



Vieux-Charmont Rue de Brognard

SÉCURISER LES USAGERS VULNÉRABLES

5 mars 2021, des vies basculent... plus jamais ça ?

Problématique :

Comment améliorer les aménagements pour que les piétons et les cyclistes soient davantage en sécurité dans un secteur où les usages sont concentrés et conflictuels ?

L'EST RÉPUBLICAIN
Dimanche 7 mars 2021 | ÉDITION DE MONTBÉLIARD | 1,90 €

Sports
COUPE DE FRANCE DE FOOTBALL
Les accélérations de Lyon fatales à Sochaux
Photo MAXPPPIS, GUDICHON

MOHN
FERMETURES
fenêtres portes vélos
protection vélos - portails - portes de garage
03 63 69 00 40
www.mohn-fermetures.com à MONTBÉLIARD

MONTBÉLIARD
Covid : Saint-Maimboeuf ferme le collège
PAGE 4

VIEUX-CHARMONT
Accident : un cycliste de 42 ans tué
PAGE 4

EUROCKÉENNES
Festival assis : 3 spectateurs sur 4 sont contre
PAGE 7

MONTBÉLIARD
Les bus ne passent plus à la Petite-Hollande
PAGE 20

TEMPÊTE DE NEIGE : 15 ANS DÉJÀ !
Nos 4 pages spéciales

AIRE URBAINE En mars 2006, des chutes de neige record recouvraient le Nord Franche-Comté, avec leur lot de galères... et de solidarité. Photo ER/Lionel VADAM > PAGES 25 À 28

ASSOCIATION
La municipalité d'EXINCOURT vous invite à venir fêter la naissance de l'Association des Commerçants et Artisans d'EXINCOURT
Les commerçants suivants :
Boucherie BAUER et BRETTY Pharmacie GOSSET et CAHNETT Buralistes CLAVIERE CECEN ZEN ATTITUDE Carac'Wag WAGNER Salon Lesrte Col'Ware Boulangeries Le Chantlot Croust'Time
vous accueillent et vous combient de cadeaux, à l'occasion de la journée internationale des droits des femmes, du 8 au 13 mars 2021
UN Cadeau offert aux femmes dans la limite des stocks disponibles

