

Courrier envoyé par voie électronique le 15 août 2020.



Objet : **Alerte 100 rue Anatole-France : coupure trottoir/piste cyclable**

à l'attention de

M. Olivier BIANCHI, Maire et président de Clermont-Auvergne-Métropole,
Mesdames et Messieurs les Adjoint(e)s : Nicolas BONNET, Cyril CINEUX, Cécile AUDET, Odile VIGNAL, Anne-Laure STANISLAS, Thomas WEIBEL

Nos nombreuses alertes n'ayant pas été suivies de réaction à ce jour (cf annexe A), nous souhaitons vous faire part directement de notre inquiétude concernant les cheminements piétons et cyclistes aux abords d'un chantier rue Anatole France, à Clermont Ferrand.

Alors que la Métropole indique sur son site Internet qu'elle « développe les transports en commun, favorise la mobilité sur tout le territoire, encourage les modes de déplacements non polluants », l'exemple malheureux de ce chantier pourrait au contraire laisser à penser que le confort des conducteurs de véhicules motorisés est prioritaire par rapport à la sécurité des piétons et des cyclistes.

En effet, la rue Anatole France est en sens unique en double voie descendante, en ligne droite, confondue avec une voie rapide par beaucoup de conducteurs de véhicules motorisés (cf par exemple l'article de La Montagne au sujet d'un motard flashé à 140km/h le jeudi 9 juillet à midi).

Or, le trottoir et la piste cyclable ont été coupés sur 40 mètres environ au niveau du 100 de la rue Anatole France, à proximité immédiate de cabinets médicaux, bars, tabacs, restaurants, commerces, banques et de l'école maternelle et primaire Anatole France, et ce pour une durée de treize mois.

Cette interruption des parcours des modes actifs pose de nombreux problèmes d'accessibilité et met en danger l'ensemble des usagers de cette rue fréquentée (cf annexe B).

En effet, la traversée piétonne provisoire en jaune (inadaptée pour les personnes à mobilité réduite) et le transfert de la piste cyclable (un seul logo) sur la chaussée destinée à la circulation motorisée ne peuvent s'effectuer de façon sécurisée ; le trafic automobile intense circule à une vitesse de 50 km/h voire plus pour bénéficier de l'onde verte des feux tricolores ; nous avons constaté que le passage piéton n'est pas du tout respecté.

Nous souhaitons que d'autres solutions soient mises en œuvre (cf annexe C), en particulier en vue de la rentrée scolaire en septembre. Plus généralement, nous demandons que tous les arrêtés de circulation concernant des travaux sur le domaine public dont vous avez la police de la circulation et impliquant des modifications des parcours piétons, PMR et cyclistes soient mieux étudiés et que les prescriptions soient mieux appréhendées et ensuite bien respectées par les pétitionnaires.

Vous remerciant par avance pour la prise en compte de cette alerte et restant à votre disposition pour toutes précisions, nous vous prions d'agréer, M. Le Président et Maire, Mesdames et Messieurs les Conseillers Municipaux, l'expression de nos salutations distinguées.

Pour Vélo-Cité 63, Serge FABBRO, Président

Article de La Montagne : https://www.lamontagne.fr/clermont-ferrand-63000/actualites/une-moto-flashee-a-140-km-h-dans-les-rues-de-clermont-ferrand_13810295/

Annexe A : remontées de Vélo-Cité 63

- 14 juin : envoi d'un signalement Proximcité
- 15 juin : transfert du signalement par email au référent vélo des services techniques
- 16 juin : Tweet sur la page de Vélo-Cité 63



4:03 PM · Jun 16, 2020 · [Twitter for iPhone](#)

- 16 juin : email au référent vélo, l'informant d'une situation dangereuse vécue par un adhérent Vélo-Cité 63 qui souhaitait évaluer le non respect du passage piéton par les conducteurs de véhicules motorisés (récit + vidéo)
- 18 juin : information concernant le blocage du trottoir et de la piste cyclable par un autre chantier à proximité, au 89 rue Anatole France. Ce blocage, qui pourrait ne pas avoir fait l'objet d'une autorisation de la mairie, n'a cependant finalement duré qu'une journée.
- 31 juillet : email récapitulant les retours de Vélo-Cité 63 en vue de la réunion technique prévue en septembre.

Ces échanges formalisés ont été complétés par des échanges téléphoniques avec le référent vélo ainsi qu'une rencontre informelle sur site avec le chef de chantier.

