

Liaison de la voie douce du Parc du Château avec la voie verte rejoignant la Meurthe.

Note : Dossier réédité le 6 janvier 2016, correction concernant les aménagements de ralentisseurs.

Table des matières

1 Prologue.....	1
2 La voie douce dans le Parc du Château.....	2
3 La liaison entre la voie verte qui traverse le canal et la voie ferré, et la voie douce du Parc du Château.....	3
1 .La Rue du Malnoy.....	3
2 .La Rue de Nancy.....	5
4 Les propositions d'aménagements.....	6
1 .Ce que je propose.....	6
2 .Ce qui peut être envisageable.....	8
3 .Ce qui n'est pas envisageable.....	9
5 Annexe.....	9

1 Prologue

Utilisant fréquemment mes cycles afin de me déplacer principalement en milieu urbain, j'ai acquis depuis ces années assez d'expérience dans ce domaine pour me donner le droit de proposer mes idées d'aménagements lorsque je constate des anomalies.

En effet, étant également membre de l'association Entente pour la Défense de l'Environnement Nancéien. Même si je ne suis que de loin ce qui s'y passe, j'ai souvent constaté que les différentes villes de la CUGN, ainsi que la CUGN elle-même, ignorant les recommandations de l'association, produisent de mauvais aménagements cyclables. Visiblement, leurs têtes pensantes ne savent pas ce qu'est que faire du vélo en milieu urbain, et que la cohabitation avec les autres moyens de transports ne peut se faire qu'avec des aménagements intelligemment pensés. Il faut savoir que plus de la moitié des aménagements de la CUGN ne respecte pas les recommandations des fiches Cerfa, ce qui met souvent plus en danger le cycliste que s'il n'y avait aucun aménagement cyclable.

En espérant donc que mon petit dossier, pour lequel j'ai invertis du temps à créer, ne sera pas lui aussi ignoré, mais bien pris en compte, et pourquoi pas, sera utile comme base pour effectuer le projet que je vais vous exposer !

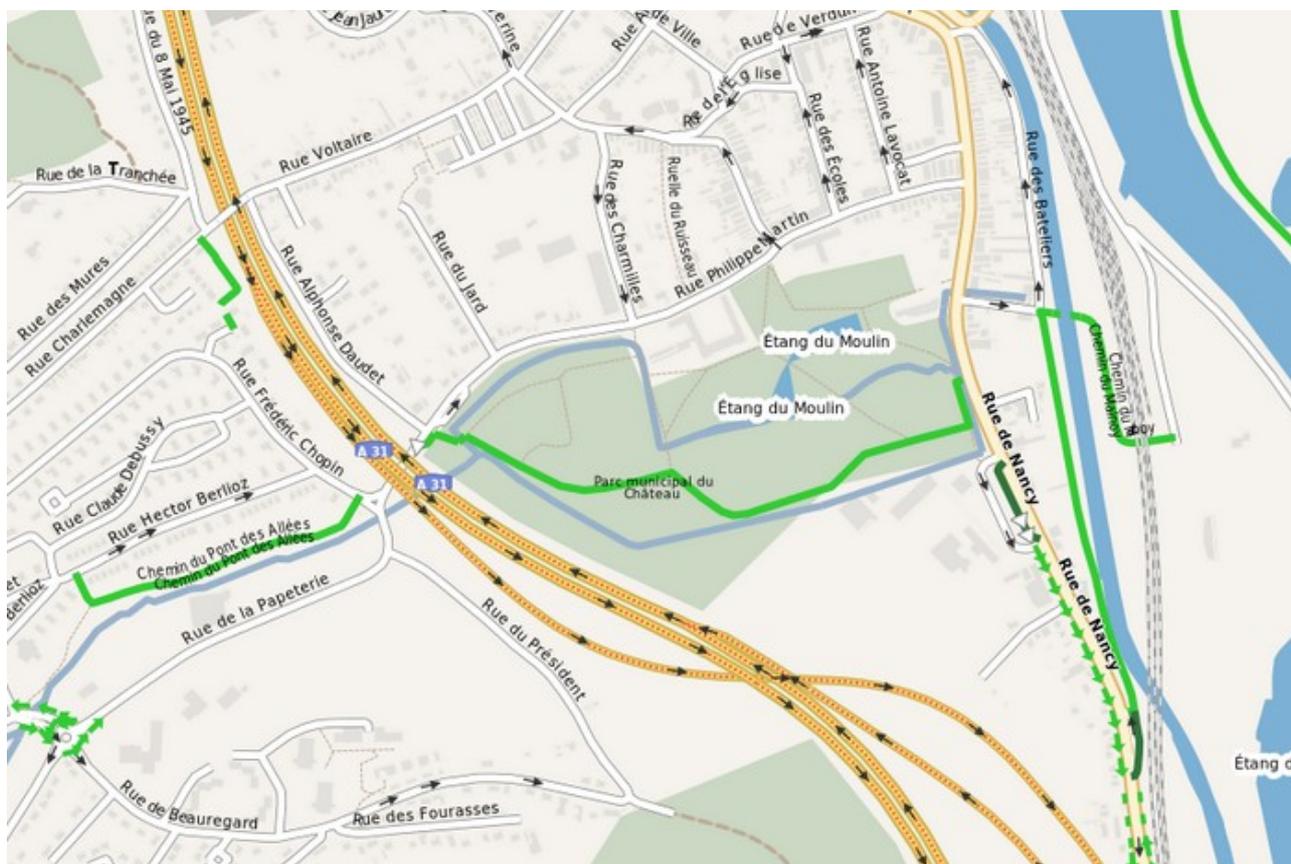
BROMAN Axel, le 4 janvier 2016.

2 La voie douce dans le Parc du Château

Le Bassin de Pompey a dépensé plus de 100 000 euros dans un projet de création d'une voie douce traversant le Parc du Château en réutilisant des chemins déjà existants. Cette voie douce est opérationnelle depuis la fin de l'été 2015. Même s'il y a des défauts d'aménagement tel que le nouvel arrêt de bus Daudet forçant les cycles à rouler sur le trottoir (ce qui est interdit, et un pictogramme peint sur un trottoir n'y change rien), l'ensemble est plutôt correct.

L'itinéraire créé permettra de relier le vallon de Bellefontaine au réseau de pistes en bords de la Meurthe et de rejoindre la voie verte Charles le Téméraire.

Extrait : Communiqué de presse du Bassin de Pompey.



