

PROPOSITIONS DE CROCO VELO

POUR LES AMENAGEMENTS CYCLABLES

DU TRIANGLE DE LA GARE

Situé sur un axe principal de la ville, le projet du Triangle de la Gare de Nîmes se définit comme une plate-forme multimodale, c'est à dire un lieu de contact entre plusieurs modes de déplacements: train, voiture, bus, vélo et piéton. Cette infrastructure doit faciliter les échanges entre chaque mode de transport et rendre plus cohérent l'adaptation entre le trajet et le moyen de transport utilisé.

L'intervention financière de l'état à hauteur de 4,9MF sur des crédits du ministère de l'équipement, est destinée à améliorer cette intermodalité (*La lettre M, 6 novembre 2001, n°755*).

Nos propositions reposent sur les documents mis à notre disposition par les services techniques de la mairie, sur le dépliant distribué par la ville et la SENIM aux usagers, sur l'animation proposée par le site internet de la ville, sur la visite des aménagements et l'observation des pratiques qui commencent à apparaître, sur une rencontre avec la municipalité en septembre 2002.

Le plan de circulation a été mis en œuvre le 18 juin 2002, comme annoncé, alors que l'aménagement n'est pas encore terminé.

A l'heure actuelle, aucun aménagement matériel ni aucune signalisation spécifique n'a été réalisé pour les cyclistes.

La circulation des cyclistes à l'abord de la gare se pose selon une problématique double :

1- les déplacements des cyclistes et le stationnement des vélos à la gare(l'accès aux quais ne relevant pas directement du plan de circulation).

2- la continuité des itinéraires sur l'axe Sergent Triaire-Talabot et sur l'axe nord-sud dans la traversée du Triangle de la gare et leurs jonctions avec des itinéraires futurs.

1 - COHABITATION

Lorsque la place est insuffisante pour faire une piste cyclable il peut y avoir cohabitation avec les bus, principe sur lequel nous sommes favorables (nous l'avons déjà proposé comme type d'aménagement), il est nécessaire que les largeurs de voies soient suffisantes pour permettre une cohabitation sécurisée.

Mais l'espace offert sur le parvis de la Gare et sur l'avenue Feuchères est amplement suffisant pour réaliser des espaces propres : pistes cyclables.

Le problème essentiel de la cohabitation est lié aux différences de masse et vitesses des deux types de véhicules. Le cycliste étant l'utilisateur le plus fragile dans cette configuration.

Heureusement, ce système recense peu d'accident grave entre bus et vélos.

D'autre part la cohabitation, pour laquelle ni les uns ni les autres n'avons d'expérience, doit bénéficier d'une préparation des esprits et des nouvelles habitudes sont à prendre. Les chauffeurs de bus et les cyclistes devront être sensibilisés au partage de la chaussée pour réduire les sources de conflits.

La cohabitation est un système qui tend à la convivialité entre les différents usagers quand elle est bien organisée.

2 - DOUBLE SENS

Si les bus et les taxis, en tant qu'alternatives à la voiture individuelle, sont favorisés par une redistribution des voies, il est légitime que les cyclistes trouvent également leur cheminement facilité, comme l'annonce à raison la brochure déjà mentionnée.

Au nord de la Gare (côté avenue Feuchères) sur les axes est /ouest et ouest/est, l'itinéraire est en sens unique pour les vélos. C'est bien méconnaître la spécificité des cyclistes que de leur proposer un itinéraire calqué sur celui des véhicules motorisés, le cycliste se déplaçant à la seule force de ses mollets et toujours au parcours le plus court et le plus sûr.

L'itinéraire doit permettre la circulation est-ouest et ouest-est, et donc être à double sens pour les cyclistes.

3 - SECURITE

La fin de la piste cyclable prévue sur l'avenue Général Leclerc, à hauteur des ponts de la voie de chemin de fer et le carrefour, juste après les mêmes ponts, entraîne le cycliste à devoir s'intégrer dans le flux automobile. La densité automobile, la vitesse, la répartition des flux et leurs croisements en fait un espace à hauts risques. Le danger y est réel.

