



# Le BHNS et les cyclistes à Amiens

## Sommaire :

- Introduction
- Nos attentes
- Cohérence du projet avec la politique globale de déplacement
- L'avis de l'association sur les caractéristiques des ouvrages les plus importants
- autres points
- Quelques réflexions d'ordre général
- Conclusion

## Introduction

La mise en place du BHNS sera déterminante pour la mobilité des Amiénois y compris les cyclistes.

**Véloxygène** a participé aux "comités techniques vélo" pour que des aménagements cyclables soient intégrés dans le projet. Si bon nombre de nos propositions ont été retenues, certaines ne l'ont pas été parce que la commande politique était de « **ne pas contraindre la voiture** » : maintien du stationnement, maintien de plusieurs voies de circulation automobile.

## Nos attentes

Les attentes des cyclistes vis-à-vis d'un aménagement de transports en commun à haut niveau de service sont essentiellement de :

- bénéficier d'aménagements cyclables en continuité leur permettant de circuler en sécurité et confortablement, sur leurs trajets quotidiens, notamment domicile-travail, sur des distances pouvant atteindre 10 à 20 km,
- pouvoir emprunter alternativement vélo, BHNS et bus,
- pouvoir stationner leurs vélos en toute sécurité.

mais aussi de :

- pratiquer une activité physique régulière, bénéfique à la santé,
- réduire leur utilisation de la voiture (problèmes de congestion, de stationnement, de pollution de l'air).

Nous pouvons résumer par cette simple phrase nos attentes : **la qualité, le confort et l'efficacité (cyclabilité) des cheminements cyclables doivent être partie intégrante d'un projet de BHNS.**



## Cohérence du projet avec la politique globale de déplacement

Notre analyse s'appuie principalement sur le PDU (2013/2023) y compris son action 21 "mettre en œuvre le Schéma Directeur des Aménagements Cyclables (SDAC)"

Ci-dessous, quelques principes du PDU :

### **Mettre en oeuvre le schéma directeur des aménagements cyclables**

*"La politique de mobilité durable joue un rôle essentiel dans la lutte contre le réchauffement climatique, la réduction de la congestion automobile et un meilleur partage de l'espace urbain. Le vélo peut contribuer de façon très significative à remplir ces objectifs qui constituent la colonne vertébrale du PDU. En effet, la bicyclette est un mode de déplacement écologique, économique, bon pour la santé, pratique et agréable. Son usage s'avère particulièrement adapté au territoire d'Amiens Métropole où le revenu par ménage est faible et où la majorité des distances parcourues n'excède pas 3 kms. La volonté d'Amiens Métropole est donc de développer fortement l'utilisation du vélo en incitant les habitants du territoire à cultiver le plaisir de cette pratique, bénéfique à tous égards. Il faut pour cela considérer le vélo non plus comme un vecteur mineur de la chaîne des déplacements mais comme un élément central dans l'économie générale de la mobilité. En conséquence le Schéma de Directeur des Aménagements Cyclables s'intéresse à l'ensemble des aspects d'une politique cyclable : acquisition de vélos, aménagements, services, actions relevant de l'intermodalité, accompagnement de nouvelles pratiques économiques et sociales... Par son application, il doit concourir à doubler la part modale du vélo encore beaucoup trop modeste"*

### **Réorganiser l'offre de stationnement:**

*"Une politique de mobilité durable ne se conçoit qu'en intégrant le stationnement comme un paramètre déterminant de l'organisation des déplacements sur le territoire. l'objectif est donc d'adapter progressivement l'offre de stationnement, relativement abondante en cœur de ville, au développement des transports urbains et de se doter pour ce faire d'une stratégie cohérente. Celle-ci repose sur les principes suivants : réduction progressive des poches de gratuité en centre-ville, extension raisonnée du stationnement résidentiel, priorité à la rotation de courte durée dans les secteurs commerçants les plus denses, réaffectation des fonctions de certains parkings souterrains, création de parkings relais aux extrémités de la ligne de tramway, distribution de poches de stationnement le long de cette ligne, mise en place d'aires de stationnement de covoiturage aux portes d'Amiens... Cette politique se mettra en place concomitamment à la réorganisation du réseau de transports urbains, des aménagements de voirie et de la réalisation du TCSP. Elle en suivra le rythme et le calendrier. Il s'agit d'inciter les habitants d'Amiens Métropole à un usage plus sélectif de la voiture individuelle et de contribuer à un aménagement plus agréable de l'espace urbain, moins massivement consacré au stockage des voitures."*

