

3ème atelier – SECTEUR 2

Jeudi 23 novembre 2023

ENJEUX



Donner la possibilité aux citoyens de prendre part à la co-construction des propositions identifiées en fonction des besoins repérés sur le secteur au sein des ateliers



Favoriser la rencontre et la synergie des initiatives citoyennes



Lieu de rencontre convivial des citoyens



PARTICIPANTS

7 PARTICIPANTS

5 hommes

2 femmes

OBJECTIFS

Améliorer les actions destinées aux citoyens en s'appuyant sur leur savoir vécu ou d'usage

Favoriser et permettre à chaque citoyen de renforcer sa capacité d'action et d'être acteur d'un projet collectif

Déterminer un sujet à portée collective et d'intérêt général qui pourra être traité de manière collaborative sur une durée de 8 à 9 mois

**Retour sur la
Démarche exploratoire
qui a permis
d'identifier les
difficultés rencontrer
entre piétons, vélos et
voitures**



Chaque habitant devra jouer le rôle d'un personnage pour explorer à proximité de son habitat les difficultés rencontrées.

Exemple : je suis âgé de 60 ans, dynamique et je circule exclusivement à vélo –

Je suis étudiante et je circule à pied

Objectif : observer les problématiques uniquement dans ce profil.

- qu'est-ce que je rencontre comme éléments irritants sur le parcours ?

- Qu'est ce qui ne fonctionne pas – quels sont les points de rupture : infrastructures – signalétiques – comportements ?

2 situations seront proposées par personnes pour une analyse plus approfondie par le groupe

Cette rencontre a permis dans un premier temps d'identifier les problématiques rencontrées lors de l'exploration de terrain et dans un second temps d'explorer des solutions.

Observations R. BISLEAU sur parcours Place 5eme République > La Poste

1/ En tant que cycliste

• **1ERE DIFFICULTÉ** : tunnel du Passage Razon :

En théorie il n'est plus possible de passer le tunnel en restant sur son vélo (panneau Pied à terre et 2 chicanes), mais un certain nombre de cyclistes ne descendent du vélo que pour passer les chicanes, et même certains les passent en restant sur le vélo.

SOLUTION : L'idéal serait de réaménager le tunnel avec 3 voies : voie piéton / voie poussette + fauteuils roulants / voie vélo.

En effet il n'y a pas de piste cyclable ni autre voie à proximité pouvant être empruntées par les cyclistes sans mettre pied à terre.

• **2nde difficulté** : Aucune piste cyclable ni marquage vélo entre le passage Razon et la Poste

• **SOLUTION 1** : Au minimum créer un marquage cycliste type « chaucidou » sur l'avenue Roger Chaumet

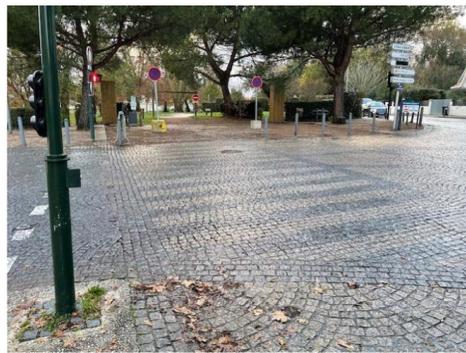
• **SOLUTION 2** : Créer une piste cyclable en haut du Parc Pompidou depuis le carrefour du Marché jusqu'à la Poste



ATELIER J'AGIS POUR MON QUARTIER

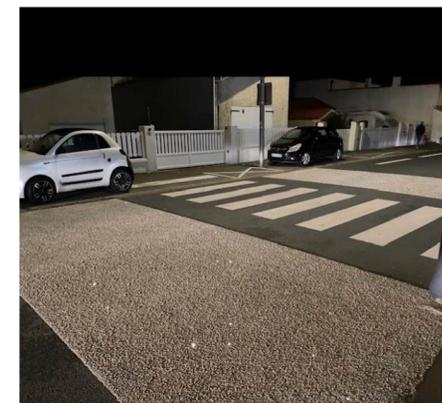
2/ En tant que piéton

✓ **Difficulté** : Le trajet depuis le Passage Razon ou depuis le Bd Saint-Martin jusqu'à la Poste comporte une partie dangereuse au niveau du carrefour du Marché à savoir : la très faible visibilité du marquage des 3 Passages Piétons de ce carrefour (voir 3 photos ci-dessous)



SOLUTION : Effectuer un marquage beaucoup plus visible pour ces 3 passages piétons. (Ci-dessous : ex d'un passage piétons haute visibilité, y compris pour les voitures)

Ce trajet depuis le centre-ville (place de la 5eme) ou depuis le Bd Saint- Martin jusqu' à la Poste est effectué quotidiennement par nombre de pessacais, il me parait donc important qu'il puisse être pratiqué à pied ou à vélo en toute sécurité, et pour ce faire qu'il faille planifier rapidement des travaux d'amélioration.



