Évolution des aménagements sur le Grand Troyes

Rapport 2016

Association Troyes en Selle
contact@troyesenselle.fr
tel. : 0768168380
https://troyesenselle.fr

Sommaire

1 Introduction....1
2 LAURE ou comment aménager le territoire....2
3 Voiries rénovées ou créées....3
3.1 Avenue du 1er Mai et rue Kléber à Troyes....3
3.2 Avenue Anatole France à Troyes....4
3.3 Rue de Troyes à Saint-Germain....5
3.4 Avenue Édouard Herriot à Troyes....7
3.5 Rue des Bas Trévois à Troyes....8
3.6 Boulevard du 1er Régiment d'Artillerie de Montagne à Troyes....9
3.7 Boulevard du 14 Juillet à Troyes....11
3.8 Rue Pasteur à Pont-Sainte-Marie....12
3.9 Rue Louis Mony à Troyes....13
4 Conclusion....14

1 Introduction

Troyes en Selle a parmi ses objectifs celui de faire un état des lieux sur l'évolution de la voirie du Grand Troyes. Le vélo étant un mode essentiel pour rendre la circulation d'une ville apaisée, il est opportun de dresser le bilan sur la place qui lui est accordée chaque année à l'occasion de rénovations ou réalisations de voirie.

Article L228-2 du Code de l'environnement

A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.

L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe.

2 LAURE ou comment aménager le territoire

En 1996, la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie[1](LAURE) avec son article 20 obligeait la prise en compte des cyclistes lors de la rénovation ou la création de voirie urbaine. Cet article a été abrogé par l'ordonnance n°2000-914 du 18 septembre 2000 publiée au Journal Officiel de la République Française le 21 septembre 2000. Cette même ordonnance a créé l'article L228-2 du Code de l'environnement, article identique à l'article 20 de la loi LAURE.

L'article a été introduit et défendu par la ministre de l'Environnement de l'époque, Madame Corinne Lepage.
Face au Sénat Madame Lepage a motivé ainsi cet article :

« *Aujourd'hui, un nombre de plus en plus grand de nos concitoyens souhaite pouvoir utiliser leur bicyclette comme mode de transport, tant pour leurs déplacements que pour leurs loisirs. Il s'agit en effet d'un mode de déplacement non polluant, peu bruyant, peu coûteux et facile à utiliser. Toutefois, ce souhait se heurte à un certain nombre d'appréhensions parfaitement légitimes quant au manque de sécurité lié à la circulation, notamment automobile.* ***Il convient donc de développer des aménagements permettant l'usage de la bicyclette avec une sécurité maximale.*** *Cette mesure permettra à la France, d'une part, de disposer progressivement d'un réseau de pistes cyclables et, d'autre part, de rattraper son retard par rapport aux pays européens.* »

Le L228-2 du Code de l'environnement rencontre des difficultés d'interprétation qui ont donné lieu à plusieurs jurisprudences, notamment :

- une obligation particulière de motivation pour la collectivité qui souhaiterait échapper à l'aménagement d'itinéraires cyclables ;
- une obligation de mise au point d'itinéraires cyclables.

On peut retrouver un exposé plus précis sur l'application de la loi LAURE dans un document disponible sur ce lien[2]. Il y est notamment question du choix de l'aménagement à réaliser et non du choix de la présence d'un aménagement cyclable. Ce document aborde aussi la pertinence d'un Plan de Déplacement Urbain sur la réalisation d'itinéraires cyclables qui ne soustraie pas les décideurs à leur obligation de réaliser des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements adaptés destinés à assurer la sécurité des cyclistes.

1 https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000005622536&dateTexte=vig
2 https://troyesenselle.fr/wp-content/uploads/2016/12/vc110retoursurlaloilaure.pdf

3 Voiries rénovées ou créées

Ce document ne prétend pas être exhaustif, il est le fruit du labeur de plusieurs bénévoles. En aucun cas il ne devrait être utilisé pour réaliser une statistique globale sur l'aménagement du territoire.