Réseau de voie verte/douce actuel

Contributeur OpenStreetMap

La municipalité de Champigneulle l'a également annoncé :

[...], cette voie douce permettra de rejoindre directement celles déjà existantes le long du canal et qui mènent à Nancy.

Extrait : Journal local « Chez vous » numéro 29.

On constatera cependant dans l'article, la méconnaissance du sujet dû à l'emploi du terme piste cyclable.

3 La liaison entre la voie verte qui traverse le canal et la voie ferrée, et la voie douce du Parc du Château.

Au jour d'aujourd'hui il y a deux problèmes :

- La Rue du Malnoy qui, au cœur de cette liaison est encore aujourd'hui à sens unique. Ce qui force les cyclistes à se mettre hors la loi pour remonter la rue. Ou alors doivent pousser le vélo à pied, ce qui est désagréable et retire beaucoup d'intérêt à l'usage du vélo.
- La traversée de la Rue de Nancy qui est dangereuse et mal aménagée.

1. La Rue du Malnoy

Depuis 2009 jusqu'à fin 2015, l'usage du double sens cyclable était obligatoire dans les rues à sens unique en zone 30. Ce qui n'est pas le cas concernant la rue du Malnoy. Depuis le 1 janvier 2016, cette obligation englobe également les rues limitées à 30 km/h (ou moins). La rue du Molnoy est désormais concernée par cette obligation. Le seul moyen d'y échapper est la création d'un arrêté de police, contestable auprès de la préfecture.



La Rue du Malnoy limité à 30 km/h et en sens unique



La Rue du Malnoy ne propose pas le double sens cyclable

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication. Toutefois, celles de ses dispositions autorisant la circulation à double sens des cyclistes et leur réservant l'usage exclusif des sas au droit des feux de signalisation ne seront applicables qu'à compter du 1er janvier 2016.

« Art. R. 412-28-1.-Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/ h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. »

Extrait : Décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement - Article 5

Les rues à double sens cyclables, même étroites lorsqu'il y a peu de circulation automobile, ne sont pas dangereuse.

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.

Extrait : fiche Certu Les double-sens cyclables – Janvier 2009

Il y a cependant une dangerosité qui pourrait survenir : l'arrivée dans le carrefour de la Rue de Nancy. Mais la faute en incombe à cette dernière.

2. La Rue de Nancy

Actuellement il y a en place et lieu un large passage piétons, et des bandes sonores/rugueuses, qui comme leurs noms l'indiquent sont bruyantes, mais dont leurs efficacités reste à démontrer. De plus la maison 71 Rue de Nancy est à distance de 8,15 m des bandes rugueuses, soit un manque de plus de 90 mètres ...

Les bandes rugueuses ne doivent pas être implantées : - à moins de 100 m d'une habitation[...]

Extrait: LES BANDES RUGUEUSES – SETRA – Juillet 1986

Pour les piétons désirant traverser la rue sur le passage piétons, provenant de la Rue du Malnoy, la chaussée est limitée à 50 km/h, se trouve dans un virage, qui combiné avec les véhicules stationnant devant le carrefour, limite réciproquement la visibilité des différents usagers. Les bandes rugueuses se trouvent après le passage piéton (mais à quoi servent-elles ?).



Sortie Rue du Malnoy : Passage piéton en virage intérieur

Pour les piétons et cyclistes sortants du Parc du Château, ils sont cachés par les véhicules stationnant juste devant l'entrée du parc. À savoir il existe désormais un texte de loi interdisant le stationnement jusqu'à 5 mètres devant un passage piéton, mais non applicable dans le cas présent puisqu'il a un marquage de stationnement au sol.

Est considéré comme très gênant pour la circulation publique l'arrêt ou le stationnement : Sur une distance de cinq mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation, en dehors des emplacements matérialisés à cet effet, à l'exception des motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs

Extrait : Décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement - Article 12.

Il est également difficile pour les cyclistes de s'insérer dans la circulation du fait de la différentielle de vitesse de circulation (la rue est limitée à 50km/h).

