

Les Dynamos

28 Impasse des Coquelicots
13600 La Ciotat
contact@lesdynamos.fr
<http://www.lesdynamos.fr>



Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901
déclarée sous le n°A-9-NH6CSHM8XB

**Département des Bouches du Rhône
Direction des Routes et des Ports
52, avenue de Saint Just
13256 MARSEILLE CEDEX 20**

La Ciotat, le 21 mai 2023,

Objet : Contribution à la concertation publique sur l'aménagement de la RD559 entre Fontsaïnte et le Var sur la commune de La Ciotat

Madame la Présidente,

Dans le cadre de la concertation publique organisée par le département des Bouches-du-Rhône concernant l'aménagement de la RD559 entre le carrefour de Fontsaïnte et le Var sur la commune de La Ciotat, l'association Les Dynamos souhaite apporter une contribution sous la forme de 8 propositions détaillées dans les pages qui suivent.

L'association Les Dynamos a pour objet la promotion des déplacements à vélo et autres modes actifs et celle des intérêts des usagers, elle compte environ 170 adhérents sur le territoire de La Ciotat et elle est membre de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette).

En 2020, notre association avait porté une pétition demandant l'aménagement de cette portion de la RD559 qui avait recueilli plus de 1000 signatures en moins d'un mois. Vous pourrez en retrouver le texte sur ce lien :

<http://www.lesdynamos.fr/index.php/2020/10/01/remise-en-mairie-de-la-petition-pour-des-ame-nagements-cyclables-et-pieton-sur-la-d559-route-de-saint-cyr/>

En s'équipant d'infrastructures cyclables de qualité, nous pensons que notre ville et notre région pourraient bénéficier de retombées directes très positives (augmentation de la fréquentation, tourisme, détente des usagers, etc...). Pour cela, le suivi des recommandations du CEREMA est essentiel. Ce document vous présente, après consultation des documents mis à la disposition du public en mairie et sur le site internet du département, nos observations et recommandations inhérentes :



TABLE DES MATIÈRES

- [1- Initier une réunion de coordination avec le comité d'itinéraire véloroute V65](#)
- [2- Éviter l'aménagement de type Voie Verte et privilégier les pistes cyclables mono ou bi-directionnelles](#)
- [3- Séparer physiquement les flux piétons et cyclistes par un dénivelé](#)
- [4- Dispositifs anti-"accès motorisés" \(dangereux\) : à n'installer qu'après une période d'observation](#)
- [5- Continuité de l'itinéraire et priorités aux piétons et cyclistes](#)
- [6- Etendre le périmètre du projet à la RD559 à l'intérieur de la ville de la Ciotat](#)
- [7- Faire vérifier la conformité de la conception des infrastructures cyclables par le CEREMA](#)
- [8- Etudier l'aménagement d'une voie verte dans les terres côté colline](#)
- [9- Pratique du vélo sportif : ne pas empêcher la pratique cycliste sportive sur la route](#)
- [Conclusion : OK pour le Scénario 1 mais en conformité avec les règles techniques CEREMA](#)



1- Initier une réunion de coordination avec le comité d'itinéraire véloroute V65

Nous souhaiterions qu'un comité d'itinéraire soit organisé avec le département des BdR, le département du Var, les municipalités de la Ciotat et Saint Cyr, un représentant de l'AF3V, les associations d'usagers et les représentants des habitants.

L'itinéraire véloroute V65 est très attendu. Il est inscrit au schéma national et au schéma régional des véloroutes et voies vertes. Cependant, à notre connaissance le comité d'itinéraire n'a pas encore été réuni pour la partie de cet itinéraire situé sur le territoire de La Ciotat. Or le tracé final pourrait emprunter des voies gérées par différentes collectivités, ce qui nécessite une bonne coordination : par exemple, des alternatives à la RD559 ou des variantes devraient être étudiées en raison de leur intérêt touristique, notamment passage par la Corniche du Liouquet et par la Corniche Arène Cros.

