



UNION FÉDÉRALE DES CONSOMMATEURS QUE CHOISIR D'ORLÉANS

22 boulevard Rocheplatte - 45000 ORLEANS
Tél. 02 38 53 53 00
www.ufcquechoisir-orleans.org

Se déplacer à vélo dans l'Agglo. Que faire pour améliorer les infrastructures ?

Introduction

L'agglomération d'Orléans a connu un fort développement des infrastructures cyclables depuis une dizaine d'années ainsi qu'une multiplication de l'usage du vélo comme moyen de déplacement. Toutefois, on entend assez souvent des critiques portant sur ces infrastructures cyclables (ou sur leur absence...). Votre association UFC-Que Choisir d'Orléans a voulu en avoir le cœur net : les infrastructures cyclables de l'Agglo sont-elles satisfaisantes ? Sont-elles suffisantes ? Comment les améliorer ?

Dans notre tradition d'enquêtes objectives et de recommandations constructives, nous avons mené une étude sur les infrastructures cyclables dans le cadre d'un déplacement utilitaire (« aller du point A au point B » - à différencier d'une utilisation sportive ou de balade). Nos enquêteurs ont donc noté les infrastructures, celles-ci devant permettre un trajet confortable, sûr, direct et simple.

Description de l'étude

Nos enquêteurs étaient tous des adeptes de la bicyclette. Chaque enquêteur a choisi un point de départ depuis la périphérie de l'Agglo, l'arrivée étant place du Martroi dans tous les cas. Les départs se sont effectués depuis Chanteau, Combleux, La-Chapelle-Saint-Mesmin, Olivet, Saint-Cyr-en-Val, Saint-Denis-en-Val, Saint-Pryvé-Saint-Mesmin et Semoy, et souvent l'aller et le retour ont été notés. Pour choisir le trajet, chaque enquêteur s'aide de la « Carte des itinéraires cyclables de l'Agglo », sans avoir à la suivre absolument.

Le long du parcours, nos enquêteurs notent quels types d'infrastructures ils rencontrent (bande cyclable, etc.), leurs caractéristiques (largeur par exemple) et leur état (peinture quasi-neuve par exemple). Ils notent enfin leur sentiment de sécurité pour chaque partie du trajet. Au total, nos enquêteurs ont ainsi noté plus de 90 km d'infrastructures.



Un des enquêteurs de l'association en train de mesurer la largeur d'une bande cyclable

Partage de l'espace

Les infrastructures sur les tronçons parcourus se répartissent entre 25% de bandes cyclables, 35% de pistes cyclables, et 40% d'absence d'aménagement dédiés à la circulation des vélos (Figure 1). Les deux-tiers des tronçons sont donc un partage de la chaussée avec les voitures. Les bandes font en moyenne 1 m de large, mais certaines bandes cyclables ne font que 70 cm. Un guidon pouvant faire 60 cm, il vaut mieux filer droit !

A noter qu'un de nos enquêteurs a rencontré une bande cyclable à contre-sens. Il s'agit d'une innovation législative récente (2008), et l'on peut se féliciter de la mise en application rapide de ce type d'aménagement au sein de l'Agglo car il peut fournir dans certains cas une solution appropriée.

Le plus gros point noir rencontré a clairement été la traversée de la Loire.

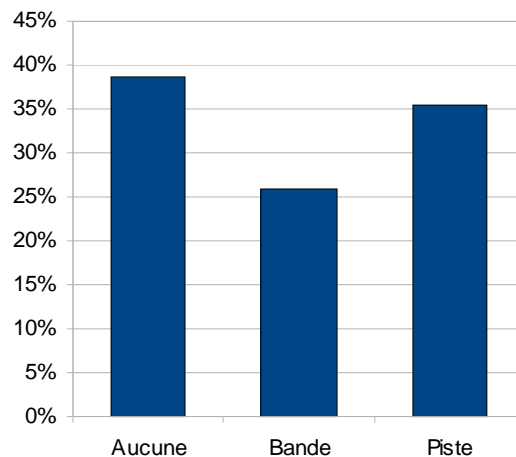


Figure 1 : Répartition des types d'infrastructures de circulation

Peintures

Lorsque qu'il y a une bande cyclable, celle-ci peut être matérialisée par des chevrons verts ou par une ligne discontinue blanche. Dans la majorité des cas (55%), ces peintures sont en bon état (Figure 2). Toutefois, 30% montrent une usure notable et les 15% restants sont difficilement visibles. Alors que nos enquêteurs sont passés de jour, les conducteurs auront encore plus de mal à les percevoir la nuit, rendant difficile un partage respectueux de la chaussée.

