



## **UTOP VÉLO**

*Utop Vélo, c'est l'association dédiée à la promotion de l'usage du vélo en ville, à La Ciotat et Ceyreste !*

Membre du réseau RAMDAM  
Association Loi 1901 n°A-9-NH6CSHM8XB  
Adresse postale :  
28 impasse des Coquelicots  
13600 La Ciotat

**Madame la Maire**  
Mairie de la Ciotat  
Rond point des Messageries -  
Maritimes  
13600 La Ciotat

**Madame la Présidente de la  
Métropole Aix-Marseille-Provence**  
Le Pharo  
58, boulevard Charles-Livon  
13007 Marseille

La Ciotat, le 6 avril 2021

L.R.A.R

### **Objet : Déplacement à vélo et en modes actifs à La Ciotat**

Madame la Présidente, Madame la Maire,

Notre association Utop Vélo a pour objet la promotion des déplacements à vélo, piétons et tout autre mode de déplacement actif, à La Ciotat et Ceyreste. Elle est membre du réseau métropolitain Ramdam et de la fédération nationale FUB.

Le 1er octobre 2020, nous étions reçus en mairie par les adjoints en charge de la mobilité, de l'environnement et du sport ainsi que la Directrice de l'Urbanisme et du Foncier et le Directeur des Services Techniques. Cette rencontre avait pour but de remettre aux élus la pétition pour des aménagements cyclables et piétons sur la route départementale D559 entre La Ciotat et Saint-Cyr, signée par plus de mille personnes. Au cours de cette réunion, il a été évoqué avec les élus la mise en place d'un suivi des actions de développement des mobilités actives à La Ciotat.



Malheureusement nous avons connu par la suite des restrictions d'activités dues au Covid-19 qui ont retardé nos échanges.

Nous revenons aujourd'hui vers vous pour établir une communication sur les sujets suivants, qui requièrent - à notre sens et celui de nos adhérents- une action urgente de la part des collectivités concernées.

## **1- Les aménagements cyclables et piétons sur la route départementale D559 entre Font Sainte et Les Lecques.**

La pétition signée par plus de mille personnes accompagnée d'un dossier comprenant un argumentaire, des témoignages, une revue de presse, une cartographie et des éléments techniques a été envoyée le 1er octobre 2020 à la ville, à la métropole et au département. Pour rappel, cette pétition initiée par un collectif d'habitants du Liouquet et que nous avons soutenue demande :

1/ La réalisation au plus tôt d'aménagements temporaires pour protéger les piétons et les cyclistes sur la route départementale entre Font Sainte, le Liouquet et le Var, avec des passages protégés pour traverser la route, sans attendre la réalisation de la véloroute V65 prévue par le schéma directeur régional des voies vertes et véloroutes (Nous rappelons qu'il n'existe aucun passage piéton pour traverser cette voie entre Font Sainte et Les Lecques, sur plus de 3 kilomètres).

2/ Que les projets d'aménagements à venir soient réalisés en concertation avec les habitants et les associations d'usagers, dès la phase de conception.

À ce jour, nous n'avons pas reçu de réponse.

La saison estivale va voir cette année encore une forte fréquentation de cette zone et nous sommes très inquiets, car tous les facteurs conduisant à un accident grave sont présents.

## **2- Le double sens cyclable sur le Vieux Port**

Il devient urgent de trouver une solution, car le risque d'accident est très important. Malgré les petits pictogrammes disposés sur la chaussée récemment, les cyclistes continuent de nous alerter sur les dangers au quotidien. Il y a fréquemment des situations de "presqu'accident" et des altercations entre les usagers. De nombreux automobilistes klaxonnent ou font des appels de phares pensant que les cyclistes roulent en sens interdit et les piétons traversent sans anticiper l'arrivée d'un cycliste, ce qui montre le défaut de signalisation. L'espace normalement réservé au double-sens cyclable est également utilisé comme voie de dépassement par les deux-roues motorisés, entraînant des face-à-face sans visibilité en virage.

Nous renouvelons donc notre demande d'aménagement de cette bande de double-sens cyclable. Il nous semble impératif qu'elle soit rapidement matérialisée par un séparateur physique en relief et clairement identifiable par tous les usagers.



