



Analyse citoyenne des
double-sens cyclables

quartiers Révolution – Montesquieu

Avril 2019






Plan du quartier

La décision de la municipalité d'instaurer lors du dernier trimestre 2018 un double-sens cyclable dans la rue Calixte Camelle (ainsi que sur le haut de l'avenue Elie Sermet) est une **nouvelle positive et encourageante** pour la pratique des transports doux à Narbonne.

Cependant, on peut d'ores et déjà regretter l'absence de concertation préalable avec les associations citoyennes, dont Vélocité Narbonne.



légende :

pistes cyclables existantes	:	
nouvelle piste DSC	:	
nouveaux marquages DSC	:	
zones potentiellement accidentogènes	:	
proposition d'aménagement	:	

En effet, cela aurait permis sans doute d'envisager un aménagement plus global du quartier et également d'éviter certaines erreurs de réalisation accidentogènes.

Double-sens cyclable rue Calixte Camelle.

Le DSC de la rue Calixte Camelle débute au boulevard 1848, assurant une continuité avec la piste cyclable existante.

On peut noter que cette dernière est bien signalée aux véhicules venant de la rue Camelle (panneau et sol). **Le marquage au sol vert permet de bien identifier la présence d'une piste cyclable.**

Cependant, il aurait bien besoin d'être rafraîchi afin de regagner en visibilité.



Comme cela vient d'être écrit, **la couleur verte au sol au niveau des intersections permettrait de gagner en visibilité et donc en sécurité.** D'autant plus que la rue Camelle étant en sens unique, les véhicules arrivant des rues adjacentes vérifient si le passage est libre sur leur droite et beaucoup moins si les cyclistes arrivent de la gauche. L'auteur de cette petite étude a d'ailleurs manqué de se faire renverser à l'angle d'une de ces rues !



Angle rue Beaumarchais



Angle rue Malte Brun



Vue d'en face, angle rue des vignes bâties

Par exemple, à Toulouse, même en l'absence d'intersection, certaines pistes de DSC sont identifiées par un marquage au sol vert sur toute leur longueur.

(ici, allées Edouard Braly, quartier du busca)

Cela permet une bien meilleure identification de ce partage de la voie publique par les différents usagers et ça renforce donc la sécurité des plus vulnérables.



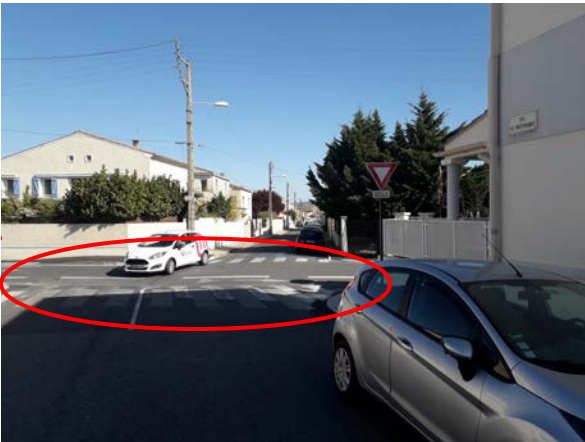


Ralentisseur (petit) entre le cimetière et le stade



Angle Calixte Camelle / rue de l'indépendance.
Accidentogène !!!

Angle rue de l'indépendance (une fois l'accident évité)



Angle rue R. Sylvestre





A l'intersection de la rue Calixte Camelle et de la rue Lakanal, la piste de DSC s'interrompt par un cédez-le-passage, puis reprend après le croisement. Le marquage au sol s'y efface déjà.



La rue Lakanal étant très empruntée, parfois à vive allure, il pourrait être judicieux d'y installer un ralentisseur juste avant cette intersection afin de prévenir toute collision. De même, un panneau signalant la présence de vélos (voir celui au croisement du boulevard 1848) serait utile.



Cette piste de DSC se termine par un cédez-le-passage à l'intersection avec le haut de l'avenue Elie Sermet.

Là aussi, le marquage au sol pourrait être repensé.

En effet, pour les cyclistes, il y a une certaine confusion entre la fin de la piste et le passage piéton. Mais surtout, les voitures remontant l'avenue et tournant à droite (virage souvent pris large) dans la rue Camelle risquent d'empiéter sur la piste des cyclistes venant en face.

Un marquage au sol vert permettrait donc encore une fois de rendre plus visible l'emplacement des vélos. Cela peut aussi être doublé par un panneau de signalisation sur l'avenue, juste avant cette intersection.



Un double sens cyclable a également été mis en place sur le haut de l'avenue Elie Sermet, entre le rond-point de la Révolution et celui dit du Faubourg. L'initiative est louable mais la réalisation laisse beaucoup à désirer.

Cet aménagement, mal fait, crée de réels risques d'accidents pour les cyclistes qui s'y aventurent. Des rectifications sont nécessaires pour remédier à ça. C'est tout à fait envisageable puisque la chaussée devra probablement être refaite dans cette zone. En effet, le passage d'engins et de camions dus à plusieurs gros chantiers voisins l'ont sérieusement dégradée.



Le DSC débute donc à partir de l'angle de la rue Pierre Viala. Mais uniquement signalé...aux cyclistes !!!