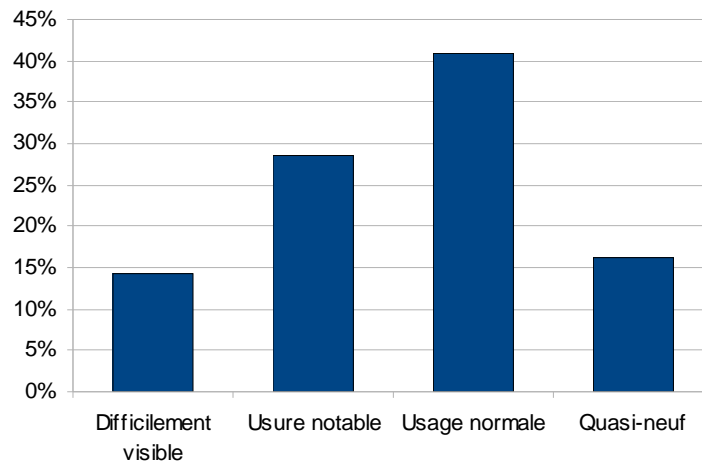


Figure 2 : État des peintures au sol

État de la chaussée

Sur 75% des tronçons, la zone où roulent les vélos (le bord droit de la chaussée s'il n'y a pas d'aménagement) est dans un état égal ou meilleur à la partie où roulent les voitures (figure 3). Cela laisse donc un quart des tronçons avec une surface en moins bon état (forte rugosité, graviers, bosses, nids de poule ou fissures). Les vélos ayant des pneus beaucoup plus minces que ceux des voitures, ce critère est particulièrement important. Il agit bien sûr sur la sécurité (freinage, virage), mais aussi sur le confort. Or, des trajets sûrs et confortables sont un critère essentiel pour que les déplacements à vélo continuent à se développer dans l'Agglo, il est important que les espaces réservés aux vélos soient exempts de défauts de surface.

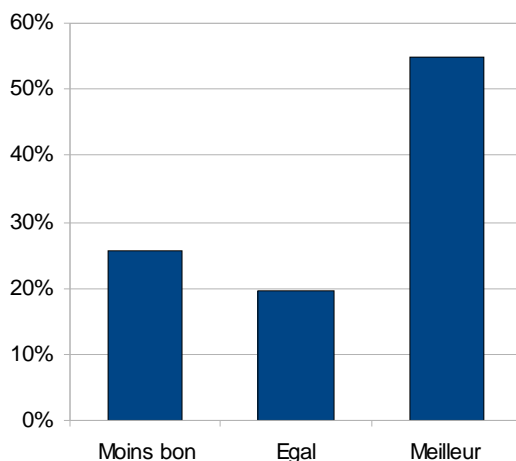


Figure 3 : État de la bande de roulement vélo par rapport à celle des voitures

Obstacles

Il faut bien sûr que les infrastructures soient dépourvues d'obstacles. Or, nos enquêteurs ont rencontré des véhicules en stationnement (figure 4), mais aussi des bacs à fleurs, des haies non taillées, voire... des occupations de la piste cyclable parce qu'il y avait des travaux sur la chaussée réservée aux voitures !

D'autres obstacles sont beaucoup moins imposants, et donc plus dangereux : il s'agit des dénivelés au niveau des bateaux. Ceux relevés par nos enquêteurs font 6 cm de haut en moyenne, pouvant aller jusqu'à 12 cm. Ces véritables marches sont bien trop élevées : un manque d'attention pouvant causer une chute ! Si une petite marche peut être présente pour inciter les cyclistes à ralentir lors de la traversée d'une rue, elle ne doit en aucun cas causer un accident ! Il pourrait par exemple être installé des bandes rugueuses à l'approche des intersections afin de rappeler aux cyclistes qu'un danger approche.



