

Claire Chefdeville  
Laurent Binard

## Contribution pour le CLVD

19 octobre 2021

### Fil conducteur de la réflexion sur le développement de l'usage du vélo:

Pour développer le vélo « utilitaire » (travail, courses, etc....) il est nécessaire d'avoir des aménagements sécurisés et des itinéraires directs

La politique de développement de l'utilisation des vélos ne doit pas se faire au détriment des autres déplacements doux (piétons, transports en commun) mais avec l'objectif de réduire la circulation automobile. C'est donc prioritairement sur les voies routières que doivent être réalisés les aménagements cyclables.

La politique d'aménagement doit être accompagnée de campagnes d'éducation et de communication

Il est indispensable d'associer les utilisateurs réguliers du vélo aux décisions prises pour l'aménagement des voies cyclables afin de répondre vraiment aux besoins

## Sécurité :

Il est primordial de créer des aménagements en continu. Trop de tronçons de voies cyclables sont interrompus, ce qui ne rassure pas les gens qui ont peur de reprendre le vélo. Souvent les voies cyclables s'arrêtent à un carrefour, alors que c'est là où cela paraît le plus utile en termes de sécurité

- Exemples : le carrefour de l'av Fleming sous la Poste, le rond point de Décathlon, etc.
- Améliorations à apporter :
  - Tracer la voie cyclable dans le carrefour
  - Indiquer de manière **très** visible qu'une voie cyclable existe afin d'éviter les accidents quand une voiture tourne à droite sans regarder qu'un cycliste arrive
- Attention aux voies cyclables qui sont en sens inverse des voitures pour une voie à sens unique
  - Exemple : la rue Léon Gambetta : les voitures occupent toute la largeur de la rue, certains automobilistes ont même tendance à insulter les cyclistes (surtout que c'est une cycliste...) en leur reprochant d'être en sens interdit. Au contraire, la partie haute, avenue Pasteur, dispose d'une voie vélo à contre sens et sécurisé par des séparateurs au sol. Cet aménagement est très positif.

Les routes hors agglomération, comme la route de Saint Julien, Saint-Pierre, La Couronne, sont très dangereuses en vélo. **On ne sent pas du tout en sécurité.** Il faudrait une séparation physique au sol, à minima une bande rugueuse ou des séparateurs de voie franchissables en caoutchouc



Bien-sûr, cela est valable aussi sur les rues de Martigues, par exemple au printemps, sur toute la longueur de l'avenue Fleming, les pistes cyclables ont été peintes. C'est très bien au niveau des carrefours, le vert est très visible. Mais la bande jaune de la « piste » commence déjà à s'effacer. Et au niveau sécurité cela ne protège pas. Ne vaudrait-il mieux pas ces séparateurs physiques qui seront, en plus de l'aspect sécurité, plus pérenne dans le temps. Cela nous ramène à la proposition d'associer les utilisateurs réguliers du vélo aux décisions...

Une enquête a été réalisée suite à la mise en place des voies cyclables provisoires. Les résultats n'ont toujours pas été communiqués. Qu'en est-il ?

### Zone 30 :

La zone 30 mise en place est une avancée mais ne semble pas aboutie. Il est nécessaire qu'un responsable de sa mise en place vienne nous expliquer les étapes pour sa finalisation.

Voici une liste des améliorations et compléments à apporter :

- Mise en place de panneaux de sortie de zone 30



- Aménager les entrées en zone 30 afin que l'automobiliste ait naturellement tendance à réduire sa vitesse (rétrécissement de chaussée, environnement apaisant,...)
- Même si par défaut la circulation en double sens des vélos est autorisée, les panneaux de sens interdit doivent être complétés par un panneau « sauf vélos »



- Le marquage au sol du double sens vélo permet également un rappel de cette règle à l'automobiliste arrivant en face (l'exemple de la rue Gambetta est là pour rappeler que ce n'est pas toujours suffisant)
- Les piétons étant par défaut autorisés à traverser n'importe où, la question de supprimer les passages piétons est à poser
- Des opérations d'information et de pédagogie sont à mettre en place afin d'accompagner cette création de la zone 30
  - Communication dans les médias, réseaux sociaux, cinémas
  - Distribution de flyers expliquant la réglementation des zones 30 et les panneaux de circulation spécifiques aux vélos. Ces distributions pourraient être réalisées à l'entrée des zones 30
  - Organiser des opérations de radars pédagogiques avec la Police Municipale

### Zones de rencontre :



Ce type de zones peut être mises en place dans les rues étroites qui ne sont pas « piétonnes » ou sur des axes où l'on désire fortement réduire la circulation automobile.

Les piétons étant prioritaires sur l'ensemble de la voie, cela permet de supprimer les trottoirs afin d'élargir l'espace pour tous les usagers. Les cyclistes conservent la circulation à double sens, les automobilistes n'ayant qu'un seul sens de circulation limité à 20km/h

### Le pont levant :

C'est le point névralgique de la circulation dans Martigues.

Le test de voie cyclable sur un des trottoirs n'a pas été concluant car les piétons se sentaient floués et ne souhaitaient pas effectuer de double traversée pour aller de la place du marché à place des Aires (ce qui nous paraît légitime).

La zone 30 ne va probablement pas amener plus de sécurité pour les cyclistes sur ce pont

Une piste de réflexion est la mise en circulation alternée de la traversée du pont afin de libérer une partie de la chaussée pour aménager une piste cyclable. On peut imaginer que cet aménagement inciterait les véhicules en transit à utiliser le viaduc. Il reste qu'une forte opposition des automobilistes est probable.