Observation de M. J Gillon en tant qu'usager cycliste

Difficultés pour le cycliste :

1. Tunnel de la rue du Bas Brion :

Un aménagement destiné à favoriser la circulation des vélos qui met le cycliste en insécurité. Il n'y a aucune visibilité à l'approche du tunnel, ni pour les vélos venant du Leclerc, ni pour les Véhicules dans l'autre sens. Le choix a été fait de donner priorité aux vélos venant de Leclerc et cela leur est indiqué par un panneau C18 mais il manque le panneau B15 signifiant aux véhicules en sens inverse qu'ils n'ont pas la priorité. Ces deux panneaux fonctionnent pourtant obligatoirement par paire. Le panneau d'indication C24a ne fait qu'avertir du risque de présence de vélos en contresens mais ne dit pas qu'ils sont prioritaires. En tant que cycliste, je n'ose pas m'engager sous ce tunnel sans avoir pu m'assurer qu'aucun VL ne vient en face. Pour cela, je me positionne sur le trottoir côté gauche de la chaussée ; de là, je vois parfaitement si la voie est libre et je peux m'engager en toute sécurité. Mais l'aménagement réalisé ne me guide pas vers cette prudence. En cas d'accident, il est certain que le cycliste sera considéré comme victime et sera indemnisé (loi Badinter) mais l'automobiliste pourra contester la régularité de la signalisation.

SOLUTION : Compléter la signalisation est un minimum mais ça ne réglera pas le problème d'absence de visibilité réciproque entre VL et vélo. Pourquoi pas un feu à déclenchement manuel pour les vélos venant de Leclerc ?

ATELIER J'AGIS POUR MON QUARTIER



ATELIER J'AGIS POUR MON QUARTIER

2. La présence d'îlots en milieu de chaussée sur certaines voies (ex : Avenue de Candau) qui empêchent les VL de se déporter pour dépasser un cycliste en toute sécurité. Si ces îlots étaient continus sur de grandes longueurs, les VL seraient gênés en présence de cyclistes ; ils devraient ralentir et hésiteraient à doubler. Ici, ils peuvent rouler relativement vite, sans contrainte sur l'essentiel de la voie et essaient de doubler les vélos avant le début des îlots quitte à les serrer un peu. C'est stressant pour les cyclistes. Cette voie est utilisée par des familles avec enfants pour se rendre au groupe scolaire Jules Ferry.



3. Des voies à sens unique avec contresens vélo avec du stationnement qui ne laissent souvent pas la largeur suffisante pour un croisement VL-Vélo en toute sécurité.

En l'absence de véhicules en stationnement, la voie est large, les VL et les vélos qui arrivent à contresens se voient de loin et tout se passe bien. Mais ça se complique lorsque le stationnement est occupé avec des véhicules parfois larges ou mal garés. La largeur disponible ne permet un croisement qu'à très faible vitesse or les VL arrivent parfois vite ou ne perçoivent le vélo que tardivement.

Qui est prioritaire ? Qui doit s'arrêter si nécessaire ?

Et surtout qui connaît ses droits et devoirs dans une telle situation ?

Exemple : Rue Blaise Pascal dans laquelle stationnent actuellement pas mal de fourgonnettes et camions en raison de la construction d'un ensemble immobilier à proximité.



4. Des pistes ou bandes cyclables entravées par des VL en stationnement (ex : entrée parc Fontaudin à Sardine, Proximité des commerces (Zyke, La Halle, ...) avenue Jean Jaurès, ...)

Prévoir des places de stationnement pour les véhicules de service exemples : la restauration collective.

5. Utilisation de la piste cyclable par les piétons en raison de trottoirs rendus «impraticables » par la présence d'herbes et de déjections canines => conflits potentiels cyclistes-piétons. Situation spécifique à l'avenue Raymond Poincaré en accès au parc Fontaudin (nombreux promeneurs avec enfants, poussettes, personnes âgées, ...)

ATELIER J'AGIS POUR MON QUARTIER

6. Des aménagements (parfois récents) sans doute conformes aux recommandations mais tellement peu pratiques qu'ils ne sont pas utilisés comme prévu par les cyclistes (ex : accès à l'avenue Chateaubriand depuis l'avenue Jean Jaurès)



— cheminement théorique pour les cyclistes
- - - cheminements les plus souvent empruntés

Difficultés pour le piéton ou l'automobiliste :

1. Problème majeur des vélos sans éclairage : très préoccupant surtout en cette période où la nuit tombe avant la pointe de circulation Les cyclistes voient très bien au crépuscule et même de nuit dans une rue éclairée et ils ne se rendent pas compte que les automobilistes ne les perçoivent pas facilement, surtout en début de nuit par temps pluvieux et avec des phares en face.