Annexe B : situation actuelle, constat et contraintes

Situation actuelle :

- Le trottoir côté pair est neutralisé pour les besoins du chantier situé au 100 rue Anatole France.
- Un passage piéton temporaire peint en jaune sur la chaussée qui a nécessité la neutralisation d'une place de stationnement de chaque côté.
- Un pictogramme vélo peint en jaune sur la chaussée juste après le passage piéton.
- L'entreprise a procédé à l'ajout de barrières basses afin d'inciter plus fortement les piétons à changer de côté via le passage piéton.



Constat :

Un non respect flagrant des instructions interministérielles sur la signalisation routière, notamment au niveau de la piste cyclable. Et surtout le non respect des décrets relatifs à l'accessibilité de la voirie.

Pour rappel:

INSTRUCTION INTERMINISTÉRIELLE SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE

“Lorsque des travaux sur bande ou sur piste cyclable entraînent une interruption de celle-ci, il est alors nécessaire :

– soit d’intégrer les deux-roues dans le trafic général, de façon progressive par l’intermédiaire d’un biseau ;

– soit, si le trafic deux-roues est important et si la durée du chantier le justifie, de reconstituer une bande cyclable sur une des voies adjacentes affectées normalement à la circulation générale”

Décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

“A compter du 1er juillet 2007, l'aménagement, en agglomération, des espaces publics et de l'ensemble de la voirie ouverte à la circulation publique (...) est réalisé de manière à permettre l'accessibilité de ces voiries et espaces publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible.

Ces dispositions sont applicables à l'occasion de la réalisation (...) d'aménagements ou de travaux ayant pour effet de modifier la structure des voies ou d'en changer l'assiette ou de travaux de réaménagement, de réhabilitation ou de réfection des voies, des cheminements existants ou des espaces publics, que ceux-ci soient ou non réalisés dans le cadre d'un projet de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.”

De façon plus pragmatique, la descente du trottoir n'est pas praticable pour une personne en chaise roulante ou une personne en vélo-cargo, ou encore un vélo avec siège(s) enfant(s). La plupart des cyclistes devront mettre pied à terre pour ensuite devoir s'insérer dans la circulation générale.

Quand aux personnes présentant un handicap visuel, entre la présence du plot servant à neutraliser la place de stationnement, le trottoir à descendre et les barrières basses très peu détectables, leur cheminement nous paraît compliqué, notamment aux heures où il n'y a personne sur le chantier.

Et nous ne parlons ici que de l'aspect pratique de l'aménagement temporaire.

Le constat sur l'aspect sécuritaire est encore pire, la combinaison de deux voies de circulation où les excès de vitesse sont la norme, et la présence à moins de 400m de l'école Anatole France devrait suffire à vous faire craindre le pire, d'autant plus qu'en cas de mauvaise fortune, la responsabilité de la métropole/commune/élu(e)s pourrait être engagée pour mise en danger d'autrui.

Contraintes :

Voici une liste non exhaustive des contraintes d'aménagement que nous avons pu repérer :

- l'accessibilité pour tous,
- la sécurité des usagers, notamment les plus jeunes,
- la continuité cyclable,
- le besoin de place pour le chantier,
- l'accessibilité des commerces, notamment la boulangerie,
- 3 lignes de bus (10,35,36),
- la place pour les transporteurs de fond devant la banque,
- l'accès aux cabinets des médecins au numéro 92,
- l'accès carrossable du numéro 94.

Annexe C : propositions

INSTRUCTION INTERMINISTÉRIELLE SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE

“Les chantiers urbains se caractérisent par la présence de piétons dont la sécurité et la continuité du cheminement doivent être assurées.

Pour cela, lorsque des travaux ou des dépôts de matériaux empiètent sur le trottoir, la largeur laissée libre aux piétons doit être de 1,40 mètre.

Dans le cas contraire :

– soit un passage est aménagé sur la chaussée, de niveau avec le trottoir et protégé de la circulation générale et du chantier ;

– soit une déviation du trafic piéton sur le trottoir opposé est instaurée et un passage piéton provisoire aménagé pour assurer cette traversée dans les meilleures conditions de sécurité.”

