

Le giratoire du pont Fouchard sera-t-il favorable aux déplacements à vélo ?

Dans un [précédent article](#), nous détaillons la nécessité de sécuriser le giratoire du pont Fouchard actuellement en travaux. C'est d'ailleurs un constat partagé par la ville de Saumur qui, dans une [communication](#), écrit ceci :

« Cet axe est aujourd'hui peu utilisable par les cyclistes : les conditions de sécurité ne sont pas suffisantes du fait de discontinuités et de franchissements d'intersections qui génèrent un inconfort important pour les utilisateurs et interdisent à un grand nombre de cyclistes une pratique quotidienne effective. »

Pour autant, l'aménagement en cours de réalisation ne permettra pas d'atteindre ces objectifs : **la traversée restera dangereuse et inconfortable.**

Réalisons l'expérience de traverser ce carrefour à vélo.

Demain à l'issue des travaux, je traverse le pont Fouchard à vélo pour aller sur le Boulevard Delessert.



Exemple d'itinéraire sur le giratoire réaménagé

Je dois d'abord monter sur le trottoir **(1)** avec un dénivelé peu confortable et un angle étroit. Je dois ralentir sinon c'est dangereux... Une fois sur le trottoir je me retrouve dans le dos de piétons marchant côte à côte.

J'hésite entre mettre un coup de sonnette ou passer au ralenti tout près d'eux... Finalement je passe

Le giratoire du pont Fouchard sera-t-il favorable aux déplacements à vélo ?

au ralenti en perdant l'efficacité de mon mode de transport. Je suppose que tout le monde n'aura pas la même patience et qu'il y aura des conflits d'usage sur cet espace étroit sans séparation franche ni lisible.

J'arrive au niveau de l'avenue Louis Renault **(2)**, l'aménagement ne me donne pas la priorité, je m'arrête... Décidément tout le monde est pressé ce soir, impossible de passer. J'attends qu'une voiture s'arrête...Tiens, les personnes que je viens de dépasser arrivent sur le passage piéton. On me laisse passer, mais je dois franchir une marche de 2cm pour me retrouver avec les piétons sur un îlot central **(3)** à peine suffisant pour stocker mon vélo.

Au moment de traverser, une voiture arrive par la droite sur la deuxième file, et ne semble pas m'avoir vu. Je freine . Quelle idée aussi de laisser deux files de véhicules ! Il aurait fallu que l'aménagement réduise la vitesse des voitures, sans générer ces problèmes de visibilité réciproque qui nuisent à ma sécurité.

Après avoir franchi une seconde marche **(4)**, je me retrouve de nouveau sur l'espace des piétons, à savoir le trottoir. J'ai fait la moitié de mon parcours.

J'arrive sur la rue du Maréchal Leclerc (5), toujours pas prioritaire.

J'attends qu'une voiture me laisse passer, parce que là aussi c'est un flot ininterrompu... Je passe ! Je dois tourner à 90° en étant presque sur place **(6)**... Heureusement que j'ai l'habitude de me déplacer à vélo, sinon je mettais le pied à terre. Voilà j'arrive enfin sur le trottoir du boulevard Delessert **(7)**.

Dans mon coin gauche, j'aperçois une silhouette qui se déplace avec efficacité... C'est une personne sur un vélo de ville ! Je comprends qu'elle passe par la chaussée avec les voitures, elle a mis 5 secondes pour aller sur le boulevard Delessert, j'en ai mis au moins 50 ! Elle est restée prioritaire une fois sur le giratoire.

Je ne suis pas sûr de repasser par là la prochaine fois, ce n'est absolument pas pratique, c'est même pénible si je cherche à circuler en sécurité. Visiblement c'est plus simple de se déplacer en voiture ou à pied !

On s'imagine bien à travers cette expérience que ce nouvel aménagement est loin d'être complètement sécurisé : **les véhicules motorisés peuvent continuer à rouler vite**, et aucun dispositif (plateaux surélevés, renforcement de la signalisation incitant à ralentir voire céder le passage) n'est mis en place pour réduire leur sentiment de priorité sur les piétons et les cyclistes. Le giratoire est aussi très loin d'être confortable pour les personnes qui se déplacent à vélo: **pertes de priorité à chaque intersection**, rayons de girations inconfortables, largeur de circulation de moins de 2 mètres, passage de caniveaux donc bordures, nombreuses zones de conflit avec les piétons, et des trajectoires qui ne sont pas efficaces. Tous ces points d'attention sont abordés dans les recommandations par le centre d'études et d'expertise sur la mobilité (CEREMA).

