



Rapport citoyen
au sujet de la première tranche (2018)
du plan de développement des pistes cyclables
15 septembre 2018

Avant-propos

1- Ce rapport est proposé par Vélocité Narbonne, association regroupant plus de 150 adhérents et oeuvrant pour le développement des déplacements doux à Narbonne et dans l'agglomération. Il prend en compte les remarques présentées par les adhérents (par mail et sur la page Facebook de l'association suite à l'ouverture de la voie cyclable) et celles exprimées par écrit et verbalement au cours de la vélorution inaugurale et citoyenne qui a rassemblé plus de 100 cyclistes le 9 septembre 2018.

Il s'appuie également sur les travaux et recherches effectuées par la commission « aménagements » de l'association depuis plusieurs années.

2- Ce rapport concerne uniquement la nouvelle voie cyclable réalisée à l'été 2018 reliant le rond point du moulin à la médiathèque, complétée par l'instauration d'un double sens cyclable rue Jean Jaurès pour accéder au centre ville.

À travers cet exemple, il tente de tirer également des leçons pour améliorer la collaboration avec les aménageurs lors des prochaines tranches de travaux.

Chapitre I : Généralités

L'association Vélocité Narbonne considère que cette première phase du projet triennal de développement des pistes cyclables à Narbonne élaboré par le Grand Narbonne et la mairie de Narbonne doit être considéré comme **l'an 1 d'une nouvelle ère de développement massif des déplacements doux** et de diminution des déplacements automobiles inutiles.

Ce développement exige

- plus d'espace public pour les déplacements doux (cyclistes, piétons...)
- une continuité des aménagements cyclables et leur sécurisation
- plus de confort et de sécurité pour les piétons, les enfants, les personnes handicapées

L'augmentation importante de la part modale du vélo et la diminution de la part des déplacements motorisés nous conduit à une ville plus agréable et conviviale pour ses habitants, en augmente sensiblement l'attractivité touristique, et a des effets très bénéfiques concernant la réduction de la pollution de l'air et du bruit.

Les équipements cyclables ne sont qu'une partie des moyens à mettre en œuvre pour réussir cette transformation.

Chapitre II : Analyse des aménagements

1-La voie verte

Pour continuer la piste cyclable des boulevards 1848 et 1830, il eut été grandement préférable d'aménager une piste cyclable vers la gare et le centre ville.

L'hypothèse d'une piste cyclable à double sens à hauteur de trottoir pouvait être choisie plutôt que deux pistes à sens uniques de part et d'autre de la chaussée, du fait de la configuration des lieux.

Mais ce projet se heurtait évidemment au manque de largeur à certains niveaux: la piste double sens nécessite 3m, et la partie piétonne du trottoir doit être de 1,4m de large minimum.

Rappelons que, selon la législation, le vélo est un véhicule qui doit circuler sur une partie de chaussée. Les pistes cyclables à hauteur de trottoir sont permises à conditions d'être séparées, si possible physiquement, de la zone des trottoirs réservée aux piétons.

Nous ne doutons pas que le choix d'aménager une sorte de « voie verte urbaine » en lieu et place d'une piste cyclable a été mûrement réfléchi. Nous devons malheureusement dire que ce choix n'a jamais été discuté en amont avec les futurs utilisateurs lors de la première rencontre avec les associations, ni expressément exposé lors de la présentation aux associations du projet finalisé un an après.

Une « voie verte urbaine » est-elle un aménagement légal ?

Sur le blog de Vélocité Narbonne le 16 août (1), nous avons présenté les définitions légales de la voie verte : ce ne peut en aucun cas être une partie de chaussée ou un trottoir. C'est une voie spécifique, généralement à usage de loisirs, souvent en zone rurale ou péri-urbaine, interdite à la circulation automobile, réservée aux piétons et cyclistes (et parfois cavaliers) dont les intersections avec les voies routières sont peu nombreuses et aménagées pour le sécurité (passerelles, souterrains, exceptionnellement feux tricolores ou stop...), et située dans un cadre calme et reposant.

La voie verte qui nous occupe ne présente pas ces caractéristiques : elle n'est qu'un large trottoir arboré sur sa plus grande partie, possède de nombreuses discontinuités pour traverser des chaussées (nous aborderons la question du danger qu'elles représentent plus loin).

Elle sera utilisée par des usagers du quotidien se rendant à la gare, portant de lourdes valises, par des cyclistes du quotidien, par des cyclotouristes, par des promeneurs : la cohabitation sur ce même espaces de ces catégories d'usagers ayant des vitesses et des besoins différents est problématique.