### **3 - La zone de travaux devant l'ancien casino des Flots Bleus**

Nous avons eu connaissance de trois chutes à vélo ayant eu lieu au niveau de la zone de travaux de l'ancien casino des Flots Bleus (où l'emprise du chantier interrompt le cheminement cyclable), heureusement sans gravité. Il apparaît que ces chutes se produisent lorsque les cyclistes remontent sur le trottoir pour se réinsérer sur le cheminement cyclable. En effet, la réinsertion se fait de biais, avec un rebord de bordure glissante, et ce dans les deux sens.

Nous demandons donc 1/ de façon générale, une meilleure prise en compte de la circulation cycliste lors des travaux 2/ Sur ce chantier particulièrement, la réalisation d'une pente en béton de quelques centimètres ou bien le rognage de la bordure ou tout autre solution technique appropriée pour éviter les chutes.

### **4- La voie verte "Voie Douce" de La Ciotat.**

Cette voie exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des piétons et des cavaliers (article R110-2 du Code de la route) devait être un axe de circulation vélo majeur pour relier la gare SNCF et le centre-ville et ainsi permettre les déplacements cyclistes utilitaires, notamment la multi-modalité (aller à vélo prendre le train à la gare pour aller travailler) et les trajets scolaires.

Cependant, l'installation de plus de 16 dispositifs anti-accès motorisé (D.A.A.M dans le jargon technique) rend cet usage impossible. Ces barrières interdisent ou limitent fortement l'accès à de nombreux usagers :

- vélos (vélos équipés de sacoches, de sièges pour enfant, de remorques ainsi qu'aux vélos cargos et autres tricycles),
- personnes à mobilité réduite (fauteuils roulant...) notamment celles qui n'ont pas l'usage complet de leurs membres supérieurs,
- personnes âgées (déambulateurs, scooters de mobilité,...).

Les modèles de barrières implantés sont déconseillés par le Cerema (organisme gouvernemental chargé de publier les règles techniques en matière d'urbanisme et de voirie), nous avons assisté à plusieurs incidents impliquant des adultes ainsi que des enfants (écrasement des pieds, choc à la tête, choc au tibia...).

Nous renouvelons notre demande de retrait des dispositifs anti-accès motorisé actuels ou leur remplacement par des dispositifs conformes aux recommandations techniques du Cerema.

Dans l'attente de cette action nous proposons l'ouverture des portails de façon permanente.

Nous vous invitons à consulter la documentation technique du Cerema sur le sujet, et notamment la [fiche n°36](#).



Par ailleurs, afin de permettre à chaque usager de profiter sereinement de cette voie verte, nous vous re-proposons l'adoption du [Code du bon usage des voies vertes de l'AF3V](#) pour améliorer le respect mutuel.

## **5- Manque d'infrastructures cyclables lié au non-respect des obligations légales lors des rénovations de voiries**

Nous notons que plusieurs axes de circulation ont fait l'objet de réfection de voirie sans que l'obligation légale de création d'aménagement cyclable soit respectée, c'est par exemple le cas de l'avenue Jules Ferry, qui dessert pourtant un établissement scolaire et des équipements sportifs, et de l'avenue de la République. Nous demandons que l'article L228-2 du Code de l'environnement soit désormais systématiquement respecté. Nous vous rappelons que cette obligation s'applique aussi dans le cadre d'une réfection du revêtement comme l'a rappelé la Cour d'Appel Administrative de Marseille dans sa décision du 7 avril 2015.

*Pour mémoire: Article L228-2 du Code de l'environnement, modifié par la loi n°2019-1426 du 24 décembre 2019 - art. 61 : " A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route. Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe."*

## **6- Des infrastructures existantes inadaptées**

Au niveau de la qualité des aménagements cyclables déjà existants, nous constatons des insuffisances techniques qui rendent leur usage problématique. En effet, la plupart des aménagements récents sont créés sous la forme de trottoirs partagés. Outre l'aspect illégal de la circulation des cycles sur les trottoirs (puisque en contradiction avec l'article R412-7 du Code de la Route, comme rappelé par une jurisprudence constante), ce choix est créateur de danger pour les cyclistes et les piétons et crée un conflit dans les usages :

- le cheminement cyclable est discontinu, il disparaît au niveau des intersections, obligeant à s'engager à plusieurs reprises au milieu du trafic ;
- les croisements de trajectoires entre piétons et vélos mettent en danger les plus fragiles (enfants notamment) et créent un sentiment d'insécurité pour tous les usagers ;
- les entrées et sorties des cheminements se font à angle droit entre des poteaux métalliques, cet exercice est difficile et dangereux à réaliser à vélo ;
- en fin de cheminement, les cyclistes perdent généralement la priorité de circulation lors des réinsertions dans le trafic, ce qui va à l'encontre de l'objectif recherché ;



- les entrées de cheminement sur le trottoir présentent souvent des bordures de caniveau très glissantes qui peuvent causer des chutes lorsque les cyclistes les prennent de biais pour s'insérer sur les cheminements.

