

## Propositions de l'au5v dans le cadre du schéma des circulations douces de la CAC

### 1) Passage de l'agglomération en zone 30

Nous proposons une mesure forte : **le passage simultané des 4 communes entièrement en zone 30** (hors "périphérique") à une date symbolique (1/01/2013, premier jour du printemps 2013 par exemple), avec **généralisation des DSC**. Ceci n'empêchant pas la réalisation de Zones de Rencontres ou d'Aires Piétonnes dans les zones où cela fait sens.

Bien sur cette bascule serait précédée d'une forte campagne de communication et de pédagogie de la part des 4 communes et de l'agglomération.

Les avantages que nous y voyons :

- une situation plus claire, les conducteurs n'ayant pas à se poser la question de la vitesse.
- une signalisation verticale des zones 30 qui se limite aux entrées de l'agglomération et non dans une hypothèse contraire à de multiples zones.
- incitation forte pour la circulation de transit à éviter l'agglomération et préférer le périphérique.
- rappel : à 50 km/h les chances de survie à un impact sont de 20 % alors qu'elles sont de 80 % à 30 km/h.

Les élus doivent ils avoir peur des réactions de leurs électeurs face à une telle mesure ? non.

enquête européenne de 1991 auprès de citoyens et élus à propos de l'accessibilité aux centres villes			
Faut il donner la priorité sur l'automobile ?	grand public	grand public vu par les élus	élus
aux piétons	85 %	43 %	90 %
aux transports publics	84 %	49 %	85 %
aux cyclistes	73 %	30 %	69 %
sondage réalisé en France en 1996			
	grand public	grand public vu par les élus	élus
Faut il limiter l'usage de la voiture afin d'améliorer la circulation en ville	72 %	27 %	68 %
source. F. HERAN : <a href="#">Déplacements urbains : pourquoi les maires se trompent sur l'opinion de leurs administrés</a> , Transports Urbains 2000			

Ce n'est pas une lubie de cyclistes illuminés :

### Zone 30 sur les grands axes très circulés c'est possible !

Benoît Hiron Samuel Martin 23-06-2011



Lors des projets de requalification de voiries importantes, l'hypothèse d'un aménagement d'une section en zone 30 est parfois remise en cause au prétexte d'un niveau de trafic élevé. Il importe donc de rappeler que le cadre réglementaire n'exclut nullement l'insertion d'un axe à fort trafic dans une zone 30. L'expérience tend même à prouver que l'aménagement en zone 30 de section de voies principales est non seulement possible, mais même bien souvent adapté lorsque la vie riveraine développée nécessite de faciliter les traversées pour une plus grande transversalité des usages. C'est particulièrement vrai pour les villes engagées dans une démarche de généralisation de zones 30 sur les voiries secondaires : il est alors fréquemment nécessaire de relier deux secteurs en zone 30 de manière à atténuer l'effet de coupure créé par les voies principales. Cela peut donc conduire naturellement à mettre en zone 30 des tronçons d'axes de transit dont le débit à l'heure est élevé (plus de 2000 v/h).

Rappelons en outre que contrairement aux idées reçues, la réduction de 50 km/h à 30 km/h ne diminue que très faiblement la capacité d'une voie. Par ailleurs, la vitesse pratiquée lorsque le trafic est dense est rarement supérieure à 30 : les flux circulatoires en ville sont soumis aux aléas inhérents au fonctionnement urbain : stationnement gênant, traversées, mouvements de véhicules, travaux etc. **Dans les faits, on constate que la vitesse moyenne d'un trajet en ville est largement surestimée, et se situe en réalité entre 15 et 20 km/h. La vitesse en section courante n'a donc qu'une incidence modeste sur les temps de parcours urbains. L'indication zone 30 permet alors de donner un signal fort par rapport aux vitesses aberrantes.**

Qu'en est-il de la cohérence de l'aménagement et de la limitation de vitesse ? Ces axes sont souvent à 2 voies par sens ou plus, ce qui ne veut pas dire qu'ils soient incompatibles avec la mise en place de dispositifs de modération de la vitesse qui sont à adapter par rapport aux dispositifs pour les rues résidentielles. Ainsi des feux peuvent être conservés (voir Lyon boulevard de la Croix Rousse), toutefois on veillera à caller l'onde verte pour que la vitesse de 30 km/h ne puisse être dépassée. Des plateaux sont possibles, a fortiori s'il existe des couloirs bus permettant au transport public d'éviter ces dispositifs de modération de la vitesse. De même les coussins peuvent donner de bons résultats comme on peut les trouver à Grenoble en présence de peu de trafic 2RM.