Figure 4 : Camion d'une collectivité locale stationnant sur une piste cyclable

Feux et panneaux indicateurs

Nos enquêteurs ont rencontré peu de feux activables par les utilisateurs du vélo sur nos trajets. Toutefois, quand un bouton est disponible, le feu est dans la majorité des cas passé au vert en une dizaine de secondes environ, délai tout à fait acceptable.

Les trajets comportent peu de panneaux spécifiquement destinés aux vélos et les panneaux rencontrés sont très divers. Localement, ils peuvent être assez denses mais mal localisés, voir confus (figure 5). Cette hétérogénéité rend probablement les panneaux destinés aux cyclistes peu utiles en pratique : comme les usagers sont peu habitués à en trouver, ce type de signalisation les guide assez peu. De plus, les panneaux pour les vélos et ceux pour les voitures se ressemblent beaucoup. Aussi, les cyclistes ont du mal à identifier les panneaux qui leur sont spécifiques. Différencier les panneaux selon leurs destinataires est déjà systématique pour le tramway. Pour les vélos, des panneaux spécifiques (de couleur verte) existent déjà dans l'Agglo (en particulier pour « la Loire à Vélo »). Il faudrait probablement généraliser des panneaux de couleurs/formes spécifiques, au besoin en faisant évoluer la législation, afin que les cyclistes puissent instantanément les identifier.

Stationnement

Et si nos cyclistes ont besoin de s'arrêter en cours de route ? Idéalement, les cyclistes ne devraient pas attacher leur monture sur les trottoirs car cela gêne les piétons. Alors pourquoi tant de vélos garés sur les trottoirs au sein de l'Agglo ? Notre enquête montre que sur l'ensemble des trajets parcourus il y avait des attache-vélos pour environ 160 bicyclettes. Ce qui fait moins de 2 places de vélos par kilomètre. C'est bien peu : imagineriez-vous une densité aussi faible pour le stationnement des voitures ? S'il est parfois difficile de circuler à vélo, il l'est encore plus de se garer sans gêner d'autres usagers de la voie publique.



Figure 5 : 3 panneaux destinés aux cyclistes répartis sur quelques mètres. Leur agencement rend leur signification difficile à comprendre. Et encore faut-il que les cyclistes les remarquent : ils sont à près de 2,5 m de hauteur

Ressenti par rapport à la sécurité

Sur un peu moins de 50% des tronçons, nos enquêteurs se sont sentis en sécurité (« sûr à très sûr », figure 6). Dans presque 30% des cas, les tronçons ont été jugés « moyennement sûrs », et presque un quart des tronçons ont été jugés « peu sûrs » à « très peu sûrs ». De plus, le sentiment de sécurité varie beaucoup d'un trajet à l'autre : certains trajets ont été jugés 100% sûrs alors que d'autres ne le sont qu'à 10% ! Ainsi, dans l'état actuel de nos infrastructures cyclables, il est difficile de conseiller une utilisation généralisée du vélo au sein d'Agglo : il existe de trop fortes inégalités entre les trajets.

Les raisons du sentiment d'insécurité sont très variables, cependant nos enquêteurs ont souvent impliqué des carrefours non aménagés, des voies étroites, mais aussi des infrastructures partagées avec les piétons. Au sein de l'Agglo, on retrouve assez souvent le même schéma : les parties larges sont correctement aménagées (zones alors jugées sûres), mais les aménagements disparaissent, par exemple, à proximité des carrefours (zones souvent jugées peu sûres). De nombreux trajets sont ainsi une alternance de zone aménagée pour les vélos et zone non aménagée. Et, très souvent, les endroits jugés les plus dangereux sont ceux les moins équipés d'infrastructures cyclables. Ainsi, malgré les difficultés d'adaptation aux cyclistes d'un système de voirie et de signalisation conçu pour les automobilistes, la poursuite de la réalisation d'une infrastructure cyclable est très favorable à la sécurité de tous.

