

Comité de quartier Brivazac-Candau

Contribution pour le plan Vélo sur Pessac

1 - Généralités sur les aménagements vélo :

D'une manière générale, sur la métropole, les aménagements vélo ne cessent de s'améliorer ces dernières années et le comportement des automobilistes intègre de plus en plus la présence des vélos dans la circulation.

Néanmoins, la présence d'un cycliste dans la circulation urbaine est encore trop souvent considérée comme une anomalie et pas seulement par les automobilistes.

La sécurité des cyclistes est encore loin d'être assurée, limitant ainsi l'usage du vélo. Cette notion de sécurité est, bien sûr, très relative. Elle ne sera pas la même pour un enfant, une personne âgée ou un adulte en pleine force de l'âge et dégourdi sur un vélo.

Il faut donc continuer les efforts faits depuis plusieurs années pour promouvoir encore plus l'usage de la bicyclette dans nos villes. Nous voyons 2 grands axes sur lesquels porter ces efforts :

- a) modifier les comportements des différents utilisateurs de la route,
- b) renforcer les aménagements cyclables.

a) Comportements des utilisateurs :

Par utilisateurs, on entend les usagers habituels (automobilistes, 2 roues motorisés, cyclistes) mais également les entreprises qui interviennent sur la voie publique ou les pouvoirs publics qui décident des aménagements.

Les automobilistes doivent respecter les aménagements cyclables, par exemple :

- les SAS aux feux tricolores qui permettent aux cyclistes de démarrer devant les voitures et non pas à côté (le démarrage étant l'instant du moindre équilibre pour le cycliste),
- le mètre réglementaire entre la voiture et le cycliste lorsque les rues sont étroites comme, par exemple, le long du tram,
- ne pas stationner sur les pistes ou voies cyclables.

Les cyclistes, bien sûr, doivent également respecter le code de la route : feux tricolores, stop, éclairage de nuit, etc. Il est parfois utile de le rappeler.

Pour ces 2 catégories, il faut travailler sur l'information (et la répression ?). Il pourrait être intéressant également de systématiser certains types d'aménagement comme les SAS vélo aux feux tricolores, qui finirait par induire un comportement plus vertueux des automobilistes vis à vis des vélos.

Pour les entreprises et les pouvoirs publics, il faut que le vélo soit respecté et considéré comme un moyen de transport au même titre que la voiture.

Pour les entreprises, par exemple, les pistes ou bandes cyclables sont, trop souvent, utilisées comme stationnement lorsqu'elles interviennent sur ou à côté de ces aménagements. Ou encore, lors de travaux sur la voirie, la seule disposition que les entreprises mettent en place, consiste en un panneau « cycliste, pied à terre » et puis plus rien alors que, pour les voitures, ces dispositions peuvent aller jusqu'à la mise en place de déviation.

Pour les pouvoirs publics, sur certains aménagements de voirie, ils ne proposent pas toujours des dispositions équivalentes aux vélos et aux voitures :

- les ronds-points où les itinéraires ne sont pas aussi fluides pour les vélos que pour les voitures (voir ci-après),
- les feux tricolores où le cycliste doit « appeler » le vert pour passer alors que dans certains pays chaque voie d'un carrefour est considérée de la même manière, etc.

b) Renforcer les aménagements cyclables :

Continuité des itinéraires :

Dans la métropole mais également sur Pessac, il est très compliqué, encore plus s'il est relativement long, d'emprunter un itinéraire cyclable sécurisé sur toute sa longueur. Fatalement, le cycliste se trouvera sur des parties qui ne sont pas aménagées. Il faut donc encore densifier les aménagements. Un cycliste doit pouvoir, comme une voiture, être en sécurité sur l'ensemble du territoire.

Un automobiliste se pose juste la question de la circulation, le cycliste devra étudier l'itinéraire qui aura le plus de parties cyclables aménagées.