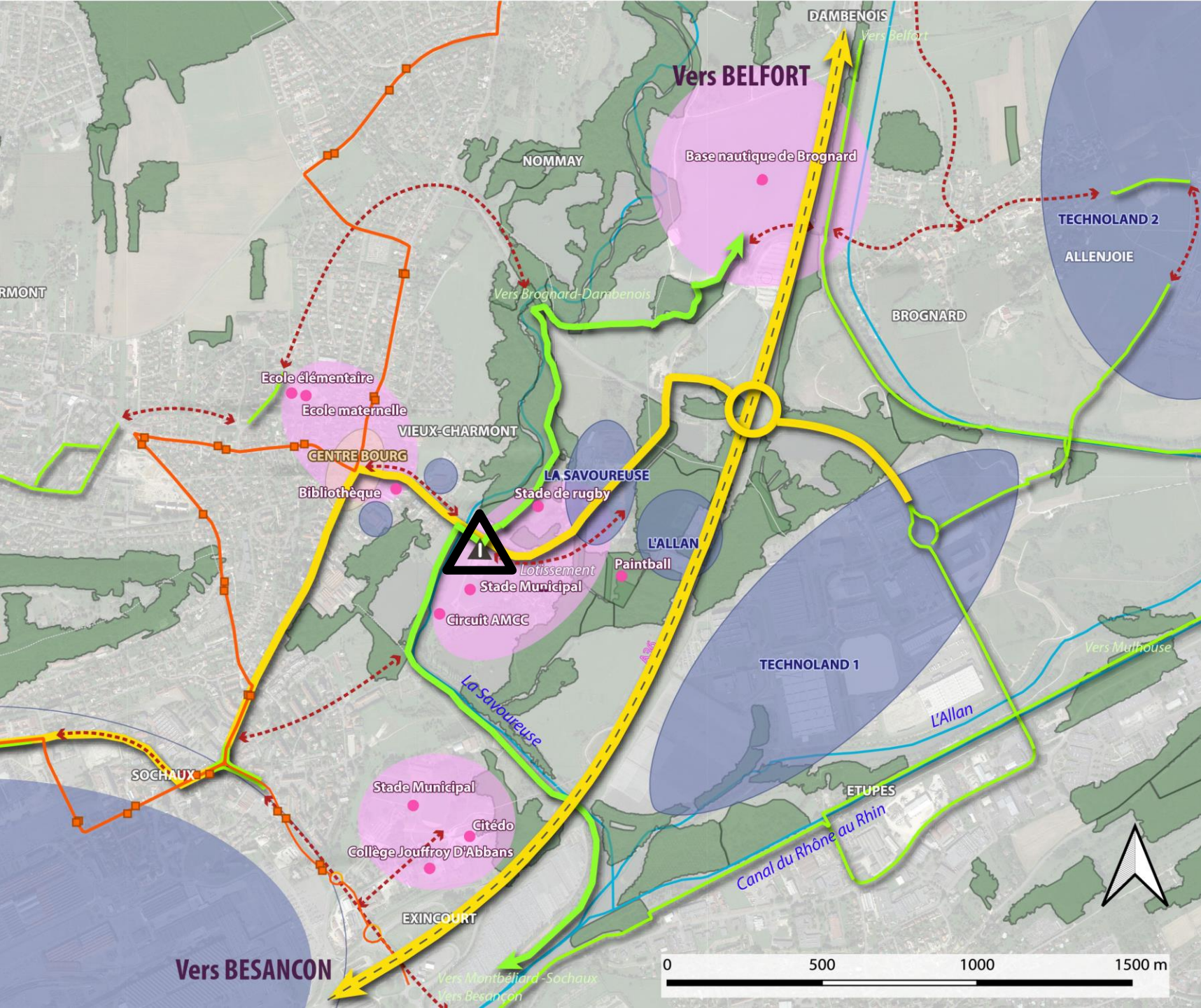
VIEUX-CHARMONT

Percuté par une voiture, un cycliste de 42 ans est décédé

Un drame de la route est survenu vendredi peu après 18 h à Vieux-Charmont, rue de Brognard. Selon les premiers éléments de l'enquête de police, une voiture circulait derrière un cycliste qui pédalait sur un passage dédié aux deux-roues quand ce dernier a subitement tourné vers la gauche. Le conducteur n'a pas pu l'éviter. Le choc, très violent, a projeté le cycliste sur le bitume.



Les pompiers et une équipe du Smur sont aussitôt intervenus. L'homme, âgé de 42 ans, a été déclaré décédé peu de temps après leur arrivée. Il s'agit d'un habitant de Dambenois qui rentrait du travail. L'homme était marié, père d'une petite fille. Son épouse est enceinte.

Deux des trois occupants du véhicule, en état de choc, ont été hospitalisés. Le jeune automobiliste ne roulait pas sous l'emprise de stupéfiants ou de l'alcool. Il sera entendu, tout comme ses passagers.






La nécessaire considération de ce secteur dans un aménagement d'ensemble pour une protection effective des usagers vulnérables

Un secteur...

-  Rue de Brognard
-  Intersection - Ecluse
Zone de conflits d'usages





... à proximité de lieux de vie et de bassins d'emplois drainant des flux de populations piétonnes et cyclistes

-  Concentration d'activités industrielles et économiques
- TECHNOLAND 1** Zone d'activités économiques (ZAE)
-  Circuit AMCC
Équipement scolaire, culturel ou de loisirs
-  Concentration d'équipements scolaires, culturels ou de loisirs
- Lotissement** Zone d'habitat desservie par la rue Brognard



... semblant toutefois disjoint du centre bourg communal

-  **CENTRE BOURG** Centre bourg de Vieux-Charmont

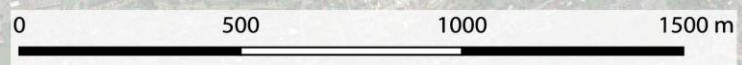
Un réseau de modes actifs et de transports en commun intercommunal parfois discontinu

-  Piste cyclable structurante
-  Autre piste cyclable
-  «Maillon manquant» dans le réseau cyclable
-  Ligne de bus et arrêt

... et traversé par des voies majeures de circulation automobile

-  Axe urbain structurant à caractère routier
-  Autoroute

Une zone de conflits d'usages : concentration d'équipements, de services et d'habitat sur un accès autoroutier et logistique



Une rue limitée à 30...



