

Diagnostic vélo à Die

24 juillet 2008



Collectif Vélo Diois

collectif.velo@no-log.org

Collectif Vélo Diois

Le Collectif a été créé en janvier 2006 par des cyclistes diois. Il a rapidement réuni les signatures de 150 membres.

Les actions du Collectif s'inscrivent dans le droit fil des engagements de l'Etat français à réduire les gaz à effets de serre dans le cadre du protocole de Kyoto, et de ceux de la commune de Die à « développer les transports dits en « mode doux » (cycles et piétons) et faire cohabiter les différents usagers ». Par ailleurs, le Collectif entend faire respecter les dispositions codifiées de la loi sur l'air selon lesquelles : « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines (...) doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de piste, marquage au sol ou couloir indépendant en fonction des besoins et contraintes de la circulation » (article L.228-2 C. env.).

Le Collectif s'est donné trois objectifs principaux :

- Inciter aux modes de déplacements à vélo ;
- Promouvoir le réseau cyclable sur les grands axes et à Die pour sécuriser les usagers du vélo ;
- Suivre les projets d'aménagements urbains et départementaux pour s'assurer de la réalisation des aménagements nécessaires aux vélos (pistes cyclables sécurisées et continues, garages à vélo, plan de circulation cohérent pour les vélos).



Inauguration de la piste cyclable Die (Pont des chaines)-Pont de Quart par Eugène Duvélo, le 10 novembre 2007.

Le 24 juillet 2008, plusieurs membres du Collectif Vélo Diois ont réalisé un tour de Die. Ce diagnostic rend compte de ce travail qui vise à améliorer la circulation et le stationnement des vélos dans la ville de Die.

Le Collectif Vélo souhaite attirer l'attention de la municipalité sur divers points.

Il est disponible pour réaliser avec la mairie, les élus et les services techniques un tour de ville pour plus de précisions et de conseils, notamment concernant l'installation des garages.



Garage à vélos place de la république



Vélos cherchant des parkings à la mairie et place du Marché.



1. Les garages à vélos

Des garages à vélos ont été implantés à divers endroits dans la Ville de Die. Ils sont très utilisés, les diois et les visiteurs s'y étant habitués. Très vite saturés, ils ne sont pas encore en nombre suffisant, particulièrement en centre-ville. Nous proposons d'autres emplacements pour pallier ce manque :

Rue Notre-Dame

Dans l'angle de la cathédrale, en face de la sortie de La Poste, un garage de quelques places pourrait être installé. La configuration des lieux permettrait cette installation sans gêner les manœuvres des camions de La Poste. L'emplacement servirait aux usagers de la Poste, aux utilisateurs des cabinets médicaux situés à proximité et particulièrement les jours de Marché.



Place de la République

L'unique garage situé sur la place est bien placé car protégé de la circulation et d'accès aisé. Il est d'ailleurs très souvent complet. Il serait possible d'en ajouter un entre le panneau d'affichage « Bienvenue à Die » et la colonne Morris.



Place du Mazel

Alors que les autres garages à vélo du centre ville sont très utilisés, voire saturés, le garage de la Place du Mazel est inutilisé. En effet, l'emplacement et la configuration du garage sont totalement inadaptés :

- le garage se situe sur le passage des voitures si bien que les vélos ne sont pas protégés des heurts. Le Collectif avait mené une expérience consistant à garer un vélo à cet emplacement. Deux jours plus tard, la roue arrière était écrasée...
- des voitures viennent régulièrement se garer devant le garage rendant l'accès impossible.

Pour ce cas particulier, une des solutions consisterait à protéger le garage au moyen de bornes ne permettant pas ni le passage ni le stationnement des voitures. Une autre solution viserait à déplacer le garage sous les arbres, à côté de la cabine téléphonique.



Cinéma

Possibilité d'implanter un garage sur le côté .



Rue du Faubourg St Marcel

Un emplacement possible pour un garage à vélos couvert, demandé par les habitants du quartiers



Médiathèque

Les garages à vélos actuels fonctionnent bien mais il faudrait ajouter quelques places.



Théâtre

Possibilité d'implanter un garage devant le grand bac à arbres, à l'entrée du théâtre.



Salle polyvalente, bd. du Ballon

Possibilité d'implanter un garage à vélos à droite de la salle, à la place des deux places de parking.



Place de l'Evêché

Le garage se trouve dans une légère pente. Quatre pointes en métal dépassent du sol et risquent de crever les roues ou de faire trébucher des passants. Il est protégé par des plots si bien que les voitures ne se garent pas devant. Il se trouverait néanmoins mieux à l'entrée de l'espace social et culturel, les vélos s'y rendant se garant contre le panneau d'informations et non au garage.



