Signes

DE VILLES ET DE ROUTES

Syndicat des Equipements de la Route

La Lettre d'Information du Syndicat des Equipements de la Route N° 3 - JANVIER 1999

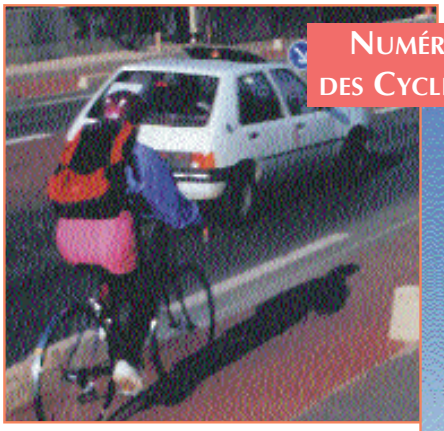


Photo : F.CEPAS-D.S.C.R.

NUMÉRO SPÉCIAL SÉCURITÉ DES CYCLISTES ET DES MOTARDS

édito

1998 fut une année en demi-teinte pour la sécurité routière. L'été particulièrement meurtrier a cassé une courbe que tous les acteurs de la sécurité espéraient avoir définitivement placée dans une perspective de baisse régulière des accidents et notamment des accidents graves. Mais très malheureusement cette tendance s'est encore accentuée avec plus de 100 morts le seul week-end du jour de l'An, rappelant dramatiquement en ce tout début d'année que le chemin de la sécurité routière est encore long.

Néanmoins le dynamisme et la volonté affichés par Isabelle Massin, récemment nommée Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière, constitue un signe fort de la volonté des pouvoirs publics de lutter plus que jamais contre ce fléau. L'engagement des adhérents du SER à ses côtés doit être une certitude pour tous ceux qui font de la sécurité de tous les utilisateurs de la route leur priorité.

Les initiatives sont nombreuses, les champs d'expérimentation et d'innovation résolument tournés vers un meilleur partage de la route.

Pour preuve ce numéro consacré aux motards et aux cyclistes qui revendiquent à juste titre une place à part entière sur la route.

Puis-je saisir cette occasion qu'ils me donnent de vous souhaiter une année 1999 placée sous le signe du partage.

Alain Claude — Président du SER

Interview exclusive

Accidents des motocyclistes

Isabelle Massin contre la fatalité

Pour améliorer la sécurité des motards, le Comité Interministériel de Sécurité Routière lançait, fin 1997, un appel à l'innovation technologique pour les glissières de sécurité. Refusant la fatalité qui frappe cette catégorie d'utilisateurs de la route, Isabelle Massin, Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière, fait ici le tour d'horizon des actions qu'elle entend développer dans ce domaine.

Signes : En avril 1996, des associations de motards appelaient à une manifestation nationale intitulée «manif anti-guillotine» qui mettait en cause les rails de sécurité non doublés, jugés particulièrement dangereux en cas de chute. Les choses ont-elles changé depuis ? Quelles ont été les mesures prises par le Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement ? Où en sommes-nous du concours d'innovation technologique concernant les dispositifs de sécurité lancé à l'initiative de votre Ministère ?

Isabelle Massin : Les glissières de sécurité classiques présentent un danger particulier pour les motocyclistes lors d'une sortie accidentelle de chaussée du fait du risque de heurt sur la partie basse des supports en cas de glissade. Aussi, est-ce

Suite page 2

La sécurité des motocyclistes

« Une nécessité absolue »

Photo : F.CEPAS-D.S.C.R.

pour améliorer la sécurité des motocyclistes que le Comité Interministériel de Sécurité Routière du 26 novembre 1997 a décidé de développer par des moyens techniques et réglementaires la mise en place de glissières métalliques adaptées à la protection des motocyclistes.
Par la suite, le groupe de travail moto/infrastructures qui se réunit régulièrement depuis 1996 et auquel participent les associations de motocyclistes, a confié au Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA) une étude complète sur l'accidentologie des motocyclistes.
Celle-ci vient de s'achever et les premières conclusions ont été présentées au groupe de travail le 18 juin dernier. Elle permet d'identifier plus clairement les enjeux et de mieux préciser la typologie des accidents avec heurt de glissières.
Un concours d'idées a été lancé au début de cette année auprès des entreprises d'équipements de la route pour la mise au point de nouveaux dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes.
Un jury s'est réuni une première fois le 5 juin 1998 et compte tenu des délais de mise au point des nouveaux dispositifs, qui devront subir des essais spécialement adaptés, les lauréats du concours seront désignés au deuxième trimestre 1999.
Ces actions permettront de proposer les dispositions réglementaires sur les conditions de mise en place de nouveaux dispositifs de retenue.