Contacts utiles et pertinents pour la coordination:

- Délégué départemental des Bouches-du-Rhône : Alain MICHEL alain.michel@af3v.org 06 71 88 16 14
- Délégué départemental du Var AF3V : Jean-Paul KLEIN var@af3v.org 06 07 24 48 19
- Saint-Cyr-sur-Mer: Yohann PAMELLE, Conseiller municipal, Délégué aux transports et aux déplacements, yohann.pamelle@saintcyrsumer.fr 06 32 32 85 01
- Département du Var : pôle territorial Provence Méditerranée - Direction des infrastructures et de mobilité : sgbeziat@var.fr, pirenoux@var.fr, atostivint@var.fr
- Aménagement / Infrastructures Communauté Sud Sainte-Baume

2- Éviter l'aménagement de type Voie Verte et privilégier les pistes cyclables mono ou bi-directionnelles

Nous déconseillons, selon les recommandations du CEREMA, l'aménagement d'une voie verte sur la RD559 entre Fontainte et le Var (scénario n°2 : NON !), inappropriée au contexte en raison de l'absence de séparation physique avec le réseau routier, d'un grand nombre d'accès riverains et des croisements avec le réseau routier et des flux importants de piétons et cyclistes.

Le Cerema (<https://www.cerema.fr>) déconseille la voie verte lorsqu'il n'y a pas de séparation physique avec le réseau routier, qu'il y a un grand nombre d'accès riverains, des croisements avec le réseau routier et pour des flux importants de piétons et cyclistes. Une voie verte étant définie comme une route réservée aux piétons et cyclistes par le code de la route (art. R110-2), cet aménagement est qualifié de niveau de service dégradé pour les cyclistes comparativement aux pistes cyclables.

De plus, l'option Voie Verte a un inconvénient majeur : la mise en danger des piétons et des cyclistes du fait d'un conflit d'usage sur l'espace disponible et des différentiels de vitesse. Du fait de la présence de stationnement et de l'attrait du bord de mer, la fréquentation sera probablement très importante pendant la saison touristique, entraînant des conflits d'usage sur un espace partagé sur lequel les règles de priorité ne sont pas comprises ou pas appliquées.

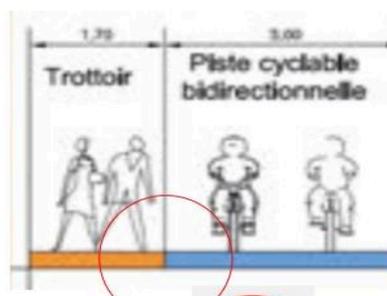
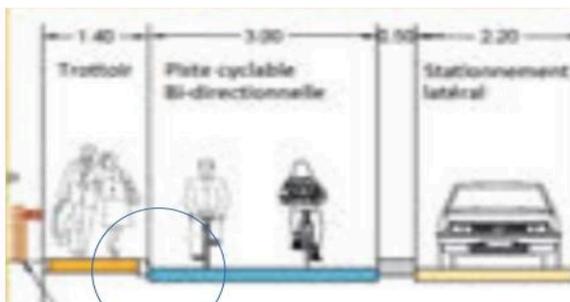
Par ailleurs, il existe un itinéraire plus propice à l'aménagement d'une voie verte en milieu rural entre les gares SNCF de La Ciotat et de Saint-Cyr, il mériterait d'être développé en parallèle de l'aménagement cyclable et piéton de la RD559 (Cf Proposition 7).

3- Séparer physiquement les flux piétons et cyclistes par un dénivelé

Une séparation physique entre cyclistes et piétons est indispensable : certains schémas présentés par la concertation contredisent les recommandations du CEREMA : un contraste, un dénivelé et un marquage sans ambiguïté est nécessaire entre piétons et cyclistes.

Dans le cas des pistes cyclables unidirectionnelles ou bi-directionnelles, il est important de séparer physiquement les cheminements piétons des cheminements cyclistes, par un contraste, un dénivelé et un marquage sans ambiguïté. Or les schémas de profil présentés sur les panneaux d'affichage montrent des pistes cyclables bidirectionnelles sur trottoir non séparées du flux piétons. Cette situation est à éviter, elle crée des conflits d'usage par manque de lisibilité des espaces.

Rappelons qu'une piste cyclable est définie comme une « chaussée exclusivement réservée aux cycles » et que la chaussée est la « partie de la route normalement utilisée pour la circulation des véhicules » (art. R110-2 du Code de la route). D'expérience, les trottoirs partagés piétons / vélos sont dangereux et inefficaces, au-delà de l'irrégularité réglementaire. Nous recommandons de suivre les recommandations du Cerema concernant la séparation des pistes cyclables et des trottoirs. Pour ce profil, l'espace pris par le terre-plein central végétalisé (marqué TPC sur le schéma) pourrait être déplacé entre le cheminement piéton et la piste cyclable.



Pistes cyclables à hauteur intermédiaire entre trottoir et chaussée

Elles sont aménagées directement contre la chaussée générale, mais situées à mi-hauteur de la chaussée et du trottoir. Elles sont physiquement séparées de la chaussée comme du trottoir par des bordures et les cyclomoteurs sont exclus.