SOLUTION : Faire une vaste campagne de communication suivie d'une période de contrôle-sanction serait très utile en octobre-novembre.

2. Piste cyclable sur trottoir (ex : av Pierre Wiehn) : il est difficile surtout avec des enfants de veiller en permanence à laisser libre la bande réservée aux cyclistes que l'on n'entend pas toujours arriver. D'une façon générale, les pistes sur trottoirs sont sécurisantes pour des usagers cyclistes en promenade qui roulent à faible vitesse (famille avec enfants). Elles ne sont pas adaptées pour des cyclistes chevronnés (vélo-taffeurs). Leur utilisation à vitesse soutenue génère des conflits avec les piétons mais aussi avec les entrées-sorties de garage, les accès aux commerces, etc ... Dans cette logique, il est aberrant d'envisager un itinéraire Vélo Express (appelé également «autoroute pour vélo») qui suit l'avenue du Général Leclerc entre Alouette et le carrefour du Pacha en utilisant tout le long une piste sur trottoir.

ATELIER J'AGIS POUR MON QUARTIER

3. Cyclistes qui utilisent les passages piétons sans ralentir en forçant la priorité (qu'ils n'ont pourtant pas) ou qui s'engagent dans un giratoire par la bande cyclable alors qu'un usager veut tourner à droite mais arrivent parfois tellement vite que l'automobiliste ne les a pas vus dans son rétroviseur (exemple vécu plusieurs fois à Avenue Schweitzer à Unitec)

Observations de Monsieur Jacques Da Rold

DEUX CHEMINEMENTS A PARTIR DE CHEZ MOI (allée des roses du Haut Brion-Avenue du Chiquet)

1. vers la station de tram « Montaigne -Montesquieu »

2. vers le centre et la mairie

1. Vers la station de tram Montaigne-Montesquieu

(à pied je vais prendre le tram à la station Montaigne Montesquieu plutôt qu'à celle d'UNITEC, car d'avantage de fréquences, Montaigne Montesquieu étant un début de ligne ; en voiture je vais à la station doyen Brus mais en vélo je n'y vais pas car la sécurité du vélo ne me semble pas assurée : à examiner avec l'Université.

Avenue du Chiquet, de chez moi à la maison de quartier, il faut régulièrement marcher sur la chaussée car les trottoirs sont souvent occupés par des voitures de chaque côté et notamment au droit de la résidence des fougères. La qualité des trottoirs sera à reprendre avec le projet de l'avenue du Chiquet.

Puis avenue Pierre Corneille, c'est assez confortable et agréable. *L'agrément du paysage urbain est important lorsque l'on marche à pied et celui-ci se dégrade avec de nouvelles constructions et les clôtures qui ne respectent pas l'esprit du quartier* avec des continuités paysagères entre espace public et privé et remplacent cette continuité par des clôtures et tôle ou plastique gris et trop haute même au regard des règles du PLU.

Puis par l'avenue Marcel Pagnol c'est agréable !

Pour aller à la station UNITEC,

Solution : il conviendrait de pouvoir officialiser un passage par le parking du centre Condorcet qui est pratiqué couramment et servirait aussi pour les élèves du collège venant de Saige.

Pour rejoindre la station Montaigne Montesquieu, la traversée de l'avenue Schweitzer n'est guère sécurisée d'autant que les voitures roulent assez vite avec une faible visibilité.

Solution : réalisé une signalétique au sol

Au travers de la fac, c'est sympa mais *le cheminement vers la station est confidentiel et mériterait d'être signalé.*

2. Vers le Centre

Lors de la démarche « Pessac En Marche » du syndicat de quartier des aménagements ont été effectués tant pour l'itinéraire par le pont du Chiquet que par l'avenue Lamartine.

Mais c'est peu sécurisé et confortable avenue du Chiquet ; il n'y a pratiquement pas de trottoir sur le côté vers Brivazac Candeau et le stationnement des voitures nécessite d'utiliser le trottoir d'en face avec une traversé à la sortie de l'allée des Roses du Haut Brion non sécurisée, dans un virage : ce sera à prendre en compte dans le projet d'aménagement de cette avenue, les habitants de l'allée des roses du Haut Brion devant être considérés comme riverains de l'avenue du Chiquet.