En résumé, il n'y a pas incompatibilité entre zone 30 et axe important de trafic à plusieurs files. source : [certu](#)

Les 4 communes de la CAC pourraient ainsi rejoindre les pionnières qui ont déjà signé le [manifeste Ville à 30](#) :

Fontenay aux Roses, Sceaux, Clamart, Clichy la Garenne, Sèvres, Châtillon (92); Le Plessis Pâté (91); Nogent sur Marne, Rungis (94); Fontainebleau, Saint-Mammès, Montcour-Fromonville (77); Bougival (78); Lorient (56) ; Bruz (35); Aytré (17); Hangenbieten (67).

Conformément à l'article R.110-2 « [...] l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. » la pose d'un panneau zone 30 ne suffira pas pour toute l'agglomération. On retrouvera ainsi un éventail des diverses solutions techniques : pistes ou bandes cyclables pour les axes les plus circulés, coussins berlinois, écluses avec by-pass pour les cyclistes, pictogrammes au sol, .... voir rien quand la vitesse est naturellement basse. Ces aménagements pourront faire l'objet d'une hiérarchisation des priorités dans l'esprit de ce qui a été discuté en comité technique du 27 mars 2012.

## 2) Aménagements des carrefours à feux

### Tourne à droite

Le décret n° 2010-1390 du 12 novembre 2010 et l'[arrêté](#) du 12 janvier 2012 permettent la mise en place effective du tourne à droite au feu. Il s'agira de le généraliser à terme dans l'agglomération.

### Sas vélo

Tout les carrefours à feu devront être aménagés à terme avec un sas vélo.

### 3) Desserte de la base aérienne

Il nous semble que la desserte de la base aérienne depuis Creil mérite une meilleure priorité que long-terme, sachant qu'il y a déjà un début d'aménagement. Il y a déjà un trafic non négligeable sur cette liaison.

### 4) Entretien des pistes

Nous souhaitons aussi mettre l'accent sur la problématique de **l'entretien des pistes et bandes cyclables** : situées en bordure de chaussée, elles accumulent tout les petits cailloux, débris de verres, en automne les feuilles mortes humides.... Les cyclistes n'utilisent pas des aménagements facteurs de danger ou de crevaison, il faut donc prévoir un nettoyage régulier.

### 5) Stationnement à domicile

L'intégration des normes en matière de stationnement des vélos dans les nouvelles constructions ne suffit pas. Il faut réfléchir avec les bailleurs sociaux et copropriétés existantes à la **mise en place de solution de stationnement dans ou à proximité de l'habitat vertical existant**.

### 6) Aide au Franchissement des pentes

Concernant le **problème des pentes** : nous sommes conscients qu'on ne peut généraliser le transport des vélos dans le bus. Pourrait on imaginer une solution avec chargement des vélos dans une seule station au pied de la pente et déchargement dans une seule station au sommet d'icelle ? Ceci perturberait beaucoup moins le trafic.

Une synergie PMR et vélo peut être trouvée comme cela a été fait à Rouen :

### Emplacement réservé

**> En priorité aux personnes en fauteuils roulants**

Cet emplacement est limité à un fauteuil.

1. Placez le fauteuil roulant dans le sens opposé à la marche du véhicule.
2. Signalez votre demande d'arrêt à l'aide du bouton d'appel bleu situé sur votre droite.
3. Vous pouvez être en communication avec le conducteur à l'aide du bouton "Appel conducteur".



**> et aux cyclistes selon les conditions suivantes :**

Cet emplacement est limité à deux vélos.

1. L'emplacement n'est pas occupé par une personne en fauteuil roulant.
2. Deux vélos au maximum sont autorisés dans ce véhicule :
  - les jours ouvrables entre 9h00 et 15h00 et après 19h30,
  - les dimanches et jours fériés toute la journée.
3. Le vélo reste sous la responsabilité de son utilisateur qui doit le maintenir pendant le voyage.
4. En cas de montée d'une personne en fauteuil roulant, le cycliste cède la place et descend du véhicule pour attendre le suivant.
5. La TCAR décline toute responsabilité en cas de dommage causé au vélo ou par le vélo. Le cycliste en est totalement responsable.



**-On-a-tous-quelque-chose-en-commun- tcar**

TCAR en ligne  
02 35 52 52 52  
www.tcar.fr

[http://www.tcar.fr/presentation/?rub\\_code=34&thm\\_id=306](http://www.tcar.fr/presentation/?rub_code=34&thm_id=306)

Une autre idée est de s'inspirer de l'ascenseur passerelle du Mont Russel de la ville de Saint Lo : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/50%20-%20VEP%20-%201%20-%20Ascenseur%20urbain%20-%20Dossier.pdf>. Un équipement qui là aussi profiterait aux piétons, PMR et cyclistes.