Signes : Ces mêmes associations préconisent également d'augmenter le coefficient de rugosité des revêtements routiers et de systématiser les contrôles sur les matériaux utilisés par les municipalités, notamment en matière de signalisation horizontale. Ces mesures sont-elles envisageables aujourd'hui ?

Isabelle Massin : Les usagers de la route, et particulièrement les motocyclistes, sont très sensibles aux qualités d'adhérence des produits utilisés pour les marquages sur chaussée. Certains gestionnaires de voirie, notamment quelques collectivités territoriales, utilisent des produits ou des peintures en signalisation horizontale sur les chaussées qui ne respectent pas toujours les caractéristiques d'adhérence exigées et sont parfois appliqués en contradiction avec la réglementation.
Dans ce contexte, il convient de souligner que les dispositions réglementaires et les solutions techniques existent pour lutter contre le caractère glissant des produits de marquage. Ceux-ci doivent en effet être certifiés ou faire l'objet d'une autorisation préalable d'emploi délivrée par le Ministère chargé des Transports. Leurs qualités de surface doivent en particulier satisfaire aux normes en vigueur et aux spécifications concernant l'adhérence, tout en conservant les qualités requises de rétroréflexion. Les laboratoires spécialisés sont parfaitement au fait de ces questions.
Les obligations des maîtres d'ouvrage et gestionnaires de voirie en matière de signalisation horizontale ont été rappelées dans la circulaire interministérielle du 15 mai 1996 relative à l'utilisation de la

Suite de la Une

Recherche innovation impérativement...

Depuis plusieurs années, les associations de motocyclistes alertent les pouvoirs publics sur l'agressivité des glissières de sécurité métalliques. En cas de chute et de glissade au sol, ces glissières constituent paradoxalement un facteur aggravant pour un motocycliste qui heurterait la partie basse des supports.
De ce fait, alors que les accidents contre les glissières de sécurité représentent 2 % des victimes de l'ensemble des accidents motocyclistes, ces mêmes accidents sont la cause de la mort de 8 % d'entre eux.
Le dépouillement des enquêtes REAGIR (Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et les Initiatives pour y Remédier) montre que la majorité des accidents mortels sont dûs aux heurts contre les supports.
A l'heure actuelle, face à ce problème, seule la mise en place d'un écran inférieur permet d'éviter le choc direct sur les supports. Cet équipement est aujourd'hui obligatoire, pour les infrastructures nouvelles du réseau national, dans l'extérieur des courbes de rayon inférieur à 400 mètres.
Aussi, la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière (DSCR) et la Direction des Routes (DR) ont lancé un appel à proposition dont l'objet est la mise au point d'un système innovant de protection des motocyclistes ou d'un dispositif adaptable sur les glissières de sécurité métalliques sans en modifier les conditions de fonctionnement vis-à-vis des véhicules.
Ce système doit être, de plus, économiquement compétitif par rapport à l'écran inférieur actuel.

couleur sur la chaussée. Il importe maintenant de les faire respecter.

Signes : L'an dernier, 831 motards sont morts sur la route, soit une augmentation de plus de 12 % par rapport à l'année précédente. Selon vous, au-delà de la question des rails et des problèmes de glissance, que reste-t-il aujourd'hui à faire pour améliorer la sécurité des motards ?

Isabelle Massin : L'amélioration de la sécurité des motocyclistes est une nécessité absolue. L'action conduite en ce sens ne peut se réduire à l'adaptation des infrastructures. Il faut également :
- Agir sur les comportements : les motocyclistes comme tous les autres usagers de la route doivent respecter les règles du code de la route.
- Mettre en œuvre des actions de formation adaptées, notamment de formation continue, conformément aux décisions du Comité Interministériel de Sécurité Routière du 26 novembre 1997 et aux préconisations de la table ronde sur «la formation des usagers de la route et des conducteurs».
- Agir sur les caractéristiques des machines elles-mêmes, en particulier : lutter de manière concertée contre les débridages de moteurs ; se donner les moyens de mettre fin à la course aux performances excessives des motocyclettes dont on sait qu'elle constitue une source majeure d'insécurité.

