

MANIFESTE DE L'ADEMUB

Comment apaiser la circulation dans nos villes

Sortir du tout-automobile

Malgré les efforts déployés ces dernières années en faveur du développement des circulations douces ou modes actifs, notamment *les déplacements à vélo*, les voiries communales sont encore généralement occupées aujourd'hui à 70% en moyenne par la voiture automobile, soit en déplacement soit en stationnement. Cela a pour conséquence de priver les autres usagers, piétons et cyclistes, de la place indispensable pour se mouvoir et pour stationner sur l'espace public en toute sécurité. Brétigny n'échappe pas à ce phénomène.

Certes, **les piétons**, premiers usagers de la voirie (), disposent de trottoirs, qui leur sont légalement réservés.

Mais tel n'est malheureusement pas le cas trop souvent dans la réalité, ceux-ci étant trop souvent encombrés par les cyclistes, trottinettes ou autres véhicules et obstacles indésirables. En outre, les trottoirs sont en nombre insuffisant, souffrent d'un mauvais entretien et ne respectent pas assez les normes en matière de gabarit, de confort, de sécurité et **d'accessibilité pour les personnes handicapées** ou personnes à mobilité réduite (PMR). De plus, les piétons ne disposent pas assez **d'aires piétonnes**, espaces de rencontre, placettes, lieux de rencontre verdoyants et reposants, notamment dans les centres-villes.

Les cyclistes ne disposent pas non plus de la place suffisante dans l'espace public pour y circuler et parquer leur bicyclette en toute sécurité.

Or, la place des cyclistes, dans un espace urbain, se trouve essentiellement sur la chaussée où la circulation a pour vocation d'y être apaisée surtout depuis que la Loi autorise la réduction de la vitesse à 30 km/h (et à 20 km/h dans une zone de rencontre).

Mais, pour une bonne partie, nos villes ont été conçues à une époque antérieure à l'apparition de l'automobile, avec des rues souvent étroites où

tous circulaient de conserve. Et, depuis son apparition, on a octroyé progressivement toute la place à la voiture.

Dans ces conditions, le régime de vitesse n'ayant pas évolué, les cyclistes ont été conduits à s'abstenir, à faire preuve de témérité en s'imposant dans le flux automobile, à se mettre en infraction en prenant la place des piétons...

...Ou à réclamer des « **pistes cyclables** ».

Mais c'est là que le bât blesse. Le gabarit des rues n'ayant pas changé ou très peu (on ne peut pas repousser les immeubles ou reconstruire la ville), il n'est pas possible ni souhaitable d'installer des pistes cyclables (voir encadré) partout dans le tissu urbain, à Brétigny comme dans la plupart des communes limitrophes.

Encadré

Qu'est-ce qu'une piste cyclable ?

Une piste cyclable est un aménagement séparé physiquement de la route ou de la rue, réservé strictement aux cyclistes. Une piste peut être monodirectionnelle (en un seul sens) ou bidirectionnelle (double sens). Elle doit mesurer 1,75m de large minimum pour une monodirectionnelle et 3m minimum pour une bidirectionnelle. Cela pose de gros problèmes, souvent insolubles, en ville, avec les entrées et sorties d'immeubles et le départ et la réinsertion de la piste dans le flux général de circulation. Et la présence de nombreuses voitures en stationnement rend la chose souvent impossible.

Qu'est-ce qu'une bande cyclable ?

Une bande cyclable est un aménagement réservé strictement aux cyclistes, placé à hauteur de la chaussée dont il fait partie intégrante, et en bordure du trottoir. Sa largeur est de 1,50 m

Seule solution : réduire le volume de la circulation automobile et partager la rue.

