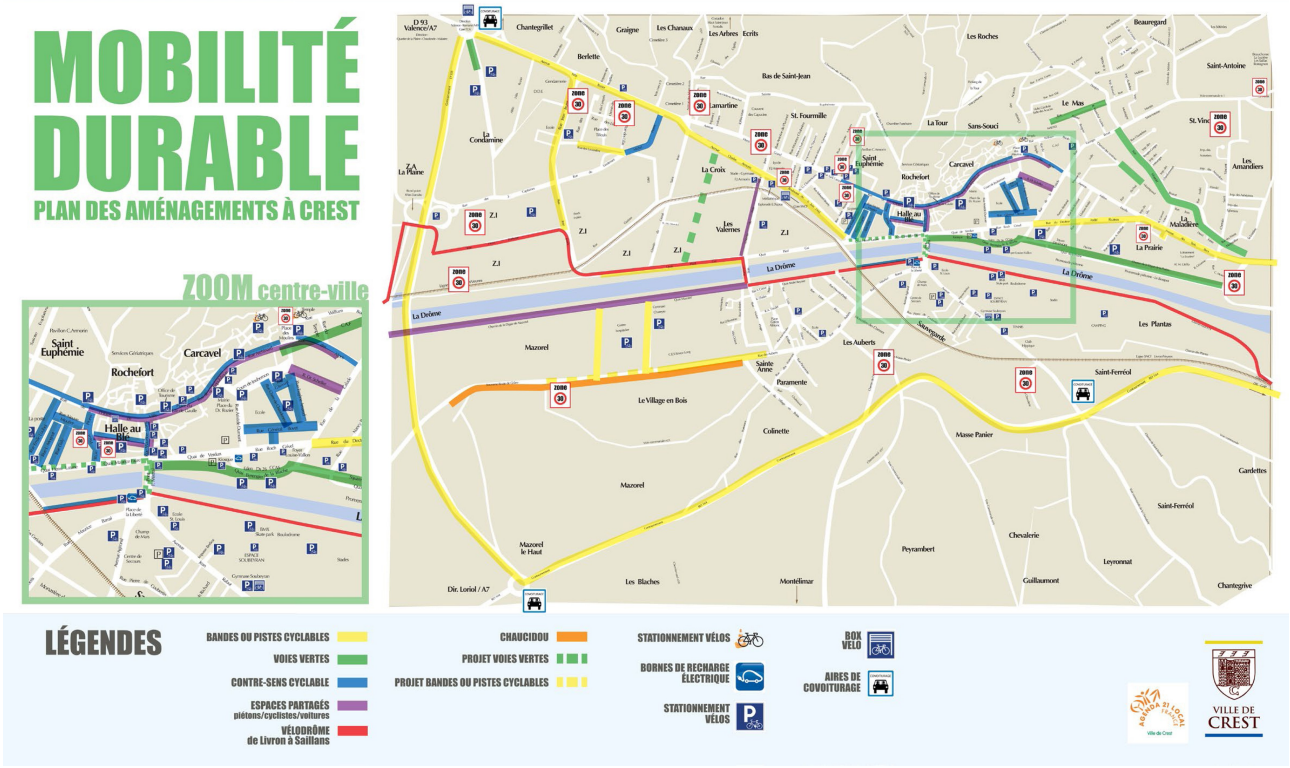
à l'attention de
M. le maire Hervé Mariton
Jean-Pierre Point
Franceline Chieux
Simon Loyat
Caroline Schyrr

