

Quoi de neuf pour les vélos sur le Pont Mistral

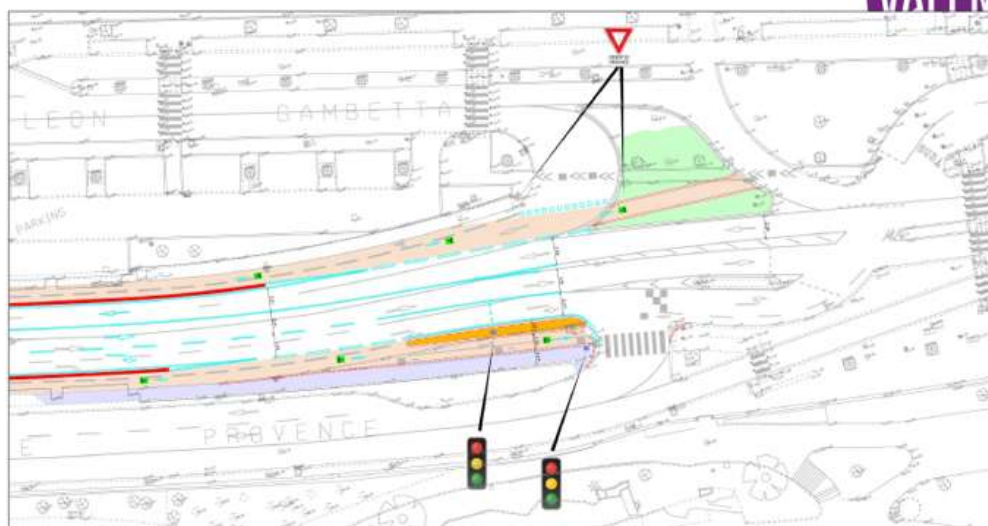
Lors des 30ans de REVV en 2019 nous vous avons rappelé les nombreuses actions de REVV pour exiger l'amélioration de la cyclabilité du pont Mistral. La dernière en date, à l'occasion de la reprise du tablier, avait permis de faire passer à 1m45 la largeur des bandes cyclables. Néanmoins nous continuons à demander d'autres améliorations afin d'encourager de plus en plus de cyclistes et en particulier les familles à emprunter le pont à vélo.

En début d'année, lors d'une commission vélo à laquelle nous n'étions malheureusement pas conviés, Valence, reprenant un projet de la CCRC, a présenté une « sécurisation des aménagements cyclables sur le Pont Mistral » basée sur le passage de 4 à 3 voies automobiles (2 dans le sens GG=> Valence et 1 dans le sens Valence => GG) et 2 pistes cyclables de 2m de large séparées du trafic motorisé par des séparateurs en dur.

► Pont Mistral - Orientations



► Pont Mistral – Côté Valence



REVV a immédiatement acté cette avancé en rédigeant un communiqué de presse largement repris, entre autres, dans un article de la version numérique du DL. Début avril nous avons été conviés à une concertation par visioconférence avec les services techniques et la conseillère municipale déléguée aux déplacements doux de Valence, pour débattre du problème de l'insertion des cyclistes à l'extrémité drômoise du pont. Début mai nous avons eu une réunion de concertation avec les services techniques, la conseillère communautaire déléguée aux mobilités et le président de la Communauté de Communes Rhône Crussol pour débattre du problème de l'insertion des cyclistes à l'extrémité ardéchoise du pont.

Dans la suite cet article vous trouverez une concaténation du document transmis début mai (à leur(e) demande) à nos interlocuteur(trice)s de Valence et de celui qui a servi de base à nos discussions avec la CCRC. En préambule nous y rappelons notre position sur ce qui serait la seule vraie solution à même de sécuriser les transits à vélo en Guilherand Granges et Valence, à savoir une passerelle dédiée, mais aussi notre volonté de contribuer à faire avancer la situation.