Les difficultés rencontrées ici ne sont pas nouvelles. De nombreuses villes en France et en Europe se sont trouvées face à l'impossibilité de créer des pistes cyclables faute de place (ou faute d'acceptation de la part des lobbies automobiles de céder de la place!).

D'autres pays européens ont légiféré pour permettre des voies mixtes piétons-cyclistes, dans des cas particuliers. Une étude du Céréma (2) analyse les exemples européens et envisage une modification de la réglementation française.

Mais en l'état actuel de la législation française, l'aménagement rond point du moulin-médiathèque nous semble être à l'extrême limite de la légalité, voire illégal.

Cette voie verte est elle souhaitable ? Une expérimentation sous conditions ?

Pouvons-nous collectivement, pouvoirs publics et usagers, tester ce type « presque légal » de voie verte à Narbonne, comme une expérimentation auto choisie ?

L'association Vélocité Narbonne peut envisager une telle expérimentation à certaines conditions :

1-Faciliter la cohabitation piétons-cyclistes

Les pictogrammes disposés par les aménageurs (en deux versions successives) ne sont pas légaux, et ne sont pas très clairs :

Dans la version 1, on a entendu la réaction générale « *je fais l'aller à vélo et le retour à pied* »

Dans sa version 2, c'est plutôt interprété comme « *tête à tête frontal entre piéton et cycliste* »

Puisque rien n'existe et si nous expérimentons, il nous faut inventer une signalétique faisant appel au civisme et à l'esprit de partage qui permette à chacun de se sentir bien en ce lieu de cohabitation : rude tâche en ces temps d'individualisme !

2-Sécuriser les traversées de chaussée

En l'état actuel, cette « voie verte urbaine » s'interrompt pour redevenir un passage piéton devant la gare, devant la gare routière, et plus gravement encore à l'arrière du palais du travail.

Particulièrement dans ce dernier cas (arrière du palais du travail) nous courrons tout droit vers des accidents graves : le tracé, incompréhensible pour tous et inutilisable sans danger par les cyclistes, ne peut rester en l'état !

3-Verdir la voie verte

Chiche ! Puisqu'on expérimente une voie verte urbaine, que nous sommes sous des platanes et traversons un jardin derrière la médiathèque, transformons par de nombreuses plantations d'arbustes et de petits arbres cette voie verte urbaine en un jardin linéaire. Il n'y aura rien de mieux pour accueillir les touristes sortant de la gare et les guider vers le centre ville...

Et derrière la médiathèque, cela pourra s'accompagner d'une séparation des cheminements entre cyclistes et piétons.

4-Libérer l'espace

Les obstacles doivent disparaître : le parc à vélo devant la médiathèque, très souvent utilisé par des motos, doit être déplacé, les poubelles ne peuvent pas rester sur la voie verte etc....

5-Etre prêt à tirer les enseignements

L'analyse après un an permettra de savoir si l'expérience peut être continuée.

Si le succès est au rendez-vous, si des cyclistes en masse utilisent cette nouvelle voie, il faut être prêts à la remplacer par une vraie piste cyclable, car la cohabitation deviendra impossible.

2-La traversée devant la médiathèque

Le passage piéton devant la médiathèque est depuis longtemps un point noir pour les déplacements doux à Narbonne, et le lieu de nombreux accidents ces dernières années.

Mais, au moins, il avait un statut légal clair : les piétons s'engageant étaient prioritaires, les vélos devaient être tenus à la main.

L'aménagement actuel est dangereux et va conduire à des accidents !

La traversée cycliste signalée sur le sol n'a aucun statut légal : il ne s'agit pas d'une traversée de piste cyclable puisqu'il n'y a pas de piste cyclable ni d'un côté ni de l'autre.

Même si on considère cette traversée comme une « mini piste cyclable », le statut de priorité n'est pas clairement défini (les pistes cyclables ne sont pas prioritaires par défaut) :

- soit on considère que les cyclistes sont prioritaires, et cela doit être signalé aux automobilistes par des panneaux et des feux clignotants

- soit les cyclistes ne sont pas prioritaires, et un cédez le passage de part et d'autre doit le leur signaler.

Propositions de Vélocité Narbonne :

Une fois de plus, nous remarquons qu'une consultation en amont de notre association aurait peut être permis de trouver ensemble la solution d'aménagement la plus sûre et la plus adaptée.

En l'état actuel, nous nous trouvons face à une situation inextricable :

l'esplanade de la médiathèque doit elle être considérée comme une zone piétonne ?

en face les cyclistes se retrouvent sur un trottoir, puis sur la chaussée dans le sens de circulation, puis s'engagent dans un double sens cyclable...

