



Allées de Locmaria à Quimper : les recommandations de Kernavélo pour une matérialisation sécurisée des trajectoires cyclables

La Ville de Quimper a pris la décision, mi-mai 2020 peu après l'amorce du déconfinement, de matérialiser au sol la trajectoire à suivre par les vélos depuis le début des Allées de Locmaria (aux abords de la place Résistance) jusqu'au quartier de Locmaria en direction du chemin de Poulguinan.

Ce choix opéré par la Ville de Quimper présente un atout supplémentaire : les récents travaux de la place Stivel ont amélioré l'accès à la passerelle du Cap Horn, pour une connexion à vélo facilitée et directe vers le chemin de halage, rive droite de l'Odet, depuis le pont Pissette.

La trajectoire préconisée par la Ville de Quimper longe les contre-allées de part et d'autre des parkings automobiles situés entre l'Odet et les Allées de Locmaria (route départementale en zone agglomérée). La trajectoire cyclable conseillée est matérialisée au sol par des pictogrammes chevrons + vélo peints en blanc .

Pour un aperçu du potentiel de ce cheminement, voir la carte Kernavélo : <https://bit.ly/3eJwNUU>



Vue aérienne des Allées de Locmaria. Les flèches blanches figurent les trajectoires cyclables matérialisées

A noter qu'un itinéraire mixte piétons + vélos existe, au bord de l'Odet, en léger contrebas par rapport au parking automobile. Mais sa largeur n'est pas suffisante pour assurer tout du long la distanciation physique préconisée par les autorités sanitaires en période de coronavirus.



Vue des parkings des Allées de Locmaria – trajectoires vélo : marquage blanc chevrons+vélo

| Une configuration dangereuse, en particulier pour les enfants à vélo

Les membres de Kernavélo et les cyclistes non adhérents rencontrés sur place sont unanimes : les places de stationnement d'où les automobiles sortent en marche arrière sont un danger très sérieux pour les cyclistes que les automobilistes détectent difficilement à cause des nombreux angles morts du véhicule et de la proximité des autres véhicules stationnés sur les places voisines.

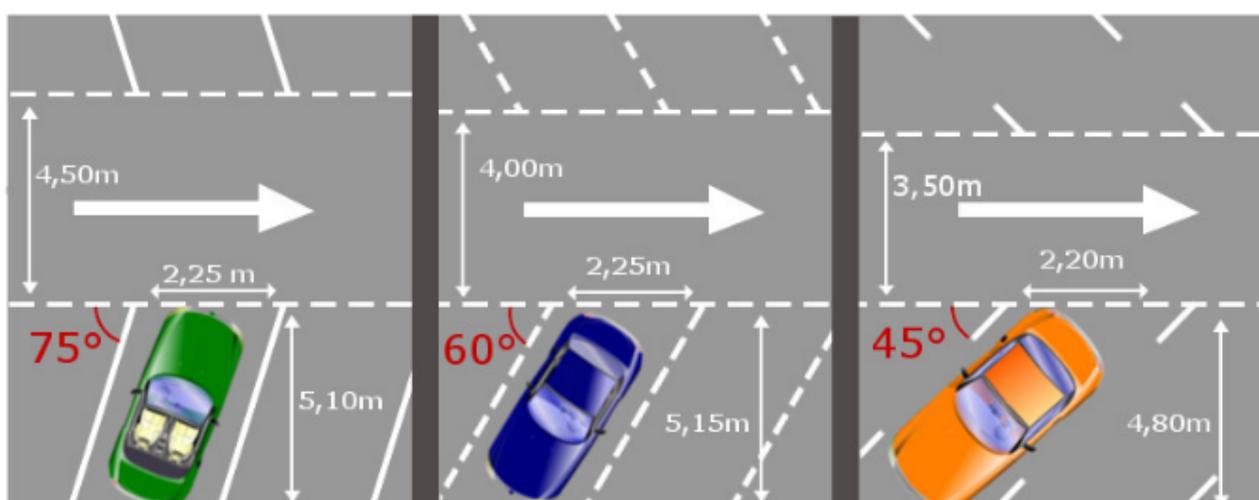


Cyclistes adulte et enfant qui s'engagent sur la contre-allée de Locmaria en suivant le marquage

Un autre grief à l'encontre du choix fait par la Ville de Quimper d'orienter les cyclistes vers les contre-allées de parkings prévus pour se garer en marche avant : les enfants à vélo, de petite taille, sont encore plus difficilement perçus par l'automobiliste qui manœuvre en marche arrière. Les parents accompagnateurs interrogés lors de notre reconnaissance sur le terrain, ont spontanément pointé du doigt ce danger potentiel et le sentiment d'insécurité associé. Ce qui constitue un frein sérieux à la pratique du vélo sous ses forme utilitaire et de loisir.

