



PLAN VELO 2021-2026 PARTICIPATION CITOYENNE

SYNTHESE ET RESULTATS DE L'ETAPE 1 :

« Quels aménagements cyclables à Cahors pour favoriser le partage de la voirie ? »



Une réunion publique participative, sur le thème des aménagements cyclables en partage de voirie et la cohabitation des usages, a eu lieu le 15 octobre 2020 à la Bourse du Travail. Cette réunion a rassemblé 56 participants.

L'objectif était de :

- rappeler la démarche de Plan Vélo engagée ;
- obtenir un retour d'expérience sur les marquages réalisés à l'issue du 1^{er} confinement durant l'été 2020 dans une logique expérimentale ;
- interroger la pérennisation et les éventuelles adaptations à effectuer sur ces premiers travaux de marquages ;
- recueillir des propositions pour la réalisation d'aménagements complémentaires apparaissant nécessaires à court terme.

NB : Le contenu de ce document est une restitution de l'essentiel des échanges ayant eu lieu lors de cette réunion ainsi que les réponses collectées au questionnaire diffusé aux participants. Cette synthèse ainsi que l'ensemble des données recueillies alimenteront la réflexion sur la plan vélo mais ne constituent pas à ce stade un engagement de la collectivité sur les actions qui seront menées à l'avenir.

1/ Retours d'expérience et devenir des marquages expérimentés à l'été 2020

1.1 ...globalement

La tendance générale considère que les aménagements réalisés sont positifs mais qu'ils ne doivent constituer qu'un premier pas vers davantage de prise en compte du vélo sur les voiries.

Une communication à l'égard des automobilistes est aussi largement plébiscitée par les participants afin que chacun comprenne les enjeux de la cohabitation des usages sur la chaussée.

- Près de 80 % des participants jugent les réalisations plutôt satisfaisantes ;
- 70 % des participants considèrent que ces aménagements n'ont pas été suffisamment compris et respectés des automobilistes ;
- 2/3 des participants expriment un sentiment de plus grande sécurité et légitimité à circuler sur la chaussée grâce à ces marquages.

1.2 ...sur les trajectoires vélo centrées sur chaussée

Ces marquages sont bien accueillis des cyclistes mais insuffisamment compris des automobilistes.

- 66 % pensent que ces marquages ne sont pas suffisamment respectés ;
- 50 % considèrent que ces marquages ne sont pas compris des automobilistes ;
- Les avis sont aussi partagés quant au sentiment de sécurité apporté par ce type d'aménagements (50/50).

Toutefois, ces aménagements sont plébiscités par les cyclistes. Les participants à la réunion pensent majoritairement qu'il faut les pérenniser (67 %) mais en les ajustant (50 %).

Les retours font principalement état d'un manque de respect de la part des automobilistes, qui conduit à ce sentiment d'insécurité. En réponse à cela, les cyclistes sont nombreux à penser qu'il est nécessaire de faire plus de communication et de pédagogie sur ces marquages.

Ils estiment également que ces marquages devraient être plus visibles (ligne blanche) et s'accompagner d'une signalisation verticale.

1.3/ ...sur les marquages réalisés sur les ronds-points

Ces marquages sont bien accueillis des cyclistes mais insuffisamment compris des automobilistes.

- Plus de 50 % des participants pensent que ces marquages ne sont pas compris des automobilistes ;
- Environ 60 % jugent ce type de marquages insuffisamment respectés et ils sont autant à ne pas les considérer particulièrement sécurisants.

Malgré tout, **65 % des enquêtés pensent qu'il faut pérenniser ces marquages** en les ajustant (53 %).

La cohabitation avec les voitures est parfois considérée comme problématique. La vitesse et les incivilités (klaxon) des automobilistes ne permettent pas aux cyclistes de se sentir en sécurité au centre des ronds-points. Ils réclament plus de communication et de contrôle.

Certaines personnes ont toutefois répondu que ces marquages permettraient aux cyclistes de se sentir plus « légitimes » à circuler au centre du rond-point.

1.4/ ...sur les marquages réalisés sur les ponts

Les marquages sur les ponts sont plutôt bien accueillis.