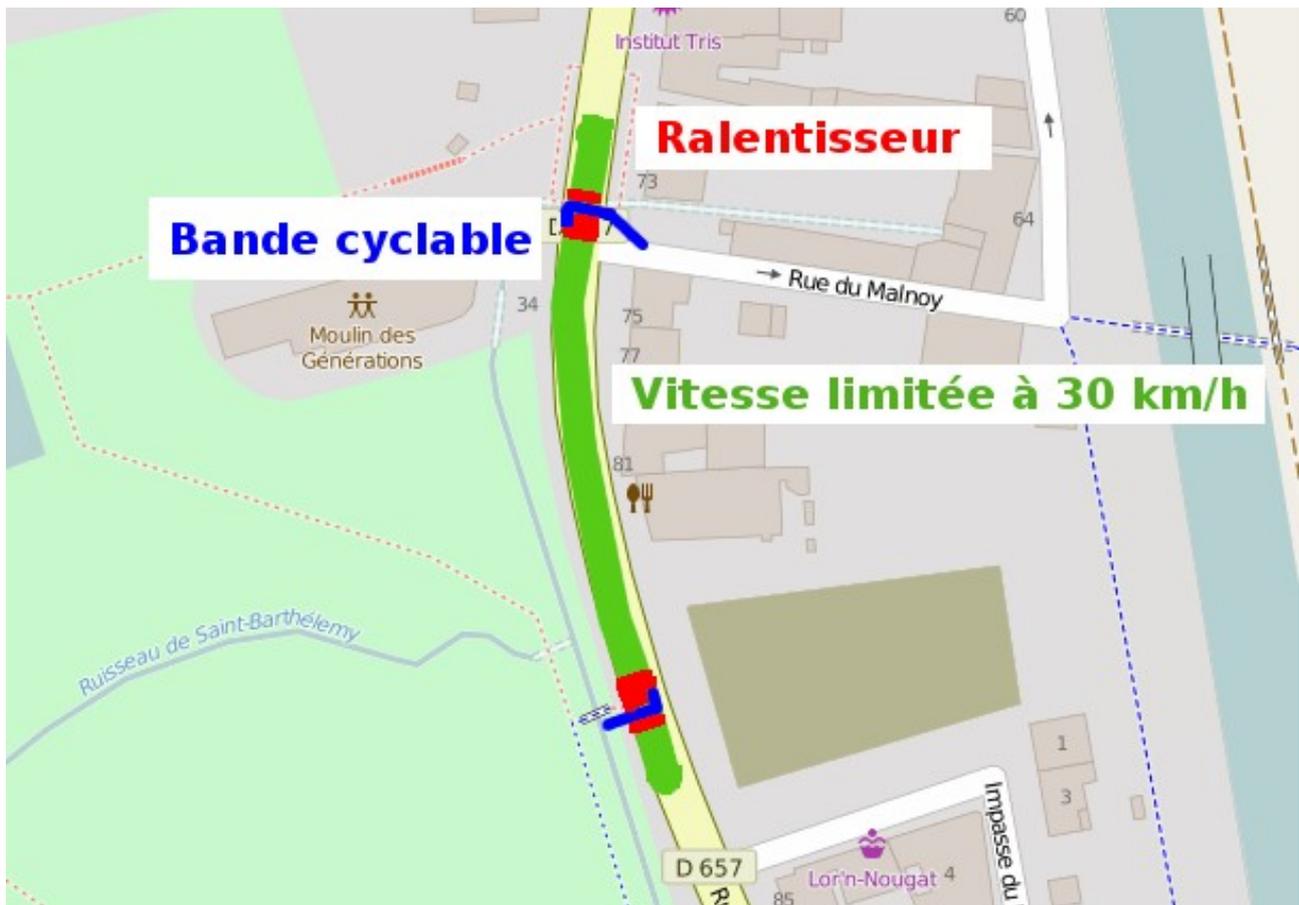


Sortie du Parc : Caché par les automobiles stationnées.

4 Les propositions d'aménagements

1. Ce que je propose

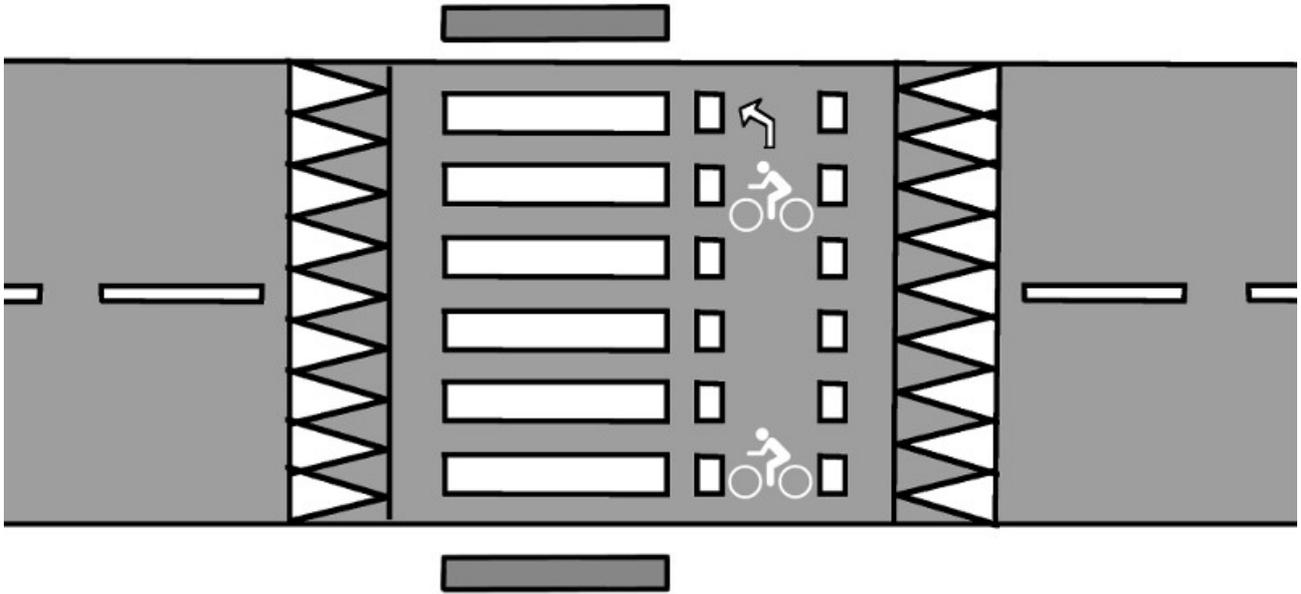
Outre le double sens cyclable qui est désormais à caractère obligatoire, voici ce que je propose comme idée de réaménagement afin de mettre en valeur cette voie douce réalisée l'année dernière. Le plan que je propose permet d'effectuer un cheminement efficace, sans toutefois trop taper dans le porte-monnaie de la commune.



Plan d'aménagement Rue de Nancy

Fond de carte OpenStreetMap

- Réduire la vitesse de circulation à 30km/h de cette portion d'environ 120 mètres de la Rue de Nancy. Du fait que la portion de rue devant le collège est déjà limité à 30 km/h, et que le centre-ville au nord est à proximité, il peut être intéressant de prolonger cette limitation au-delà que précisé sur le plan.
- Créer deux ralentisseurs type plateau. Est inséré sur la partie supérieure de ces plateaux des aménagements adaptés pour les modes de déplacement doux. Cette installation remplace les bandes rugueuses. La pente des rampes est comprise entre 5 et 7 % seulement afin de ne pas créer de gêne pour les lignes de transport en commun.
- Créer une bande cyclable unidirectionnelle traversant la chaussée sur un plateau, à côté du passage piétons, qui permet aux cyclistes lors de la sortie de la Rue du Malnoy de s'insérer avec priorité dans la circulation. Faire de même à la sortie du parc.



Représentation de l'un des plateaux

- Supprimer les places de stationnements devant les maisons 75 et 77 rue de Nancy. Supprimer les quatre places de stationnement devant l'entrée du parc (entre les deux lampadaires). Y ajouter de la signalisation spécifique pour éviter les stationnements sauvages.
- Ajouter des panneaux de signalisations, rappelant l'interdiction du stationnement devenu récurant devant le nouvel immeuble 83 Rue de Nancy, forçant les piétons à marcher sur la route.
- Réutiliser certaines places de stationnements pour automobiles supprimées et y créer des places de stationnement pour motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs.