Modifier l'orientation du marquage en épi

Le stationnement en épi tel que représenté ci-dessous nous semble une solution bien plus sécurisante pour les cyclistes. Ce qui impliquerait de modifier le marquage et d'inverser l'orientation des épis matérialisés pour le stationnement automobile :



7 bonnes raisons de se garer en marche arrière

- 1) De toute façon, il faudra faire une manœuvre, alors avant ou après ?
- 2) Lorsque l'on fait la manœuvre au début, on commence voiture sur chaussée (ou contre-allée) et donc visible de loin (on ne peut surprendre personne). Lorsque l'on fait la manœuvre en repartant, on est sur le parking, donc moins visible de ceux qui circulent sur la chaussée (piétons, vélos, autres véhicules).
- 3) Il est beaucoup plus facile d'effectuer cette marche arrière avant parce qu'on a roulé depuis quelque temps, le véhicule n'a plus aucun problème de buée ou de givre. Ce ne sera plus le cas si vous reprenez votre véhicule après un long stationnement, surtout en hiver.

4) Les roues les plus difficiles à ranger sont les roues arrières du fait qu'elles ne braquent pas. Il est donc important de les ranger en premier. S'il reste à figoler, cela sera d'autant plus facile si ce sont les roues avant qu'il vous reste à ranger. Regardez pourquoi vous vous stationnez dans un rangement en créneau en marche arrière ! Pourriez-vous le faire en marche avant ?

5) En majorité, on est toujours beaucoup plus pressé et fatigué lorsque l'on repart que lorsque l'on arrive. Alors réduisons le danger en étant dans le bon sens lorsque l'on est le plus vulnérable.

6) 78% des accrochages sur parking sont dus à la marche arrière pour sortir du stationnement.

7) Certaines entreprises rendent cette manœuvre en marche arrière obligatoire (notamment classées type SEVESO), pour pouvoir démarrer très rapidement en cas d'incendie ou danger imminent.



Des entrées de parking dangereuses pour les vélos

Si la Ville de Quimper modifie l'orientation des stationnements automobiles en épi, un autre danger guette les cyclistes : les 3 entrées de parking, depuis la départementale vers la contre-allée, comme illustré ci-dessous :



Les trajectoires suivies par les cyclistes dans le parking et par les voitures en insertion vers le parking depuis la départementale sont propices à un effet de cisaillement par l'arrière.

