

1 Peindre et repeindre ce n'est pas suffisant.



Au fil des années, l'aménagement cyclable du centre-ville de Saint-Lô s'est fait essentiellement avec de la peinture. Il n'y a **aucune piste cyclable en centre-ville**, au mieux des bandes dites « cyclables » (Plage verte, rue de la Poterne, rue des Noyers, route de Carentan, route de Bayeux, Val St Jean).

Aujourd'hui les marquages effacés sont refaits régulièrement mais en se contentant de reproduire l'existant sans chercher à mettre les bandes cyclables en conformité avec la réglementation.

<p>75 cm</p> <p>Plage verte, office du tourisme</p>	<p>Bande cyclable : Recommandations du CEREMA</p> <p>« La largeur minimale d'une bande cyclable est de 1,50 m hors marquage ».</p> <p>« En cas de stationnement longitudinal, il est indispensable d'y ajouter un espace tampon de 0,50m pour rendre moins dangereuse l'ouverture de portières et les manœuvres des automobilistes. »</p>	<p>1,60m</p> <p>Trop proche des portières</p> <p>Rue des noyers</p>
<p>L'aménagement de ce très large espace a oublié le vélo. Les 2 bandes situées de chaque côté de la chaussée ne font que 75 et 90 cm.</p>		<p>La suppression de l'îlot central d'1,60m permettrait d'élargir la bande cyclable qui ne fait qu'1,15m et de créer un espace tampon avec les voitures stationnées.</p>

des aménagements
bricolés

=

des conflits entre
les usagers



Les cyclistes ne sont pas des kamikazes bien au contraire. S'ils n'utilisent pas certains aménagements cyclables c'est souvent pour se mettre en sécurité ou parce l'aménagement n'est pas adapté.



Un cycliste qui descend les rues des Noyers et de la Poterne à 25km/h sur la bande cyclable ne peut pas anticiper l'ouverture d'une portière. En roulant sur la chaussée, il suscitera sans doute l'incompréhension voire l'hostilité de certains automobilistes mais il sera plus en sécurité.



A Agneaux, quel que soit le choix du cycliste il sera en conflit avec des piétons ou des automobilistes. La signalisation apposée est inapplicable, elle lui demande de **rouler à 5 km/h** sur le trottoir sur un axe qui fait un peu plus de 2km (et de changer plusieurs fois de trottoir). Dans le respect des piétons et du code de la route, des cyclistes choisissent de rouler sur la chaussée et se le voient reprocher par quelques automobilistes qui n'ont pas perçu qu'un trottoir n'est pas une piste cyclable.

2 Des décisions qui tardent à se concrétiser

Si les échanges avec la mairie de Saint-Lô sont plutôt faciles, nous regrettons que les engagements pris lors des rencontres tardent à se mettre en place, voire ne sont pas appliqués.

Zone 30 et sens uniques :

Nous demandons à la mairie d'assurer la sécurité des cyclistes et de respecter la réglementation.

article R 110-2 du code de la route

« Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes... »



Pour informer les usagers, une signalisation verticale et au sol accompagne cette disposition du code de la route.



Rue du BELLE



Rue du BELLE : Le panneau bleu (à droite sur la photo) est peu visible, les automobilistes ne s'attendent pas à voir un vélo arriver en face. Depuis plus de 6 mois nous attendons le marquage au sol annoncé.

D'autres sens interdits de rues limitées à 30 ne sont toujours pas équipées du panneau obligatoire « sauf vélo ».

Non, le cycliste ne grille pas le feu rouge



L'article R415-15 du code de la route autorise des signalisations distinctes à une intersection : des **feux de signalisation pour les véhicules motorisés**, un **cédez le passage pour les cycles**.

L'intérêt de ces « cédez le passage » pour les vélos ?

En évitant des arrêts répétés et les redémarrages en côte, le cycliste circule plus facilement. Il peut aussi s'engager au moment le plus opportun et ainsi se soustraire à des situations dangereuses (angle mort d'un véhicule qui tourne...).

Comment ça marche ?