Crest, le 25 mai 2020

Mesdames, Messieurs, Monsieur le maire,

l'usage du vélo en ville se répand de plus en plus et est encouragé au niveau national par le plan vélo du ministère des solidarités et de la transition énergétique. Cet encouragement a modifier les comportements en matière de mobilité s'appuie notamment sur la sécurisation des parcours cyclistes en milieu urbain.
A Crest, le baromètre des villes cyclables 2019 (https://www.parlons-velo.fr/barometre-des-villes-cyclables) et le retour d'expérience de notre association et de nos adhérents, ont mis en lumière le défaut d'aménagements, de continuité, et de sécurité de la RD 93 et de la VéloDrôme, notamment aux intersections que rencontrent ces deux axes principaux. Ce sont des revendications que nous portons à votre attention de longue date car elles sont inhérentes, au même titre qu'une offre de stationnement conséquente, à l'élaboration d'une politique en faveur des mobilités actives.
C'est donc avec un certain étonnement, pour ne pas dire avec stupeur, que nous avons découvert le nouveau plan des aménagements de mobilités durables de la ville de Crest, disponible depuis mars 2020 sur le site internet de la mairie. Outre que ce document ait été établi sans que nous en soyons informés et sans nous consulter, nous ne pouvons que déplorer qu'aucune des recommandations et constatations faites par notre association auprès de la municipalité n'ont été prises en compte.
La carte publiée sur le site de la mairie comporte plusieurs erreurs, et, sur certains points est tout simplement mensongère.



Pour mieux comprendre notre différence de points de vues sur les aménagements cyclables à Crest, nous souhaitons tout d'abord préciser et recenser les principaux aménagements tels que définis par l'article R110-2 du code de la route et présents sur le plan des mobilités durables de la mairie. Nous nous appuierons aussi sur les documents du Cerema (Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement).

- **Les pistes cyclables :**
  Chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues (article R110-2 du code de la route)
  https://www.cerema.fr/system/files/product/publication/2020/01/1351t4_velo_fi07.pdf

- **Les bandes cyclables :**
  Voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies (article R110-2 du code de la route)
  https://www.cerema.fr/system/files/product/publication/2020/01/1351t2_velo_fi02.pdf

- **Les contre-sens cyclables :**
  https://www.cerema.fr/system/files/product/publication/2020/01/1351t06_velo_fi06_doublesenscyclab.pdf

- **Les CVCB (Chaussée à Voie Centrale Banalisée, dite Chaucidou)**
  https://www.cerema.fr/system/files/product/publication/2018/01/FI01817%20Velo-n37-voie-centrale-banalisee.pdf

- **Les voies vertes :**
  route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers (article R110-2 du code de la route)
  https://www.cerema.fr/system/files/product/publication/2020/01/1351t04_velo_fi04_voieverte-milieuurbain-ecran.pdf

- **Les bandes multifonctionnelles :**
  https://www.cerema.fr/system/files/documents/2018/10/5.4-Bandes_multifonctionnelles.pdf

- **Les zones de rencontre :**

  Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/ h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. (article R110-2 du code de la route)

- **Les zones 30 :**

  Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/ h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. (article R110-2 du code de la route)

En tenant compte de ces réglementations, nous pouvons désormais revenir sur certaines affirmations se trouvant sur le plan de mobilité durable de la ville de Crest.

Routes départementales 538, 104, 164:

Outre que leur aménagement relève du département, et non de la municipalité, les bandes multifonctionnelles ne peuvent être assimilées à des bandes ou pistes cyclables dès lors qu'elles répondent à un usage concernant autant les véhicules motorisés, les services d'urgences, la sécurité des usagers, que les cycles. Leur usage pour les vélos est par ailleurs « conseillé » mais nullement obligatoire.
L'affirmation du plan de mobilité durable de la ville de Crest indiquant sur ces routes, des bandes ou pistes cyclables est donc fausse et abusive.

Avenue Ricateau, Rues Henri Barbusse, Jean Jaurès, et des Lavandins :

Les bandes et pistes cyclables répondent donc à une réglementation d'usage (aménagements pour cycles) et de conformité. A ce titre les marquages au sol de l'avenue Ricateau ne correspondent ni à l'un, ni à l'autre. Ils ne sont pas assez larges pour êtres considérés comme bandes cyclables, et servent surtout de refuge aux piétons pour se préserver de la circulation.
Idem pour les rues Henri Barbusse et Jean Jaurès ou les défauts à la conformité et l'état déplorable de la chaussée rendent les marquages au sol (pour ceux que l'on distingue encore) ineffectifs.