2. Ce qui peut être envisageable

- Création de bandes cyclables de chaque cotée de la chaussée. Cependant il faut élargir celle-ci, et interdire le stationnement et arrêt sur l'un des deux trottoirs. Il faut tout de même sécuriser les traversées. Ce projet engendrerait un énorme coût.
- Création d'un aménagement en site propre, en ajoutant une voie cyclable bidirectionnel le long du trottoir, coté parc, ce qui engendrera la suppression des stationnements sur ce trottoir, y compris les deux places pour PMR situées devant le Moulin des Générations. Il faut tout de même sécuriser la traversée en face de la Rue du Malnoy. Puisqu'il qu'il s'agit d'un trottoir, il faut alors créer une voie de circulation spécifique séparé par une bordure de la partie dédié aux piétons, puisque de simples marquages à la peinture n'est pas adapté dans ce type de cas. Ce qui engendre des coups supérieurs à mon projet.

3. Ce qui n'est pas envisageable

- Création d'une bande cyclable s'accaparant cette fois-ci une partie du trottoir d'en face, c'est à dire le long des habitations. Le cycle peut devenir un danger pour le piéton, ne pouvant anticiper les sorties des bâtiments.
- Création d'une zone de rencontre et non une simple limitation à 30 km/h. La vitesse maximale est diminuée à 20km/h, les piétons peuvent traverser hors passages piétons, d'ailleurs ces derniers non plus d'utilité. Il ne faut pas oublier que la Rue de Nancy est intégrée dans le tracé de la route départemental 657, et vu le statut de cette dernière (classé axe structurant dans le schéma départemental des transports et déplacements) il est peu probable que le département accepte un tel projet.
- Mise en place de coussins berlinois : Même raison que précédemment.
- Oublier tout type de pavé, en temps de pluie ceux-ci sont glissants pour les vélos.
- Ne rien faire en prétendant que c'est au département de réfléchir aux aménagements de la route départemental : Le conseil départemental a en charge uniquement la police de conservation, soit l'entretien et la gestion des infrastructures. La commune a pouvoir de police et prend en charge les réalisations d'aménagement sécuritaires ou autre, sous réserve quelles soient approuvées par le gestionnaire (le département) de la voie.

5 Annexe

- Chez Vous n°29 de Champigneulle, coupé page 10
- Legifrance – Double sens obligatoire page 11
- Legifrance – 5 mètres en amont d'un passage piéton page 12
- Setra - Les bandes rugueuses, coupé page 13
- Certu- Vélo Double Sens Cyclable page 15
- Bassin de Pompey - Communiquées de presse page 17
- Meurthe et Moselle – Réponse 2012 page 19

MULCH OU BOIS RAMÉAL FRAGMENTÉ

La ville de Champigneulle valorise ses déchets issus de la taille des arbres en fabriquant du mulch aussi appelé « bois raméal fragmenté ». Ces branches broyées sont ensuite épandues au pied des massifs végétaux de la ville.

Ces matériaux, en se décomposant activent la vie dans le sol (champignons, insectes, vers...) et améliorent nettement la structure du sol. Ces insectes et autres « petites bêtes » réalisent un vrai travail de jardinier : ils aèrent et amendent le sol, les végétaux sont ainsi plus vigoureux et résistent mieux à la sécheresse et aux attaques des para-

sites. Ce paillage permet également une importante réduction des besoins en eau.

Les autres déchets verts non utilisés pour créer du mulch, sont acheminés vers la composterie de Marbach.



PRIVILÉGIER LES MODES DE DÉPLACEMENTS DOUX



Autre aspect de l'importance du développement durable à Champigneulle, une piste cyclable est actuellement en cours de réalisation au parc du Château par la communauté de communes du Bassin de Pompey. Avis aux amateurs de déplacements doux, cette voie douce permettra de rejoindre directement celles déjà existantes le long du canal et qui mènent à Nancy.

ENSEMBLE GARDONS NOTRE VILLE PROPRE

Médor n'en croit pas ses oreilles...



Des canisacs sont disponibles en mairie annexe
Pourtant son maître ne ramasse pas !

Ensemble, gardons notre ville propre

Tobby n'a même pas peur d'Attila...



... car lui, au moins, son maître ramasse
avec les canisacs délivrés en mairie annexe

Ensemble, gardons notre ville propre

Dans notre commune 2 agents sont affectés au nettoyage des quelques 50 km de rues et donc le double de trottoirs. Un réseau quotidiennement souillé par les déjections de nos amis à 4 pattes qui jalonnent tous nos déplacements en ville et même dans les cimetières...

L'espace public est un espace "collectif" que chacun doit respecter quelles que soient ses activités : promenades, loisirs, commerce...

Nous rappelons aux propriétaires de chien que des canisacs sont en libre accès au parc municipal et que des canisacs sont à leur disposition en Mairie annexe.



Chemin :

Code de la route

- ▶ Partie réglementaire
 - ▶ Livre IV : L'usage des voies.
 - ▶ Titre Ier : Dispositions générales.
 - ▶ Chapitre II : Conduite des véhicules et circulation des piétons
 - ▶ Section 4 : Sens de circulation.

Article R412-28-1

- ▶ Créé par DÉCRET n°2015-808 du 2 juillet 2015 - art. 5

Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/ h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police.

Liens relatifs à cet article

Créé par: DÉCRET n°2015-808 du 2 juillet 2015 - art. 5

Chemin :**Décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement****Article 12**ELI: http://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2015/7/2/INTS1500405D/jo/article_12Alias: http://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2015/7/2/2015-808/jo/article_12

L'article R. 417-11 est ainsi modifié :

1° Le I est remplacé par les dispositions suivantes :

« I.-Est considéré comme très gênant pour la circulation publique l'arrêt ou le stationnement :

« 1° D'un véhicule sur les chaussées et voies réservées à la circulation des véhicules de transport public de voyageurs, des taxis ou des véhicules d'intérêt général prioritaires ;

« 2° D'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules de plus de 20 mètres carrés de surface maximale dans les zones touristiques délimitée par l'autorité investie du pouvoir de police ;

« 3° D'un véhicule sur les emplacements réservés aux véhicules portant une carte de stationnement pour personnes handicapées prévue à l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles ;

« 4° D'un véhicule sur les emplacements réservés aux véhicules de transport de fonds ou de métaux précieux ;

« 5° D'un véhicule sur les passages réservés à la circulation des piétons en traversée de chaussée ;

« 6° D'un véhicule au droit des bandes d'éveil de vigilance à l'exception de celles qui signalent le quai d'arrêt de transport public ;

« 7° D'un véhicule à proximité des signaux lumineux de circulation ou des panneaux de signalisation lorsque son gabarit est susceptible de masquer cette signalisation à la vue des usagers de la voie ;

« 8° D'un véhicule motorisé à l'exception des cycles à pédalage assisté :

« a) Sur les trottoirs, à l'exception des motocyclettes, tricycles à moteur et cyclomoteurs ;

« b) Sur les voies vertes, les bandes et pistes cyclables ;

« c) Sur une distance de cinq mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation, en dehors des emplacements matérialisés à cet effet, à l'exception des motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs ;

« d) Au droit des bouches d'incendie. » ;

2° Au II et au III, le mot : « gênant » est remplacé par les mots : « très gênant pour la circulation publique ».