Ronds-points :

Dans les aménagements récents, sur les ronds-points situés sur des axes avec pistes ou voies cyclables, la voie cyclable passe à l'extérieur, sur les trottoirs. Elle n'est plus prioritaire alors que les voies utilisées par les voitures qui empruntent le rond-point, le restent (on voit là la présence de la voiture sur le vélo en tant que moyen de transport). Ce n'est pas pratique et beaucoup de cyclistes préfèrent passer sur la chaussée avec les voitures.

De plus, les dépressions charretières qui permettent aux vélos de traverser les voies utilisées par les voitures ne sont pas toujours bien réalisées. Le dénivelé peut parfois être important.

Revêtements des chaussées :

D'une manière générale, le mauvais état des revêtements (trous, désaffleurements des divers regards des réseaux souterrains, « rustines » mal réalisées etc.) de chaussée ne participe pas à la sécurité des vélos.

Stations V3 :

Certains habitants sont prêts à utiliser le vélo mais, pour différentes raisons (manque de place pour le garer, crainte de vol, ...), ne veulent pas en être propriétaire.

Partant du principe que beaucoup de déplacements commencent et se terminent aux lieux d'habitations des usagers, davantage de stations V3, notamment dans les zones résidentielles, permettrait d'augmenter l'utilisation du vélo.

Stationnements des vélos :

Garer son vélo en toute sécurité n'est pas toujours facile. Dans certains lieux, les dispositifs peuvent être inexistantes ou inadaptes (magasin Leclerc des Échoppes par exemple).

Par ailleurs, si la présence d'arceaux à nettement augmenter, ils ne sont pas toujours faciles d'utilisation parce que positionner trop près les uns des autres.

Zones 30 :

Pour généraliser l'usage du vélo, l'harmonisation des vitesses est un point de passage nécessaire. Le vélo ne sera en sécurité que si sa différence de vitesse avec une voiture est faible. Le développement des zones 30 est un bon moyen d'atteindre cet objectif. De plus, cette solution semble peu coûteuse à mettre en place.

Le développement des zones 30 serait un signal fort de l'intérêt que les pouvoirs publics portent au vélo et montrerait qu'il est considéré à l'égal de la voiture.

2 - Points particuliers sur le quartier :

Pont SNCF rue de Bas Brion (Pont Leclerc)

C'est un problème posé depuis plusieurs années à la mairie : un passage piétons/vélos sécurisé sous le pont, rue du Bas Brion, qui va vers le magasin Leclerc. Le trottoir a été élargi, il y a quelques années et le cheminement piétons est maintenant satisfaisant. En revanche, il reste à réaliser un passage cyclable dans les 2 sens. En effet, dans un sens, le vélo doit utiliser une voie très étroite sous le pont avec une circulation relativement importante et le retour ne peut se faire que sur le trottoir (ou bien en utilisant un itinéraire passant par le pont du Chiquet soit environ 400 à 500 m de plus).

C'est un passage important pour les habitants du quartier vers les commerces de proximité. Mais il est également très utilisé par les cyclistes qui se rendent vers le domaine universitaire.

Contresens cyclables :

A la sortie du pont SNCF, beaucoup de cyclistes se rendant vers le domaine universitaire, utilisent la rue du Bas Brion en contresens alors qu'elle n'est pas identifiée comme telle.

Il faut soit autoriser ce contresens cyclable et prévoir quelques aménagements en conséquence pour ralentir les voitures, soit rappeler le sens interdit et identifier un itinéraire bis.

Avenue de Candau :

Les différents aménagements de l'avenue de Candau n'ont jamais pris en compte la circulation des cyclistes... (sujet pourtant abordé par le comité de quartier durant des années).