Base de réflexion :

Présentation du projet faite lors de la réunion de la Commission Vélo du 27 janvier 2021

Visioconférence REVV/Services Techniques du 2 avril 2021

Préambule

Nous sommes heureux qu'enfin une solution plus sécurisante pour la traversée des cyclistes soit envisagée sérieusement. Nous apprécions aussi d'être consultés à ce sujet.

Le besoin concerne aussi bien des cyclistes qui traversent quotidiennement le Rhône que des cyclistes occasionnels incluant des familles, auxquels il faudra proposer un aménagement nettement amélioré.

En toute rigueur, une passerelle dédiée serait la seule solution pour éviter le mélange avec le trafic automobile aux extrémités, qui constituera toujours un danger pour les cyclistes. Son coût resterait largement inférieur à ceux de certains aménagements routiers locaux.

Les propositions actuelles, si elles ne règlent pas tous les problèmes, nous paraissent préférables au statu quo et nous serions heureux de les voir aboutir rapidement, en tenant compte de nos recommandations.

Recommandations de REVV

Le problème principal lié au projet présenté se situe aux deux extrémités du pont où les deux pistes cyclables devront s'interrompre pour permettre aux cyclistes de rejoindre d'autres aménagements cyclables existants ou à venir ; ils seront ainsi amenés à traverser des voies automobiles.

Nous apprécions particulièrement qu'il soit prévu de donner la priorité aux cyclistes dans ces traversées.

Néanmoins pour sécuriser au maximum ces traversées plusieurs actions sont nécessaires ou souhaitables :

Pour le pont en général :

- Limiter la vitesse sur le pont à 30km/h comme cela est déjà le cas de part et d'autre de celui-ci.
- Inciter les automobilistes à réduire leur vitesse en limitant autant que possible la largeur des voies. Nous suggérons une largeur de 3,10 m pour la voie unique dans le sens Valence - Guilherand-Granges et de ramener à 2,75 m chacune des deux voies dans le sens Guilherand-Granges - Valence.

Pour les extrémités en général :

- Prévenir les automobilistes de leur prochaine perte de priorité bien en amont par une signalisation horizontale (triangles rouges « attention vélos ») et verticale clignotante (« attention priorité aux cyclistes »)
- Mettre en place ou consolider des alertes sonores par bandes rugueuses avant et jusqu'à la fin de la piste (fin de la séparation).
- Mettre en place un ralentisseur avant l'arrivée dans la zone commune.
- Mettre en place un marquage au sol de nature à attirer l'attention des conducteurs dans les zones où les cyclistes et automobilistes sont amenés à cohabiter. On peut prendre exemple sur ce qui avait été fait en 2017 dans la zone de rencontre rue Barnave (malheureusement effacé depuis, bien que recommandé par le CEREMA ensuite), ou plus sobrement sur le plateau traversant avenue des Bruyères à BLV (bandes croisées en diagonale).
-

Dispositions préconisées côté Valence :

Pour l'entrée dans Valence depuis le pont :

L'objectif de ce réaménagement du pont étant d'amener le maximum de nouveaux cyclistes aguerris mais aussi novices, il nous paraît utile de maintenir les 2 options actuelles en les améliorant significativement.

- Pour les cyclistes cherchant à rejoindre la nouvelle ViaRhôna ou à gagner le parc Jouvet ou le boulevard Maurice Faure
 - o Conserver la bande sur le trottoir, mais compléter le passage piéton avec un passage vélo.
 - o Supprimer le poteau sur l'îlot dans l'axe de la piste cyclable.
 - o Améliorer la traversée de la voie montant de l'Avenue de Provence en instaurant là aussi des priorités vélos, associées aux signalisations mentionnées précédemment.
 - o Veiller à la bonne séparation des flux vélos et piétons.
 - o Réaliser sur les trottoirs des bandes similaires à celles prévues pour la ViaRhôna et aménager la jonction avec l'avenue Maurice Faure.
- Pour les cyclistes rejoignant la voie bus vélo des boulevards
 - o Leurs permettre de prendre éventuellement position au centre de la voie de droite pour ne pas donner la possibilité aux voitures de leur couper la trajectoire, ce grâce à une fin des séparateurs suffisamment en amont.
 - o Séparer les deux voies automobiles par des quilles (ou autre séparateur physique) pour éviter des changements de file à la dernière minute (valable pour les automobilistes mais aussi les cyclistes kamikazes).