Le giratoire du pont Fouchard sera-t-il favorable aux déplacements à vélo ?



Les intersections sont les lieux où se concentrent les interactions et les conflits potentiels. La conception des carrefours devra autant que possible respecter les principes suivants :

■ assurer la visibilité réciproque des usagers ;

La **visibilité réciproque doit être assurée** en amont du carrefour, notamment par la suppression des obstacles : neutralisation des espaces de stationnement motorisés 5 m en amont des passages piétons (cf. encadré), végétalisation...

■ réduire la vitesse des véhicules ;

Des **rayons de courbure faible** imposés aux véhicules motorisés aideront à **maîtriser leurs vitesses dans les mouvements tournants**. Les contraintes de girations des véhicules les plus encombrants seront malgré tout prises en compte. Si le passage de ces véhicules n'est pas fréquent, il sera préférable de prévoir leurs passages sur des zones exceptionnellement franchissables plutôt que de dimensionner spécialement les voies pour eux.

■ rendre le carrefour lisible ;

Un carrefour lisible donne aux usagers une image juste et facilement compréhensible du comportement attendu de leur part : vitesse, trajectoire, régime de priorité, etc. Cette lisibilité engendre naturellement des comportements appropriés de la part des usagers de tous les modes : vitesses adéquates, contrôles visuels dans le franchissement du carrefour, etc.

■ préserver la continuité de l'itinéraire ;

À moins de déniveler les aménagements cyclables, il est impossible d'assurer leur absolue continuité en carrefour. Néanmoins une relative continuité des itinéraires pourra être obtenue par l'utilisation d'un matériau de couleur différente de la chaussée générale, ou à défaut par de la signalisation horizontale.

■ offrir des trajectoires les plus efficaces possibles aux cyclistes ;

Les trajectoires pour les cyclistes seront les plus directes possibles. Un aménagement imposant un trop grand détour serait jugé peu crédible et délaissé par une partie des usagers. De plus, on veillera à ne pas assimiler les comportements des cyclistes à ceux des piétons.

■ réduire le nombre et la surface des zones d'interaction ;

C'est généralement dans ces zones que les cyclistes doivent se montrer le plus vigilants et sont le plus exposés au risque routier. Réduire leur nombre et leur surface, ce qui revient souvent à simplifier les échanges, réduira donc l'exposition au risque des cyclistes.

■ choisir un régime de priorité adapté qui ne pénalise pas les cyclistes.

Du point de vue de l'effort physique, le redémarrage d'un cycliste lui coûte autant que de rouler sur une distance de 75 à 100 m. Il est donc primordial de limiter les situations nécessitant son arrêt en privilégiant dès que possible la priorité de l'aménagement cyclable aux intersections. Ainsi, les pistes cyclables du réseau cyclable à haut niveau de service seront généralement prioritaires sur le trafic sécant.

Sans prétendre à l'exhaustivité, le présent chapitre propose à titre d'illustration **trois exemples** de traitements possibles de carrefours conformes à ces principes.



Interdiction du stationnement motorisé 5 m en amont des passages piétons

La [loi d'orientation des mobilités](#) a mis fin à la possibilité de proposer des places de stationnement pour les véhicules motorisés dans les 5 m en amont du passage piéton lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. De plus, les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026. Cette disposition peut être mise à profit pour créer du stationnement pour cycles en lieu et place du stationnement motorisé.

RÉFÉRENCE

[Article L.118-5-1 du Code de la voirie routière](#)

Extrait du cahier CEREMA [« Rendre sa voie cyclable »](#)

Créée en mars 2021, l'association Place au Vélo n'a pas pu être associée à ce projet. Pourtant notre expertise d'usage nous permet d'identifier rapidement les problèmes de conception de ce giratoire. À travers ce constat, nous sommes d'ailleurs étonnés que ce projet ait été retenu et subventionné (145 000€) par le programme national [« Fonds Mobilités Actives – Continuités Cyclables »](#).

[Comme l'a montré le CEREMA](#), donner la priorité aux cyclistes aux intersections permettrait au moins d'améliorer leur sécurité en agissant sur la vitesse des véhicules qui peuvent les mettre en danger.