Ce type de piste présente l'avantage d'être facilement transformable en bande à l'approche des carrefours, d'être aisément maintenue à un niveau surélevé en traversée de voies non prioritaires, de séparer clairement piétons et cyclistes, et de permettre aux automobilistes de bien voir les cyclistes.

Extrait fiche CEREMA N°7 :
Les pistes cyclables

De même, pour les tronçons n°1 et n°3, les profils en travers présentés montrent des pistes cyclables unidirectionnelles et bidirectionnelles sur trottoir et sans séparation, ce qui rendra leur usage très problématique.

Cf Fiche n°7 CEREMA : Les pistes cyclables

4- Dispositifs anti-“accès motorisés” (dangereux) : à n’installer qu’après une période d’observation

Quelle que soit la solution retenue (piste unidirectionnelle, piste bidirectionnelle ou voie verte), le CEREMA recommande (cf fiche CEREMA) de ne pas installer de dispositifs anti-accès motorisés avant une évaluation basée sur l’observation des pratiques.

Le choix des éventuels dispositifs anti-accès motorisés tels que potelets, barrières anti-vélo et autres obstacles contondants constituent soit un danger mortel pour les cyclistes (potelets rigides, poteaux non réfléchissants), soit une entrave empêchant le passage des vélos équipés de remorques, sacoches, vélo cargos tandems, tricycles etc.

Le risque lié au stationnement gênant occasionnel ou au passage éventuel de deux-roues motorisés est très inférieur au risque de blessures dues à ces équipements non conformes aux recommandations du Cerema. Plusieurs accidents mortels ont déjà eu lieu.

L’autorégulation, une signalisation claire et l’action de la police municipale en saison touristique devraient être des contrôles suffisants pour éviter l’envahissement des pistes cyclables par les véhicules motorisés. Si nécessaires, ces dispositifs anti accès motorisés conformes aux recommandations du Cerema pourraient être installés après une période d’observation des usages, tout en permettant à l’infrastructure de remplir son rôle : la circulation des cycles y compris les porte-bébés, sacoches, remorques, cargos etc.

Cf Fiche 36 du CEREMA : Les dispositifs anti-accès motorisés - Comment contrôler l’accès aux aménagements cyclables



En groupe la contrainte devient importante...

Quelle méthode de mise en œuvre ?

Observation du fonctionnement de l’aménagement après mise en service

La mise en place d’un dispositif anti-accès motorisé n’étant en aucun cas obligatoire il est préconisé de mettre en service la **voie verte ou la piste cyclable sans matériel empêchant physiquement l’accès motorisé**. Les éléments suivants devront être respectés :

1. Mise en place de la signalisation réglemen-

Évaluation de l’acceptabilité sociale des usages non autorisés

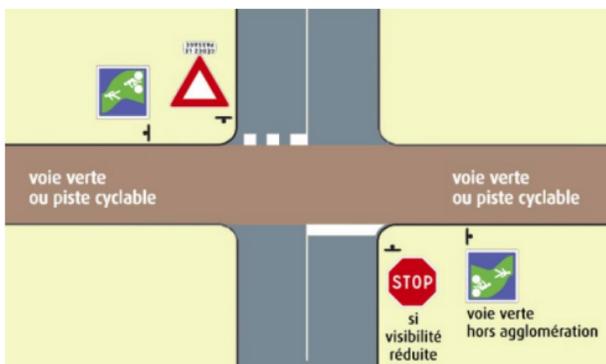
Le bilan de l’évaluation du gestionnaire devra être suffisamment précis sur les intrusions des usagers non autorisés.

Si l’observation de l’aménagement pendant quelques mois révèle des intrusions de véhicules motorisés, la réponse systématique ne doit pas forcément être la mise en place d’un dispositif

Extrait fiche CEREMA N°36 : Les dispositifs anti-accès motorisés - Comment contrôler l’accès aux aménagements cyclables ?

5- Continuité de l'itinéraire et priorités aux piétons et cyclistes

La cyclabilité dépendra également de la continuité de l'itinéraire et du traitement des priorités aux intersections qui doivent être d'abord étudiées en faveur des piétons et cyclistes.



Choisir le régime de priorité

Le choix du régime de priorité est une question essentielle que doivent se poser les aménageurs. En effet, la perte de priorité à la véloroute n'est pas la seule solution envisageable et en tout état de cause elle ne devrait pas être systématique.

Extrait fiche CEREMA N°40 :
Véloroutes et intersections
Quel régime de priorité ?