Les remarques faites au niveau du paysage urbain et des clôtures sont valables également pour ces cheminements. De bons résultats ont été obtenus par le syndicat avec des promoteurs notamment avenue de Gradignan , résidence du Cardinal près du pont du Chiquet .

Le cheminement par la rue du pont du Chiquet puis l'avenue Jean-Jaurès (qui conduit notamment à l'arrêt de la liane 4) est agréable mais avec souvent des voitures sur trottoirs (rue du pont du Chiquet).

Par le cours Lamartine, les aménagements réalisés ces dernières années ont créés des conditions apaisées (un bon exemple) mais le respect de l'interdiction de tourner à gauche à partir du centre, de la rue Chateaubriand encore demeure non respecté par tous !

Au niveau de la rue de Chateaubriand, il convient que la priorité soit donnée aux piétons au regard des cyclistes notamment pour traverser afin d'aller vers le centre après le pont SNCF. **Les végétaux qui tombent du pont SNCf auraient besoin de faire l'objet d'entretien** par la SNCF puis la traversée de **l'avenue Louis Laugaa mérite d'être mieux matérialisée**. La mise en sens unique de cette avenue devant cependant limiter le trafic.

Solution : Créer un passage piéton sur Avenue Louis Laugaa, refaire une communication sur la zone à 30. Absence de panneaux sur la piste cyclable avenue Laugaa pour signaler la priorité à droite.

En conclusion provisoire

Ainsi je confirme l'intérêt d'une prise en compte des cheminements piétons tel que la démarche Pessac En Marche que nous avons initiée notamment pour les trajets du domicile aux équipements de proximité et stations de transports collectifs puisque nous avons la chance de disposer de la proximité de ceux-ci (bus, tram, train) de 15 à 20 mn de marche.

Solutions : Les trois points qui méritent d'être traités en priorité :

- des aménagements de confort et de sécurité pour piétons, poussettes, fauteuils roulants... certains ponctuels tel que pour la traversé de l'avenue Schweitzer, l'avenue du Chiquet, la rue Chateaubriand d'autres à prendre en compte dans les travaux d'aménagement prévus avenues de Gradignan, Pierre Corneille et du Chiquet.
- une campagne de sensibilisation au respect mutuel tant vis à vis des automobilistes qui se garent sur les trottoirs que pour les cyclistes qui ne respectent pas les piétons (et vice et versa lorsque des espaces séparés sont matérialisés tel que rue de Chateaubriand)
- la conservation d'un paysage urbain avec des continuités paysagères entres espace public et privé qui fait la qualité de Pessac et de notre quartier, en faisant respecter notamment les règles d'urbanisme.

Et bonne marche, sachant que je suis comme beaucoup tout à la fois piéton, cycliste et automobiliste selon les usages et besoins notamment les charges à transporter et l'importance du cheminement.

Observation de Monsieur P. DEUDON

Affichage Place du Marché : Bonne information qui sépare les piétons des vélos
Un message pédagogique indiquant aux piétons qu'ils doivent utiliser les trottoirs et non pas les pistes cyclables, et pour les vélos d'utiliser les pistes cyclables et les routes, et non pas les trottoirs, (Sauf enfants de moins de 8 ans) aurait été bienvenu.



ATELIER J'AGIS POUR MON QUARTIER



Intersection rue Chateaubriand et cours Lamartine : La piste cyclable est prioritaire sur le cours Lamartine, bande discontinue blanche et pictogramme vélo. Signalisation horizontale correcte, passage piéton rue Chateaubriand : Bandes blanches passage piéton sur la voirie conforme, mais pour traverser la piste cyclable pictogramme vélo ;

Il me semble que dans le code de la route, les bandes blanches doivent également traverser les pistes cyclables. Il semble que la signalisation horizontale est non conforme.

ATELIER J'AGIS POUR MON QUARTIER



Avenue du docteur Schweitzer
Pessac



Avenue du Maine Paris

2 signalisations horizontales conformes au code de la route pour les passages piétons.

Les Solutions :

- Une communication vélo, piétons, Voitures, modes d'emploi : rappeler les règles (fêtes du vélo, à l'automne au changement d'heure, sortie des écoles, semaine de la mobilité, panneaux d'information électronique.
- Revoir les voies uniques notamment celles qui sont étroites avec les contresens vélos pour les supprimer car trop dangereux,
- Mettre des passages piétons Avenue LAUGAA et à Razon , prévoir une discontinuité avenue Laugaa notamment pour les priorités à droite.
- Faire respecter le PLU afin de faire respecter le paysage urbain.
- Revoir la signalétique à plusieurs endroits

ATELIER J'AGIS POUR MON QUARTIER



Prochain atelier :



Jeudi 01 février 2024 à 18h30



Maison Municipale de Brivazac