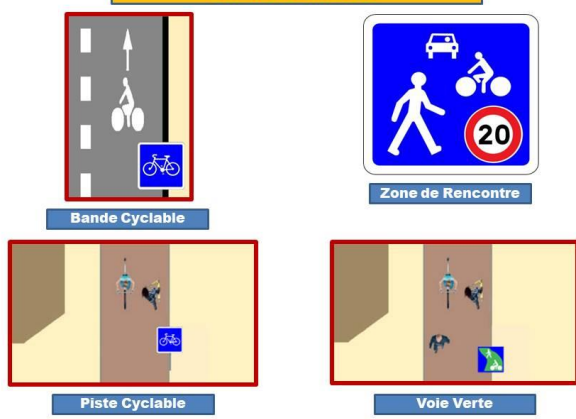
Rendre la voie cyclable – Les cahiers du CEREMA

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.

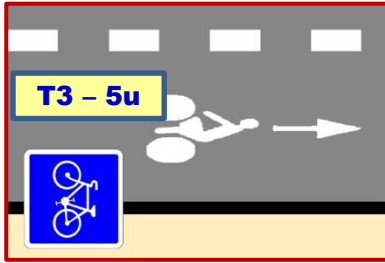
TA Marseille – 25 avril 2017 – N° 1403742



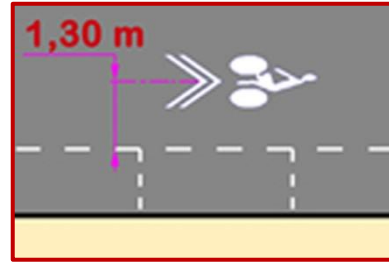
AMÉNAGEMENTS



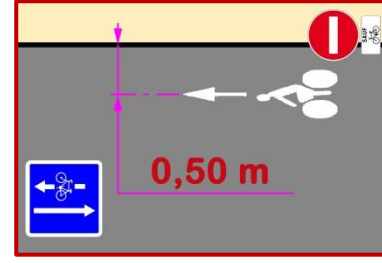
MARQUAGES



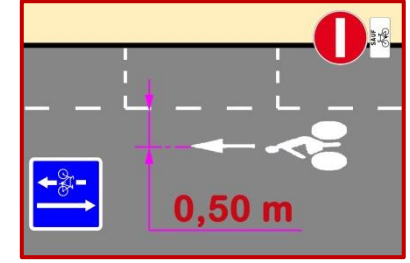
Bande Cyclable



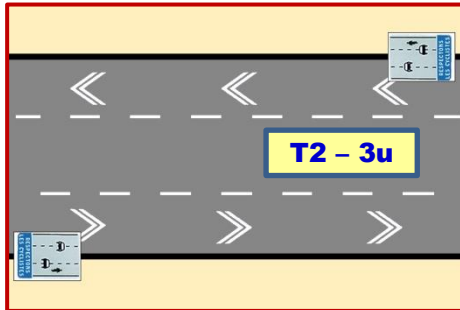
Longer le
Stationnement



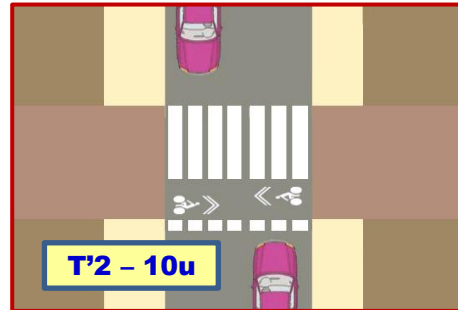
Double Sens Cyclable
sans Stationnement



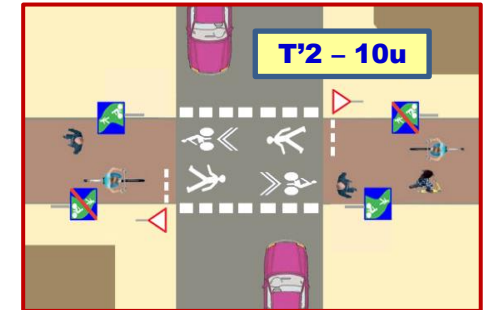
Double Sens Cyclable
avec Stationnement



Chaussée à Voie Centrale
Banalisée (CVCB)



Passage Piétons / Cyclistes
(vu à La Rochelle)



Passage Piétons / Cyclistes

Toutes les situations qui ne correspondent pas à ces critères, donc non réglementaires, n'auront pas l'aval de BVC et seront signalées comme ne prenant pas en compte la sécurité des cyclistes.

Objet – Sujet Traité

Questions Diverses – Office Municipal de l'Environnement

Jean Poncharal, en tant que membre du Conseil Municipal, nous a proposé son analyse qui est la nécessité, en évitant le ton polémique, de mettre en place le plan prévu du Réseau Cyclable dans l'objectif principal de la **SÉCURITÉ** pour toutes les mobilités.

Nous devons aussi prendre en compte que le plus important est, au delà de la période récente mise en avant, de résoudre, dans la concertation la plus large, les points pratiques listés et la mise en œuvre du mode deux roues à titre professionnel.

En outre, il nous a fait part de la création d'un Office Municipal de l'Environnement avec, à sa tête, un Directeur : Monsieur Rolland Garnier.

Cette entité sera chargée d'être l'interlocuteur direct, entre les services et les associations concernées, pour les aménagements à améliorer.

Le Directeur prendra contact avec elles.

BVC prend note et attend donc la prise de contact.

Questions Diverses – Date des Réunions Mensuelles

Le mardi pose des difficultés pour certains membres

Il a été décidé à l'unanimité des présents que ces réunions se fasse le deuxième jeudi de chaque mois (hors juillet et août)

BVC fera donc la demande de salle (si disponible) pour le jeudi de 20h00 à 22h00 à partir du 1^{er} janvier 2024.

Dernière minute : En raison des nombreuses Associations qui sollicitent cette salle de réunion, le service de la Mairie a bloqué, pour BVC, le mardi et ne peut pas déroger.

Les réservations ont donc été faites pour les mardis 16/01 – 13/02 – 12/03 (AG) – 16/04 – 14/05 – 11/06

Questions Diverses – Animation Vélo Lampion

Après plus ample réflexion, cette animation se fera le **8 décembre 2023**

Affiche et itinéraire préparés par Didier pour Sophie.

- Contrôle de fermeture de la deuxième porte.
- Fermeture de la porte principale et Contrôle à 22h15.