Rue Félix Germain

Le garage à vélos situé devant la Mairie pose quelques problèmes :

- il n'existe pas de rampe d'accès au garage si bien que les vélos doivent franchir un trottoir (c'est d'ailleurs la même chose pour les personnes handicapées qui voudraient accéder à la place). Même si l'accès au garage doit se faire en tenant le vélo à la main, il est plus aisé de ne pas avoir à le soulever pour passer le trottoir ;
- le garage est installé dans une pente légère si bien que les vélos glissent, le temps de mettre le cadenas par exemple.



Rue des remparts

Le garage implanté sur la placette, assez fréquenté, est néanmoins difficile d'accès, tout particulièrement quand un vélo est déjà garé. Afin d'en faciliter l'accès, il serait opportun de le placer parallèlement à la rue Saint Marcel et perpendiculairement à la rue des Remparts tout en déplaçant d'un petit mètre le bac à fleurs qui se trouverait alors à l'arrière des vélos.



Gymnase et école primaire

Les garages existant sont bien car protégés mais il faudrait ajouter quelques places.

Piscine

Le garage est saturé l'été et il est situé en pente. Il faudrait le repositionner et ajouter des places.



Les modèles de garages à vélos



Les garages à vélos conçus pour glisser la roue avant entre deux barres métalliques ne sont pas adaptés pour trois raisons au moins :

- ils ne permettent pas une attache correcte du vélo simplement cadenassé par la roue avant ;
- les rayons de rangement étant trop près les uns des autres, il est particulièrement difficile d'accéder à une place libre qui se situerait entre deux places occupées ;
- la roue avant, enserrée entre les deux barres métalliques, se voile aisément entraînée par le poids du reste du vélo.



Pour ces raisons, les garages conçus pour poser le cadre du vélo tels que ceux existants aujourd'hui devant la Médiathèque ou la Communauté de communes, sont à favoriser. Ils permettent, en outre, de mieux délimiter la place du garage et empêchent les voitures de stationner.

Ce type de garage a aussi l'avantage d'être modulable, ainsi, on peut les installer en fonction des besoins.



2. Les locaux ou abris à vélos

Il n'en existe pour le moment qu'un seul à Die.



Un abri pourrait aussi voir le jour Place du Mazel à côté de la cabine téléphonique (voir photo plus haut).



Abri à vélos et poubelles à Freiburg (Allemagne)



Un exemple d'aménagement urbain de piste cyclable, Freiburg (Allemagne)

3. Zone de rencontre

Code de la route, article R. 110-2: « - zone de rencontre : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km / h.

Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable ».

Rue Auguste Simon (du gymnase au lycée-collège).

Sur cette section, le marquage au sol par des lignes et des pictogrammes indiquant le sens de circulation des vélos et un séparateur ou une surélévation dans le virage est à recommander fortement en raison du manque de visibilité dans le virage. Note : cette voie à contresens servirait aussi pour les piétons actuellement obligés de marcher sur la route.



Touristes avec poussette, rue A. Simon



Cycliste «se heurtant» au sens interdit, rue A. Simon



Vélo-touriste à contre-sens devant le lycée

Zone rencontre

Cela semble une solution tout à fait adaptée pour toute la portion de route actuellement en sens unique. De fait, il n'y a pas de trottoir et coexistent déjà des piétons, vélos, voitures, poussettes, écoliers, utilisant la même voie, sans marquage particulier. Il ne manque plus que les pancartes. La matérialisation de cette zone de rencontre attire l'attention sur la vitesse modérée et le respect des autres usagers avec la priorité aux piétons. Bien sûr, le sens unique pour les voitures serait conservé.

Matérialisation par des panneaux et pourquoi pas un petit plus qui marquerait un peu le coup (chicane avec passage latéral (by-pass) pour les vélos) bacs à fleurs, arbres, bancs, etc.)?

Pas de commerçants le long de cette rue, que des parents soucieux de la sécurité de leurs enfants qui descendent du car.

4. Les double-sens cyclables

Avantageux pour les cyclistes, le double-sens cyclable raccourcit les distances à parcourir et garantit une sécurité avérée du fait d'une meilleure visibilité réciproque des protagonistes. Avantageux pour la collectivité car il se met rapidement en place, sans travaux lourds de voirie. Matériellement, le double-sens est traduit par un panneau d'interdiction « sauf » vélos » (voir fiche CERTU n° 2008-07 du MEEDDAT). Il en existe déjà certains à Die (rue Joseph Reynaud, rue Elie Brochier) mais quatre autres rues mériteraient d'être traitées de la sorte :



A noter que le panneau de la Rue Elie Brochier est mal formulé puisqu'il manque le vocable « sauf » pour les vélos et les services publics... (ajouté ici grâce à l'informatique)

Place du Marché

Marquage au sol à effectuer également, notamment à l'abord du carrefour avec la rue du Salin (surélévation ou séparateur + stop à vélo).