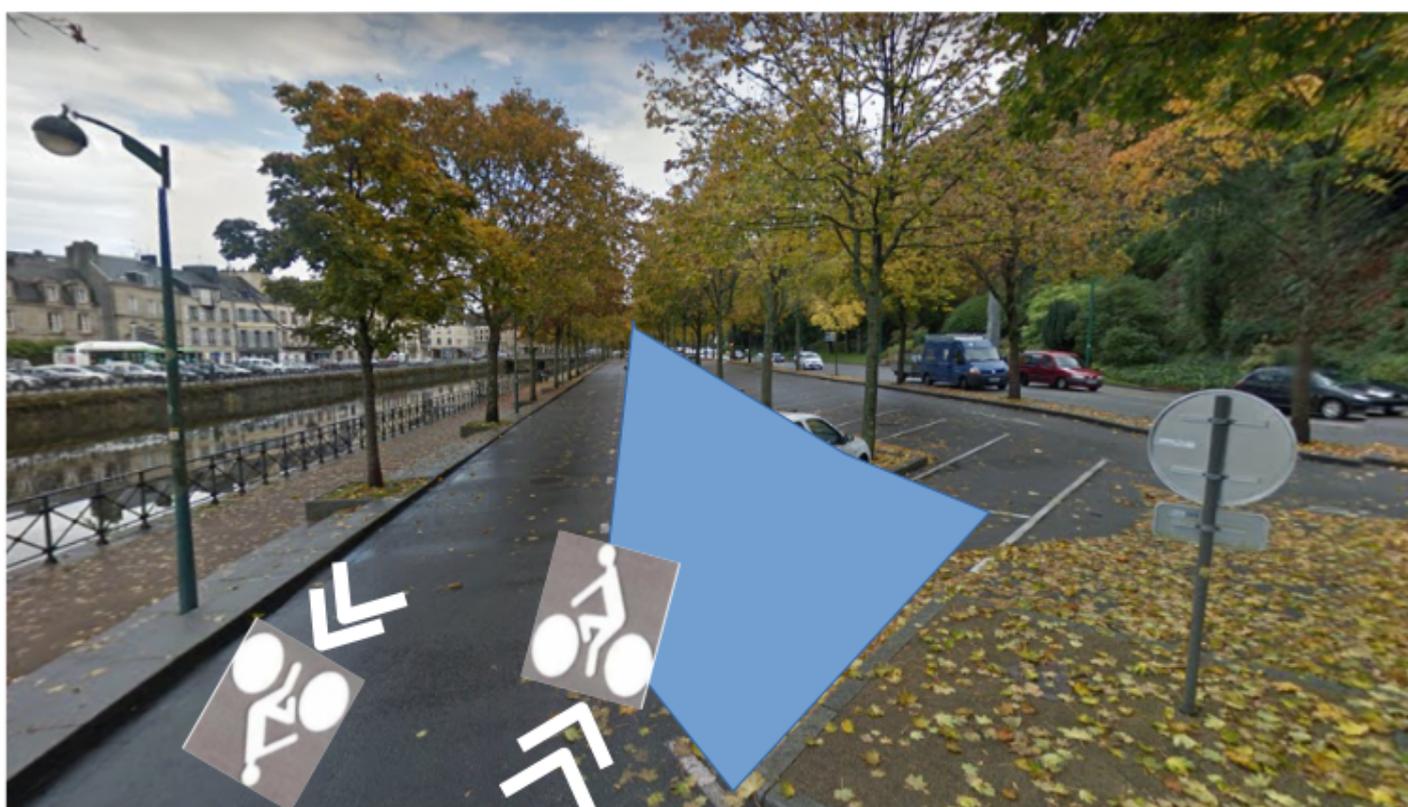
Le trafic automobile débouche parfois à vive allure sur le parking, pressé par le flux de véhicules à l'arrière.

Préconisations de Kernavélo

une piste cyclable bidirectionnelle expérimentale

Seule proposition à même de concilier sécurité, distanciation physique et efficacité d'un aménagement cyclable le long des Allées de Locmaria : création d'une piste cyclable suggérée par marquage au sol, bidirectionnelle, rendue possible par la suppression à titre expérimental de la moitié des stationnements automobiles des Allées de Locmaria, c'est-à-dire un peu moins de 90 places de stationnement qui comptent pour 3 % de l'ensemble des parkings aménagés dans le centre-ville de Quimper, hors stationnement longitudinal sur la chaussée.

« Quimper avec 5350 places de parking, dont 2600 en zone de stationnement gratuit, est particulièrement bien dotée » [extrait de <https://www.quimper.bzh/396-stationnement-et-parkings.htm>]