Ces panneaux « cédez le passage » permettent aux cyclistes de s'engager, s'il n'y a pas de danger, vers la ou les directions indiquées. Le cycliste doit céder le passage aux piétons qui traversent et aux voitures de la voie qui ont le feu vert.



Après les interventions répétées d'Asso V'Lô, l'équipe municipale précédente a posé des « cédez le passage » sur 2 feux (Rue du Neufbourg et rue des Noyers).

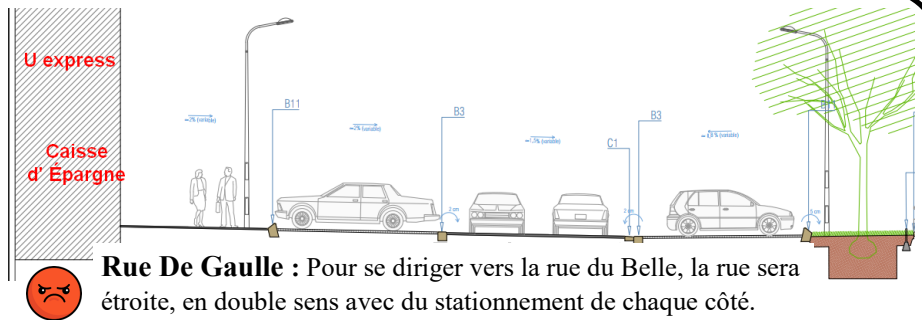
En 2020 nous avons relancé la nouvelle équipe (déplacement avec 3 élus et le service technique). Malgré un large accord pour en mettre en place sur d'autres feux, aucun nouveau panneau n'a été appo-

3 Aménagement du « cœur de ville » : une occasion manquée.

La réfection complète du « Cœur de ville » engage le long terme, elle justifiait et permettait d'envisager la création d'aménagements cyclables de qualité sur les 4 rues concernées.


Pourtant, elle n'a donné lieu à aucune concertation sur la prise en compte des déplacements à vélo qui sont les grands oubliés de ce projet.

Pour compenser la suppression du parking devant la mairie, le projet prévoit de **surcharger le stationnement le long des rues et de l'organiser en bataille** sur les rues De Gaulle et Leturc.



Rue De Gaulle : Pour se diriger vers la rue du Belle, la rue sera étroite, en double sens avec du stationnement de chaque côté.

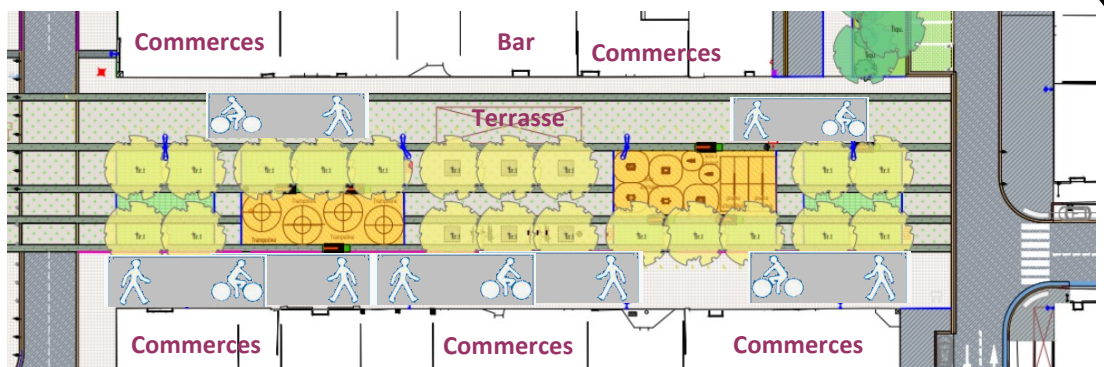


 « ... **une rue apaisée est d'abord une rue avec très peu de voitures. Le volume du trafic motorisé est le critère premier, encore plus déterminant en ville que celui de la vitesse.** »

Cette mise en garde maintes fois répétée dans le Guide des aménagements cyclables n'a pas été prise en compte. La circulation sur cette rue ne sera pas apaisée, les déplacements à vélo se feront avec autant de voitures sur la chaussée, avec autant voire un plus de places de stationnement et sans piste cyclable. Seule la vitesse sera réduite (20 km/h au lieu de 30).