Les situations qui vont être évoquées ont été trouvées et recensées par un total de 11 personnes, toutes cyclistes, résidant dans l'agglomération troyenne.

3.1 Avenue du 1er Mai et rue Kléber à Troyes

Cet axe rénové en 2016 a été pourvu d'une voie de bus pour faciliter le déplacement des transports en commun de la TCAT. Malheureusement, aucun aménagement cyclable n'a été réalisé sur cet axe très fréquenté. Il est décrit par beaucoup de cyclistes interrogés comme très dangereux du fait de la circulation rapide des automobilistes. Pourtant, avec cette voie de bus, un accès cyclable aurait dû être réalisé. Il aurait pu prendre la forme d'une voie de bus autorisée aux cycles, comme c'est déjà le cas sur l'avenue des Lombards. Ce nouvel aménagement de voirie est emprunté par les lignes 1, 7 et 37 (la 37 étant une ligne scolaire) de la TCAT, soit un total de 126 bus[3] par jour en semaine en période scolaire. À titre de comparaison, l'avenue des lombards est desservies par un ensemble de 167 bus par jour (ligne 6, 11, 21, 24 et 34). Pourquoi ne pas avoir autorisé ce couloir aux cyclistes ? La motivation d'un nombre trop grand de bus nous paraît donc, de ce fait, irrecevable.

3 Les chiffres sur le nombre de bus est calculé en fonction des horaires de passages des bus à partir du 3 janvier 2017

3.2 Avenue Anatole France à Troyes

Une partie de l'avenue Anatole France a vu ses bandes cyclables repeintes à l'identique. Les sas qui étaient très effacés sont à nouveau visibles.

Malheureusement nous déplorons une situation qui aurait dû évoluer à cause d'un accident survenu le 28 juillet 2016[4] sur cette avenue. Un cycliste s'est fait renverser par un automobiliste à l'intersection entre l'avenue Anatole France et l'avenue Édouard Herriot.

Après examen/analyse des marquages au sol réalisés lors de l'accident par les forces de l'ordre, nous comprenons qu'un automobiliste a voulu s'engager sur l'avenue Édouard Herriot en coupant la route du cycliste.

Cet accident aurait dû donner lieu à une modification du marquage au sol et à un apaisement de la circulation.

Le marquage refait sur l'image ci-dessus aurait pu être prolongé sur tout le carrefour pour bien marquer le passage de nombreux cyclistes sur cet axe très fréquenté. L'angle du virage pour les conducteurs tournant de l'avenue Anatole France sur l'avenue Édouard Herriot aurait pu être réduit pour imposer une vitesse plus faible et une plus grande vigilance des conducteurs. Pour arriver à cela, un îlot ou deux plots auraient suffi en plus du marquage d'une voie cyclable traversant ce carrefour.

4 http://www.canal32.fr/thematiques/societe/sujet/accident-velovoiture-un-homme-blesse-a-troyes.html

3.3 Rue de Troyes à Saint-Germain

L'inauguration en 2016 du giratoire, le long de la rue de Troyes à Saint-Germain, sans aménagement cyclable malgré l'importance du trafic, marque la fin des ces travaux inachevés.

Sur la photo ci-dessus on note la présence de passage pour piétons mêlé de bandes vertes. Quelle est la finalité de ce marquage au sol ? Ces bandes ne sont présentes qu'au niveau de la rue des Érables, une rue résidentielle.

La rue de Troyes est la seule route permettant un accès au reste de l'agglomération troyenne pour les habitants de Saint-Germain.

Il est très regrettable d'avoir oublié de réaliser un aménagement permettant aux cyclistes de circuler en toute sécurité sur cet axe très emprunté, particulièrement par des poids-lourds.