La sécurité des cyclistes, contraints à la mixité avec le trafic motorisé, peut être nettement améliorée par le marquage au sol de sas à leur usage. Cette mesure simple et éprouvée facilite les tourne-à-gauche et tourne à droite au bénéfice des cyclistes comme des automobilistes.

Le sas permet au cycliste de profiter du feu rouge pour se positionner devant les autres véhicules afin :

- d'être vu
- de présélectionner son tourne à gauche et tourne à droite avant les véhicules
- de démarrer avant les véhicules à moteur, ce qui assure une bonne perception/insertion
- de ne pas respirer les gaz d'échappement au démarrage.

L'aspect expérimental des aménagements qui seront réalisés, comme la création de sas, pourra à l'avenir servir de modèle au traitement de futures réalisations. La sortie ouest du Bd Talabot devrait être traitée de la même manière.

Voir recommandation du CERTU : carrefours urbains, 1999 et les recommandations pour les aménagements cyclables (RAC) d'avril 2000.

4 - SIGNALISATION & INFORMATION

L'espace dégagé devant de la Gare est très vaste. Lors de notre visite sur les lieux, et dans cette période transitoire, nous avons pu constater que les cyclistes ne comprennent pas les ruptures d'itinéraires survenues aux abords de la gare.

La circulation est moins dense mais néanmoins plus rapide, la sécurité des cyclistes est liée à la lisibilité du lieu, d'où la nécessité d'une signalétique claire et globale sur l'ensemble du site par des marquages au sol et par panneaux (voir signalisations réglementaires).

Il est conseillé de privilégier la signalisation horizontale, le cycliste y est le plus sensible et limiter la signalisation verticale à l'essentiel.

Une communication propre aux cyclistes et à leur cheminement est encore à réaliser. Les brochures distribuées, reprises par les journaux locaux, ne donnent aucune indication sur les parcours qui sont affectés aux cyclistes.

5 - SERVICES

Si l'on veut voir se développer l'usage du vélo comme moyen de déplacement alternatif aux véhicules individuels motorisés, il importe de permettre son stationnement sécurisé, en particulier sur une plate-forme intermodale comme la gare de Nîmes.

A cette fin, Croco-Vélo avait préparé un projet de vélo-parc sous une des arches proche de la gare. Le Vélo-Parc est un espace de service aux cyclistes et intègre une offre de stationnement, mais aussi de gardiennage et de location de vélos.

Ce système est en usage dans certaines gares RER en Ile de France, ainsi que dans des gares SNCF dans des villes de régions.

6 – CONTINUE

Les largeurs utiles de la chaussée face et parallèlement à la gare permettent un partage de la voirie entre les bus, les taxis et les vélos. Ce partage maintient la continuité du cheminement cycliste entre Sergent Triaire et Talabot dans les deux sens contre la proposition insensée du détour par Natoire, voire par le souterrain.

La circulation de vélos sur l'avenue Feuchères, dont on peut penser qu'elle va connaître un mode apaisé, s'inscrit dans le cadre d'un plan cycliste en centre ville, Le projet Triangle de la Gare et le projet Arènes-Esplanade-Feuchères constituent les premiers maillons d'une mise en œuvre d'un réseau global de déplacements cyclables à partir du centre ville.

LE POINT

A l'heure actuelle, les modifications du plan de circulation autour de la gare de Nîmes ont entraîné une détérioration conséquente des cheminements et de la sécurité des cyclistes, en contradiction avec les prescriptions légales visant à réduire l'usage des véhicules individuels à motorisation thermique au profit des moyens de déplacement non polluants.

Actuellement, cet espace de la ville est extrêmement dangereux pour les cyclistes.

L'avancement des travaux prévoyait deux tranches ; une transitoire et l'autre définitive. Mais le temps passe et aucune disposition n'a été prise, ni dans un cas ni dans l'autre, pour faciliter et sécuriser le déplacement des cyclistes et ceci malgré nos rencontres avec les élus et leurs engagements d'organiser et de sécuriser le cheminement des cyclistes et des piétons.