Nous rappelons que de tels aménagements ne peuvent en aucun cas être appelés "pistes cyclables", car il ne s'agit pas de "chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés" telle que définie par l'article R110-2 du Code de la route. A part quelques rares exceptions, ces aménagements partagés sur trottoir devraient être évités car ils sont créateurs de dangers et empêchent le développement des mobilités actives, vélo comme marche à pied.

Pour vous en convaincre, nous serions heureux de vous accompagner à bicyclette sur les lieux, vous pourrez y constater par vous-même l'inadaptation de ces aménagements.

Nous demandons à ce que les aménagements soient conçus et réalisés en conformité avec les recommandations techniques officielles du Cerema afin qu'ils remplissent leur fonction et soient capables de répondre à l'accroissement des déplacements en modes actifs à La Ciotat.

## **7- Matérialisation des double-sens cyclables lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h**

Depuis plusieurs années, le double-sens cyclable sur les chaussées limitées à 30 km/h est la règle (voir l'article R412-28-1 du Code de la route). A La Ciotat, la mise en conformité de la signalisation est très en retard. Si certaines voies ont vu un double-sens cyclable aménagé de façon satisfaisante, il en reste de nombreuses à mettre en conformité, et notamment : la corniche Arène Cros, les quais Mitterrand, de Gaulle et Ganteaume, l'avenue du Mugel, la rue Pasteur, le boulevard de la République, l'avenue Jean Jaurès, l'avenue Fernand Gassion, l'avenue André Bellon, le chemin du Repos des chasseurs, le chemin des Poissonniers, l'avenue Théodore Aubanel...

Nous demandons une campagne de mise en conformité de la signalisation des double-sens cyclables sur l'ensemble des chaussées limitées à 30 km/h de la commune, sauf rares exceptions pour raisons de sécurité.

Pour mémoire: Article R412-28-1 du Code de la route: "Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés et les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police."

## **8- Concertation lors de l'élaboration de nouveaux projets (Boulevard Guillaume Dulac)**

Pour apporter le point de vue des usagers et représenter les intérêts des cyclistes, usagers d'EDP et piétons, nous souhaitons participer aux concertations qui devraient accompagner la conception des nouveaux projets, afin d'apporter le point de vue des usagers, cyclistes et piétons. Notamment pour l'avenue Guillaume Dulac, la route de Ceyreste et la route départementale RD559.

## **9- Autre sujets :**



- **La signalisation spécifique “tourne-à-droite” et les sas vélos** aux feux tricolores.
- **Le stationnement des vélos** (médiathèque, équipement publics, gares, centre commerciaux, plages).
- **Le revêtement de l’avenue Victor Hugo**, qui rend difficile les déplacements à fauteuil roulant et très désagréable la circulation à vélo.
- **Le développement d’itinéraires “vélotaf”** vers les zones Athélia.
- **Le développement d’itinéraires touristiques**, notamment vers Saint-Cyr.
- **La suppression des barrières métalliques entravant la circulation des piétons et des cycles** (tunnel sous la D40, raccourcis de St Jean, chemin de Virebelle, raccourcis avenue Ripert...). Notamment dans le quartier des Ombelles, les **murs bloquant la circulation piétonne** vers le lycée de la Méditerranée (voir notre courrier resté sans réponse du 22 décembre 2019).
- Et plus généralement, élaboration d’un **Plan de Déplacements Actifs** sur la commune de La Ciotat, ainsi que d’un **Plan Vélo local**.

Nous espérons que nos requêtes, qui sont pour l’essentiel des demandes de mise en conformité avec la réglementation et d’alignement avec les orientations affichées au niveau national et métropolitain, recevront un accueil favorable de votre part et que des actions concrètes seront entreprises, et nous restons à votre disposition pour vous accompagner sur le terrain.

Dans l’attente de vos réponses, nous vous prions de recevoir, Madame la Présidente, Madame la Maire, l’expression de nos respectueuses salutations.

Florian Stègre, co-président  
contact@utopvelo.fr