Glissières de sécurité

« Elargir le panel des solutions »

Demandée par les motards et encouragée par Isabelle Massin, l'évolution des glissières de sécurité est plus que jamais d'actualité. Pierre Calvin, Président de la section Dispositif de Retenue du SER, affirme ici la volonté des professionnels de répondre à ces attentes.

Favoriser les innovations pour répondre à toutes les situations d'aggravation de l'accidentologie

Depuis plusieurs années les professionnels travaillent à l'amélioration qualitative des dispositifs de retenue en tenant compte notamment des spécificités motocyclistes comme :
- la création des écrans inférieurs pour isoler le support de glissière,
- l'adaptation de ces écrans aux équipements spéciaux tels que musoir et raccordement,
- la mise au point d'écrans colorés pour glissière bois.

Le lancement récent d'un concours pour la conception d'équipements nouveaux ou complémentaires à ceux existants, adaptés aux contraintes des motocyclistes devrait procurer aux maîtres d'ouvrage un panel de solutions encore plus large tant en variété de gammes qu'en coût financier. Il ne fait aucun doute que des équipements bien adaptés et installés à bon escient contribueront à amoindrir la gravité des accidents. Mais tout cela ne doit pas masquer le fléau que représentent les obstacles latéraux qui, autant pour les deux roues que pour les automobilistes, génèrent près de 40 % des tués sur la route. La suppression des osbstacles, la création de zones de récupération latérales, l'isolement des points durs, toutes ces actions, menées conjointement à l'évolution qualitative des dispositifs de retenue existants et à la mise au point de produits nouveaux, permettront d'améliorer la sécurité routière. C'est dans cet état d'esprit que notre profession œuvre quotidiennement.

Pierre Calvin

Tout savoir

Casque : Indispensable

En 1997, 279 cyclomotoristes âgés de 14 à 19 ans ont trouvé la mort sur les routes de France et 13 241 ont été blessés. Dans plus de quatre cas de décès sur 10, le cyclomotoriste ne portait pas de casque.

Utilisateurs de la route payant chaque année un lourd tribu en contrepartie de leur «liberté», les motards se sont organisés pour constituer une force de proposition auprès des pouvoirs publics. Une démarche dynamique profitable à tous. Rencontre avec Patrick Borg, membre du bureau national de la Fédération Française des Motards en Colère.

Entretien avec Patrick Borg

« On refuse aux motards le droit à l'erreur »

Signes : Quelles sont les préoccupations des motards en terme de sécurité passive ?

Patrick Borg : En raison même de la nature des deux roues à moteur, les attentes en terme de sécurité passive concernent souvent l'infrastructure routière. Au plan technique, les points les plus problématiques touchent à la glissance des chaussées, aux dispositifs de retenue et aux abords des chaussées. Avec deux seuls points d'appui au sol, nous sommes particulièrement instables sur une chaussée glissante. Aussi, le déversement de gasoil sur la chaussée dans les courbes et les ronds-points, le marquage au sol non homologué ou mal posé ou encore, le colmatage des fissures de l'enrobé avec des matériaux à faible coefficient de rugosité sont pour un motard autant de facteurs potentiels d'accidents graves.
Concernant les dispositifs de retenue, la gestion des rails de sécurité est symptomatique d'une attitude privilégiant les automobilistes et qui a longtemps prévalu dans les différents schémas directeurs d'aménagement routier. Alors que le dispositif a fait ses preuves pour les voitures, il se révèle être pour les motards un facteur aggravant en cas d'accident. Si on a convenu d'un système qui permet de «rattraper» la sortie de route d'un automobiliste, on refuse ce droit à l'erreur aux motards alors même que c'est la catégorie d'usagers la plus vulnérable…

Signes : Quelles seraient vos préconisations pour remédier à chacun de ces problèmes ?