Pour la sortie de Valence :

Le projet présenté prévoit de donner la priorité aux cyclistes comme aux automobilistes descendant par rapport aux automobilistes provenant de l'avenue du tricastin et d'améliorer le cheminement des cyclistes. Il nous paraît satisfaisant avec les recommandations de signalisation formulées ci-dessus.

Remarque :

La nécessité de bien signifier aux automobilistes leur devoir de vigilance et de réduire leur vitesse, que ce soit à la sortie ou à l'entrée du pont, nous a amené à envisager la réalisation d'un grand plateau traversant ou plutôt plateau surélevé (avec le marquage au sol décrit plus haut). Il engloberait les voies du pont à partir (jusqu'à) l'extrémité des séparateurs des pistes cyclables et le début (la fin) des voies de droite. Il inclurait donc la sortie de l'Avenue Gambetta vers l'avenue du Tricastin qui fait fréquemment l'objet d'un non-respect du feu par des automobilistes pressés mettant en danger les cyclistes qui s'engagent au vert et aussi l'accès de l'avenue de Provence à Gambetta (voir plus haut).

Nous soumettons donc cette possibilité à votre analyse.

Dispositions préconisées côté Guilhaud-Granges :

De manière générale :

- Attention pour les aménagements à la végétation qui peut masquer la vue des cyclistes et leur visibilité par les automobilistes.

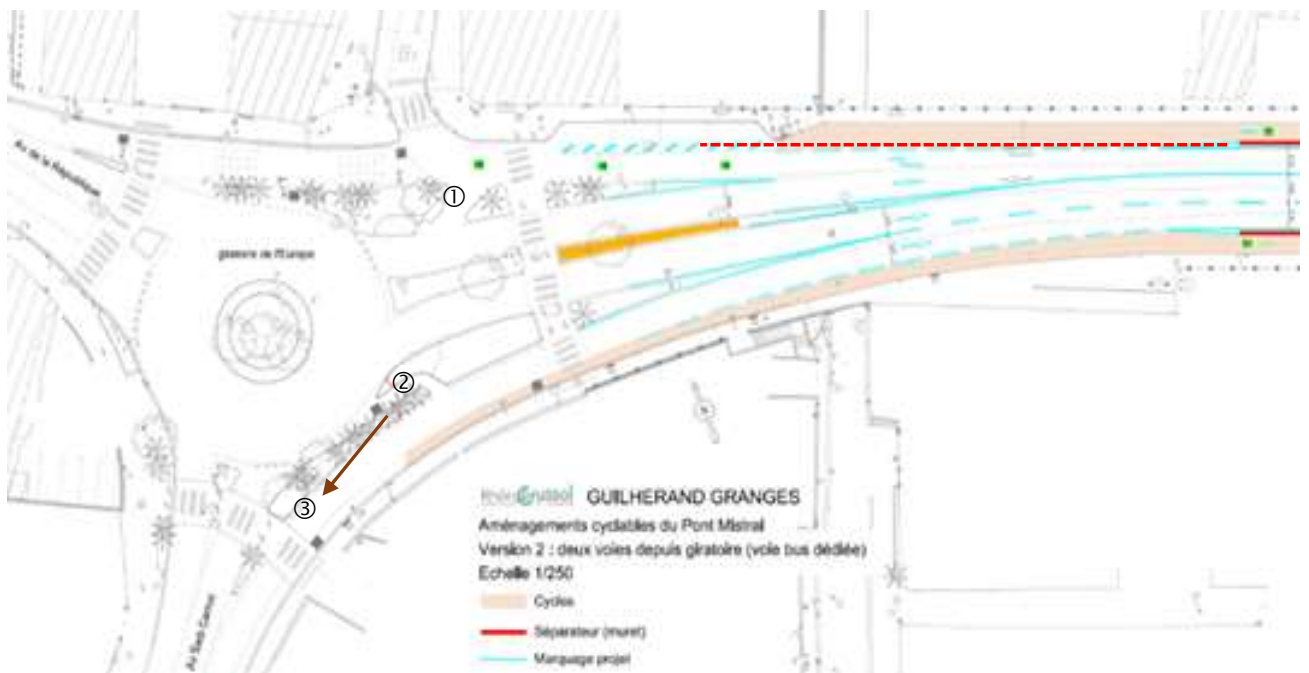
En venant de Valence :