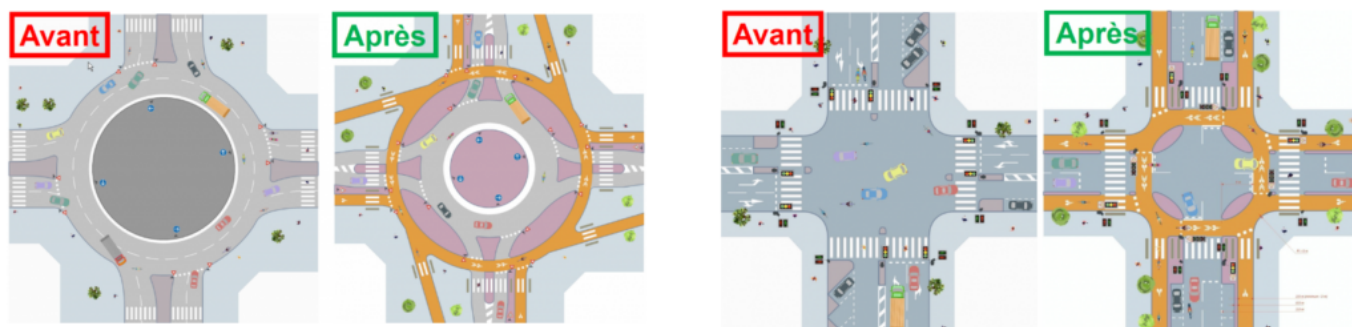
L'avenir de la mobilité en ville appartient aux transports collectifs, au vélo et à la marche.

Les nouveaux aménagements cyclables doivent s'adresser à tout le monde, que ce soit les cyclotouristes, ou les cyclistes du quotidien. **Le rôle d'une bonne infrastructure cyclable c'est de donner envie aux familles, aux séniors, aux enfants et à tous ceux qui n'en font pas aujourd'hui de faire du vélo.** C'est d'ailleurs ces derniers qui participeront à l'augmentation de la part modale des déplacements à vélo.

Nous regrettons le manque de vision globale qui amène à réaliser un aménagement pour les 30 prochaines années sans l'envisager dans un ensemble. **Pourquoi avoir fait le choix d'empiéter sur l'espace piéton plutôt que sur la large voirie dédiée aux voitures ?** Qu'est-il prévu à moyen terme pour rendre la rue Maréchal Leclerc cyclable ? Est-ce que le choix qui sera fait amènera à repenser le giratoire ? Pourquoi n'y a-t-il pas de volonté de réduire le trafic motorisé individuel en transformant les doubles voies pour développer d'autres modes dont les transports collectifs ? Pourquoi les équipes techniques de la voirie ne développeraient pas leur compétences en matière d'urbanisme

Le giratoire du pont Fouchard sera-t-il favorable aux déplacements à vélo ?

cyclable ?



Exemples de carrefours cyclables [proposés par le CEREMA](#)

Le constat est qu'aujourd'hui de nombreux aménagements de voirie ne respectent pas les [préconisations faites par l'État](#). C'est le cas du quartier de la gare SNCF, du nouveau pôle universitaire, de l'avenue de la Croix de guerre actuellement en travaux ou encore de ce giratoire du pont Fouchard, qui, **tous, rejettent les vélos sur les trottoirs avec les piétons, les mettant en danger et réduisant l'attrait des modes actifs.**

Notre souhait est donc de travailler en collaboration avec les collectivités pour faire en sorte que les déplacements à vélo soient réellement pris en compte. Pour cela, **une consultation en amont de la publication du projet est essentielle.** Nous attendons encore la concrétisation de cette promesse faite par le maire, M. Goulet, en octobre dernier.

N'hésitez pas à rejoindre notre association pour développer l'usage du vélo au quotidien.

[Télécharger le communiqué de presse](#)

À propos de Place au Vélo en Saumurois :

Place au Vélo en Saumurois est une association loi 1901 membre de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) et du Collectif Vélo Pays-de-la-Loire. Elle a pour but de promouvoir et développer l'usage du vélo sur le territoire de l'agglomération Saumur Val de Loire.

Contact presse :

Rémi Charrier, président et porte parole, contact@placeauveloensaumurois.fr

Partager cet article :