

BRAC RN12 le 24 Octobre 2022

Une équipe de beaux mollets. Yves, Jacques, Jean, Philippe C., s'est déplacée sur le site de l'accès à la piste cyclable qui permet de passer sur le viaduc de la RN12.

Ce pourrait être une conclusion... mais c'est aussi une belle entrée en matière, on devrait toujours avoir à l'esprit, comme l'a exprimé une élue, que...

"...peu importe que le cycliste soit prioritaire ou pas, en cas d'accident, c'est toujours lui qui va à l'hôpital"

Co-construire ce n'est pas approuver béatement tout un projet présenté...

Vélo Utile a envoyé aux élus et transmis aux services nos demandes qui ne sont pas des lubies de cyclistes irréalistes.

Ce sont des nécessités pour assurer une véritable sécurité pour les mobilités actives. Ce sont des exigences qui s'appuient sur les observations, les constatations et les déplacements quotidiens des habitants du territoire. Des demandes d'habitants de l'agglomération qui choisissent de limiter l'usage de la voiture individuelle pour des raisons économiques, de santé, et plus encore dans l'urgence écologique pour notre planète...

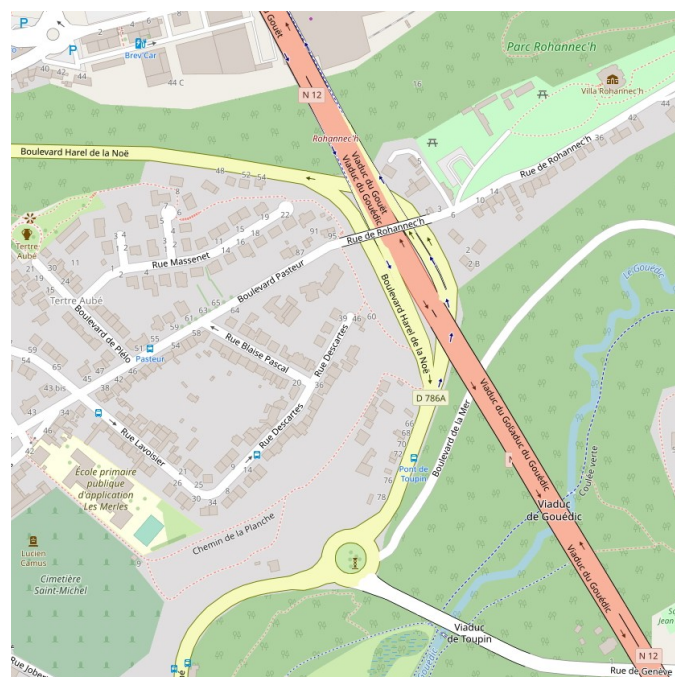
Le rond point Aghia Paraskevi

Qui est dans sa configuration actuelle et comme tous les ronds points de la ville, une zone de non droit et de dangers pour les cyclistes.

Nous demandons que le rond point Aghia Parevski soit aménagé «à la hollandaise», avec une piste cyclable protégée, des îlots en amande et un plateau traversant à chaque entrée/sortie afin que les automobilistes aient une vitesse réduite et un maximum de visibilité des autres usagers quand ils abordent ce rond point.

La largeur de voie de 7,30 m pourra aussi être réduite afin d'empêcher les automobilistes de couper les trajectoires comme c'est le cas actuellement.

Nous demandons que l'angle de courbure sur les insertions des vélos respectent les préconisations du Cerema ***«Car le rayon de courbure affecte la vitesse à laquelle un cycliste peut rouler : inférieur à 10 m, il oblige généralement les cyclistes à ralentir, voire à freiner. Plus l'aménageur veut garantir un niveau de service élevé, par exemple en permettant aux cyclistes de circuler à 20 km/h en section courante, plus le rayon de courbure devra être grand***



Nos propositions ont pour objectifs prioritaires :

- de marquer fortement et clairement cette entrée de ville à 30 km/h
- de permettre à chacun·es de visualiser le plus clairement possible la cohabitation des modes de déplacements
- d'assurer une continuité cyclable avec le boulevard de Sévigné

À cette fin nous rappelons que l'étude de février 2011 proposait déjà un scénario qui répondait en partie à ces objectifs : la variante 2 p. 15 avec un «*basculement de la piste cyclable sur la gauche entre la bifurcation des 2 bretelles (RN12 et port du Légué) et l'entrée de la piste cyclable en direction du viaduc*»

Etude février 2011 SBAA – DIRO : Étude de définition pour la sécurisation des deux roues entre l'échangeur de la Prunelle et le giratoire Aghia Pareskevi.