- Prolonger le séparateur comme indiqué sur le schéma ci-dessous.

Cette disposition vise les objectifs suivants :

- Permettre une introduction mieux sécurisée des flux vélos en reportant le point de contact là où les véhicules sont pleinement engagés dans la voie à droite du terre-plein en V.
- Eviter que les automobilistes empiètent en amont sur ce qui serait devenu une bande cyclable
- Marquage clair « priorité vélo » sur la voie à droite du V

Par conséquent, le nombre de places de stationnement (actuellement quatre) devrait être réduit (deux ?).



- Donner la priorité aux vélos avenue de la République pour leur réinsertion depuis la voie réservée vélos – bus
En complément, des chevrons au sol pourraient renforcer le marquage de la trajectoire des cyclistes pour leur réinsertion dans la voie « tous véhicules » de l'avenue de la République.
- Signaler aux cyclistes allant vers Saint-Péray la piste cyclable à contre-sens de la rue Pasteur afin d'en renforcer l'usage et ainsi éviter l'utilisation du trottoir de l'avenue de la République par les cyclistes en cas de bouchon.

Passage des cyclistes vers Guilhaud-Granges sud :

- La manière la plus sécurisée est de tourner à droite vers la place Jean-Jaurès **mise en zone de rencontre** puis de rejoindre la rue Thiers.
Attention toutefois au débouché de la rue Thiers et de la rue des Brandons :
 - Tourner à droite ne pose pas trop de problème, par contre la traversée en direction du sud vers le boulevard Charles De Gaulle est dangereuse en raison du manque de visibilité à gauche des véhicules venant de la Clinique Pasteur et de leur vitesse. Dispositions de sécurité (signalisation, modification des priorités...) à envisager.
 - Une autre possibilité sécurisée pour les cyclistes est de poser pied à terre et de traverser le passage-piétons de l'Avenue de La République côté Saint-Péray. Voir pour la mise en Zone 30 avec Double Sens Cyclable de la rue Bottet.
 - Pour les cyclistes aguerris, un passage par le rond-point reste possible en utilisant le raccordement noté ① sur le schéma. Signalisation à améliorer et priorité aux cycles à analyser.

En allant vers Valence :

- Pour les vélos qui viennent de Saint-Péray, rapprocher la baïonnette d'introduction (notée ②) dans la voie montante vers le pont du passage-piétons (noté ③ sur le schéma).
- Ajouter marquage plus plateau traversant pour la voie véhicules venant de l'Avenue Sadi Carnot. Plus signalisation priorité aux cycles.
- Passage de l'Avenue Sadi Carnot en zone 30 (avec logos vélo au centre de la voie) dans sa section « rond-point de l'Europe – intersection rue de Crussol – Avenue de Provence) ou mieux mise en place de l'extension de la zone 30 (réalisation d'une fusion des différentes mini zones 30 du centre jusqu'à la mairie et l'école de Provence).
- L'aménagement de la voie cyclable sur le Pont Mistral, n'est-elle pas l'occasion de réactiver la liaison voie bleue – bord du Rhône avec le Pont Mistral en s'appuyant sur des dispositions foncières déjà prises ?

Communication

- Mise en place d'une campagne d'affichage verticale sur le pont avant la réalisation des chantiers pour prévenir les utilisateurs des changements à venir.
- Campagne de sensibilisation sur les panneaux lumineux de Valence et de Guilhaud-Granges et dans les bulletins municipaux.