### **Mettre en œuvre la hiérarchisation du réseau de voirie**

° mettre en œuvre la hiérarchisation du réseau de voirie réalisée par Amiens Métropole (janvier 2013), définissant un réseau de voirie à quatre niveaux : réseau autoroutier, réseau départemental, réseau local de niveau 1 et réseau local de niveau 2 et en tenant



compte des routes à grande circulation et des besoins spécifiques des transports exceptionnels et des engins agricoles,

- ° respecter les préconisations de la hiérarchisation en ce qui concerne la localisation des secteurs ayant vocation à accueillir une circulation apaisée : > Réseau autoroutier (vocation nationale) : desserte des pôles structurants, transit, mode automobile uniquement

Réseau structurant (vocation départementale) : transit, échanges métropolitains, séparation ponctuelle des modes

Réseau local (vocation communautaire) :

- niveau 1 : échanges métropolitains, séparation physique des modes

- niveau 2 : échanges inter-quartiers, séparation des modes en fonction des possibilités

Zones apaisées (zones 30, zones de rencontre) : niveau local de desserte, activités riveraines, partage équilibré des modes de déplacements

- ° Prendre en compte la hiérarchisation de la voirie dans toutes les opérations prévues sur l'espace public

- ° aménager progressivement l'espace public et revoir, le cas échéant, la domanialité et la réglementation des vitesses en fonction du niveau hiérarchique de la voirie concernée, en lien étroit avec la charte d'aménagement de la voirie

## L'avis de l'association sur les caractéristiques des ouvrages les plus importants

(dossier d'enquête préalable à la Déclaration de Projet – Pièce C)

Conformément au PDU et au SDAC, notre analyse repose sur la praticité des aménagements pour les cyclistes, mais aussi leur cohérence avec le schéma directeur des aménagements cyclables, avec l'offre de stationnement et avec la hiérarchisation du réseau de voirie.

### Avenue de l'Europe

Pas de remarque (pas d'aménagement).

#### Avenue de la Paix

**Giratoire ouest de l'avenue de la paix :**

Le shunt automobile<sup>1</sup> entre l'avenue Franklin Roosevelt et la rue Terral présente un risque important pour les cyclistes, leur trajectoire étant coupée par les automobilistes.

**Carrefour et station Avenue de la Paix, avenue de l'Europe :**

Pas de remarque.

### Avenue du Général de Gaulle

#### Carrefour de la citadelle

Nous proposons en annexe une modification de l'aménagement de la station Citadelle.

---

<sup>1</sup> Un shunt permet aux automobilistes de tourner sur la première rue sortant du rond-point sans s'engager sur celui-ci.



## Carrefour de la place Vogel pas de remarque

### De la Citadelle à la Place Vogel

(Ligne verte) La solution proposée est une voie verte, partagée entre cyclistes et piétons dans les deux sens de circulation.

#### **Véloxygène propose**

la largeur de façade à façade étant de 28,50m, une piste cyclable bidirectionnelle, séparée du trottoir. Cette piste pourrait se prolonger de la station VLS (Vélo en libre service) Citadelle jusqu'à la place Vogel offrant aux étudiants de la citadelle une vraie connexion cyclable de haut niveau avec le centre ville.

Cet axe De Gaulle-Déportés-Résistance, ancien symbole du gâchis automobile et de la coupure urbaine, atteindrait ainsi le niveau d'un symbole de cette ville renouvelée, restaurée dans son unité et laissant la place à tous les modes : BHNS, marche, vélo, auto.

## **Axe port d'aval/place Vogel - port d'amont**

### Place Vogel

Bien identifier les itinéraires cyclistes et assurer une continuité des parcours aux feux. En sens ouest-est vers le carrefour, suppression de la bande cyclable existante.

### Rue des francs Mûriers et rue Vanmarcke

Pas de remarque notable. Il convient de s'assurer que les aménagements sur le trottoir et l'aménagement cyclable (bac à cartons, panneaux de signalisation...) ne rendent pas impraticable l'aménagement.

L'angle de la rue Saint Leu et de la rue Vanmarcke (devant la pharmacie) n'est pas traité.

#### **Véloxygène propose**

de démarrer l'aménagement cyclable dès le croisement avec la rue Saint Leu en protégeant la traversée de la rue menant au parking Saint Leu.

De laisser comme actuellement le carrefour Saint Leu/Vanmarcke en giratoire (pour rappel il était très embouteillé auparavant avec un carrefour à feux, ce qui a conduit à la mise en place d'un giratoire qui fonctionne correctement). En effet, les feux tricolores diminuent considérablement la cyclabilité d'une voie.