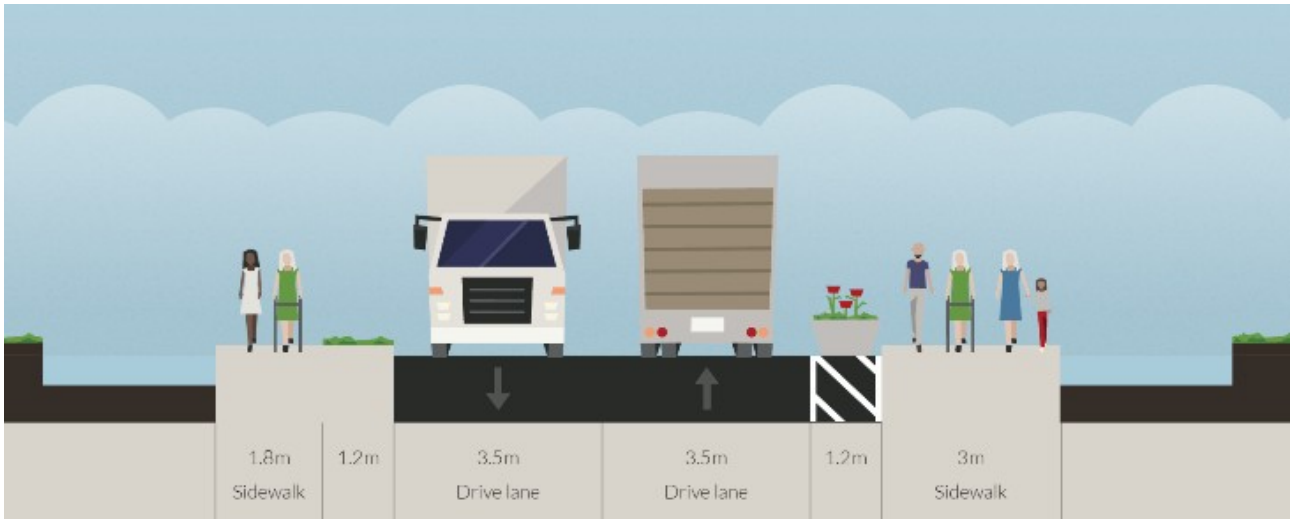
Les piétons n'ont que faire du trottoir unique, ils préfèrent emprunter le chemin le plus court pour arriver à leur destination, cas plus connu sous le terme *ligne de désir*[5]. 'est une situation qui pose problème, alors qu'un trottoir aurait pu être aménagé des deux côtés.

Notons que cet aménagement débouche sur la route d'Auxerre à Rosière-près-Troyes, route qui a été rénovée (marquages au sol, surface, îlots, etc) jusqu'au croisement de la D21 et la D41 en 2014. Cette chaussée particulièrement passante et encombrée aux heures de pointe aurait pu être dotée de stationnements, d'une voie verte ainsi que d'un trottoir.

5 https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_de_d%C3%A9sir

Sur la route d'Auxerre, les piétons sont obligés de marcher sur le bas côté. C'est également le cas pour de nombreux cyclistes qui ont peur d'être frôlés par des conducteurs motorisés pressés.

L'ensemble de cette chaussée fait en moyenne 20m de large. Largeur suffisante pour réaliser les aménagements nommés au paragraphe précédent. Le schéma ci-dessous offre un exemple concret de ce qui aurait pu être réalisé. Dans cette configuration, il reste 5,8m de disponible sur les 20m de largeur possible, de quoi permettre l'installation d'une voie permettant le changement de direction sans ralentir la voie principale, ou même l'installation d'une voie de bus pour permettre l'arrêt sans ralentir le flux des véhicules.



Les solutions existent, reste à les mettre en œuvre pour faciliter la vie de tous les usagers.

3.4 Avenue Édouard Herriot à Troyes

La création en décembre 2016 d'une place de stationnement pour personne à mobilité réduite (PMR) qui occupe la moitié du tracé cyclable sur trottoir, sans aucune indication pour le cycliste qui risque son intégrité physique en roulant sur cet aménagement en pleine nuit est une réalisation dangereuse.