Mais des aménagements qui ne correspondent pas à cette vitesse...

- ▶ Surlargeurs au niveau du transporteur et absence de limites : espace distendu



Mais des aménagements qui ne correspondent pas à cette vitesse...

- ▶ Pas de rappel de la limitation de la vitesse après les intersections. (Installation postérieure de radars)



Mais des aménagements qui ne correspondent pas à cette vitesse...

- ▶ Espace distendu aux abords de la voirie : impression de sortie d'agglomération



Mais des aménagements qui ne correspondent pas à cette vitesse...

- ▶ Ecluse dont on se dépêche de sortir + pas de marquage pour les véhicules venant d'en face qui doivent laisser la priorité.



Mais des aménagements qui ne correspondent pas à cette vitesse...



- ▶ Tracé de piste cyclable avec deux stops d'à filé et en pente voire en dévers
- ▶ Intersection avec une entrée de parking prioritaire et dans le dos des cyclistes en provenance de Sochaux
- ▶ Redémarrage en côte délicat pour les enfants alors que la rue de Brognard est large et supporte un trafic important

Mais des aménagements qui ne correspondent pas à cette vitesse...

- ▶ Aménagement de voirie avec une bande centrale : fluidité du trafic au détriment de l'espace pour les modes doux



Vitesse, visibilité et concentrations d'usagers : bilan de la visite du site

- ▶ A l'approche du carrefour de l'accident, la vitesse est supérieure voire très supérieure à 30km/h à cause de la configuration de la route (écluse dont on se dépêche de sortir, élargissement important en sortie, priorité à la sortie d'agglomération, pente descendante) et de la limitation de vitesse annoncée à plus de 400 m de la traversée. Changement depuis l'installation de radars pédagogiques.
- ▶ La visibilité est contrainte : point haut au niveau du pont qui masque partiellement la vue de ce qu'il y a de l'autre côté du pont.
- ▶ Au niveau du carrefour particulièrement, le nivellement mal géré pour les vélos : la piste cyclable impose de franchir 2 fois des voies carrossables (l'entrée du PK puis la RD) sans avoir la priorité et en étant dans une position inconfortable (pente et dévers) avec une visibilité limitée (angles morts, ou masques).
- ▶ Cet espace concentre les véhicules sur la route, le parking, les cyclistes, les piétons. L'aménagement de la piste cyclable n'est pas adapté aux usagers non expérimentés (enfants, personnes âgées) qui se trouvent de fait en danger y compris sur l'itinéraire officiel.
 - ▶ Exemple : un enfant risque de ne pas arriver à s'arrêter dans la descente au premier stop de la piste cyclable et se retrouver sur la voie d'accès au parking et d'avoir du mal à démarrer en pente pour traverser la route au deuxième stop (C'est arrivé à ma fille quand elle était petite).
 - ▶ Autre exemple : au niveau du passage pour piétons avant le carrefour, ceux-ci débouchent face à une glissière sur un trottoir qui fait moins de 80 cm de large qui est en pente et qui se termine sur une voirie.
 - ▶ Un troisième exemple : un collégien qui vient du lotissement et va rejoindre son bus vers le centre du village marche sur des trottoirs qui ne sont pas aux normes tandis que la voirie est plus large que nécessaire...