Il n'y a, en réalité, aucun aménagement prévu pour les cyclistes. Les terre-pleins centraux, qui poussent les voitures vers les trottoirs, peuvent rendre cette avenue dangereuse, au moins pour les cyclistes qui ne sont pas aguerris. Pour certains enfants habitant la partie à l'Est du quartier, cette avenue peut être un itinéraire vers l'école. Elle est également utilisée par des personnes âgées se rendant vers le centre-ville.

Un aménagement cyclable doit être réalisé sur toute la longueur de cette avenue jusqu'à la place du Cardinal, incluant le carrefour avec l'avenue de Chiquet et une partie de l'avenue de Gradignan.

Aménagements du secteur de la place du Cardinal :

Les travaux de restructuration de la place du Cardinal, de l'avenue Marc Desbats et de la rue de Chateaubriand sont terminés. Les points suivants doivent être améliorés :

- Sur l'avenue Marc Desbats, la largeur de la piste cyclable, à l'abord du rond-point, n'est pas suffisante, notamment les tricycles débordent nécessairement sur la partie voitures.
- sur le rond-point, place du Cardinal, il est difficile d'identifier les passages vélos notamment pour aller vers l'avenue Roger Chaumet (là encore, les concepteurs ont mal pensé « vélo »).

- à l'intersection de la rue Chateaubriand et de l'avenue Jean Jaurès, il est difficile de comprendre comment tourner à gauche (sur l'avenue Jean Jaurès vers le centre-ville).
- Sur le rond-point au niveau de la rue Laugaa, pour récupérer cette rue, la piste cyclable se mélange au passage piétons.

Avenue Schweitzer :

Sur l'avenue Schweitzer, la bande cyclable est située sur la chaussée très proche des voitures alors qu'il y a la place de faire une piste cyclable dissociée sur les trottoirs qui sont suffisamment larges. Généralement, les vélos roulent sur les trottoirs.

Si le cycliste reste sur la chaussée comme il est prévu, les aménagements cyclables sont effacés aux différents ronds-points.

Cette avenue Schweitzer est également un itinéraire emprunté par les enfants pour se rendre à l'école.

Accès aux écoles :

Les différents accès vers l'école ne sont pas tous sécurisés pour les vélos conduits par des enfants. Notamment, il n'y a pas de piste cyclable entre l'avenue de Brivazac et le rond-point du Sabaïdi.

3 - Synthèse :

D'une façon générale, l'objectif du plan vélo doit aboutir à une généralisation de l'usage du vélo, indispensable pour l'avenir de nos villes. Il faut que le vélo devienne un mode de transport au même titre que la voiture ou les transports en commun et que le cycliste soit en sécurité sur l'ensemble de la voirie du territoire (desserte locale intra-quartier ou axes structurants).

Pour cela, un changement des mentalités est nécessaire et pas seulement des usagers. Notamment les pouvoirs publics doivent évoluer et cesser de considérer le vélo comme un mode transport secondaire notamment vis à vis de la voiture.

Ce plan vélo doit se mettre en place au plus vite. Certaines dispositions ne demandent que la volonté de le faire et doivent pouvoir être réalisées à très court terme. D'autres demanderont certainement plus de temps. C'est pourquoi, il faut lancer ces actions dès maintenant.

Sur notre quartier Brivazac Candau, la mise en place de contresens cyclables a été efficace et a permis d'apaiser la circulation automobile sur les rues concernées. En dehors de ces dispositions, peu d'aménagements spécifiques au vélo ont été réalisés et le plan vélo ne prévoit rien sur notre quartier. Pourtant, le constat que nous faisons montre qu'il y a des besoins et pour la plupart, il est possible d'y répondre rapidement.

Cependant, 2 constats vont demander des aménagements plus lourds et plus longs à réaliser. Il s'agit :

- 1) de sécuriser l'avenue de Candau pour les cyclistes,
- 2) d'aménager un double sens cyclable sous le pont « Leclerc ».

C'est pourquoi nous pensons qu'il est urgent de commencer dès à présent une réflexion sur ces 2 points.