En janvier 2017, un plot est apparu pour signifier la présence de la place de stationnement.

En février 2017, un marquage est apparu pour indiquer la nouvelle voie cyclable sous forme de trait fait à la bombe. La prise en compte des aménagements cyclables existants ne semble pas être une priorité. Le marquage définitif, suite à l'installation de la place de stationnement, est finalement apparu en mars 2017, soit trois mois pour prendre en compte la sécurité des cyclistes.

3.5 Rue des Bas Trévois à Troyes

La rue a été entièrement requalifiée, les trottoirs ont été élargis, des places de stationnement créées pour les automobilistes, ainsi que des places « arrêt minute » devant les commerces. Une partie de la voie est passée en sens unique, sauf pour les bus et taxis. Pourquoi ne pas avoir autorisé les cyclistes à emprunter ce couloir réservé aux bus et taxis sur environ 135m ? Ce n'est pas la fréquentation qui le justifie puisque le couloir est emprunté par les lignes 3 et 33, avec un total de 47 bus par jour. Sur l'ensemble de la rue aucun aménagement cyclable n'a été réalisé.

Pourquoi ne pas avoir créé un espace de circulation dédié aux cyclistes sur la partie sud, entre la rue des Terrasses et le boulevard Jules Guesde ? La municipalité troyenne nous a répondu que cela était un choix, il n'y avait pas la place d'y installer une bande cyclable ou une piste. Une réponse faite, au mépris de la LAURE. Un type de chaussée aurait dû être employé, une chaucidou[6]. Ce type de voie, autrement appelé, voie à chaussée centrale banalisée, est intégré dans le code de la route depuis le 2 juillet 2015 et aurait eu toute sa place sur cette partie de la rue des Bas Trévois. Le trafic y étant faible, cela aurait été une grande avancée dans la prise en compte des déplacements actifs. On regrette aussi l'absence de stationnement cyclable au niveau des places de stationnement automobile de type « arrêt minute », les cyclistes eux aussi veulent pouvoir faire des arrêt minute en stationnant leur vélo en toute sécurité.

De plus, la présence d'une école primaire, d'un collège et d'un lycée aurait dû inciter la municipalité à réaliser un aménagement assurant la sécurité de tous ces enfants sur le chemin de l'école. Un chaucidou aurait été parfait aux égards du trafic et de la largeur de voirie.

6 http://velobuc.free.fr/kernfahrbahn.html

3.6 Boulevard du 1er Régiment d'Artillerie de Montagne à Troyes

Le boulevard était déjà équipé de bandes cyclables, mais sa réfection aurait eu le mérite d'agrandir ces bandes. Elles faisaient environ 20cm de large et étaient dans un caniveau pavé, pas assez pour assurer la sécurité d'un cycliste y circulant.

Désormais chaque bande cyclable fait environ 65cm de large, une nette amélioration, mais encore insuffisant pour assurer une sécurité décente. En effet, le CERTU préconise une largeur de 1,5m. Dans le cas où il est impossible d'atteindre cette largeur, il recommande une largeur minimale de 1m.

Le boulevard du 1er RAM s'est vu doter d'un sas cyclable au croisement avec le rond-point François Mitterrand. Le sas est accessible depuis la petite bande cyclable. C'est une nouveauté très appréciée que l'on félicite !

Il est désormais aisé de se positionner sur la file de gauche à vélo pendant que le feu est rouge grâce à ce sas.

Malheureusement, aucun sas cyclable ni cédez-le-passage cycliste au feu[7] (CLPCAF) n'a vu le jour à l'intersection avec le boulevard Victor Hugo.

La bande cyclable de 65cm de large s'arrête devant le feu. Le démarrage n'est pas aisée avec un flux de véhicules motorisés important. Le démarrage peut d'ailleurs être très dangereux, car nombreux sont les conducteurs motorisés à tourner sur leur droite, en direction du boulevard Victor Hugo. La visibilité est très réduite dans un habitacle, nombreux sont les angles morts. Des angles mortels pour un cycliste arrêté sur la droite d'un véhicule.