### Place Parmentier/port d'Amont

Dans le sens est-ouest, les schémas proposés dans les documents soumis à l'enquête publique ne correspondent pas aux plans pro qui nous ont été fournis par la collectivité. Sur les schémas de l'enquête en coupe transversale, une bande cyclable est créée. Nous ne la retrouvons pas sur les plans pro.



## Axe Place Vogel - Esplanade Branly

Rue du Maréchal de Lattre de Tassigny et rue du général Leclerc

Pas d'aménagement cyclable dans les derniers plans PRO présentés (contrairement à la première version soumise à concertation), seuls des sas aux feux sont créés.

Selon la conclusion de l'étude de trafic, globalement seule la rue du Général Leclerc devrait être saturée par les aménagements envisagés. Les cyclistes seront donc bloqués dans la circulation sur le seul axe permettant une traversée Nord Sud en bordure du centre ville. Les voies larges de 3 mètres empêchent de plus tout dépassement de cycliste en sécurité.

### **Véloxygène propose**

aménagement type "**axe rouge**" à Paris, à la mobilité apaisée et partagée : diminution du stationnement automobile, autorisation de livraison à certaines heures, aménagements cyclables et aménagement bus. La largeur disponible de 21,88 m doit permettre de faire cohabiter voies bus, automobiles, aménagements cyclables et larges trottoirs.

Au PDU (action 14 Hiérarchiser le réseau de voirie), niveau 2 : échanges interquartiers, séparation des modes en fonction des possibilités.

La proposition existait donc:

**La proposition d'aménagement, sur un axe majeur du projet, est illégale au vu de l'article de 20 de la loi sur l'air ([Loi LAURE Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie](#)) portant sur l'obligation d'aménagements cyclables lors de la création ou rénovation de voirie urbaine. Elle est également incompatible avec le PDU.**

Rue des Otages

Pas d'aménagement prévu.

### **Véloxygène propose**

la création d'une bande cyclable dans le sens nord-sud sur l'ensemble de la rue.

## **Les boulevards sud**

Page 74.

Mail Albert 1er- Square Lemerchier, boulevards Maignan-Larivière et Carnot. Un partage de l'espace positif, notamment sur la diminution de la place accordée au stationnement automobile.

### **Véloxygène propose**

que les contre-allées soient aménagées en zones 30 et que les voitures y circulent en sens contraire de la circulation des voies principales. Ainsi, les automobilistes pressés ne pourront plus les emprunter à grande vitesse lorsque les voies centrales sont embouteillées. Cette solution est proposée dans le cadre de l'enquête mais annoncée comme "non arbitrée" par les élu(e)s en réunion publique. Cet aménagement autoriserait également sur ces linéaires le double-sens cyclable et permettrait aux cyclistes de mieux choisir leurs itinéraires (sur la contre-allée ou au niveau de la voie verte au sud des boulevards) en fonction de leurs destinations.



## Les Places

### Place du Maréchal Joffre

Pas de remarque

### Esplanade Branly

**Le réaménagement de l'esplanade Branly est globalement positif.**

Cependant, une préoccupation sérieuse sur les itinéraires cyclistes dans les 2 sens nord-sud et sud-nord : pas de remonte-file ni de sas vélo sur l'Esplanade, et suppression de l'actuelle bande cyclable du bas de la route de Paris.

### Place Longueville

#### **Véloxygène propose**

La mise en place de sas vélo (désormais obligatoires) sur les rues adjacentes ainsi que des bandes cyclables permettant la sécurisation des cyclistes dans ce carrefour très emprunté.

### Place Foch, gare St Roch

Réaménagement positif.

#### **Véloxygène demande**

Quel est le devenir de la bande cyclable au nord de la place ?

## Les boulevards EST

### Boulevard de Beauvillé

page 79 figure 84.

Aucun aménagement cyclable n'est présenté sur le projet.

Au PDU (action 14 Hiérarchiser le réseau de voirie), cette rue est une voie du réseau local à vocation communautaire de niveau 1, donc nécessitant une séparation physique des modes.

**La proposition d'aménagement est donc incompatible avec le PDU**

#### **Véloxygène propose**

Difficulté de circulation pour les cyclistes depuis le passage au dessus de la rue Eloi Morel jusqu'au carrefour avec la rue Massey.

### Boulevard d'Alsace-Lorraine

page 60

Pas d'aménagement cyclable annoncé dans l'enquête publique. Par contre, en Comité technique vélo, il avait été acté que les vélos puissent emprunter les couloirs de bus.