Bretelle d'accès vélo à la RN12 vers Plérin

croisement Bd Harel de la Noë



Bretelle de sortie vélo de la RN12 vers St Brieuc

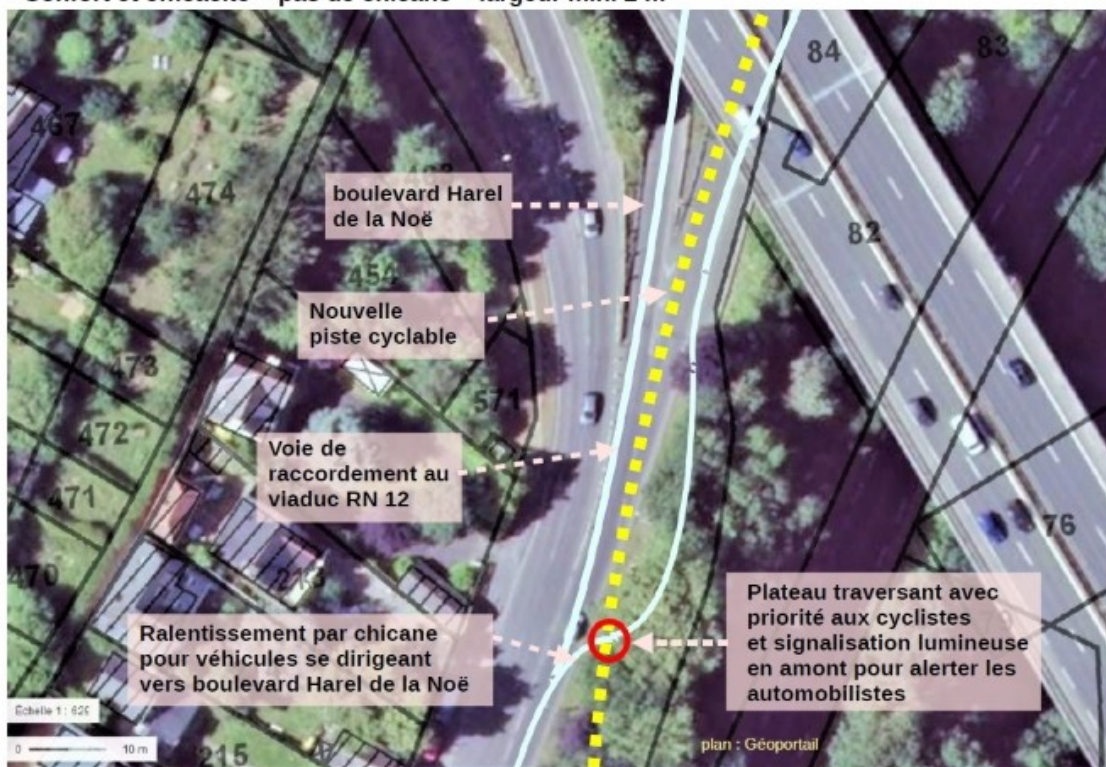
(situation transitoire)

ENTREE VIADUC RN12 côté Saint-Brieuc

SCHEMA DE PRINCIPE

OBJECTIFS de l'aménagement cyclable :

- Continuité de la piste cyclable pour la rendre visible = trajectoire directe, colorisation continue
- Croisement à angle droit avec la voie routière accédant au boulevard Haral de la Noë
- Priorité aux cyclistes sur plateau traversant = sécurité
- Confort et efficacité = pas de chicane + largeur mini 2 m



décembre
2022

Un fléchage indigent malgré une initiative VU, et une bande cyclable honteuse qui témoigne d'un mépris des usagers cyclistes.



Bretelle de sortie vélo de la RN12 vers St Brieuc, croisement Bd Harel de la Noë

En sortie de rampe, **des plots bétons excessivement dangereux** et totalement invisibles. On peut se demander quel est leur intérêt ? Faire chuter les vélos et/ou les contraindre à un freinage d'urgence afin de franchir le Bd Harel de la Noë ?

Un stop pour les voitures qui part d'une bonne intention, et qui en théorie est impeccable... sauf que dans la réalité et **l'observation est cruelle**, le stop est très peu respecté, pas étonnant vue la configuration des lieux. L'insertion se gère donc au risques et périls du cycliste qui est de toute façon contraint quasi à l'arrêt du fait de l'angle imposé par le franchissement. Plus de la moitié des véhicules ne ralentissent même pas, certains ayant un doute notre attroupement, la tenue bleue d'Yves, le casque de Rémi ou l'appareil photo marquent un ralentissement. Quelques unes s'arrêtent. Même une voiturette et une ambulance Gueuné ont snobé le stop. Et que dire de cette camionnette sans égards pour ces piétons de chaque côté de la route !

L'insertion sur la piste cyclable : ok pour le seuil plat MAIS **la présence d'une grille** entraîne l'accumulation de feuilles en amont ainsi que des débris qui eux même capturent les sédiments, accentuant les risques de glissade et de chute.