Avenue Ricateau

Rue Henri Barbusse

Rue des Lavandins, si l'on peut reconnaître l'effort de prendre en compte la circulation cycliste dans cette rue résidentielle, on s'interroge encore sur son aménagement, entre marquages au sol et franchissement de trottoirs. Mais assurément pas des bandes ou des pistes cyclables.

Avenues Félix Rozier et Armorin :

Sur cette portion de la RD 93 qui traverse Crest, les bandes cyclables sont fortes utiles et répondent à un besoin et une demande sécuritaire des cyclistes Crestois
Cependant, contrairement à ce qui est indiqué sur le plan de mobilité durable de la ville de Crest, leur continuité n'est pas assurée. Or la continuité des aménagements, précisément aux carrefours ou intersections, est un enjeu primordial de la sécurité des cyclistes. C'est justement aux intersections que rencontrent ces avenues que les affirmations contenues sur le plan sont fausses, induisant un degré de sécurité des aménagements trompeur qui n'a pas lieu d'être.

Boulevard du 6 juin 1944 :

A notre connaissance, et contrairement a ce qu'indique le plan de mobilité durable de la ville de Crest, il n'y a aucune sorte d'aménagement cyclable sur ce boulevard. Cette affirmation est donc fausse et mensongère.

Le cours de Verdun :

Malgré nos différentes remarques et demandes, à ce jour, il n'est toujours pas pourvu de panneaux signalant aux cyclistes la présence d'une voie verte. Son encombrement, particulièrement pendant la période estivale, rendant la concrétisation de cet aménagement difficilement réaliste.

Cours de Verdun

Rue Driss Chraïbi

La rue Driss Chraïbi :