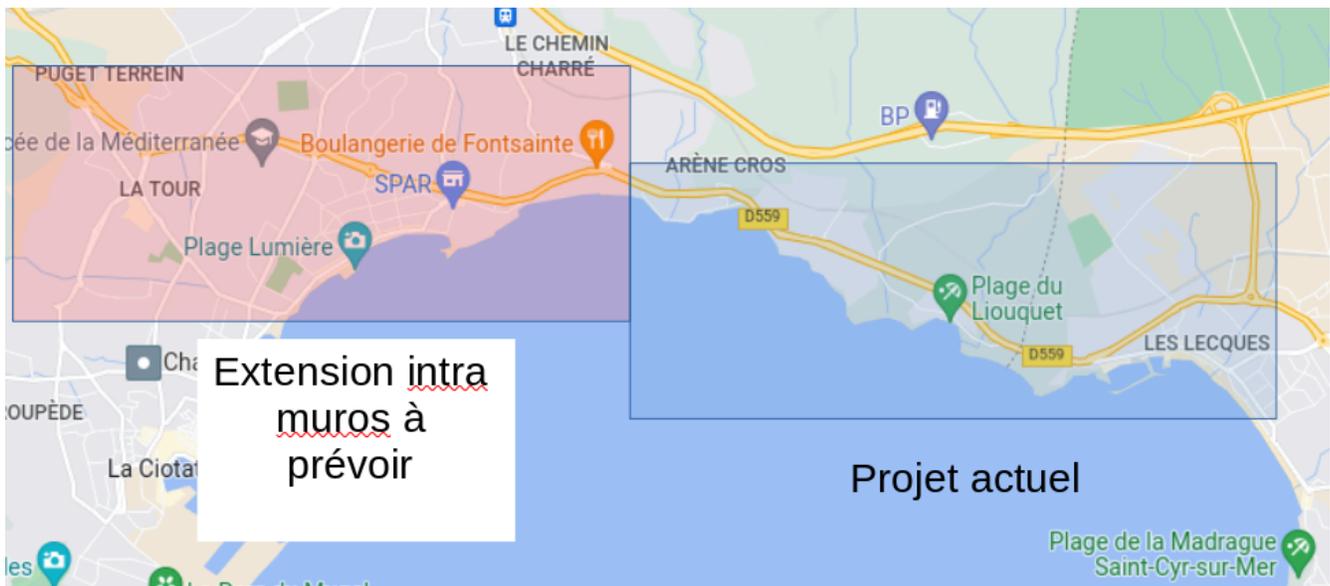
Quelle que soit la solution technique choisie, le principe général doit être de avant tout de donner la priorité aux piétons (notamment par des passages protégés), et aux cyclistes (par des « cédez le passage » pour les motorisés aux intersections et aux réinsertions sur les voies de circulation.

Il nous semble capital de prévoir des traversées protégées pour piétons et cyclistes au niveau des intersections principales : Chemin des Plaines Baronnes, Chemin de Saint Antoine, Chemin des Lavandes et au niveau des arrêts de bus.

Cf Fiche 40 du CEREMA : Véloroutes et intersections - Quel régime de priorité ?

6- Etendre le périmètre du projet à la RD559 à l'intérieur de la ville de la Ciotat

Le périmètre du projet actuel gagnerait grandement à être étendu à la RD 559 Intra-Muros et à se coordonner avec la mairie de la Ciotat pour faciliter les déplacements entre le collège, le lycée, la voie douce, les commerces et les quartiers de Ste Marguerite, St Jean et Fontainte ainsi que les accès à la mer.



La partie intra-muros de la RD559 souffre actuellement d'une grande contradiction : De nombreuses contre allées sont disponibles quand on étudie le plan de près mais ne sont pas ou peu utilisées par le vélo et gagneraient à être équipées en pistes cyclables, d'autant que cet axe comporte de nombreux aménagements collectifs importants :

- Croisement avec la voie douce actuelle
- Lycée Méditerranée
- Collège des Matagots
- Liaison avec la RD559 vers Marseille
- Centres médicaux
- Accès à la mer,
- Commerces de quartier,
- Parc municipal du domaine de la tour,
- etc.



7- Faire vérifier la conformité de la conception des infrastructures cyclables par le CEREMA

Ce projet gagnerait à faire appel aux services de conseil du CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, la mobilité et l'aménagement) dès la conception pour intégrer les meilleures pratiques, les recommandations techniques du Cerema, et un contrôle de conformité avant la mise en œuvre pour éviter les erreurs irréparables.