- Il est impératif de mieux sécuriser le plateau surélevé pour les piétons et les cyclistes

- Nous proposons d'aménager le passage des vélos **en aval du passage piétons**, car actuellement les automobilistes s'arrêtent sur le passage vélo pour laisser passer les piétons.

- l'installation de **feux tricolores** deviendra probablement nécessaire à terme, du moins tant que la circulation automobile restera dense.

3-Le double sens cyclable de la rue Jean Jaurès

Cet aménagement a fait l'objet d'un article sur le blog de Vélocité Narbonne le 22 août (3) et a été l'objet de plus de la moitié des commentaires de cyclistes reçus par l'association.

Rappelons que depuis une loi de juillet 2008, complétée par un décret de juillet 2015, le double sens cyclable, c'est à dire l'autorisation pour les cyclistes d'emprunter les rues à sens interdit à contre sens, doit être généralisé dans les zones où la limite de vitesse est inférieure à 50 km/h.

Notre association demande depuis sa création l'instauration du double sens cyclable dans tout le centre historique de Narbonne, pour respecter la loi, pour faciliter la circulation des cyclistes, pour apaiser la circulation.

Nous célébrons donc ce premier pas vers l'application de la loi : le double sens cyclable, généralisé dans des centaines de villes en France, est enfin arrivé à Narbonne !

Cependant, nous déplorons que cette mise en place ait été effectuée en plein mois d'août, sans que la signalisation verticale ne soit installée au début, sans information de la population, et sans concertation pour étudier les conditions pratiques qui permettraient de lancer l'expérience sans risques pour les cyclistes.

Toutes les études en France montrent que le double sens cyclable n'augmente pas le risque d'accident, mais qu'au contraire l'apaisement de la circulation apporté est favorable à tous les usagers, cyclistes et piétons inclus.

Le cas de la rue Jean Jaurès

La rue Jean Jaurès est assez étroite, ce qui ne serait pas un problème dans le cas d'une rue de centre ville peu fréquentée par les cyclistes.

Mais dans le cas du projet actuel, la rue Jean Jaurès devient l'itinéraire principal d'accès au centre ville pour les cyclistes empruntant la nouvelle voie verte.

La situation est aggravée par la présence des véhicules en stationnement côté cycliste (situation contraire aux recommandations du Cerema) : il y a un risque lié aux portières des voitures, et plus encore aux traversées des piétons surgissant sans visibilité entre deux véhicules : les automobilistes pas plus que les piétons ne sont habitués à vérifier la présence de cyclistes à contre sens.

La configuration actuelle doit être améliorée !

Propositions de Vélocité Narbonne

-À moyen terme, la rue Jean Jaurès doit devenir zone de rencontre 20km/h, sans trottoirs, sans stationnements, zone où les piétons seront prioritaires partout et les cyclistes autorisés à circuler dans les deux sens.

Il pourra en être de même des rues Gustave Fabre, du 1^{er} Mai, Chennebier et rue du lion d'or.

L'entrée dans la vieille ville serait ainsi apaisée, agréable pour les touristes se rendant à l'office du tourisme ou arrivant de la gare ou de la gare routière, favorable au développement de l'activité des commerces.

-À court terme, la signalisation horizontale doit être renforcée et la signalisation du double sens cyclable mise en place pour les véhicules venant des rues Gustave Fabre et rue du 1^{er} mai.

-Généralisation des doubles sens cyclables : pour permettre une meilleure compréhension du fonctionnement et des avantages des doubles sens cyclables, la généralisation à tout le centre historique (pour se mettre en conformité avec la loi) doit être accélérée et faire l'objet d'une grande campagne d'information.

Chapitre III : L'avenir

1-Le vélo se développe à Narbonne

Aucun comptage officiel n'étant réalisé, cette croissance ne peut être quantifiée.

Mais il est évident que nous assistons depuis cinq ans à un fort développement de l'utilisation du vélo au quotidien (comme dans de nombreuses villes).

Et cela malgré l'absence évidente d'équipements (voies cyclables, parcs sécurisés ...) qui induit un sentiment de danger, dissuadant de très nombreux volontaires suite à des vols ou des accidents.

Rappel : lors du Baromètre national des villes cyclables, Narbonne a été classée avant dernière sur 60 villes dans la catégorie 50000-100000 habitants (4).

Un fort potentiel de croissance existe.

2-Les pistes cyclables ne sont qu'un élément d'une politique de développement du vélo

En quelques mots, voici selon nous le minimum permettant un vrai développement :

-un réseau complet, sans coupure et bien entretenu

La nouvelle voie cyclable est la première étape d'un projet triennal.