Liens relatifs à cet article

Cite:

Code de l'action sociale et des familles - art. L241-3-2 (M)



Ministère de l'Équipement,
du Logement, de l'Aménagement
du Territoire et des Transports

NOTE D'INFORMATION

C03
18

Documentation Technique
Circulation Sécurité

Auteur : CETE NORMANDIE CENTRE

Editeur : SETRA
Mission Sécurité Routière

LES BANDES RUGUEUSES

Juillet 1986

Cette note est destinée à permettre aux gestionnaires de réseaux routiers de mieux apprécier l'opportunité de poser des bandes rugueuses. Elle remplace les principes énoncés dans le "guide technique de l'équipement et de l'exploitation des RN" réalisé par le S.E.R.E.S. et le S.E.T.R.A.

Cette note fait la synthèse des études réalisées par le S.E.T.R.A. et présentées dans la brochure "La régulation des vitesses sur route" de décembre 1976 et d'une étude de suivi intégrant l'avis des gestionnaires de réseaux, des riverains, des usagers, le comportement des usagers et l'évolution des techniques, réalisée par le C.E.T.E. de ROUEN en 1985.

L'ensemble de ces éléments doit permettre de mieux évaluer la fonction et l'efficacité des bandes rugueuses et de n'en concevoir la pose que sur des sites particuliers.

En effet, les bandes rugueuses ne peuvent pas être à elles seules LA SOLUTION du problème posé par les points dangereux ou la vitesse excessive. Elles peuvent en revanche faire preuve d'une bonne efficacité (sur la vitesse et les accidents), si elles sont conjuguées avec les aménagements de sécurité nécessaires.

1. — PRINCIPE ET OBJECTIF

Le dispositif à bandes rugueuses est un dispositif d'alerte statique. Il est composé de bandes d'enduit en relief disposées transversalement à la chaussée induisant de légères secousses dans les véhicules. L'ensemble du dispositif comprend onze bandes, larges de cinquante centimètres.



Le rôle des bandes rugueuses est d'attirer l'attention du conducteur afin que celui-ci, à la vue de la signalisation et du danger, adapte sa vitesse à la configuration du

site. Toutefois, les bandes rugueuses ne doivent pas constituer une gêne excessive pour l'utilisateur et entraîner ainsi des réactions dangereuses (contournement des bandes, freinage intempestif...).

L'alerte peut intervenir à deux niveaux :

— **visuellement** : l'utilisateur voit à l'avance les bandes rugueuses et adapte sa conduite au site, en amont des bandes ;

— **par les secousses** qu'elles induisent aux véhicules. L'utilisateur adapte alors sa conduite au site, en aval des bandes.

Il est donc important que les bandes se distinguent de la chaussée, en particulier par leur couleur (possibilité de choix de la couleur du liant ou des granulats) et qu'elles soient implantées en un lieu où l'on peut percevoir le danger.

2. — IMPLANTATION

2.1 Domaine d'utilisation

Le dispositif à bandes rugueuses est un dispositif d'alerte. Il doit à ce titre être distingué des dos-d'ânes qui sont des dispositifs de ralentissement dont la fonction est fondamentalement différente de celle des bandes rugueuses.

Ainsi, la pose des bandes rugueuses peut être envisagée entre autres :

- à l'approche de virages dangereux,
- à l'approche de cañrefours :
 - lorsqu'il y a changement de régime de priorité peu évident
 - quand ils sont situés après un haut de cote (perte de tracé)
 - sur l'axe principal pour renforcer une limitation de vitesse
- aux péages (inattention, fortes précipitations, brouillard).

2.2 Précautions préalables

Les bandes rugueuses doivent être exclusivement réservées aux sites dangereux signalés comme tel. Elles peuvent être aussi couplées à un dispositif d'alerte.

En revanche, elles ne doivent pas être trop répandues afin de leur conserver une bonne crédibilité. Ainsi, elles ne doivent être que rarement répétées sur un même itinéraire.

L'implantation de bandes rugueuses doit faire l'objet d'une étude préalable qui peut comprendre une analyse

- du danger
- de la signalisation en place
- des vitesses pratiquées
- des accidents
- du comportement des usagers

Les bandes rugueuses ne doivent pas être implantées :

- à moins de 100 m d'une habitation, sauf provisoirement à l'occasion d'un chantier par exemple,
- en courbe.

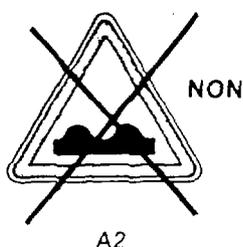
Elles ne devront pas être installées à une distance trop grande du danger (cf. schéma).

2.3 Signalisation des bandes rugueuses

Il peut être utile de signaler la présence de bandes rugueuses en particulier si celles-ci sont peu visibles.

Elles semblent en effet pénaliser particulièrement les deux-roues.

Un panneau A14 complété d'un panonceau M9 portant la mention "bandes rugueuses" convient mieux que le panneau A2 réservé à la signalisation des cassis et dos-d'ânes.



A2



A14 + M9

2.4 Inconvénients et nuisances

Par leur rôle même, les bandes rugueuses occasionnent une gêne, particulièrement pour les deux-roues et les matériels agricoles et, de façon générale, pour tous les engins qui ne sont pas équipés de suspension.

Elles sont bruyantes et c'est pourquoi leur implantation ne doit pas être envisagée à moins de 100 m d'une habitation, même isolée.

D'autre part, les bandes rugueuses induisent des comportements répréhensibles : franchissement à vitesse très élevée afin d'atténuer la sensation d'inconfort, contournement par la gauche ou par la droite risquant de provoquer un choc frontal ou une sortie de chaussée.

3. — CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

3.1 Configuration du dispositif

Les essais effectués sur le terrain ont montré que la longueur des dispositifs séparant la dernière bande de la zone dangereuse doivent être fonction de la vitesse d'approche.

