



Sabine, l'asso vélo de Rouen

membre de la FUB

12 rue du contrat social 76000 Rouen

<https://sabinerouenvelo.org/>

courriel : rouensabine@fub.fr

SIRET : 452 942 303 00036

Rouen, Le 02 juin 2022

De Julien PETIT

et

Pierre HEROUX

représentants légaux du conseil d'Administration
de l'association SABINE

à

Monsieur Dominique GAMBIER

Maire de Déville-Lès-Rouen

Objet : présentation des grandes lignes suite à notre entrevue du 23 mai 2022

Monsieur Le Maire,

En préambule, sans nier les difficultés qui s'appliquent à votre territoire, nous souhaitons souligner succinctement quelques uns des multiples intérêts qu'il y a à développer l'usage du vélo. Il s'agit d'un mode de déplacement fort peu coûteux accessibles à bon nombre de nos concitoyens, notamment les plus précaires, susceptible de contribuer à leur autonomie dans les déplacements dont les chiffres montrent que plus des deux tiers d'entre eux sont d'une distance compatible avec l'usage du vélo. Il contribue à la réduction des pollutions atmosphériques, olfactives et sonores qui ont des impacts sur la santé de la population. Le vélo participe également à la décongestion du trafic. C'est un des leviers de lutte contre la sédentarité responsable de la perte de capacité cardio-respiratoire de la jeunesse et de nombreuses pathologies.

Plusieurs points furent abordés durant notre entrevue. Nous nous proposons de vous aider en guidant à la mise en place d'aménagements qui permettraient d'améliorer les conditions de pratique que tend à mesurer le « Baromètre des Villes Cyclables » de la FUB. Nous sommes certains qu'il est possible d'améliorer la vie de vos administrés sans léser personne, par des aménagements relativement simples.

Vous disposez de plusieurs leviers d'action pour instaurer un climat agréable, notamment en agissant pour l'apaisement de la circulation sur votre commune et un meilleur partage de l'espace public en donnant une meilleure place aux mobilités douces.

Voici quelques uns des points envisageables (et souhaitables) :

1- l'instauration de « sas vélo » à plusieurs intersections avec feux de circulation :

Le sas cycliste a un intérêt multiple et permet de résoudre partiellement certains problèmes :

- il rend les cyclistes plus visibles en les plaçant devant les autres usagers, évitant ainsi les problèmes liés à l'angle mort des véhicules ;
- il permet aux cyclistes souhaitant changer de direction — tourner à gauche — de se positionner sans risque sur le côté gauche de la chaussée, ce qui est autrement très dangereux voire impossible en l'absence de sas vélo ;
- il améliore la sécurité des piétons qui, grâce à une plus grande distance, sont eux aussi mieux visibles pour les conducteurs ;
- il évite aux cyclistes de respirer directement les gaz d'échappement des véhicules en démarrage.

2- l'instauration de zones 30 et l'installation de panneaux M12 :

En contribuant à réduire le différentiel de vitesse entre les véhicules motorisés et les cycles, l'instauration d'une limitation de vitesse, outre une meilleure sécurité pour les piétons, est une solution qui améliore grandement la cyclabilité lorsqu'il n'est pas possible de positionner un aménagement cyclable en propre. Cette limitation permet par ailleurs d'ouvrir de nouveaux itinéraires que peuvent emprunter les cyclistes puisque la réglementation prévoit que les axes de circulation dont la vitesse est limitée à 30km/h ou moins sont cyclables dans les deux sens. La cyclabilité peut également être améliorée en instaurant des « autorisations conditionnelles de franchissement pour cycles » (dans la réglementation depuis novembre 2012) autrement appelées des « cédez-le-passage cycliste au feu » (panneaux M12). Ainsi, les cyclistes à une intersection, doivent laisser la priorité aux autres véhicules mais peuvent franchir légalement le feu automobile rouge pour se soustraire aux contraintes du démarrage au feu en concomitance avec les véhicules motorisés.

Ces éléments permettraient aux cyclistes d'évoluer plus sereinement au sein de votre commune, marqueraient une considération pour les mobilités actives et contribueraient à légitimer auprès de la population la place du vélo sur la voirie et dans l'espace public plus généralement.

