

## Margny-lès-Compiègne – réunion du 13/09/2010.

- **Aménageurs publics** : un certain nombre de lois, anciennes pour certaines (loi sur l'air), imposent un traitement de la voirie favorable au vélo et ne commencent à être respectées que ces derniers temps...
- **Infrastructure cyclable** : une amélioration des conditions de circulation cyclistes amènera une partie des automobilistes à utiliser le vélo pour les petits trajets, les sondages le montrent, réduisant ainsi le trafic automobile urbain. Elle incitera les cyclistes à mieux respecter le code de la route.
- **Stationnement** : celui d'une voiture prend 10 fois plus de place que celui d'un vélo, la place de stationnement coûte ainsi moins cher à la collectivité.
- **Double sens cyclable** : Les voies en sens unique (pour les voitures) situées en « zone 30 » sont autorisées dans les deux sens pour les cyclistes (décret du 31/08/2008). Le but est de raccourcir les trajets pour les cyclistes pour leur éviter les détours imposés par les sens uniques, rendant le même trajet moins intéressant en voiture.
- **Qualité** : les voies cyclables méritent d'être de même qualité que les routes : la plupart des vélos n'a pas de suspension, contrairement aux voitures, le dos du cycliste est plus malmené.
- **Habitat** : imposer pour la délivrance de permis de construire, y compris pour les appartements, la création d'espace de stationnement sécurisé pour vélo proportionnel à la taille du logement (3 places pour un type3 par exemple).
- **Équité** : le piéton, le cycliste et l'automobiliste payent leurs impôts de manière équitable, ils peuvent attendre un traitement équitable de la part des pouvoirs publics.
- **Équité piéton-cycliste** : des panneaux rappellent aux cyclistes l'interdiction des trottoirs aux cyclistes, aucun panneau ne rappelle l'interdiction de la piste cyclable aux piétons.
- **Incivisme** : le peu d'aménagements cyclables associé à la dangerosité de la route incitent le cycliste à se protéger en empruntant parfois des trottoirs : le risque pour un piéton est bien plus faible d'être blessé par un cycliste que pour un cycliste d'être blessé ou tué par un automobiliste en roulant sur route. Ce n'est certes pas autorisé mais le cycliste tient aussi à rester en vie (un article de loi traite du « danger imminent »).

### Pour améliorer la sécurité de tous, quelques propositions

- **Réduire la vitesse** des voitures par des « zones 30 », des « zones de rencontre », la surélévation des passages protégés au niveau des trottoirs (ce qui évite de créer le « bateau » pour les personnes à mobilité réduite).
- **Garantir** l'espace réservé aux piétons ou aux cyclistes en le rendant inaccessible aux voitures.
- Orienter les fentes des **grilles d'égout** perpendiculairement au trafic pour éviter que les roues de vélo ne s'y encastrent.
- Créer des « **tourne-à-droite autorisé** » aux feux de circulation : le cycliste pourra tourner à droite même si le feu est rouge, comme cela existe parfois aussi pour les voitures – clignotant orange. Le feu rouge se transforme pour lui en « céder le passage » pour tourner à droite, pas pour traverser le carrefour. Le temps ainsi gagné accroît l'attractivité du vélo et augmente le nombre d'automobilistes se détournant vers le vélo. Ceci existe dans plusieurs villes : Strasbourg, Bordeaux, Paris, Belgique...