A court terme, le problème n° 1 à régler urgemment est **LA VITESSE**



- ▶ **Sensibiliser** : maintenir les radars pédagogiques
- ▶ Installer des panneaux de rappel de la vitesse après chaque carrefour
- ▶ **Sanctionner** : faire des contrôles de vitesse et sanctionner les excès
- ▶ **Ralentir** : installer des coussins berlinois
- ▶ **Révéler** : tracer avec de la peinture les traversées cyclables

Cliquer sur les images pour ouvrir les liens

A **long terme**, considérer davantage les usagers vulnérables

- ▶ Les modes doux sont plus vulnérables que les véhicules légers et les poids lourds
- ▶ En milieu aggloméré, leur sécurité doit être assurée avec un **ralentissement MECANIQUE** de la vitesse pour prévenir les incivilités
- ▶ Gagner de l'espace pour les modes doux en le prenant sur celui des véhicules motorisés
- ▶ Limiter le transit motorisé (problème du transporteur en plein centre bourg)



[Cliquer sur l'image pour ouvrir le lien](#)

A **long terme**, considérer davantage les usagers vulnérables

- ▶ Sécuriser les traversées au moyen de **plateaux surélevés**
- ▶ Prévoir des **largeurs confortables** pour les piétons
- ▶ **Eviter de faire faire des détours aux modes doux**, sans quoi les usages fautifs deviennent majoritaires ;
- ▶ Garantir des **traversées perpendiculaires dans des endroits bien visibles avec des mouvements fluides et naturels**
- ▶ Requestionner l'**écluse** qui fait accélérer plus que ralentir



**Aménagements
et bonnes pratiques...**



...pour une ville plus sûre et plus agréable à vivre

Cliquer sur l'image pour ouvrir le lien

A long terme, considérer davantage les usagers vulnérables

Etudier et réaliser un aménagement global depuis le centre du village jusqu'aux équipements sportifs au lotissement et la zone d'activités avec :

- ▶ un ou deux plateaux surélevés au droit des traversées de la rue de Brognard
- ▶ des largeurs de pistes cyclables et trottoirs confortables et sans obstacles pour sécuriser au maximum les usagers les plus vulnérables

Pages suivantes, 5 variantes ont été esquissées par des salariés de l'ADU et des cyclistes. Malgré leurs différences, chaque scénario contribue à modérer la vitesse et faire en sorte que la vitesse de 30km/h devienne implicite.

La modération des vitesses est la bonne pratique préalable à toutes les autres.

Dans les aménagements et les bonnes pratiques préconisés par Rue de l'Avenir, le « 30 » devrait être la règle et le « 50 » l'exception. Aujourd'hui, nos villes fonctionnent majoritairement sous le régime « 50 » mais il est possible de concevoir des aménagements qui conduisent à des vitesses effectivement inférieures à 50 et même à un fonctionnement « sous 30 » implicite.

La rue de l'avenir est une rue où le respect de la personne, son intégrité et sa santé sont les critères premiers. C'est une rue où il est mis un terme à l'erreur historique d'avoir voulu adapter la ville à la voiture.