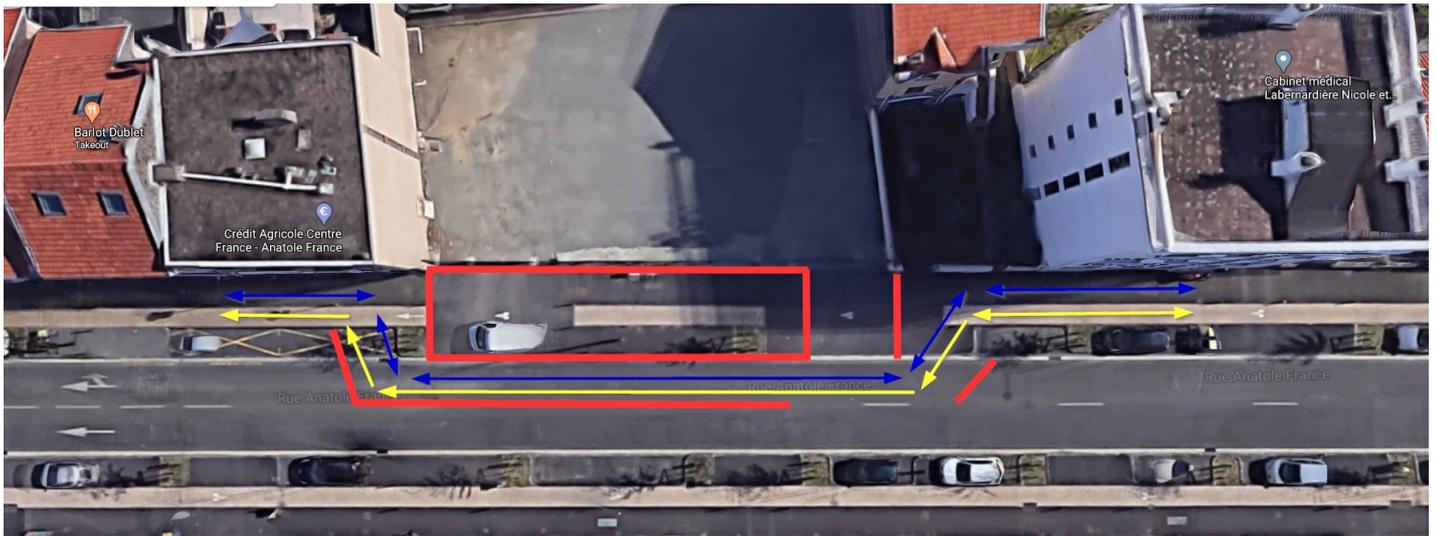
Nous vous proposons deux propositions de tracés correspondant aux deux préconisations de l’IISR.

Ces propositions ne sont que des pistes de réflexion, elles n’ont pas vocation à se substituer aux études techniques réalisées par les experts mandatés par Clermont Auvergne Métropole.

Proposition 1 :

Aménagement d'un passage sur la chaussée en neutralisant sur 50m la voie de circulation de droite au profit des piétons et des cycles, en profitant des abaissés de trottoir déjà présents afin d'assurer l'accessibilité et le confort de tous les usagers à roues.

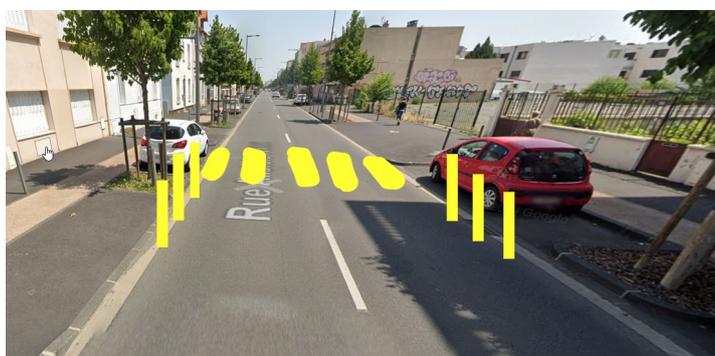
Cette proposition nous semble préférable pour assurer une meilleure accessibilité et sécurité pour les piétons et cyclistes.



Proposition 2:

Sécurisation et mise aux normes du passage piéton

- Création de chaque côté du passage piéton de rampes d'accès d'une pente adéquate.
- Pose de balises (par exemple des K5C ou des K5D) en amont du passage piéton afin de créer un léger rétrécissement de chaussée, pour inciter les automobilistes à la prudence.
- Pose de barrières basses pleines pour remplacer les barrières basses vides afin d'améliorer la détectabilité des obstacles.
- Neutralisation d'une place de stationnement du côté pair afin d'améliorer le dégagement visuel avant le passage piéton. Possibilité de la transformer en place PMR pour l'accès aux cabinets médicaux.
- Création d'un deuxième passage piéton temporaire en aval des travaux, pour les piétons venant en sens contraire et pour permettre un meilleur accès à la boulangerie.