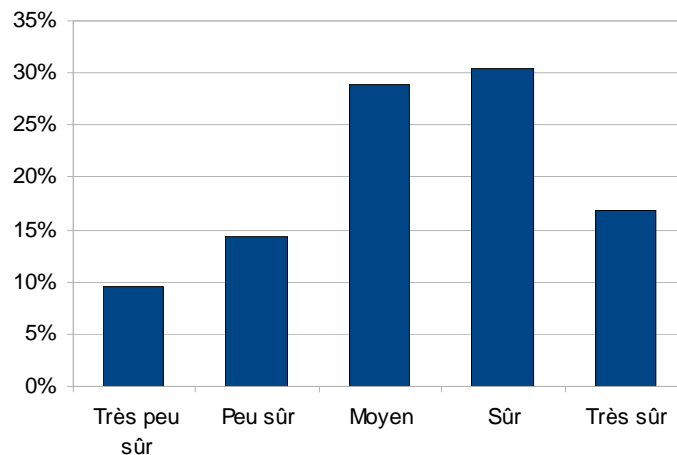


Figure 6 : Perception

Conclusions pour un avenir cyclable

Voici plus d'une décennie que des aménagements cyclables sont effectués dans l'Agglo. Ceux qui ont vécu cette évolution ont pu apprécier les progrès. Si cette politique d'aménagement de l'espace public a sans aucun doute permis un développement de l'utilisation de la bicyclette, il semble encore un peu tôt pour parler d'une agglomération facile à parcourir à vélo. Certains aménagements cyclables laissent à penser qu'ils ne sont qu'un accessoire de la voirie. D'une manière générale, les infrastructures doivent être moins discontinues, mieux conçues et mieux entretenues, la différence entre une « bonne » et une « mauvaise » infrastructure ne tenant parfois qu'à quelques détails.

Certes, rendre une agglomération apte à être parcourue à vélo est une tâche difficile. Mais d'autres agglomérations - comme Strasbourg - y ont très bien réussi. Alors pourquoi pas notre Agglo ?

Notre agglomération, entre Beauce et Sologne, a très peu de dénivelés, la rendant très favorable aux déplacements à vélo. Nous ne pouvons pas laisser passer cette chance ! L'UFC-Que Choisir d'Orléans encourage donc un développement plus cohérent et plus soutenu des infrastructures cyclables. Changeons de braquet ! Cela passera probablement par un changement du processus de décision : il faut penser déplacements doux en priorité.

Annexe 1 – Les Décisions d'aménagements cyclables dans l'Agglo

Depuis plus de 10 ans, l'Agglo a entrepris de développer un réseau cyclable continu et sécurisé facilitant les liaisons domicile-écoles, domicile-travail, centre-bourg, espaces de loisir... **Dans son plan de déplacements urbains (PDU) de 2008, l'Agglo a inscrit l'objectif de faire passer en 5 ans la part du vélo de 3,3% à 6,6%.** Afin que ce réseau devienne le plus cohérent possible, l'Agglo articule ses interventions avec celles des autres collectivités territoriales. Pour simplifier, on peut énumérer 4 manières de réaliser des aménagements cyclables :

1) Le programme pluriannuel d'aménagements cyclables de l'Agglo. Il représente 4 à 6 opérations par an pour un total d'environ 800 000 €. Dans le cadre de sa compétence partagée pour la création et l'entretien de la voirie, l'Agglo réalise des itinéraires cyclables en concertation avec les communes. Concrètement, elle se substitue aux communes pour l'investissement sur la partie proprement cyclable, et leur rétrocède ensuite l'équipement réalisé.

Chaque année, un programme annuel est défini en concertation avec les communes et approuvé par un comité de pilotage « vélo » composé d'élus et de techniciens, puis soumis à la procédure qui aboutit à la délibération du Conseil de communauté (via la commission Infrastructures puis le conseil d'administration de l'Agglo).