Pour cela, on considère :

- trois classes de vitesse d'approche (en pratique, on mesure le V 15 à une distance du point dangereux telle qu'on puisse admettre que les véhicules sont en vitesse libre) ;

- un paramètre de base e, fonction de la vitesse d'approche, permettant de définir toutes les caractéristiques d'un dispositif ;

- un nombre de bandes (11) indépendant de la vitesse.

On trouve ci-contre le schéma du dispositif ; les intervalles entre bandes sont définis à partir du paramètre e.

Par ailleurs, le tableau ci-dessous donne les caractéristiques globales du dispositif en fonction de la vitesse d'approche, soit :

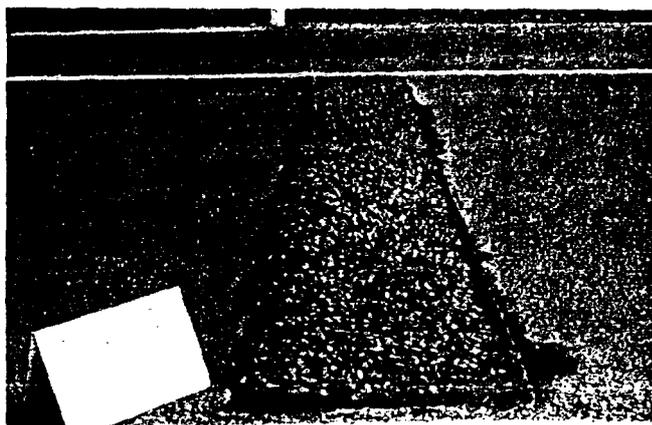
- la valeur de e en fonction du V 15,
- la longueur totale $D = 17e - 4$
- la distance d séparant la dernière bande et le début de la zone dangereuse : $d = 2e^2$

V 15	e	D	d
V 15 < 80	5 m	81 m	50 m
80 < V 15 < 100	6 m	98 m	72 m
V 15 > 100	7 m	115 m	98 m

3.2 Choix et caractéristiques des procédés

Plusieurs techniques sont actuellement proposées aux gestionnaires de réseau. Parmi celles-ci, on trouve :

- les enduits routiers classiques
- les enduits hautes performances (brai - époxy)
- les résines thermoplastiques (gravillonnées ou non)
- les moquettes routières



Moquette routière

Les double-sens cyclables

Le double-sens cyclable est une rue à double sens « dont un sens est réservé aux cycles ».

Pour quoi faire ?

La logique des plans de circulation des années 1980, avec voies à sens unique pour faciliter la fluidité automobile et augmenter l'offre de stationnement, est dépassée. Ses inconvénients sont connus : augmentation des vitesses et des distances parcourues - donc augmentation de la pollution et des accidents, perte de lisibilité des itinéraires bus et éloignement des arrêts pour les piétons, rallongement des parcours pour les cyclistes, gêne pour les activités riveraines.

Aujourd'hui, dans beaucoup de villes françaises, de nombreuses rues sont à sens unique ce qui constitue un potentiel important pour la réalisation de double-sens cyclables. Il suffit de s'inspirer des villes qui ont déjà généralisé ces aménagements comme Strasbourg, de celles qui ont entrepris d'en réaliser comme Colombes, Grenoble, Lille, Nantes, Paris et Rennes, et des villes étrangères (en Suisse, en Allemagne...) où il n'est pas rare que plus de 80 % des rues à sens unique soient ainsi traitées.

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 souvent rapidement en place, sans travaux lourds de voirie, il permet un meilleur maillage du réseau cyclable.



Exemple de signalisation de la sortie d'un double-sens cyclable - Source : CETE Nord-Picardie

Où ?

La rue dont un sens est réservé aux cycles doit être systématisée dans les zones de rencontre et les zones 30, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police (décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008) et mérite d'être développée dans les rues où la vitesse réelle pratiquée est de l'ordre de 50 km/h.

Réglementation

Le code de la route, dans son article L411.1, dit que : « le maire peut, par arrêté motivé eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement, interdire, à certaines heures, l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voies ou réserver cet accès, à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules ». Les double-sens cyclables, les couloirs-bus entrent dans le champ de cet article.

Le double-sens cyclable s'accompagne donc de la prise d'un arrêté. Il en est de même pour justifier dans certains cas particuliers sa non mise en œuvre dans une zone de rencontre ou une zone 30. Pour les zones 30 existantes avant le 30 juillet 2008, l'arrêté devra intervenir au plus tard le 1^{er} juillet 2010.

Conception - Signalisation

• Extrémités et carrefours

Le carrefour étant conçu pour une ou plusieurs voies à sens unique, il convient de le réadapter et de revoir les priorités pour un fonctionnement à double sens et la signalisation de police correspondante. Par exemple, prévoir un bouton poussoir en cas de déclenchement par boucle de détection d'un carrefour à feux.

Signalisation verticale : un panneau M9v2 vient obligatoirement compléter le B1. Un panneau C24a (photo ci-contre) peut être positionné dans l'autre sens.



Signalisation verticale de l'entrée du double-sens cyclable (M9v2 sous le B1)

Cette fiche est destinée à donner une information rapide. La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité. Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.



▶ Certu 2008/07



Un panneau C24c peut indiquer la présence de cyclistes dans le sens inverse de la circulation générale sur les voies sécantes non prioritaires. En cas d'utilisation d'un panneau interdiction de tourner à gauche ou à droite pour les voies sécantes prioritaires, il est obligatoire de lui adjoindre le panneau M9v2.



Panneau indiquant la présence de cyclistes dans le sens contraire à la circulation générale pour les usagers d'une voie sécante non prioritaire (C24c)

Les panneaux C24a et C24c sont très fortement conseillés sur les axes à 50 km/h, conseillés pour les rues à trafics importants dans les zones 30 et optionnels à l'intérieur des zones de rencontre.

Signalisation horizontale : en entrée et en sortie de voie, un îlot de protection, matérialisé au minimum par de la peinture, et prolongé par une ligne continue 3u sur environ 10 m, peut être utile. La flèche et le pictogramme vélo sont recommandés aux extrémités. Il convient également de dégager la visibilité (stationnement...). Le marquage au sol de la section courante se poursuit dans le cas d'une intersection avec une voie non prioritaire et est interrompu dans les autres cas.

• Section courante

Le marquage de type bande cyclable est facultatif mais recommandé lorsque la largeur de la voie le permet : ligne discontinue T3 5u, ou dans des cas bien particuliers tels que des virages, des configurations de mauvaise visibilité, ... ligne continue 3u.