Rue piétonne

Piétons, cyclistes et trottinettes circuleront sur un même espace, un peu plus étroit, le long des commerces. S'agissant d'une aire piétonne la vitesse est limitée à 5 km/h



Plan aménagement prévu de la rue piétonne du Neufbourg

4 Agneaux/Saint-Lô

Pont au dessus de la voie de chemin de fer

Le franchissement du pont au dessus de la voie de chemin de fer est un **passage obligatoire** pour les déplacements entre Agneaux et Saint-Lô.



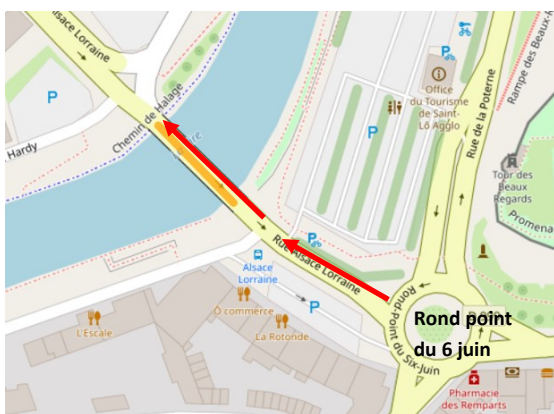
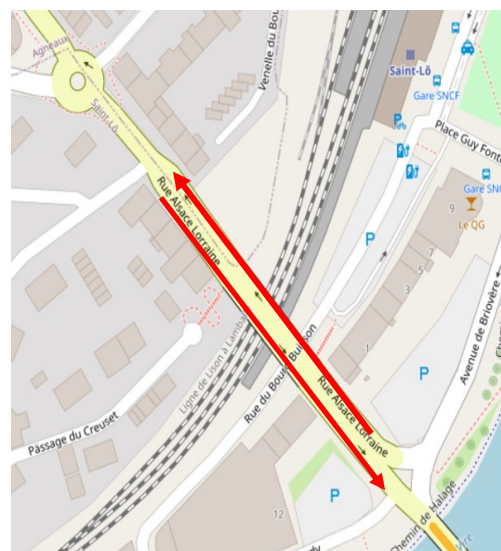
A chaque édition du baromètre des villes cyclables, il est pointé comme étant **particulièrement dangereux**.

Depuis 2020, dernier baromètre des villes cyclables, nous ne perdons pas une occasion de souligner cette dangerosité, en particulier dans le sens de la montée et toutes nos vélorutions sont venues ici pour le rappeler.

Après **3 ans sans réponse**, les choses commencent à bouger. Nous avons enfin obtenu une réunion avec tous les acteurs concernés, les mairies de St-Lô et Agneaux, l'agglo, le département et les services de la préfecture. 3 ans pour obtenir une telle rencontre c'est long mais au cours de cette réunion, nous avons senti une réelle **volonté d'avancer**.

Le projet sur lequel l'agglo travaille est celui de la suppression du terre-plein central, d'un rétrécissement de la chaussée pour faire 2 bandes cyclables.

Même si nous devons être vigilant sur la largeur réelle des bandes qui pourront être tracées et sur les équipements qui permettront leur respect par les véhicules, nous apprécions la volonté d'améliorer la situation actuelle sur ce tronçon.



Autre point à l'étude, la création d'un double sens cyclable. Il permettrait depuis le rond-point du 6 juin de se diriger vers Agneaux sans avoir à faire le tour vers les cinémas et la gare. Une bande cyclable sur le pont Vigneaux (au dessus de la Vire) permettrait de remonter directement.

D'autres réunions de travail sont programmées, c'est un dossier qui prendra au moins un an, nous en rendrons régulièrement compte dans notre newsletter.