

En préambule, et comme c'est la première fois que le réseau Loire-Sud est sollicité directement par le Conseil Départemental, voici quelques idées générales pour préciser le contexte. Je cite ici les conclusions<sup>1</sup> de spécialistes ayant déjà une grande expérience.

*-Trop d'aménagements, même récents, ne sont ni sécurisants, ni efficaces car ils ne parviennent pas à rendre le vélo évident pour ceux qui ne pédalent pas encore. Car, d'après les sources, nous nous adressons à 4 types de public composés à 6% d'intrépides, 9% d'enthousiastes, **60% d'intéressés mais inquiets** et 25% de réfractaires. C'est donc une large majorité de 75% qui est prête à faire du vélo. Et ceci nous amène aux deux principes clés : séparation et efficacité.*

*-Ayons de l'ambition et inspirons-nous des modèles étrangers (néerlandais et danois pour les citer) qui fonctionnent. Il n'y a pas besoin d'équipements cyclables si l'on réduit considérablement la place de la voiture, sa vitesse et ses privilèges en termes de places de stationnement et d'investissements.*

*-On ne refait pas une rue pour le trafic actuel, mais pour celui que l'on veut avoir dans 10 ans. Et dans 10 ans, nous serons en 2030 et la part modale du vélo devra avoir atteint le minimum de 9%.*

Traitement du linéaire : sur approximativement 1000 mètres

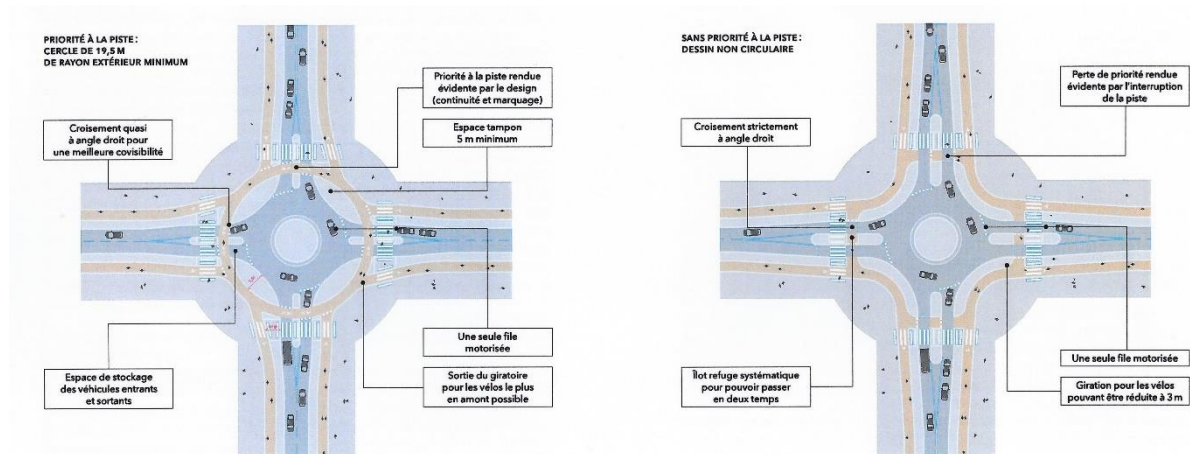
L'équipement envisagé devra se raccorder d'une part à deux bandes cyclables unidirectionnelles côté Bonson et, d'autre part, côté Saint-Just-Saint-Rambert, à un équipement mixte piéton-vélo bidirectionnel du côté nord de la route de Bonson. Nous préconisons, au vu de la vitesse autorisée sur une grande partie du linéaire (80 km/h) et du trafic important (9000 véhicules/jour), une piste cyclable unidirectionnelle de part et d'autre de la chaussée, d'une **largeur de 2,00 à 2,50 m hors séparateur**. Le séparateur doit permettre de rejeter les véhicules motorisés vers la chaussée mais doit également permettre le balayage mécanique de la piste. Nous privilégions l'unidirectionnel car le bidirectionnel a une accidentologie plus élevée aux intersections avec le trafic motorisé. La couleur de la piste devra permettre de clairement la différencier du reste de la chaussée (bitume coloré ou peinture). Une bidirectionnelle devra avoir une largeur de 3,00 à 4,00 m hors séparateur. Enfin, nous pensons qu'il faut déplacer le panneau d'entrée (et celui de sortie) d'agglomération de Bonson d'environ 200 m en direction du premier giratoire.



<sup>1</sup> Guides des aménagements cyclables de « Paris en Selle »

## Traitement des giratoires<sup>2</sup> : 3 giratoires d'un rayon de 24, 25 et 26 m

Le rayon minimal requis (19,50 m) pour l'aménagement optimal d'un giratoire est largement atteint. L'idéal serait d'avoir une priorité à la piste. Si cette solution n'était pas retenue, il faudrait alors prêter une attention particulière aux traitements des croisements : orthogonalité, refuge pour passer en deux temps, signalisation verticale et horizontale, etc.



## Financement : Plan National Vélo (PNV) et Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL)

Une réalisation de qualité est non seulement souhaitable mais attendue comme la preuve que nous nous tournons enfin vers des investissements destinés à d'autres modes de déplacement que la voiture individuelle. Ce sera également l'équipement de référence dans le département de la Loire qui pourra servir d'exemple et de modèle à des équipements futurs. Cela va avoir un coût mais des financements nationaux et européens sont mobilisables. En tant qu'adhérent à "Vélo & Territoires", le département de la Loire a accès à toutes ces ressources que vous pouvez retrouver grâce au lien ci-dessous. A savoir que dans tous les cas, même des aménagements cyclables chers demeurent très bon marché par rapport aux alternatives routières ou de transports en commun en site propre.<sup>3</sup>

<https://www.velo-territoires.org/actualite/2019/10/14/financements-velo-opportunités-perspectives/>

<sup>2</sup> Guide des aménagements cyclables de « Paris en Selle »

<sup>3</sup> Guide des aménagements cyclables de « Paris en Selle »