La perception de l'aménagement peut être utilement renforcée par des pictogrammes et des flèches. Une séparation de type piste peut être envisagée pour des trafics motorisés supérieurs à 5 000 vh/j.

Aux entrées riveraines importantes, il convient de dégager la visibilité pour ne pas cacher les cyclistes ; la mise en œuvre au sol de pictogrammes et de flèches facilitera la prise en compte de ces derniers.

LARGEUR CHAUSSÉE	TRAFIC MOTORISÉ			
	< 1 000 vh/j	entre 1 000 vh/j et 5 000 vh/j	entre 5 000 vh/j et 8 000 vh/j	> 8 000 vh/j
L < 3,50 m	pictogrammes flèches	pictogrammes flèches	▲	▲
2,50 m < L < 4,50 m	pictogrammes flèches	marquage complet *	▲	▲
L > 4,50 m	marquage complet *	marquage complet *	marquage complet * ou séparation **	séparation **

* Pictogrammes, flèches, marquage de type bande ;
 ** Pictogrammes, flèches, séparation de type piste ;
 NB : Ce tableau ne concerne pas les zones de rencontre et les axes piétons. ▲ Cas peu réaliste ou déconseillé

La série « Fiche Vélo » a été réalisée par les groupes de travail du RST pilotés par le Certu. Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences. Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration.

Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur les sites :

- Certu (<http://www.certu.fr>)
- «portail métier» sécurité routière de la DSCR (<http://securite-routiere.metier.i2>)
- Sétra (intranet : <http://catalogue.setra.i2> et internet : <http://catalogue.setra.equipement.gouv.fr>).

Références bibliographiques

- CERTU - Recommandations pour les aménagements cyclables - Lyon - 2008 - www.certu.fr
- FUBicy - Les contre-sens cyclables : présentation de 73 cas français, Strasbourg, Grenoble, Rennes, Nantes, Colombes... - Edition 2006 - www.fubicy.org
- CERTU - La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables - Lyon - 2004 - www.certu.fr
- Décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière.
- Instruction interministérielle sur la signalisation routière.

Gérer les conflits potentiels

• Cyclomoteurs

Les cyclomoteurs ne doivent pas être autorisés dans le sens réservé aux cycles.

• Information des piétons

Dans les voies commerçantes, les zones 30, devant les sorties riveraines importantes : on pourra utilement renforcer le marquage au sol par des pictogrammes rapprochés et une flèche indiquant le sens de circulation des cycles.

• Stationnement longitudinal

Le code de la route prévoit que le stationnement se fait dans le sens de circulation des véhicules, donc il ne devrait pas y avoir théoriquement de stationnement automobile du côté du sens réservé aux cycles.

Mais le code prévoit aussi que des dispositions différentes peuvent être prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Il est donc possible de créer un double-sens cyclable en autorisant le stationnement à gauche de la circulation générale, en le précisant dans l'arrêté. Le choc est cependant moins dangereux pour le cycliste dans le sens qui lui est réservé par comparaison avec une bande normale puisque la portière se referme sur l'automobile. Une zone tampon de 0,50 m de protection est souhaitable en cas d'ouverture inopinée de portière et pour les manœuvres de stationnement.

• Stationnement gênant

Dans les zones d'arrêts fréquents, il faut faire respecter l'aménagement.

• Mauvaise visibilité en virage

Compte tenu du risque de voir l'automobiliste couper le virage, il peut être recommandé de renforcer la protection de la voie réservée aux cycles (séparateur, surélévations, ...).

AUTEURS DE LA FICHE

D'après ville & vélo • n°7 juin-juillet-août 2003
 avec la collaboration du Certu et des correspondants vélos des CETE

VOTRE CONTACT AU CERTU

Nicolas Nuyttens

☎ 04 72 74 58 69

Nicolas.Nuyttens@developpement-durable.gouv.fr

Secrétariat : ☎ 04 72 74 59 33

Mais également les correspondants vélos des CETE :

Méditerranée (J. Cassagnes), Sud-Ouest (M. Louveau),
 Nord-Picardie (B. Deboudt), Lyon (J. Laville), Est (F. Tortel), Normandie
 Centre (JC Poreau), Ouest (M. Hisler), DREIF (FX. Vasquez).



Mai 2015

Communiqué de presse

Aménagement d'une voie douce

Parc du Château de Champigneulles

Dans le cadre de sa compétence Voiries /aménagement urbain, le Bassin de Pompey procède à l'aménagement d'une voie verte parc du Château à Champigneulles. Ces travaux qui ont démarré le 19 mai 2015 pour une fin prévue début juillet (sauf intempérie) consistent en l'aménagement d'une voie dédiée aux circulations douces (piétons, cyclistes). Le tracé s'appuie sur des cheminements existants au sein du parc.

Le projet se situe dans le périmètre d'un site classé du Château du Bas à Champigneulles. Les procédés et matériaux permettent d'intégrer le projet en conservant le caractère remarquable du site.

L'itinéraire créé permettra de relier le vallon de Bellefontaine au réseau de pistes en bords de la Meurthe et de rejoindre la voie verte Charles le Téméraire.

Le projet prévoit également la mise en accessibilité de l'arrêt Daudet et l'aménagement du parking situé à proximité.

Les travaux sont réalisés sous maîtrise d'œuvre et d'ouvrage des services de la Communauté de Communes et confiés à l'entreprise EUROVIA pour un montant de 97 520.05 € HT soit 117 024.06 € TTC.