Amélioration de l'insertion des cycles sur les voies de circulation générale.

- Faciliter l'insertion des cycles en amont du passage piéton afin de profiter des abaissés de trottoir déjà présents.

Nous avons pour cela identifié trois endroits où cela serait judicieux:



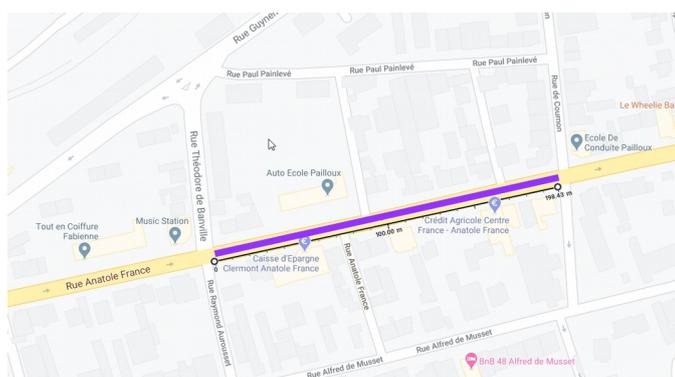
1. au niveau de l'entrée cochère entre le 88 et le 92. la neutralisation de la place devant le 88 permettrait d'avoir plus de 30m de dégagement visuel en amont de l'insertion,
2. au niveau de l'entrée cochère entre le 86 et le 88,
3. au niveau de l'intersection précédente.

La troisième solution nous paraît la plus pertinente, pour les raisons suivantes:

- Combinée avec un panneau M12, elle permet l'insertion au feu rouge en dehors du flux de circulation.
 - Elle permet aux utilisateurs peu confiants et aux enfants cyclistes de choisir d'utiliser la piste cyclable en contresens, en profitant d'une traversée sécurisée par des feux.
 - A l'abord d'un carrefour même réglé par des feux, l'attention d'un automobiliste est naturellement plus présente sur les côtés, atténuant ainsi l'effet de surprise que pourrait provoquer un cycliste débouchant sur la voie générale.
- Densifier les pictogrammes vélo tout le long de la portion de piste cyclable neutralisée. Un pictogramme au centre de la voie et au minimum tous les 15m nous paraît judicieux afin de "légitimer" la présence des cyclistes aux yeux des automobilistes.
 - Pose d'un panneau du côté impair au niveau de l'intersection avec la rue de Cournon pour rediriger les cyclistes ayant choisi de prendre la piste cyclable en contresens dans leur voie légitime.

De façon générale, pour les 2 propositions

- Limiter la vitesse à 30km/h sur le tronçon de 200m entre la rue Théodore de Banville et la rue de Cournon.
- Prévenir les piétons du changement à venir au niveau des intersections à feux à l'aide d'un panneau d'itinéraire conseillé leur demandant de traverser, afin de faire traverser un maximum de personnes sur un passage piéton déjà correctement aménagé.
- Renforcer la signalisation afin d'inciter les automobilistes à plus de prudence, notamment à l'aide des panneaux suivants:
 - Panneau AK5 de signalisation de chantier
 - Panneau A21 de signalisation de débouché de cyclistes
 - Panneau A13b de passage pour piétons.
 - Panneau A13a signalant un endroit fréquenté par les enfants



- Interdire tous travaux/neutralisations de trottoir ou piste cyclable de l'autre côté de la rue.
- Mobiliser la Police Municipale à la rentrée pour les enfants.
- Améliorer la situation dès que possible, en tout état de cause avant le retour des enfants pour la rentrée scolaire de septembre.

Annexe D : s'inspirer de Paris ?



Abel Guggenheim
@cyclAbel



Boulevard Victor, août 2020.
Trottoir avec piste cyclable interrompu par un chantier.

Signalisation claire en amont, cheminements  et 
bien identifiés, bordure de trottoir coupée pour la
remontée des cyclistes.

@MDBIDF @ParisEnSelle

Bravo la STVoirie du 15eme !

[Translate Tweet](#)



Source : <https://twitter.com/cyclAbel/status/1290761330169982982>