Ce programme pluriannuel a été inscrit dans le projet d'Agglomération 2008/2014 et les aménagements sont identifiés dans un Schéma Directeur d'Itinéraires Cyclables (SDIC) approuvé en 2000 (et en cours de redéfinition). Aujourd'hui, l'Agglo se prépare à redéfinir son SDIC en concertation avec ses partenaires publics et privés, collectivités, associations, etc. Elle vient de lancer une étude pour en définir les contours et elle prévoit d'adopter ce nouveau schéma vers la fin de l'année 2011.

Voici trois exemples de réalisations récentes de l'Agglo :

- à Ingré, 1^{ère} tranche d'une liaison bourg d'Ingré-bourg de la Chapelle-Saint-Mesmin, entre le bourg d'Ingré et le hameau de Monpatour (environ 1000 m pour 230 000 €).
- à Saint-Denis-en-Val, rue des Cordelles, liaison entre le collège Prévert de Saint-Jean-le-Blanc et le bourg de Saint-Denis (environ 1400 m pour 480 000 € en 2 ans).
- à Semoy, entre centre-bourg et ZAC des Chatelliers, liaison domicile-travail avec maillon vers forêt de Chanteau (environ 500 m pour 170 000 €).

2) La prise en compte des cyclistes à l'occasion des gros investissements en travaux neufs ou réfections complètes de voirie d'agglomération. Cela représente environ 1 200 000 €/an pour des investissements cyclables s'élevant en moyenne à environ 300 € par mètre linéaire). Voici cinq exemples :

- RD 2020, avenue Roger Secretain, requalification de l'ancienne RN 20 en voirie urbaine accueillant piétons et vélos et incluant une végétalisation. Il y a prise en compte des cyclistes sur 700 m pour environ 300 000 €).

- Olivet, Bd Victor Hugo, 1500 m en 1^{ère} tranche
- Orléans, Bd Châteaudun,
- Saint-Jean-le-blanc, RD 951, 800 m

3) Les aménagements de loisirs (Loire à vélo, trame verte) avec participations Etat, Région, Département. L'exemple le plus significatif est la traversée de l'agglomération sur 22 km sur l'itinéraire Saint-Denis en Val (Melleray) : Bois de l'île - Ile Charlemagne - pont Thinat - quais du Châtelet (ou gare) pont de l'Europe - pointe de Courpin. Outre les coopérations financières, l'Agglo rencontre des collectivités voisines également intéressées par une meilleure coordination des réseaux cyclables urbains et de loisirs. Par exemple le syndicat mixte « Pays forêt d'Orléans-Val de Loire » afin de diversifier et d'enrichir progressivement les choix d'itinéraires possibles.

4) Les aménagements portés par les communes dans le cadre de leurs programmes de voirie ou de la révision de leurs plans de circulation par quartiers. Des réalisations récentes à Boigny-sur-Bionne et à Saint-Jean-de-Braye entrent dans ce cadre.

En pratique, ces 4 manières de faire ne sont pas exclusives. Par exemple, à Olivet, le débouché de la passerelle Maréchal Leclerc, en raison de sa polyvalence urbaine et de sa liaison avec des itinéraires de loisirs, entre à la fois dans le programme d'agglomération, le programme du Conseil général et le programme Ville.

Un plan Vélo, mis à jour par l'Agence d'urbanisme, est publié chaque année par l'Agglo. C'est ce plan que nos enquêteurs ont pu utiliser. Il permet de visualiser l'ensemble des réalisations. Par la vision d'ensemble qu'il donne, il contribue à inciter toutes les collectivités à s'engager davantage dans des politiques cyclables.

Annexe 2 – A vélo, la Loire ne devrait plus diviser l'Agglo !

Au sein de l'Agglo, quatre ponts franchissent la Loire. Très à l'ouest, **le pont de l'Europe** est le seul à être facilement praticable à vélo. La traversée par les trois autres ponts est bien plus difficile :

- **Le pont Joffre** traverse la Loire sur la limite ouest du centre historique d'Orléans. Il dispose de 4 voies pour les voitures et de deux trottoirs. En plus de ne pas être utilisable légalement à vélo, les trottoirs font au maximum 1,4 mètres de large, se rétrécissant par endroit à seulement 80 cm ! De plus, vu l'état des trottoirs (en particulier à l'extrémité nord du trottoir ouest), il vaut mieux être adepte du VTT ! De par la configuration des rues aux deux extrémités du pont Joffre, ces trottoirs sont de toute façon très difficilement accessibles aux vélos, et traverser la RN20 à sa proximité est franchement suicidaire.