C'est pour cela qu'on regrette énormément l'absence d'un CLPCAF au premier feu. Ce panneau autorisant les cyclistes à franchir le feu rouge, en cédant le passage, aurait permis aux cyclistes de bien se positionner devant les conducteurs motorisés pour éviter tout danger. Un sas cyclable au second feu n'aurait en conséquence pas été nécessaire pour assurer la sécurité des cyclistes sur cet axe très fréquenté.

7 Fiche vélo n°5 du CERTU

3.7 Boulevard du 14 Juillet à Troyes

Le boulevard a été rénové du bassin de la préfecture jusqu'à la rue Raymond Poincaré.

Une bande cyclable a été matérialisée pour faciliter la circulation des cyclistes. Cette bande a la particularité d'être prolongée malgré la présence d'une intersection (photo ci-dessus). C'est une amélioration dont nous aurions souhaité la reproduction sur l'avenue Anatole France comme décrit au chapitre 3.2 de ce document.

La municipalité en a profité pour agrandir l'espace dévolu aux piétons tout en créant quatre places de stationnement pour les cyclistes.

Voici typiquement le genre d'aménagement de voirie que nous apprécions et recommandons : un marquage continu et un stationnement approprié.

3.8 Rue Pasteur à Pont-Sainte-Marie

Un giratoire a été réalisé à l'intersection de la rue Pasteur et de la rue Anatole France à Pont-Sainte-Marie. Ce giratoire n'est pas pourvu d'aménagement cyclable, et les trottoirs ne dépassent pas quelques centimètres (d'ailleurs de nombreux automobilistes y stationnent leurs véhicules).

Nous souhaitions le passage de cette portion en zone 30 pour rendre accessible cette rue aux cyclistes. Malheureusement, il semble que ce ne soit pas au programme.

Un espace de stationnement a été réalisé à l'intersection de l'avenue Jean Jaurès, espace comportant une place pour personne à mobilité réduite et cinq places pour des automobilistes. Nous regrettons l'absence de stationnement destiné aux cyclistes. Un simple arceau pour accueillir deux cyclistes aurait suffit, or il y a assez de place pour installer cet équipement dans cet endroit.

3.9 Rue Louis Mony à Troyes

Cette rue en sens unique était dans un piteux état, jonchée de trous béants, de pavés extrêmement dégradés. La rue a été rénovée : l'ensemble est désormais recouvert d'un macadam très lisse, elle est toujours en sens unique entre la sortie du parking et la rue de la porte de Preize. Le stationnement dédié aux véhicules motorisés se trouve sur le côté droit (en fonction du sens de circulation). Cette rue est parallèle à la rue du Général de Gaulle, laquelle est très anxiogène avec son stationnement motorisé de chaque côté, son absence de limitation de vitesse et d'aménagement cyclable. La rue Louis Mony aurait pu être dotée, par conséquent, d'un double sens cyclable sur une portion de 49m ainsi que d'une limitation à 30km/h. Malheureusement, il en a été décidé tout autrement et rien n'a été réalisé sur cette rue pour faciliter la circulation des cyclistes.

Les 12 places de stationnement, en face du théâtre de Champagne, ne sont accessibles qu'en empruntant le trottoir à vélo. La saillie de trottoir aurait pu être aménagée pour laisser les cyclistes remonter la rue Louis Mony afin d'accéder aux emplacements de stationnement.

4 Conclusion

Beaucoup de travail reste à faire afin d'avoir enfin un réseau cyclable sécurisé et utilisable malgré quelques maigres améliorations. L'idéal serait de développer un ensemble d'itinéraire cyclable très bien maillé qui permettrait à chaque type de cycliste, qu'il soit rapide, lent, ou transportant des objets, de pouvoir circuler à vélo sans réticence due à la présence d'une circulation motorisé agressive ou inattentive.