3- la libération des places jouxtant les passages piétons afin de permettre plus de visibilité et, cela pourrait libérer de la place pour des arceaux vélos. En effet, l'interdiction de se garer à moins de 5 mètres dans le sens de circulation est stipulée par l'article R.417-11 du code de la route. Cette infraction relève d'une amende de quatrième classe (135 € en amende forfaitaire). Par ailleurs, depuis 2020, les municipalités ne sont plus autorisées à proposer des places de stationnement pour l'ensemble des véhicules motorisés sur une distance de 5 m précédant un passage piéton lorsqu'elles effectuent des travaux d'aménagement, de réhabilitation ou de réfection des chaussées. Les gestionnaires de voirie ont jusqu'au 31 décembre 2026 au plus tard pour supprimer les emplacements de stationnement se trouvant en amont des passages piétons. Ils ont cependant la possibilité de les aménager en places de stationnement pour les véhicules non motorisés comme les vélos ou les trottinettes. Si cette mesure relève des compétences de la Métropole, il vous est possible de la solliciter pour intervenir pour une mise en œuvre anticipée sur votre commune. Il peut donc être opportun sur les grands axes de libérer quelques places de parking pour plus de visibilité (et de sécurité) des piétons, ce qui permettraient d'avoir de la place pour des arceaux et d'ainsi contribuer à la desserte cyclable des commerces de proximité, rendant ainsi possible l'accès à vélo.

Exemple concret : Autour de nombreux commerces dévillois (ex : tabacs-presse, boulangeries, épiceries, banques, pharmacies sur la route de Dieppe...), il n'y a aucun arceau.

4- l'apaisement et le partage de la route par la pédagogie avec panneaux pédagogiques et présence des Forces de l'Ordre pour faire respecter/sensibiliser les usagers de la route. Le rappel au code de la route dans le Déville-Info pourrait être aussi un petit plus, avec par exemple un encart rappelant par exemple les règles de dépassement d'un cycliste en zone urbaine (1 mètre). Nous nous tenons à disposition pour par exemple participer à la rédaction de message de prévention ou de rappel des règles de sécurité routière ou de conseil sur la pratique cyclable à paraître avec une périodicité à définir dans le bulletin municipal.

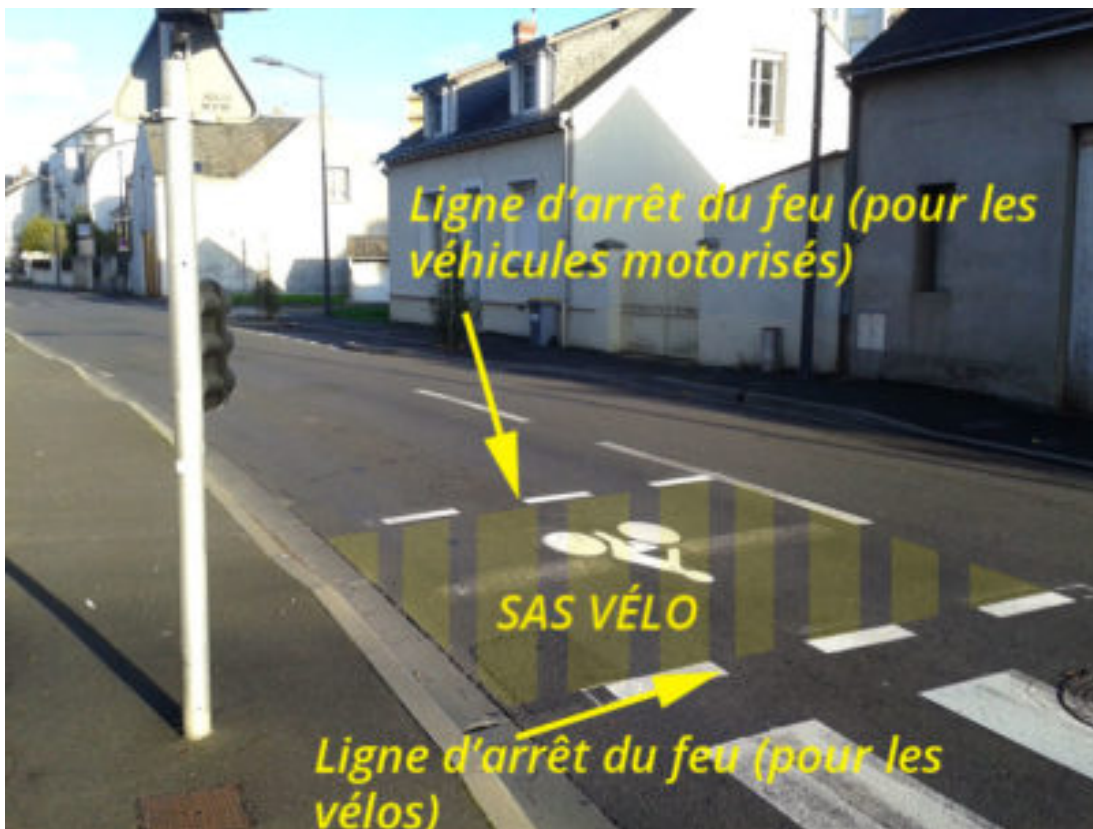
Ci-joint à ce courrier un document illustrant ce qu'il est possible de faire pour améliorer le partage de la route et apaiser le climat automobile.