## Les pénétrantes des faubourgs

### L'avenue de l'Hippodrome et la rue Lucien Fournier

Pages 59 et 81

Le projet ne prévoit aucun aménagement tant pour les vélos que pour le BHNS. De plus, rue Lucien Fournier (dans les plans PRO), il apparaît une suppression de la bande cyclable montante en direction du pont du chemin de fer vers l'hippodrome.



L'avenue de l'Hippodrome est située entre le nouveau pont de Strasbourg (2012) et l'entrée de l'autoroute Amiens Ouest. Elle permet aux habitants des secteurs Sud de récupérer la route d'Abbeville et aux amiénois de se rendre à de nombreux équipements collectifs, tels l'hippodrome, le Parc des expositions-Mégacité, le stade de la Licorne ou le Zénith. Les jeunes sont en particulier concernés puisque cet axe permet aussi d'accéder au lycée de la Hotoie et au collège Edouard Lucas. Elle croise un aménagement cyclable en site propre rejoignant Amiens, Pont-de-Metz, Salouel et Saleux.

L'espace public de ces équipements est caractérisé par de grands parkings appartenant à la Métropole, parkings vides en dehors des manifestations. Dans le cadre du projet de BHNS, un parking relais sera installé à son terminus au stade de la Licorne.

Dans cette partie de la ville, mal desservie par les transports en commun, il est fréquent de voir des amiénois se rendre au Parc des expositions ou au Zénith à pied ou à vélo.

Au PDU (action 14 Hiérarchiser le réseau de voirie), cette rue est une voie du réseau local à vocation communautaire de niveau 1, donc nécessitant une séparation physique des modes.

**La proposition d'aménagement est donc incompatible avec le PDU.**

### Véloxygène propose

de revoir cet aménagement en permettant au BHNS et aux cyclistes d'emprunter chacun une voie en site propre.

#### La rue Delpech

page 56 et 81

L'ensemble de la rue Delpech est mise en zone 30 (cf. plan page 68). Aucun aménagement n'est prévu si ce n'est au droit de l'école primaire. Par conséquent, la limitation de vitesse sera difficile à faire respecter.

Faute de plans précis, nous n'avons connaissance ni de l'installation de sas au feu, ni de remonte-file, pourtant cette mesure est préconisée dans les zones 30.

#### L'avenue du Général Foy

page 81.

Sur la **Ligne rouge**, le projet ne prévoit pas d'aménagement **Avenue Foy**. L'aménagement cyclable actuel n'est pas respecté, le stationnement en épi empiète dangereusement sur la bande cyclable.

Avec une largeur de 19,85 m, un aménagement était possible comprenant voie bus et aménagement cyclable efficace. Amiens métropole se refuse à diminuer l'offre de stationnement.

De plus l'avenue Foy est très encombrée aux heures d'affluence.

Au PDU (action 14 Hiérarchiser le réseau de voirie), cette rue est une voie du réseau local à vocation communautaire de niveau 2 - séparation des modes en fonction des possibilités.

donc nécessitant une séparation physique des modes.

**La proposition d'aménagement est donc incompatible avec le PDU.**



### **Véloxygène propose**

de modifier la structure de la rue en instituant un stationnement longitudinal, afin de permettre la création d'un aménagement cyclable, de qualité et sécurisé, dans chaque sens de circulation, ainsi qu'un site propre central alterné pour le BHNS.

#### **La rue Jules Barni**

page 83.

Pas de remarque (pas de nouvel aménagement).

#### **La chaussée Jules Ferry**

page 83.

Sa largeur de 22,32m permettait un aménagement cyclable (pour mémoire, la Zone 30 n'est pas un aménagement cyclable<sup>2</sup>). L'une des variantes de la concertation envisageait d'ailleurs cette configuration en passant du stationnement actuel en épi à un stationnement en bandes longitudinales.

De plus, cette zone 30 en prolongation de celle de la rue Jules Barni va dégrader fortement la vitesse commerciale du BHNS sur un linéaire continu de 1,7 km pour la ligne bleue (depuis le bas de la rue Jules Barni jusqu'au croisement de la chaussée Jules Ferry avec la rue Camus).

Au PDU (action 14 Hiérarchiser le réseau de voirie), cette rue est une voie du réseau local à vocation communautaire de niveau 1, donc nécessitant une séparation physique des modes.

**La proposition d'aménagement, sur un axe majeur du projet, est illégale au vu de l'article de 20 de la loi sur l'air portant sur l'obligation d'aménagements cyclables lors de la création ou rénovation de voirie urbaine, et est également incompatible avec le PDU.**

### **Véloxygène propose**

en conséquence de modifier la structure de la rue, notamment en instituant un stationnement longitudinal, afin de permettre la création d'un aménagement cyclable dans chaque sens de circulation.