M. Borg : Concernant la glissance des chaussées, nous pensons que la première des mesures serait d'imposer l'utilisation de marquages au sol certifiés à toutes les municipalités et de systématiser la vérification de toute la signalisation horizontale. De plus, nous insistons particulièrement sur la nécessité, pour les municipalités, de former leurs personnels habilités à poser des marquages certifiés ou bien de contrôler la formation des prestataires habilités. Par ailleurs, actuellement fixé à 0,45, le coefficient de rugosité des revêtements routiers devrait être augmenté à 0,55.
Quant à la question des rails de sécurité, nous sommes conscients que la modification demandée de l'ensemble des glissières déjà installées en France ne se fera pas du jour au lendemain.
Idéalement, la mise en place d'un écran inférieur sous la glissière permet non seulement d'éviter le choc contre les piquets du rail mais également de mieux répartir et d'absorber une partie de l'énergie cinétique du choc par le choix d'un matériau adapté.

Signes : Quelles sont votre implication et vos attentes vis-à-vis du concours ?

M. Borg : La Fédération Française des Motards en Colère est impliquée au premier chef dans cette initiative puisque ce sont les manifestations de grande ampleur organisées en avril 1996 qui ont suscité la mise en place de ce concours sur les rails de sécurité. Ces manifestations sont également à l'origine de la réactivation du groupe de travail «moto/infrastructures» au sein de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière. L'idée d'un concours favorisant des innovations techniques a donc vu le jour il y a plus de deux ans. La recherche de solutions concrètes, fiables, certifiées et économiquement supportables par les maîtres d'ouvrage doit être, à notre sens, la ligne directrice qui permettra de nous donner une alternative aux «pièges» que représentent actuellement les glissières non doublées.

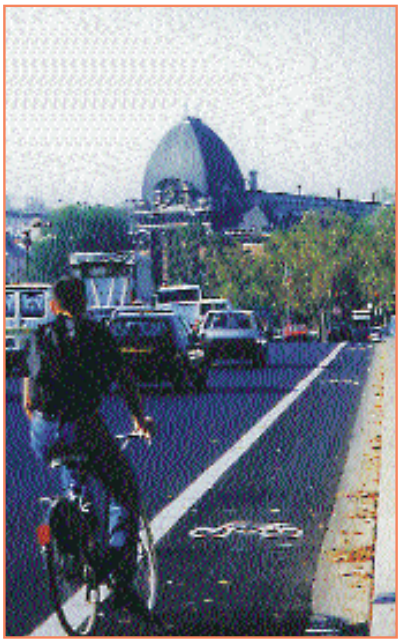
Une catégorie d'usagers vulnérables dont la «colère» est constructive

La Ville de Paris mène une politique volontariste inscrite sur le long terme

Un Paris en Or

On ne reçoit pas l'arrivée du Tour de France impunément. Paris vit aujourd'hui avec le vélo une histoire qui se conjugue en termes de passion, de liberté, d'écologie, de rapidité et désormais de sécurité.

Pour preuve le prix du Vélo d'Or décerné par le Comité de suivi de la politique vélo venu récompenser les efforts entrepris par la Ville.



Voies et pistes cyclables contre la pollution et l'engorgement du trafic

Loin d'être la seule solution aux problèmes de circulation et de pollution dans une agglomération de plusieurs millions d'habitants, le vélo constitue l'une des alternatives les plus rapides à mettre en œuvre et les plus gratifiantes pour la population. Tel a été très vite le credo de la municipalité parisienne qui récolte aujourd'hui les premiers fruits d'une politique qui vise à rendre la chaussée accessible au plus grand nombre d'utilisateurs.

Plus de 120 km de voiries

Développée depuis 1996, la nouvelle politique en matière de déplacement a fait la part belle au vélo. Outre de nombreuses initiatives originales (Journée du vélo, multiplication des zones 30, ouvertures temporaires des voies sur berges…), ce sont plus de 120 kms de voies et pistes cyclables qui quadrillent aujourd'hui la capitale, complétés par près de 9 000 places de stationnement.
Fruit d'une concertation avec l'ensemble des partenaires, en particulier les associations, le réseau parisien permet des liaisons avec les communes limitrophes.
Il a pour ambition de motiver le recours à la bicyclette pour les trajets domicile/lieu d'activité et les déplacements de proximité. En assurant la sécurité des cyclistes par le recours à une signalisation dense et efficace, la Mairie de Paris avance, de plus, l'argument du gain de temps passé dans les transports pour réussir son pari. Aussi l'obtention du Vélo d'Or vient-elle faire écho à la reconnaissance des parisiens qui souhaitent dans leur majorité que cette politique soit poursuivie et démultipliée.