- **Le pont Georges V** donne un accès direct au centre historique d'Orléans. Il dispose de deux voies pour le tramway, de deux voies pour les voitures, et d'un seul trottoir (coté est). L'infrastructure vélo se résume à des chevrons verts et des vélos blancs peints au sol (et partiellement effacés...). Les voitures sont censées se décaler sur la voie de tram pour dépasser les vélos (à chaque extrémité, un panneau y rappelle aussi que l'espace latéral minimal est de un mètre). En pratique, les nombreux cyclistes le franchissant sont « collés » par des voitures dont les conducteurs n'osent que trop rarement empiéter sur les voies de tram. Le trottoir, avec ses 2 mètres (mais se rétrécissant par endroit à 1,75 m) est trop étroit pour tolérer raisonnablement que les cyclistes les utilisent. Cependant certains cyclistes s'y résignent avec le risque d'entraîner des conflits piétons/cyclistes. Ceci devrait nous conduire à réfléchir aux conditions d'une mixité piétons-cyclistes sur certains tronçons.

- **Le pont Thinat** donne un accès à l'est du centre historique d'Orléans. Il dispose de quatre voies pour les voitures et d'un seul « trottoir » (coté est) de 2,5 mètres de large. Ce trottoir débouche au nord sur une passerelle de 2 mètres de large. Or ces aménagements doivent en pratique accommoder la circulation des piétons (avec ou sans poussette), des vélos et des cyclomoteurs ; et ceci à double sens ! La signalisation y est chaotique et ne nous a pas permis de déterminer avec certitude si les piétons et les cyclomoteurs sont autorisés à utiliser le pont Thinat : à son extrémité nord, un panneau indique que le trottoir est interdit aux cyclomoteurs. Le pont Thinat n'étant pas autorisé aux cyclomoteurs, leurs conducteurs ne pourraient donc utiliser que le pont Georges V pour franchir la Loire du nord vers le sud ?

De façon inexplicquée, cette interdiction n'est pas signalée à l'extrémité sud du pont Thinat... Est-ce que le trottoir serait en sens unique pour les cyclomoteurs ? Pour les piétons aussi, il semble qu'il y ait un sens unique, mais pour eux, ce serait uniquement du nord vers le sud que la traversée de la Loire serait autorisée : l'extrémité sud comporte en effet un panneau « accès interdit aux piétons », panneau absent de l'extrémité nord. Allez donc comprendre ! Toujours est-il qu'en pratique, sur le pont Thinat, l'espace destiné aux piétons, vélos et cyclomoteurs apparaît bien chiche (les piétons peuvent utiliser le pont de la voie de chemin de fer, mais dans la pratique, une bonne partie d'entre eux utilisent le pont Thinat).

Une priorité pour l'Agglo : affecter sur les ponts un espace raisonnable aux vélos, piétons et cyclomoteurs

Au bilan, la traversée de la Loire à proximité du centre historique d'Orléans dispose de 10 voies tout à fait correctes pour les voitures, de seulement quatre trottoirs (parfois très étroits) pour les piétons, et d'aucun aménagement satisfaisant pour les vélos et les cyclomoteurs... Pour ces usagers de la voie publique, la Loire constitue un large fossé entre la rive nord et la rive sud de l'Agglo. Le franchissement de la Loire constitue, pour la circulation à vélos, un des plus gros points noirs de l'Agglo !

Un rééquilibrage entre modalités de transport apparaît incontournable. Par exemple, sur chacun des ponts Joffre, Georges V et Thinat, une voie « voitures » pourrait être convertie en piste cyclable à double sens. Sur le pont Georges V, ce pourrait être la voie Sud-Nord, les voitures disposant déjà des deux autres ponts pour accéder au centre historique depuis la rive sud. Avec ces nouveaux aménagements, les voitures disposeraient toujours d'un large espace de circulation, les transports doux prendraient un nouvel élan, et la perspective sur la Loire en serait grandement améliorée !