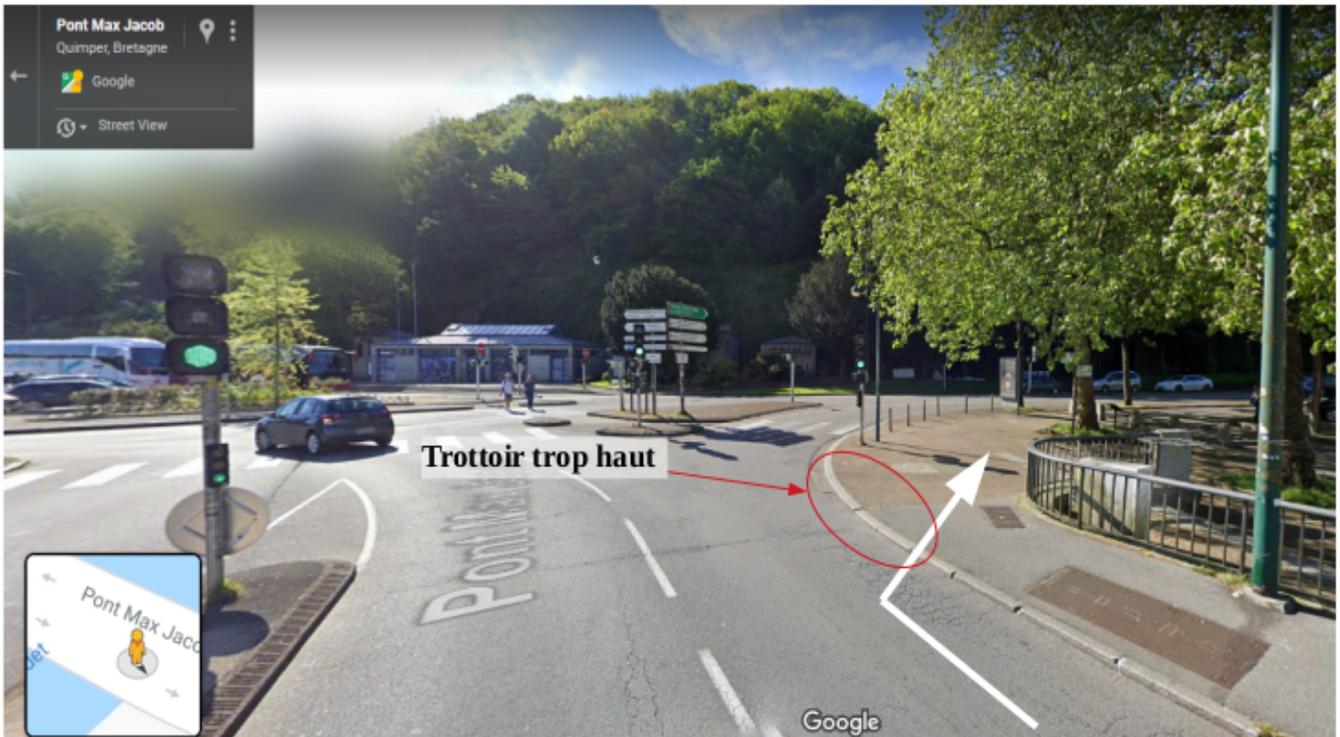
Suppression de places de parking pour expérimentation d'une piste cyclable bidirectionnelle

Des traversées cyclistes contiguës aux traversées piétonnes

La continuité de l'aménagement serait renforcée par la création de traversées cyclistes contiguës aux traversées piétonnes :

- sur le pont Max Jacob, entre section en prolongement du pont Pissette vers les allées
- sur le pont de la Cale Saint-Jean, entre sections des allées de Locmaria, rive gauche de l'Odéon

L'accès aux contre-allées de Locmaria depuis le pont Max Jacob, en provenance de la rue Amiral Ronarc'h ou depuis la rue du Parc, mériterait un traitement particulier de la remontée sur trottoir, trop haute pour les roues d'un vélo (et a fortiori d'une trottinette dont la location QUB vient de démarrer), section de trottoir située en amont de la traversée piétonne comme illustré ci-dessous :



En conclusion : un aménagement cyclable à fort potentiel

La reconfiguration des Allées de Locmaria, grâce aux récents aménagements de la place Stivel et du quartier Locmaria, rendrait possible la continuité cyclable entre le centre-ville et le Cap Horn / chemin de halage d'une part, le quartier Locmaria et le chemin de Poulguinan d'autre part.

La nécessaire continuité des aménagements cyclables va de pair avec un niveau acceptable de sécurité, qui passe par la sanctuarisation de la contre-allée Nord des parkings des Allées de Locmaria, ce qui dans l'esprit de Kernavélo se traduit par la suppression expérimentale de places de stationnement automobiles et la création d'une piste cyclable bidirectionnelle. Une attention particulière devrait être portée sur le traitement des traversées cyclistes contiguës aux traversées piétonnes, et à des travaux ponctuels d'abaissement de trottoirs.