#### **La Cité scolaire et rue Alexandre Dumas**

Page 84

##### **La Cité scolaire**

Pas de remarque.

##### **La rue Alexandre Dumas**

Le projet propose une rénovation importante avec une suppression d'une partie du stationnement, un site propre bidirectionnel sur une grande partie du linéaire, une voie verte ainsi qu'un traitement paysager.

<sup>2</sup> CERTU définition de la zone 30

[http://www.securite-routiere.gouv.fr/content/download/3190/28070/version/1/file/guide\\_techn\\_fiche4\\_technique\\_zone30\\_cle29ec98.pdf](http://www.securite-routiere.gouv.fr/content/download/3190/28070/version/1/file/guide_techn_fiche4_technique_zone30_cle29ec98.pdf)





## Véloxygène demande

une attention particulière pour les connexions avec les rues Sagebien, le pôle des cliniques, la cité scolaire et le carrefour de la croix-Rompue.

### Véloxygène propose

des pistes cyclables de part et d'autre de la voie.

## Les terminus des lignes verte et rouge

### Terminus de la ligne verte

Le terminus de la ligne verte est situé à Dury, après le centre commercial Auchan. L'entrée de ce centre et des commerces alentours est une catastrophe pour les cyclistes : côté Est, une piste étroite en ciment fissurée, partagée avec les piétons, longe la large chaussée à 4 voies derrière les stations de bus et traverse les multiples sorties de parking sans aucune signalisation avant de rejoindre le centre commercial en son côté Nord par un trou dans une haie. Côté Ouest, la piste traverse l'entrée des voitures du centre commercial avant de rejoindre Dury ou de permettre au cycliste de traverser les voies et rejoindre le centre à son autre extrémité.

### Véloxygène propose

de reprendre et sécuriser cet aménagement dans le cadre du projet de BHNS et d'y ajouter un parking vélo sécurisé.

## Autres points

- Le remplacement du giratoire par un carrefour à feux intersection Lucien Fournier et Barbier ainsi que la nouvelle station **enlèvent une bande cyclable**. Nous proposons de modifier la station afin de ne pas avoir de quai en vis à vis et de garder le giratoire.
- Nous demandons la mise en place systématique des **cédez-le-passage cyclistes** aux feux (tourne-à-droite et tout-droit si possible) sur l'ensemble du réseau BHNS.
- Nous souhaitons que l'ensemble de l'**anneau vert** reste en **voie bus/vélo** comme actuellement.
- Le doublement très fréquent des voies aux feux empêchent la création de **bandes cyclables continues** ou de remonte-files conséquents.
- Nous proposons que les **vélos pliants** soient **autorisés dans les bus** du BHNS. C'est un facteur important d'intermodalité et de rallongement des distances parcourus.
- **Stationnement cyclable** : Pas de proposition, dans cette enquête, de stationnements sécurisés pour vélos en lien avec le BHNS.



## Quelques réflexions d'ordre général

Les différentes interrogations depuis le début de la concertation sur le projet de BHNS aurait dû conduire la collectivité à réviser son PDU . En effet il apparaît à travers notre contribution que le PDU 2013/2023 n'est plus adapté . L'épine dorsale du document étant une ligne de tramway Nord Sud .

Le report modal avec le projet de BHNS et son nouveau réseau complémentaire ne sera pas à hauteur de celui espéré ,la nécessaire répartition de la voirie en faveur des modes doux ne sera optimum ,le principe de ville à 30 ne sera pas une réalité . Entraînant de fait la non atteinte d'une obligation légale d'un PDU: la diminution du trafic automobile.

## Conclusion

Le projet, tel qu'il est présenté, dans cette enquête n'est pas le moyen le plus adapté pour faire d'Amiens une ville apaisée, une ville qui respirera mieux demain :

- déficit de sites propres pour le BHNS ;
- trop de linéaire traité en zone 30 ;
- manque de volonté de réduire le stationnement et de contraindre la circulation automobile.

Pour les cyclistes BHNS doit rimer avec VHNS (vélo à haut niveau de service).

Ce ne sera pas le cas.



## **Annexes**

### **Annexe 1**

Plan de la citadelle modifié

### **Annexe 2**

Pièce jointe rapport de la Chambre régionale des comptes sur le stationnement à Amiens

<http://www.ccomptes.fr/Publications/Publications/Commune-d-Amiens-Le-stationnement-urbain-Somme>

### **Annexe 3**

SDAC, voté en 2013.