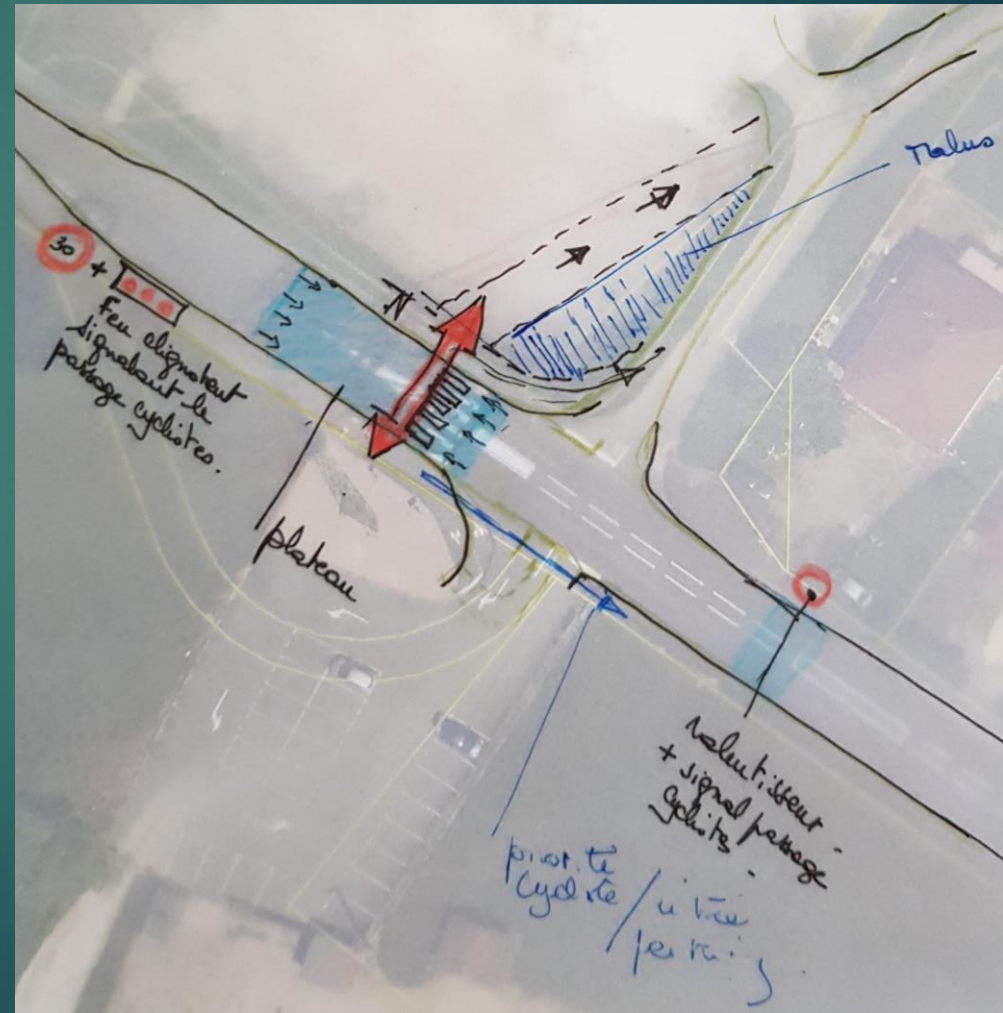


Plateau et marquage sur une zone de croisement. Hermesappel

Scénarii illustratifs, avec la participation des salariés de l'ADU

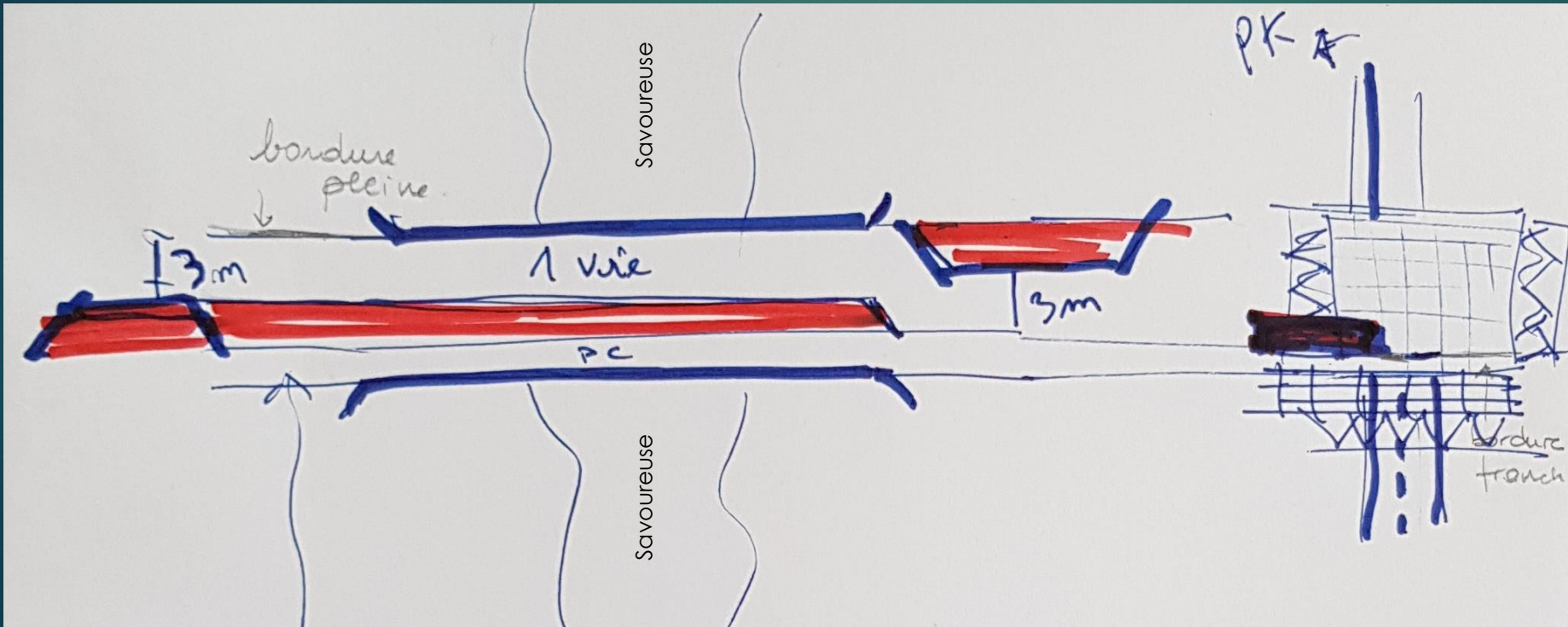
V1

- ▶ Réaliser un plateau avec une traversée en amont de l'entrée du parking
- ▶ Profiter du terrain en stabilisé pour réaliser un aménagement cyclable en site propre en direction de Brognard
- ▶ Installer un ralentisseur en provenance de la zone d'activités
- ▶ Donner la priorité aux cyclistes au niveau de l'entrée du parking du stade de foot
- ▶ Signaler le passage des cyclistes (feux clignotants)



Scénarii illustratifs, avec la participation des salariés de l'ADU

V2



- ▶ Clarifier les priorités en amont et en aval du pont
- ▶ Matérialiser les zones d'attente des VL (chicanes)
- ▶ Installer un plateau au niveau du carrefour avec l'entrée des parkings