Un prix ministériel

Créé en 1995 par le Comité de suivi de la politique vélo, structure de réflexion des Ministères de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, de l'Equipement, des Transports et du Logement et de la Jeunesse et des Sports, le concours du Vélo d'Or récompense les collectivités, les associations et entreprises pour leurs projets de développement de l'usage quotidien du vélo. Pour sa troisième édition, le Vélo d'Or a voulu couronner spécialement les actions encourageant l'usage du vélo pour les trajets domicile/lieu d'activité et les actions en matière de lutte contre le vol.

Liaison interurbaine

Circulation au vert

Sans aménagement, le rond-point constitue une zone de danger pour les cyclistes

La mise en place d'une voie séparée favorise leur identification par les autres usagers de la route

Jusqu'alors trop rarement aménagées sur les Routes Départementales, les pistes cyclables investissent les liaisons interurbaines. Pionnier de cette volonté de redistribuer «toutes» les voies afin de permettre aux cyclistes d'évoluer hors agglomération en sécurité, le département de Seine et Marne vient d'aménager près de 4 km de pistes cyclables en rase campagne. Rencontre avec Guy Gnilka, Subdivisionnaire à la DDE.

A trop faire de la petite reine la meilleure solution contre les embouteillages et la pollution, on avait oublié qu'elle constitue aussi un sport de loisir très prisé hors des villes. Aussi, rares sont les routes de campagne bénéficiant d'infrastructures spécifiques.

Pourtant nombreuses sont les associations de cyclistes revendiquant un meilleur partage de la route. Tel fut notamment le cas de la Seine et Marne qui a profité de la création d'une nouvelle liaison interurbaine, la RD 240, entre la RN 7 et la RD 403 traversant respectivement le territoire des communes de Saint-Pierre-les-Nemours, de Nemours et de Darvault, pour apporter une réponse favorable à cette attente.

« Dès les premières études, le Conseil Général de Seine et Marne a retenu le principe d'une surlargeur cyclable sur tout l'itinéraire que nous proposions », précise Guy Gnilka, maître d'œuvre. Résultat : en septembre 1997, plus de 3700 mètres de pistes cyclables ont été aménagés sous circulation et ce, en une semaine, tout compris. La performance est d'autant plus louable que la liaison, attendue par les usagers depuis plus de 30 ans, connaît un trafic important, dont plus de 10 % de poids lourds.

Une liaison attendue depuis 30 ans

De plus, hormis l'aménagement de la voirie traditionnelle, le traitement d'un giratoire situé à la sortie de Saint-Pierre-les-Nemours permet aux cyclistes de ne plus craindre ce type d'intersections. Particulièrement vulnérables dans les courbes, les cyclistes doivent être assurés d'une antiglissance optimale, supérieure aux normes imposées. C'est la raison pour laquelle la Direction Départementale de l'Equipement a eu recours à un saupoudrage aléatoire d'agrégats sur l'ensemble du parcours.

« Financé dans son intégralité par le département, cet aménagement satisfait en effet le plus grand nombre, à commencer par les représentants des associations qui souhaitent à l'évidence que les collectivités multiplient ce type de réalisations », conclut Guy Gnilka.

Tout savoir

L'été meurtrier

1 582 tués et 27 659 blessés. Tels sont les nombres des victimes des 19 750 accidents corporels des mois de juillet et août derniers. Comparativement à l'année précédente, on notera sur la même période une baisse sensible du nombre d'accidents (- 7,2 %) et de blessés (- 8,4 %) mais une augmentation du nombre de tués (4,8 %). Ce dernier chiffre est d'autant plus alarmant qu'il reflète la tendance générale à l'augmentation du nombre de morts depuis le début de l'année (3,8 %). Particulièrement touchée par cette évolution, la tranche des 15 - 24 ans a subi l'augmentation la plus importante (15,4 %). La bonne nouvelle concerne les cyclistes dont le nombre de victimes a diminué de 21 % durant les mois estivaux.