Rue du Salin

Auparavant à double-sens pour les voitures, cette rue est désormais à sens unique, pour les vélos aussi. Si le choix pour les voitures est opportun, pour les vélos il allonge considérablement la distance à parcourir pour rejoindre la rue Camille Buffardel à partir de la Place du Marché. Etant donné que la visibilité est bonne et que la rue est peu fréquentée, il ne semble pas nécessaire de faire un marquage au sol.



Chemin des Chanoines

Les personnes habitant le quartier de la Griotte (Saint-Eloi) sont obligées de passer par le rond-point très dangereux de la sortie de Die ou le boulevard Maréchal Leclercq pour rejoindre le centre-ville. La configuration du Chemin (bonne visibilité) se prête bien au double-sens cyclable. En haut du chemin, au carrefour, il conviendrait néanmoins de faire un marquage au sol et d'ajouter un panneau indiquant aux voitures la présence de vélos.



5. La chaussée

Certains endroits sont dangereux pour les vélos en raison du mauvais état de la chaussée (nid de poule, plaques d'égouts glissantes, regards surélevés...) ou du type de revêtement. Une attention particulière pourrait être portée notamment à :

- la plaque située au milieu du croisement rue du Salin/Place du Marché : très glissante par temps de pluie, plusieurs cyclistes ont déjà dérapé ;
- la rue Saint-Vincent (elle mène à l'école, au camping et au centre ville) ;
- le regard se trouvant entre les deux barrières à voitures au bout de la rue du Viaduc (à proximité du petit rond point). Pour passer, les vélos doivent « viser » entre les deux barrières (les trottoirs sont trop hauts pour être franchis) et le regard se trouvant au milieu, les cyclistes manquent de dérapé ;
- l'avenue Sadi Carnot ;
- l'accès à la Communauté de communes par la rue Camille Buffardel : le trottoir est dangereux pour les vélos (et difficile à franchir pour les handicapés).

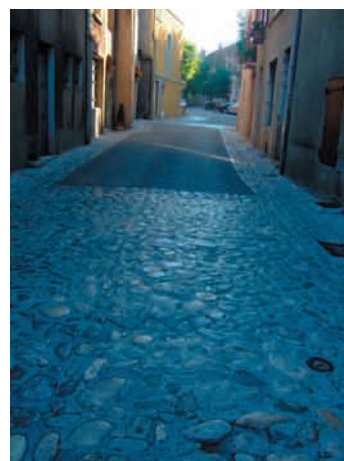
Quelques exemples :



Plaque d'égout, bd. du Ballon



Regard, rue St Vincent



Pavés, rue Félix Germain



Trottoir, rue C. Buffardel, Place J. Plan



Trottoir, devant la Mairie



Plaque d'égouts, Place du marché

6. Les pistes cyclables protégées

A plus long terme, des aménagements devraient être conçus pour faire le tour de la ville de Die (avenue de la Clairette, avenue Sadi Carnot, bd. A. Ferrier, bd. des Ursulines, bd. du Ballon) à vélo en toute sécurité et tout particulièrement aux abords de la salle polyvalente et de l'école primaire.

De toute évidence, de tels aménagements sont très incitatifs (ex. : les parents laisseront plus facilement leurs enfants aller à l'école à vélo ; les personnes vulnérables utiliseront plus facilement le vélo si elles se sentent en sécurité, etc.), voire attractifs pour les touristes (ville agréable, accueillante, etc.).

Par ailleurs, toute conception de nouveaux ronds-points devra prendre utilement en considération les vélos.



La montée de l'avenue Sadi Carnot : un vrai danger pour les cyclistes!



Aucun aménagement n'existe pour les cyclistes sur le rond-point sortie Est.



Inauguration de la (future) piste Die-Luc en Diois par le président Eugène Duvélo.

Aménagements pour les vélos à Fribourg en Allemagne



Garage à vélos.



La réalisation d'aménagements pour les vélos constitue une mesure incitative à l'utilisation du vélo, à la promotion d'un cadre de vie agréable et respectueux de l'environnement et facilite les déplacements à l'échelle d'une ville ou d'un canton. C'est aussi un atout pour le développement du tourisme.

Pour plus d'informations, il est possible de consulter les fiches techniques et documents édités par:

CERTU: Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques (Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables).

FUBICY: Fédération Française des Usagers de la Bicyclette.

FNAUT: Fédération Nationale des Usagers des Transports.

FFCT: Fédération Française de Cyclo-Tourisme.

Ce document et les photos ont été réalisés par :

Hubert Fèvre, Jean Yves Le Cruër, Colin Leeuwenberg, Philippe Leeuwenberg et Lucile Stahl.