Scénarii illustratifs, avec la participation des salariés de l'ADU

V3

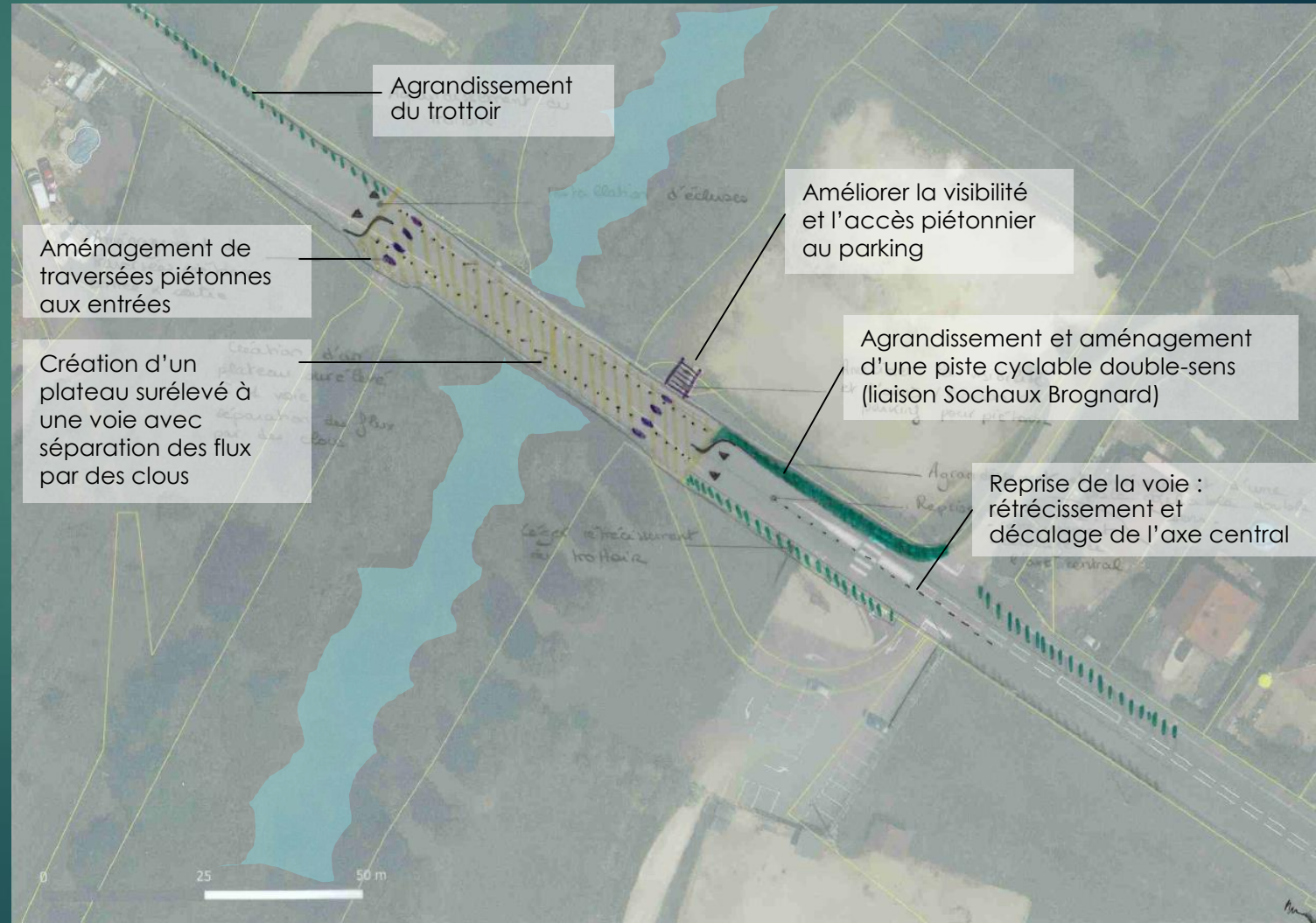
- ▶ Réaliser **deux plateaux** pour sécuriser la traversée vers Brognard et le mouvement en direction du centre de Vieux Charmont depuis la piste cyclable en provenance de Sochaux pour sécuriser et matérialiser les traversées
- ▶ Réduire globalement la **largeur de la rue de Brognard à 5 m** de bande roulante pour les VL et redonner l'espace gagné aux cyclistes et aux piétons (voir traits rouges)
- ▶ **Supprimer l'écluse** en réduisant ponctuellement la largeur de chaussée à **4,50 m** (croisement possible des VL à 30 km/h) et en réduisant le trottoir au Nord à 1,30m et en maintenant les 3,10m sur la voie mixte. **Passage en alternat** exclusivement pour le croisement avec les PL
- ▶ **Prolonger la piste cyclable** en direction de la zone d'activités en supprimant la bande centrale sur chaussée et en gagnant de l'espace sur la clôture du stade
- ▶ **Relocaliser le transporteur** en dehors du centre du village
- ▶ **Paysager les abords de la voie** pour tenir davantage les espaces et les qualifier (ambiance plus apaisante et rafraichissante)



Scénarii illustratifs, avec la participation des salariés de l'ADU

V4

- ▶ Reprendre l'axe de la voirie et la rétrécir au bénéfice de pistes cyclables de part et d'autre de la chaussée
- ▶ Créer un plateau surélevé, installer des écluses aux entrées et matérialiser les zones d'attente
- ▶ Matérialiser les traversées piétonnes en entrée et sortie d'écluse
- ▶ Séparer les flux par des clous



V5

Scénarii illustratifs

avec la
participation
des salariés
de l'ADU





Merci à la formidable équipe de l'ADU !

En espérant que ces réflexions
contribueront à améliorer la sécurité et
la qualité des espaces urbains

Pour Nicolas L. et pour tous les usagers
Cathy K.