Tourisme vert

Partager les R.D. avec les cyclistes

Concevoir le partage de la route à l'échelle départementale apporte aux cyclotouristes la garantie d'évoluer sur un itinéraire homogène. Le Conseil Général du Puy-de-Dôme « cyclabilise » ses Départementales depuis deux ans. Retour sur aménagement.

La Fédération Française de Cyclotourisme compte plus de 120 000 licenciés et la Fédération Française de Cyclisme plus de 100 000. Ces chiffres représentent autant de personnes prêtes à sillonner la France et à en découvrir les richesses. Certains départements ont pris la mesure du phénomène en comprenant que la promotion touristique d'une région passe également par celle de la bicyclette. Particulièrement propice au tourisme vert, le Département du Puy-de-Dôme est de ceux-là.

En 1996, le Conseil Général décide de s'engager dans une vaste politique en faveur des cyclistes et, se basant sur une démarche globale à l'échelle du département, se lance l'année suivante dans la première phase d'un programme d'aménagement d'itinéraires cyclables en rase campagne. Ce programme comprendra à terme la réalisation de 59 kilomètres de bandes cyclables.

Au delà de l'importance de ces aménagements en terme de kilomètres, ce plan se veut « exemplaire ». Cette première phase permet d'évaluer l'intérêt d'une telle démarche dans le département. Elle devrait aussi inciter d'autres décideurs (Mairies, Syndicats et Communautés de communes …) à rejoindre le Conseil Général dans cette initiative, notamment dans les agglomérations pour lesquelles le Département n'a pas toutes les compétences. Dans le souci d'une meilleure efficacité d'un investissement conséquent (15 MF répartis sur 5 ans), sans compter les aménagements pour les cyclistes intégrés dans les projets routiers, le Conseil Général a opté pour un aménagement modulable en fonction de la fréquentation des axes. Ainsi, sur les sections de Routes Départementales figurant au programme et supportant un trafic supérieur à 1000 véhicules/jour, des bandes cyclables d'une largeur de 1,5 mètre sécurisent la circulation des cyclotouristes qui bénéficient de plus d'une signalisation directionnelle spécifique. Aux côtés de cette signalisation propre, le Conseil Général s'est limité à mettre en place sur les départementales à moindre trafic, une signalisation informant les automobilistes de la présence de cyclistes sur l'itinéraire. Ces sections de RD portant alors l'appellation poétique de « Routes buissonnières »…

Des expériences similaires menées dans d'autres départements pour élaborer un plan de partage de la route, il ressortait qu'en rase campagne, le rapport qualité/prix des aménagements penchait nettement en faveur des bandes cyclables. Ce fut donc l'option retenue ici par le Conseil Général.

Avec près des 4/5ème réalisés en moins de 2 ans, le programme d'aménagement suit aujourd'hui son cours sans rencontrer de difficultés notables. Et Jackie Leyre, maître d'œuvre et chef de service à la Direction Départementale de l'Equipement, de conclure à l'issue de cet entrevue : « Perçus favorablement par les usagers, il reste à noter que ces aménagements supposent un entretien fréquent - et notamment un nettoyage régulier - pour conserver leur efficacité ».

Tout savoir

Décret du 14/9/98 : Partager avec les piétons aussi

Les pistes et bandes cyclables sont des aménagements exclusivement réservés aux cycles à 2 ou 3 roues. Tel est le contenu du décret qui vient de modifier certaines règles du code de la route en faveur de la circulation des vélos et de la protection des cyclistes. Le texte stipule pour autant que maires et préfets conservent la possibilité d'en autoriser l'accès aux motocyclistes à condition de le signaler explicitement sur la voirie. Autre nouveauté, sauf disposition contraire de l'élu, la circulation est désormais autorisée dans les zones piétonnes pour les conducteurs de cycles à condition qu'ils conservent l'allure du pas et n'occasionnent pas de gêne aux piétons. Peuvent utiliser les trottoirs dans les mêmes conditions les cyclistes âgés de moins de 8 ans.