Mais cela n'est possible et souhaitable qu'à certaines conditions :

- + **Première décision et la plus importante** : mettre la quasi-totalité des **rues en zone 30**, solution préférable à la seule réduction de la vitesse à 30 km/h, car accompagnée de mesures et d'aménagements destinés à réduire la vitesse pratiquée et à apaiser ainsi la circulation ;
- + Réduire le nombre de véhicules automobiles sur la voirie, principalement en stationnement ; privilégier les stationnements en espace privé ; si indispensable, mettre alors les parkings hors centre-ville et les rendre payants ;
- + Mettre en place des itinéraires de contournement pour libérer le centre-ville des véhicules en transit ;
- + Lutter contre l'utilisation de l'application « Waze » qui contribue à encombrer encore plus les rues à certaines heures de la journée
- + Augmenter le nombre **des zones de rencontre**, dans les rues plutôt calmes et empruntées par de nombreux piétons. La vitesse limitée à 20km/h et la priorité absolue donnée aux piétons conviennent particulièrement aux rues des zones résidentielles et en impasse, mais aussi dans les centres-villes dont on souhaite améliorer le calme et la convivialité
- + Bien que celles-ci ne soient pas jugées nécessaires par le Cerema lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h, il est cependant possible d'aménager des bandes cyclables (voir encadré) dans certaines conditions : voie large, flux circulatoire important, rue en pente...
- + Expérimenter les « vélorues », rues où les vélos sont prioritaires et la circulation des voitures limitée.
- + Sécuriser les abords des écoles et inciter les élèves à venir à pied ou à vélo (organisation de « pédibus » et de « cyclobus »)
- + Conformément à la Loi, mettre en place, dans toutes les écoles élémentaires le Savoir Rouler à Vélo (SRAV), véritable apprentissage à une pratique disciplinée et maîtrisée du vélo dans la ville
- + Dans la foulée du passage de la ville à 30 km/h à Brétigny, organiser une grande campagne de plusieurs semaines d'information et de formation des usagers de la rue au respect du Code de la route. Campagne qui devrait être pratiquée de manière réitérative.

+ Organiser chaque année des festivités autour du vélo (Vélorution, Mai à vélo, Festivélo...)

+ Augmenter et mieux répartir, abriter et sécuriser le matériel de stationnement et de petit entretien des vélos dans toute la ville et à proximité des établissements fréquentés par la population

+ Multiplier les mesures et aménagements facilitant la circulation sécurisée des cyclistes :

- Mise à disposition et entretien régulier des chaussées avec bandes de roulement unies, silencieuses et confortables ;
- Suppression de tous aménagements et obstacles dangereux : ressauts (niveau zéro souhaité-formules alternatives existantes), **chicanes, barrières, poteaux et autres potelets**. Les potelets, trop nombreux, trop rapprochés, sont l'une des premières causes d'accidents. **Pas de poteaux ou autres obstacles en plein milieu de la chaussée ou de la piste. Largeur de passage obligatoire de 1,70m (minimum : 1,50m) pour permettre le passage libre et en direct de tous types de vélos, certaines catégories, plus larges, plus volumineuses, étant en plein développement. Une formule intéressante : l'écluse centrale.**
- Bordures à hauteur adéquate et chanfreinées ; il est également possible de mettre en place des séparations au niveau du sol (ou des couleurs différenciées) pour éviter les chutes éventuelles
- Respect par les automobilistes des distances lors des dépassements des cyclistes (1,50m hors agglomération, 1m en agglomération)
- Doubles sens cyclables (DSC) réglementaires, permettant aux cyclistes de rouler à contre-sens dans les rues à sens unique sous certaines conditions (vitesse à 30 km/h, largeur de voie suffisante, nombre de véhicules, visibilité...) ; les exceptions sont rares.
- Marquages au sol systématiques et nombreux : itinéraires tracés continus (pictogramme + double chevron tous les 20 ou 30m au moins) placés au centre de chaque voie, en traversée de rue et au centre de chaque rond-point (en position alors plus rapprochée);
- SAS cyclables à chaque carrefour à feux, facilement accessibles et strictement réservés aux cyclistes, leur permettant de démarrer en tête dans de meilleures conditions de sécurité ;