Les projets pour 2019 et 2020 sont déjà définis, mais ne concernent pas l'axe essentiel que représente la route de Perpignan et donc la possibilité pour les habitants des quartiers sur cet axe (Reveillon, les Hauts de Narbonne, Montplaisir, Rochegrise...) de se rendre à vélo en centre ville ou vers les autres quartiers.

Il est indispensable de compléter rapidement le réseau.

L'entretien des pistes cyclables doit être effectif : du retard est pris à Narbonne et dans l'agglomération.

-une circulation apaisée en centre ville

C'est la demande constante de Vélocité Narbonne depuis plusieurs années : l'instauration d'une zone de rencontre 20km/h dans tout le centre historique (hors zones piétonnes) et d'une zone 30km/h dans tous les quartiers résidentiels, y compris les boulevards extérieurs, seuls quelques axes importants restant à 50 km/h.

C'est la politique actuelle de nombreuses villes françaises (dont Grenoble et toute son agglomération par exemple..), comme de la majorité des villes d'Europe du Nord.

-des parcs à vélo sécurisés suffisamment nombreux et bien répartis

Des projets existent, mais il faut aller plus vite : c'est un facteur limitant au développement.

-les nouveaux cyclistes doivent être aidés et accueillis

Vélocité Narbonne demande depuis 4 ans la mise à disposition d'un local pour y créer un atelier d'entretien et d'auto-réparation, de récupération de vieux vélos et une vélo-école.

Les bénévoles ont prêts, mais nous n'avons pas été entendus.

3-Les usagers doivent être associés aux projets

Un projet ambitieux de développement des déplacements doux ne peut réussir sans l'implication forte des citoyens.

L'association Vélocité Narbonne est le représentant dynamique et reconnu des cyclistes, piétons et autres utilisateurs de modes actifs.

Nous rassemblons au sein de notre conseil d'administration des expertises et des compétences dans tous les domaines liés aux transports actifs.

Nous demandons à nouveau à être réellement associés en amont, aux études, aux choix d'aménagements et de priorités, associés également au suivi de la réalisation des travaux.

Les campagnes de communication indispensable pour réussir la transition doivent reposer sur l'implication des associations de quartiers, des écoles, et associations de citoyenneté.

Vélocité Narbonne y prendra sa part activement.

4-Les intervenants doivent être formés

Les personnes en charge de la politique vélo dans l'agglomération doivent être formées aux problématiques des déplacements doux.

Chefs de service, responsables des aménagements, chefs de chantier, agents d'entretien manquent de connaissances au sujet des aménagements cyclables, principalement faute d'expérience.

5-Le plan national vélo annoncé vendredi 14 septembre

Le plan national vélo annoncé vendredi 14 septembre est le résultat d'une collaboration exemplaire entre les associations vélo (dont la FUB -Fédération des Usagers de la Bicyclette à laquelle Vélocité Narbonne est adhérente) et les ministères des transports et de l'écologie.

C'est un signal fort au niveau national, mais c'est aussi une opportunité pour Narbonne et son agglomération : nous pouvons présenter un projet complet et ambitieux pour une aide financière.

Les aides directes aux cyclistes (forfait mobilité durable, aide à l'achat de vélos électriques, aide au marquage, etc....) pourraient être un facteur favorisant la transformation des habitudes.

Conclusion

Vélocité Narbonne souhaite ardemment que la voie cyclable objet de ce rapport, certes imparfaite et à améliorer, marque la première étape d'un plan de développement ambitieux des déplacements doux à Narbonne.

Face au défi du réchauffement climatique, nous savons que la société civile est prête, tant au niveau national qu'au niveau local, pour une remise à plat de nos habitudes.

Dans le domaine des déplacements du quotidien, le passage à une part modale du vélo de 20 % est possible en quelques années, et un tel résultat, associé à un développement des transports en commun et de la multimodalité, aura un impact important sur la pollution de l'air, sur l'amélioration du cadre de vie, sur la santé et le bien être de tous, sur l'attractivité touristique de la ville.

Notes

- (1) <https://velocitenarbonne.wordpress.com/2018/08/16/piste-cyclable-vs-voie-verte/>
- (2) <https://velocitenarbonne.files.wordpress.com/2018/08/rapport - trottoirs partages pieton-cyclistes a l etranger sans annexes cle6d78cd.pdf>
- (3) <https://velocitenarbonne.wordpress.com/2018/08/22/double-sens-cyclable-rue-jean-jaures/>
- (4) <https://velocitenarbonne.wordpress.com/barometre/>

VÉLOCITÉ NARBONNE
Siège social : 4 rue cabirol 11100 NARBONNE
velocitenarbonne@gmail.com
velocitenarbonne.wordpress.com
www.facebook.com/velocitenarbonne