Communauté de Communes du Bassin de Pompey

Virginie Leroux – Chargée de communication

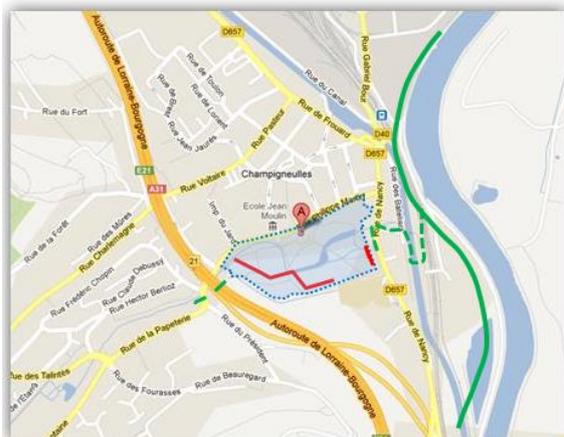
Rue des 4 éléments - BP 60 008 - 54 340 Pompey

Tél. : 03 83 49 81 81 - **Fax** : 03 83 49 81 99

www.bassinpompey.fr

La Communauté de Communes est certifiée qualité ISO 9001 pour l'ensemble de ses services et ISO 14001 pour son parc d'activités Eiffel Energie

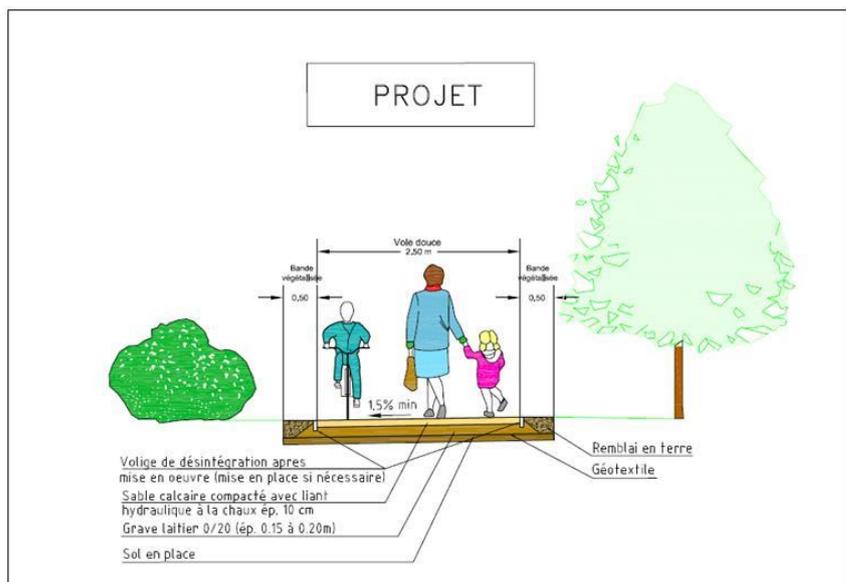
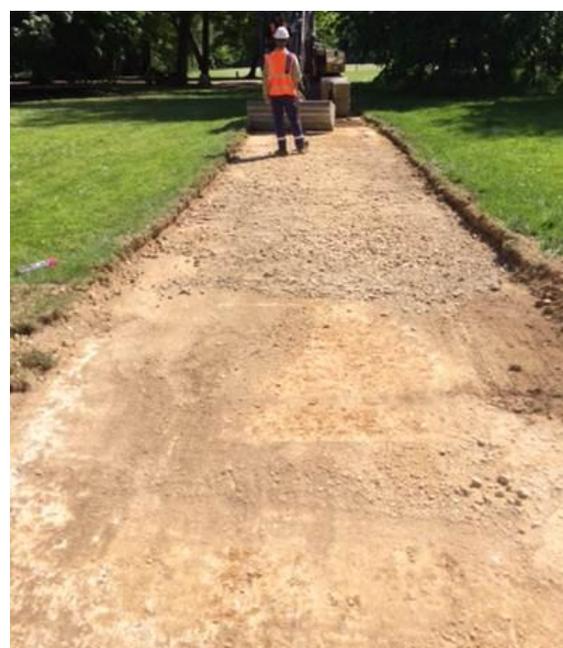




-  Linéaire à aménager
-  Périmètre du site classé du parc du château
-  Véloroute Charles le Téméraire
Boucle de la Moselle et voie verte du Bassin de Pompey
-  Balisage et sécurisation du cheminement des cycles qui sera réalisé en corrélation avec l'aménagement projeté

La structure s'effectue comme suit :

- Géotextile
- Grave non traitée 0/20 épaisseur de 15 à 20 cm
- Sable calcaire compacté avec liant hydraulique à la chaux, épaisseur 10 cm.



Communauté de Communes du Bassin de Pompey

Virginie Leroux – Chargée de communication

Rue des 4 éléments - BP 60 008 - 54 340 Pompey

Tél. : 03 83 49 81 81 - Fax : 03 83 49 81 99

www.bassinpompey.fr

La Communauté de Communes est certifiée qualité ISO 9001 pour l'ensemble de ses services et ISO 14001 pour son parc d'activités Eiffel Energie

Direction de l'Aménagement

■ Direction des Routes
Service Gestion Technique des Routes

Nancy, le

21 AOUT 2012

MONSIEUR AXEL BROMAN
73 RUE DE NANCY
54250 - CHAMPIGNEULLES

Affaire suivie par :
Alexia GONÇALVES /NT53/08

☎ 03 83 94 58 35

Monsieur,

Par courrier en date du 4 juin 2012, vous m'interpellez sur les conditions de circulation constatées sur la RD 657, particulièrement rue de Nancy, à l'intérieur de l'agglomération de Champigneulle.

En préambule, je tiens à vous préciser la répartition des compétences entre collectivités concernant les routes départementales en agglomération.

Le Conseil Général, gestionnaire de la route départementale 657, a en charge uniquement la police de conservation, soit l'entretien et la gestion des infrastructures.

La commune a, pour sa part, pouvoir de police et prend en charge les réalisations d'aménagement sécuritaires ou autre, sous réserve quelles soient approuvées par le gestionnaire de la voie le cas échéant.

Pour répondre à quelques points particuliers abordés dans votre courrier, je peux vous préciser les éléments suivants relevant des prescriptions du département :

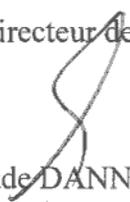
- L'aménagement de coussins berlinois est proscrit sur les routes départementales,
- L'aménagement de plateaux surélevés doit être soigneusement étudié et une succession de ces ouvrages peut être davantage source de nuisances sonores qu'efficace,
- Au regard du trafic, l'itinéraire concerné est classé axe structurant dans le Schéma Départemental des Transports et Déplacements approuvé par l'assemblée départementale en juin 2011.

Concernant l'ensemble de vos constats (piste cyclable, sécurité, zone "30"...) et tenant compte des compétences de chacun, je vous invite à vous rapprocher de monsieur le maire de Champigneulle, afin de lui faire part de vos réflexions.

En cas de décision effective de la municipalité de réaliser des aménagements impactant la route départementale 657, le département sera saisi officiellement.

Je vous prie d'agréer, monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Le directeur des routes


Claude DANNER

Copie : *Territoire du Val de Lorraine*
M. le maire de Champigneulle