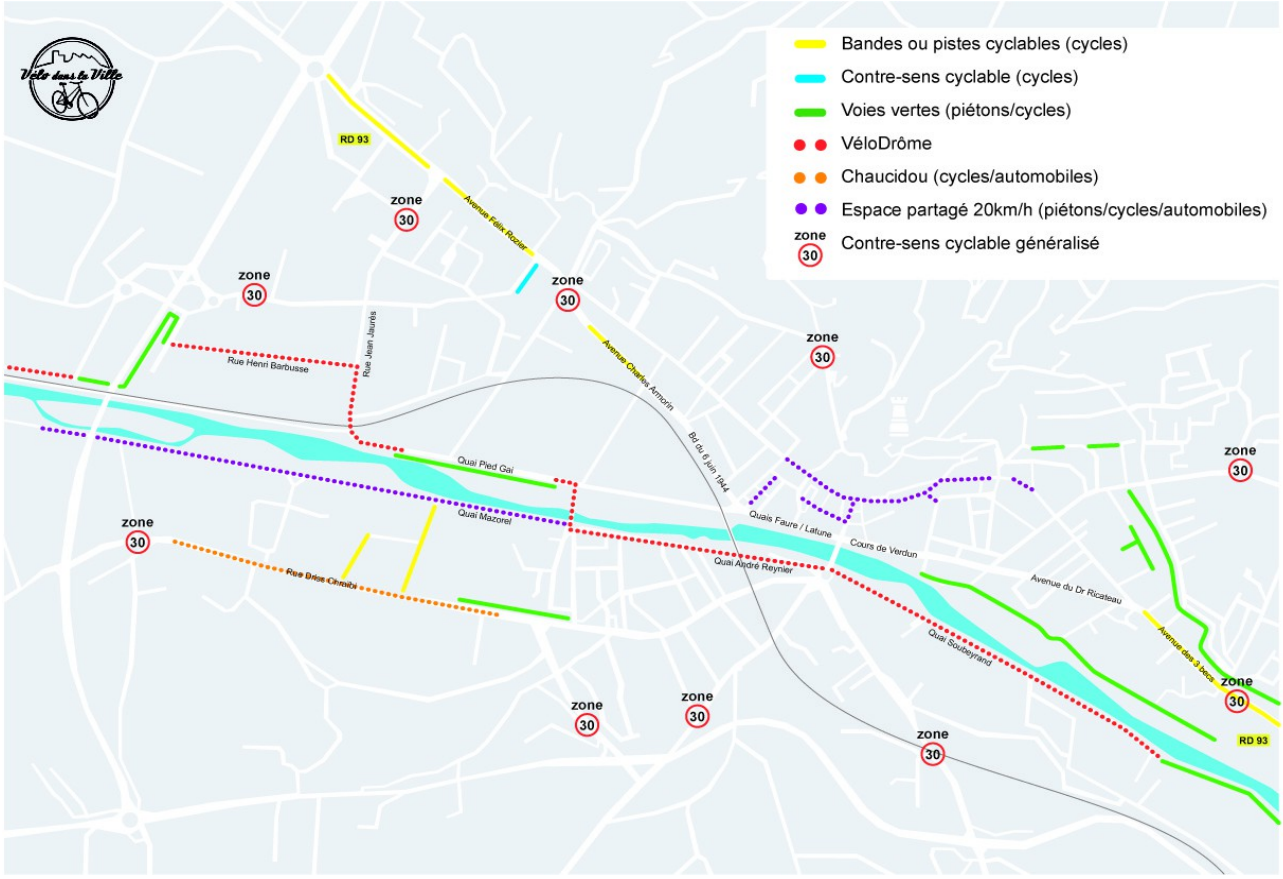
Grande gagnante des rues Crestoises en terme aménagements cyclables, elle cumule à elle seule deux types d'aménagements : une chaucidou à l'Ouest, dont la réalisation aléatoire fait varier la largeur des bandes dévolues aux cyclistes et la qualité du revêtement. Une « piste cyclable » à l'Est, qu'il serait mieux de requalifier en voie verte puisqu'il s'agit en réalité d'un espace piétons/cyclistes.

Les doubles sens cyclables :

La généralisation des zones de rencontre et limités à 30 km/h dans l'ensemble du centre ville, rendent cet usage automatique. A l'exception de la rue du Lieutenant Michel Prunet qui possède dans sa partie haute un marquage au sol signalant un double sens, les rues du centre ville doivent se contenter de panneau indicateurs. Leur signalement sur le plan des mobilités durable de la ville de Crest semble faire double emploi avec l'indication de la zone 30.
(la photo d'illustration de cet aménagement sur le plan n'étant même pas située à Crest)

Confrontés à autant d'incohérences et d'erreurs, nous avons pris le parti de réaliser notre propre carte selon les critères que nous avons exposés précédemment.

Le résultat, plus austère, est cependant plus proche des conditions de circulations des cyclistes, résidents ou touristes, qui traversent Crest.



Devant ce constat, nous vous proposons de modifier le plan de mobilité durable de la ville de Crest du site internet de la mairie, en vous inspirant de nos travaux et de notre expertise pour élaborer un nouveau plan, plus proche de la réalité.
Nous sommes à votre disposition pour réaliser ensemble un nouveau plan pour Crest, dans le respect des notions et réglementations qui définissent les aménagements cyclables.

Dans l'attente de votre réponse, veuillez agréer Mesdames, Messieurs, nos sincères salutations.

Geoffroy Muthig
Président de Vélo dans la Ville

Maxime Martin
Vice-président de Vélo dans la Ville

Vélo dans la Ville
Association de promotion des modes de déplacements actifs
11 rue Paramente 26400 Crest
vdv.crest@gmail.com