Image et écologie

Vélo, passage obligé

Commune en quête d'attractivité et de douceur de vivre cherche compagne dynamique et écologique pour relation suivie, sûre et peu onéreuse. Bayonne a trouvé l'âme sœur…

La signalisation cycliste allie sécurité des utilisateurs, protection de l'environnement et promotion de la ville

Le vélo symbolise aujourd'hui un nouvel art de vivre. Un art de «vivre la ville» s'entend. Sous-préfecture des Pyrénées-Atlantiques, située au confluent de l'Adour et de la Nive, Bayonne soigne son image et améliore son cadre de vie. Parmi de multiples initiatives allant dans ce sens (fleurissement des rues, acquisition de véhicules non polluants…), la dotation de la ville en pistes et bandes cyclables n'est pas des moindres. Adopté en 1996, le projet consistait pour l'essentiel à relier l'ancien chemin de halage de la Nive à la côte atlantique en direction du réseau cyclable landais au nord et jusqu'à Hendaye au sud. Pour ce faire, la ville prévoit d'ici l'an 2000 l'aménagement de plus de 50 km de réseau cyclable. Pour l'heure, ce sont 6 km de pistes bidirectionnelles et 20 km de bandes unidirectionnelles qui ont déjà été aménagés dont une petite promenade de 1,4 km sur les bords de l'Adour.

Une signalétique spécifique informant tous les usagers

« Bénéficiant des aménagements d'une ancienne voie ferrée, les traditionnelles bordures de trottoirs ont été remplacées par des traverses SNCF récupérées sur le site », indique Daniel Chené, Directeur Général Adjoint des services techniques de Bayonne. S'inscrivant dans une politique générale de promotion du vélo dans le département, les mots d'ordre pour ces aménagements furent la concertation et le pragmatisme.

« En l'absence de règles nationales strictes en matière de signalisation horizontale, nous avons mis sur pied un groupe de travail réunissant les responsables des services techniques des villes de la côte Basque ainsi que ceux du département des Pyrénées-Atlantiques, poursuit Daniel Chené. Nous avons alors défini un projet commun destiné à assurer la cohérence des aménagements que chacun pourrait réaliser. Concernant la signalisation verticale, les choix de la ville ont tenu compte des quatre éléments majeurs suivants : lisibilité, identification de l'aménagement, sécurité et qualité du produit».

Initialement mis en œuvre avec les partenaires financiers institutionnels (l'Etat, la Région et le Département participant à hauteur de 25 % chacun), le projet, d'un coût total de 1,4 MF, fut par la suite soumis à l'avis des associations locales regroupant les usagers des deux roues et la Fédération Française de Cyclotourisme. Inauguré au printemps 1998, après trois mois de travaux, ce projet a, de toute évidence, séduit la population qui souhaite « le prolongement du réseau en direction de l'Adour ». Pourquoi s'arrêter en si bon chemin…

Tout savoir

Le vélo en chiffre

A la différence des voitures particulières qui bénéficient d'une immatriculation, le parc de bicyclettes français est relativement difficile à évaluer. Alors qu'il se vend chaque année entre deux et trois millions de bicyclettes, on estime qu'aujourd'hui près de 20 millions de vélos circulent sur le territoire (soit approximativement, un vélo pour une voiture particulière). De 795 tués en 1970 à 329 en 1997, la sécurité des cyclistes a globalement suivi les bons résultats de la sécurité routière en général depuis 20 ans. Les victimes se comptent surtout parmi les hommes et plus particulièrement encore chez les personnes âgées de plus de 65 ans. Les accidents les plus fréquents se produisent de jour, hors intersection mais la proportion de cyclistes tués la nuit est plus importante en rase campagne qu'en milieu urbain.

Directeur de la publication : Alain Claude - Comité de rédaction : Pierre Calvin, Lionel Couche, Arnold Delaney, Jean-Marc Dieulefet, Dominique Mondé.
Coordination : Nicole Mitrani - Rédacteur : Philippe Billon - Conception - Réalisation : All Write.
Syndicat des Equipements de la Route : 152, rue de Picpus, 75012 Paris - Tél. : 01 43 42 26 36 - Fax : 01 43 42 47 71.