5- Enfin, tout en ayant conscience des difficultés qui s'imposent à vous et à la Métropole, nous souhaitons souligner l'importance que revêt le déploiement du réseau express vélo dans la vallée du Cailly et qu'une discontinuité cyclable au niveau votre commune réduirait drastiquement son intérêt. Ainsi, nous vous appelons à participer activement à toutes les réflexions en ce sens.

Veuillez recevoir Monsieur le Maire l'expression de nos respectueuses salutations,

Julien Petit et Pierre Héroux

1. sas vélo



exemple de panneau pédagogique sur le sas vélo à mettre dans Déville-Lès-Rouen en amont des sas vélo.

**ARRÊTEZ VOUS AVANT LE SAS VELO
NE METTEZ PAS EN DANGER LES CYCLISTES**



Le SAS VELO permet aux cyclistes de :

- **Changer de direction en sécurité**
- **Mieux voir et être vu**
- **Mieux respirer**

**Vous n'êtes pas seuls en ville
Respectez les aménagements cyclables**

Code de la route, Article R415-2 Non respect = 135€ et retrait de 4 points



2. Zone 30



POURQUOI 30 KM/H EST PLUS SÛR QUE 50 KM/H ?

- Plus on roule vite, plus la distance d'arrêt augmente. Et inversement.

Sur route sèche, avec de bons pneus :

- à 50 km/h, on parcourt 27,5 mètres pour s'arrêter
- pour s'arrêter à 30 km/h, on parcourt 13,5 mètres, soit une distance moitié plus courte

Ce n'est pas rien s'il faut s'arrêter pour laisser un piéton...

- Plus on roule vite, plus le champ de vision rétrécit. Et vice-versa.

Quand on regarde devant soi :

- à 50 km/h, on voit sur 90°
- à 30 km/h, on voit jusqu'à 120°

Ça peut être utile en ville, dans le trafic dense qui mêle voitures, motos, vélos, enfants, seniors...

- Rouler doucement ne fait pas perdre de temps.



Les études montrent qu'en milieu urbain :

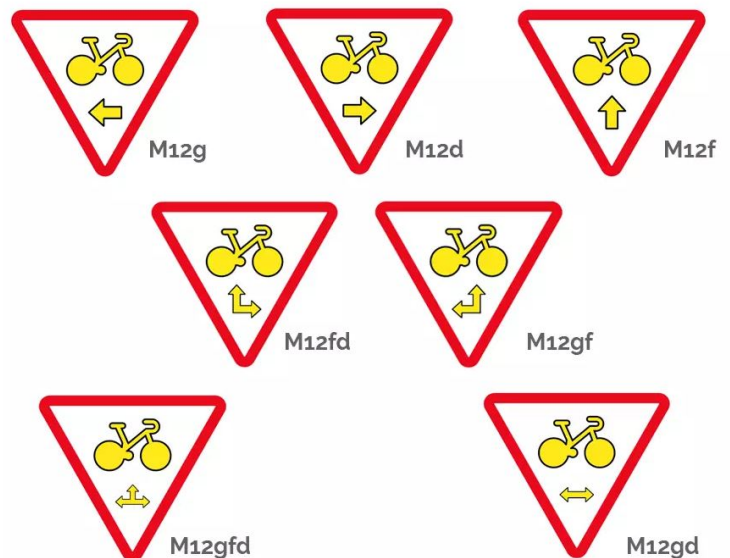
- quand la limitation de vitesse est fixée à 50 km/h, on roule en moyenne à 18,9 km/h
- quand la vitesse est limitée à 30 km/h, on roule en moyenne à 17,3 km/h

Perdre 18 secondes par kilomètre, soit 6 minutes sur 20 km, ce n'est pas vraiment perdre du temps...

D'autant qu'en ville 1 trajet sur 2 fait moins de 3 km !

M12

les différents types de panonceaux M12 :



Leur utilisation concrètement :



Le cycliste peut **tourner à gauche** au feu rouge en cédant le passage



Le cycliste peut **aller tout droit** au feu rouge en cédant le passage



Le cycliste peut **tourner à droite** au feu rouge en cédant le passage

Double sens cyclable : (en zone 30)

panneau dans le sens des véhicules motorisés



panneau dans le sens interdit



Dépassement en zone urbaine :