L'insertion se fait à nouveau **avec un virage à 90°** sur un dégagement d'un petit mètre !

C'est **un angle bien trop important** qui contraint à nouveau à une partie de slalom quasi à l'arrêt.

On passe ensuite sur **la bouche d'égout**, on se demande parfois si ce n'est pas fait exprès. Encore un endroit où les piétons se voient supprimer leur trottoir et les cyclistes attribuer une pseudo bande cyclable.

Le choix de l'option de **sortie de piste cyclable derrière l'insertion des véhicules motorisés** n'est peut-être « pas si pire » MAIS il semble évident que la piste cyclable doit se poursuivre jusqu'au rond-point.

Huit recommandations pour réussir votre piste cyclable

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>

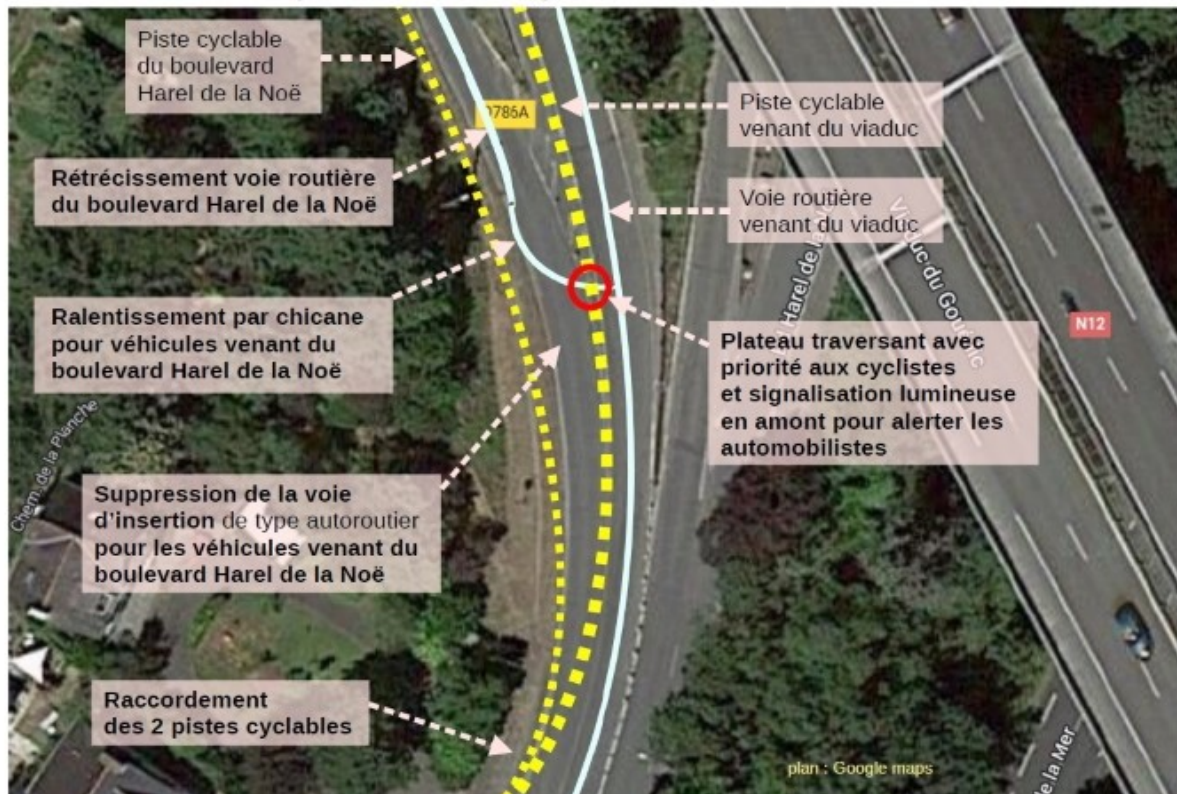




SORTIE VIADUC RN12 côté Saint-Brieuc SCHEMA DE PRINCIPE

OBJECTIFS de l'aménagement cyclable :

- Continuité de la piste cyclable pour la rendre visible = trajectoire directe, colorisation continue
- Croisement à angle droit avec la voie routière venant du boulevard Haral de la Noë
- Priorité aux cyclistes sur plateau traversant = sécurité
- Confort et efficacité = pas de chicane + largeur mini 2 m



Et qu'on ne vienne pas nous dire « vous vouliez le stop, vous l'avez et vous n'êtes jamais contents... » ou faire un chantage honteux « ben alors on enlève le stop... ».

La réalité fait que cet aménagement n'est pas pertinent.

Il faut aussi évoquer ces bordures grises, presque invisibles la nuit et qui sont des obstacles dangereux... parce qu'au moment où vous arrivez à cet endroit... **il faut aussi et surtout tourner la tête à droite pour s'inquiéter des véhicules qui déboulent !**