- **62 % des cyclistes pensent qu'il faut pérenniser les marquages centrés sur chaussée sur les ponts ;**
- ces marquages sont **surtout bien acceptés dès lors qu'ils sont doublés de la présence d'une ligne blanche continue** devant contraindre les automobilistes à attendre derrière.

NB : avec les lignes discontinues, les retours font état de davantage d'automobilistes qui roulent vite et doublent les vélos sans respecter les distances de sécurité. Tandis qu'en présence de lignes continues, s'il arrive que cela occasionne des coups de klaxons, les automobilistes sont contraints à plus de respect. Ainsi, les cyclistes se sentent plus légitimes à rouler au milieu de la chaussée.

De nombreux participants réclament **plus de contrôle de la part de la Police.**

- **23 % des participants estiment qu'il faut supprimer ces marquages au profit d'un autre type d'aménagement.**

1.5/ ...sur la chaussée à voie centrale banalisée

Ce principe d'aménagement est très bien accueilli.

- 70 % des participants estiment que ces aménagements sont plutôt bien compris, bien respectés des automobilistes et plus sécurisants ;
- 73 % des participants souhaitent que ce type d'aménagements soit pérennisé, même si cela relève aussi la nécessité d'améliorer durablement l'entretien des bas-côtés.

1.6/ ...sur les double-sens cyclables

L'aménagement des nouveaux double-sens cyclables est relativement satisfaisant pour les usagers.

- 64 % des participants jugent les mises en double-sens cyclables effectuées comme satisfaisantes ;
- Pour 20 % des cyclistes, cela n'est au contraire pas du tout satisfaisant mais ce, principalement en raison de la vitesse inadaptée de certains automobilistes ;
- La pente de certaines rues ou la présence de stationnement des deux côtés de la route est perçue comme un facteur de dangerosité.

Au global, ce type d'aménagements n'est pas remis en cause mais demande plus d'attention en termes d'aménagement pour être mieux sécurisé selon les participants (notamment en supprimant une file de stationnement lorsque la largeur est limitée).

1.7/ ...sur le Boulevard Gambetta

Le traitement du boulevard ne rencontre pas l'unanimité.

- 45 % des participants jugent les réalisations sur cet axe pas du tout ou peu satisfaisantes et seuls 17 % jugent cela assez satisfaisant ;
- 34 % des participants jugent ces aménagements clairement insuffisants.

56 % des participants souhaitent voir ces aménagements pérennisés, **que des ajustements soient réalisés ou même qu'un autre type de réalisations s'y substituent pour plus d'un tiers des participants.**

Le Boulevard est le seul axe où la demande de pérennisation « en l'état » n'est pas majoritaire, avec une proportion très forte d'usagers souhaitant la réalisation d'un aménagement en site propre sur cet axe majeur. **La solution d'une emprise dédiée au vélo et restreignant les trottoirs parfois très larges est notamment évoquée.**

2/ Propositions pour de nouveaux aménagements favorisant le partage de la voirie à court terme

Parmi les sujets à étudier en priorité dans l'optique de nouvelles réalisations à court terme, les participants ont principalement exprimé :

- l'amélioration de la **liaison avec les quartiers périphériques** du centre-ville (47 %) et les communes proches de Cahors (42 %) ;
- la **limitation de la vitesse à 30km/h** dans la boucle du Lot (45 %) ;
- la **généralisation du principe de double sens cyclable** (35 %) ;
- la **sécurisation de l'accès piétons/vélos aux écoles** (35 %) ;
- la **généralisation des sas vélos** est également citée parmi les priorités (33 %).

Le fait d'accentuer largement la communication et la signalisation notamment à l'attention des automobilistes fait l'unanimité absolue.

NB : En complément, un certain nombre de propositions complémentaires a été faite sur des sections de voies en particulier, que ce soit dans une optique de cohabitation d'usages ou d'aménagements cyclables en site propre permettant de limiter cette cohabitation avec l'automobile mais aussi, dans une optique de réduction de la place de la voiture en ville avec renforcement de la logique de parcs relais et suppression de différentes places dédiées au stationnement voitures (Ex : Place Chapou).

Ces propositions ne sont pas détaillées ici mais sont conservées et prises en compte en vue des étapes ultérieures dont la vocation consistera à mener un travail sur cette question importante.