Aucun marquage au sol ni panneau de signalisation à destination des véhicules remontant l'avenue dans l'autre sens. D'ailleurs, le panneau a déjà été tourné depuis le début de cette étude. Pour le montrer un peu aux autos ?

Première erreur : le DSC ne démarre pas depuis le rond-point de la Révolution !!! Alors que la logique le voudrait, aucun marquage ni aucun panneau pour le signaler. Le DSC commence donc plus bas dans la rue.
D'où proviennent donc les cyclistes ???



Comme déjà écrit précédemment, il faudrait donc revoir le marquage et la signalisation à l'intersection de l'avenue et de la rue Pierre Viala.

Il faut aussi espérer que lorsque la chaussée, particulièrement dégradée, sera refaite dans la rue d'en face, rue Chanzy, des aménagements seront prévus. En effet, c'est là que se situe l'entrée des élèves du collège Cité et leur faciliter l'accessibilité cyclable de leur établissement serait judicieux.



A gauche, angle de la rue Pierre Viala.

A droite, les collégiens préfèrent faire du vélo sur le trottoir, c'est plus sûr...



On pourrait aussi inverser les places de stationnement. Ainsi, le DSC n'aurait pas été du même côté que les voitures garées là, ce qui est facteur d'accidents.



Etat de la rue Chanzy, devant l'entrée du collège Cité



A partir de l'intersection avec la rue de Madrid et en redescendant l'avenue, le DSC est correctement signalé (sol et panneaux) jusqu'au rond-point du Faubourg.

Cependant, on peut noter plusieurs points. Le marquage, pourtant récent, s'efface déjà. Ensuite, dans le rond-point, le marquage mériterait d'être plus visible (marquage vert) et des panneaux devraient être ajoutés également.

Enfin et surtout, il faudrait impérativement des panneaux de signalisation au sortir du rond-point pour les véhicules qui remontent l'avenue !!!



Dans des situations similaires, Toulouse réduit également la vitesse à 30 km/h et soigne la signalisation.

(avenue Victor Segoffin et rue Marceau)



Depuis le rond-point du faubourg, un petit bout de piste cyclable a été ajouté en haut de l'avenue Paul Tournal. Mais pourquoi uniquement descendant ?

En effet, la piste cyclable qui existait déjà sur l'avenue Tournal est à double-sens, mais jusqu'à la rue Valmy. En venant du bas de l'avenue, les cyclistes rejoignant le rond-point du faubourg doivent donc revenir sur la chaussée du fait de cette omission.

Et là aussi, un marquage au sol et des panneaux seraient nécessaires pour signaler cette nouvelle piste cyclable aux véhicules venant des rues adjacentes.



Angle rue de Bône

Angle rue du Génie



Le carrefour entre la rue de Valmy et l'avenue Paul Tournal paraît particulièrement dangereux pour les cyclistes venant du rond-point du faubourg.

La rue de Valmy est assez passante, les véhicules essaient de s'engager sur l'avenue où les voitures roulent souvent assez vite. L'attention des conducteurs est donc vraiment tournée vers la droite et pas du tout vers de potentiels cyclistes venant de gauche.

De ce fait, **la signalisation y est vraiment insuffisante**. Et il faut également ajouter aux facteurs de risques le stationnement (parfois non réglementaire) qui diminue la visibilité de part et d'autre.



En définitive, si on ne peut que se féliciter de la création de ces aménagements cyclables et considérer que c'est un premier pas encourageant de la part de la municipalité, il est regrettable que leur réalisation soit si peu aboutie.

Sans même faire référence aux préconisations légales concernant les aménagements cyclables, cette rapide étude sur place relève en effet de nombreuses omissions qui créent de nouveaux risques pour les cyclistes. Si le but recherché est de faciliter l'usage sécurisé de la bicyclette, alors c'est totalement contre-productif !!!

Il paraît donc urgent de remédier aux problèmes relevés ici afin de garantir la sécurité des cyclistes.

S'il faut espérer que cette politique de développement des transports doux s'enracinera profondément dans les pratiques locales, il faut aussi souhaiter qu'elle se fasse de façon plus cohérente. Car il est regrettable que l'absence de concertation avec les « experts » de terrain que sont les usagers vienne contrarier cette incitation à la pratique du vélo.

Pour poursuivre la réflexion et être force de proposition dans le dialogue avec les pouvoirs publics, nous suggérons en dernière page la création d'un nouvel aménagement cyclable dans ce quartier.

Il semblerait judicieux de réfléchir à l'aménagement d'une autre portion de l'avenue Elie Sermet. Cette avenue est la porte d'entrée sur Narbonne en provenance d'Armissan et Vinassan. Elle est très empruntée, souvent à vive allure. Si la chaussée est très large, **les trottoirs sont très étroits et encombrés**, contraignant souvent les piétons (beaucoup de collégiens et de lycéens) à se déporter sur la chaussée. Les véhicules y sont aussi souvent mal stationnés.

Or, l'ouverture prochaine de la rocade devrait diminuer le trafic sur cette voie.

Un ré-aménagement complet de la chaussée y aurait donc de nombreux avantages : réduction de la vitesse grâce au rétrécissement de la voie ; sécurisation pour les piétons ; et enfin, jonction entre les nouveaux aménagements et la vieille piste cyclable du boulevard 1830, ce qui favoriserait l'usage du vélo entre autres pour les élèves du lycée Louise Michel.