<https://www.cerema.fr>



Trop souvent, les infrastructures cyclables mises en service sur le territoire de La Ciotat sont inutilisables en pratique et peuvent rendre les déplacements à vélo plus difficiles et dangereux qu'en leur absence. Ceci en raison de non conformités aux recommandations techniques du Cerema, notamment en ce qui concerne les angles de giration, la largeur, les rebords, les trajectoires, les pertes de priorité, les croisements de flux etc.

Nous espérons qu'il sera fait appel aux services de conseil du Cerema, ou à défaut de structures privées compétentes en matière de cyclabilité, dès la phase de conception.

De plus, les collectivités peuvent faire appel à l'expertise du Centre d'études et d'expertise sur les risques, la mobilité et l'aménagement (Cerema) de manière simplifiée : Depuis le 6 octobre dernier, **elles peuvent attribuer des marchés publics au Cerema sans application des obligations de publicité et de mise en concurrence fixées par le Code de la commande publique, quel que soit le montant du contrat.**

8- Etudier l'aménagement d'une voie verte dans les terres côté colline

Une voie douce prolongeant la voie douce actuelle côté CIOTAT pourrait relier intégralement la Ciotat à Saint Cyr sur 8km en milieu rural entre les gares SNCF de La Ciotat et de Saint-Cyr. Il mériterait d'être développé en parallèle de l'aménagement cyclable et piéton de la RD559.

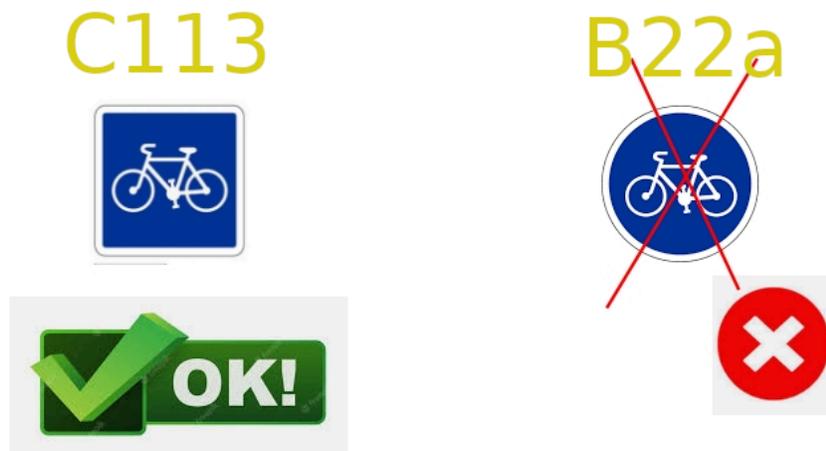


Cet itinéraire d'environ 8km, déjà existant à 90% nécessiterait un simple aménagement en voie verte de type chemin en matériau stabilisé, ainsi que la création de 3 portions : Gare de la Ciotat -> Baguier (190m), Baguier -> Arène Cros (430m), Plaines Baronnes -> St Cyr (180m)



9- Pratique du vélo sportif : ne pas empêcher la pratique cycliste sportive sur la route

Il convient de ne pas rendre les pistes cyclables obligatoires (panneau B22a rond), mais seulement conseillées (panneau C113 carré) afin de ne pas empêcher la pratique cycliste sportive qui s'insère sans difficulté dans une circulation motorisée apaisée du fait de l'absence de différentiel de vitesse.



Il existe seulement trois voies permanentes de sortie de La Ciotat en vélo de route. La RD559 vers le Var est un itinéraire très emprunté par les cyclistes sportifs de tous âges pratiquant en club FFC ou en individuel, qui roulent à des vitesses élevées comparables à celles des véhicules motorisés en agglomération.



Conclusion : OK pour le Scénario 1 mais en conformité avec les règles techniques CEREMA

Pour conclure, à nos yeux la meilleure option est celle du SCENARIO 1, une piste cyclable bidirectionnelle côté mer, conçue et réalisée en conformité avec les règles techniques et recommandations du Cerema en matière de cyclabilité.

L'option de la voie verte est à éviter, car elle mettra en insécurité autant les piétons que les cyclistes du fait des conflits d'usage liés à l'absence de séparation des flux et à l'importance de la fréquentation.

En vous remerciant de bien vouloir prendre en compte les observations ci-dessus, nous restons à votre disposition si vous souhaitez échanger plus en détail sur le sujet et nous vous prions de recevoir, Madame la Présidente, nos salutations respectueuses.