

Notice de Vélodité

Avenue de Lodève Propositions d'améliorations rapides

Octobre 2022



Généralités

Les rails de tramway représentent un **danger** pour les vélos. Le **risque** (conjonction du *danger* et de l'*exposition* à ce danger) augmente par définition avec l'augmentation constatée et à venir de la pratique.

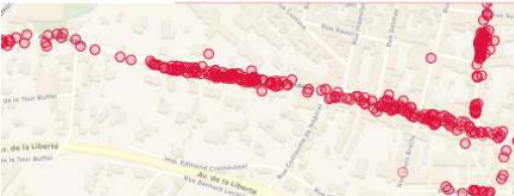
Un comptage ponctuel réalisé en début de semaine (début octobre 2022) indique qu'il y aurait déjà de l'ordre de 2000 à 2500 passages (voire plus) de personnes à vélo chaque jour avenue de Lodève. Cette estimation est du même ordre de grandeur que les relevés automatiques effectués par les compteurs de la rue du Faubourg de Figuerolles ou de la rue Gerhardt ; elle semble tout à fait crédible.

Les deux meilleurs moyens de diminuer le risque sont de :

1. diminuer le danger à la source
2. diminuer l'exposition à ce danger

Ce document présente des propositions d'améliorations rapides pour diminuer le danger à la source ; l'autre volet de mesures, de plus long terme, consisterait à **aménager des itinéraires vélo de substitution attractifs** de manière à ce que l'avenue de Lodève accueille le moins de trafic vélo possible.

Améliorations rapides

Constat	Proposition / question
<p data-bbox="252 1043 767 1077">Vigilo Montpellier</p>  <p data-bbox="252 1317 767 1417">Le trottoir et la piste sont quotidiennement inaccessibles du fait de stationnements dangereux illicites.</p> <p data-bbox="252 1458 767 1585">Quantité et vitesse des véhicules motorisés sur cet axe ; circulation illicite de véhicules motorisés sur certaines portions.</p>	<p data-bbox="799 1043 1034 1077">Serait-il possible :</p> <ul data-bbox="799 1081 1359 1357" style="list-style-type: none">- de n'avoir aucune tolérance (même pour les professionnels) sur le stationnement dangereux illicite ?- de mettre en place de la vidéoverbalisation ?- d'effectuer des tournées de police régulières ?- d'effectuer des contrôles de vitesse ?



Sens descendant.

La piste s'interrompt au niveau de l'arrêt de tram "Les Arceaux" et en bas de l'avenue de Lodève ; les personnes à vélo ne savent pas où aller



Serait-il possible :

- de matérialiser/jalonner l'itinéraire que sont censés emprunter les vélos ?
- de minimiser le danger sur ces itinéraires ?
- de mettre en place une signalisation incitant à la prudence ?

Si l'itinéraire choisi est par la plate-forme de tram (intérêt => meilleure solution pour les piétons ; inconvénient : danger des rails pour les vélos) :

- expérimenter le caoutchouc dans les rails (test à Gand en Belgique, test en Suisse¹)?

Si l'itinéraire vélo choisi est par le trottoir (intérêt => moins dangereux pour les vélos ; inconvénient : non réglementaire si l'espace reste un trottoir, danger accru pour les piétons)

- élargir ce cheminement partagé ?
- supprimer/diminuer les obstacles ?

Une rambarde semble avoir été mise pour les PMR => adoucir la pente pour pouvoir supprimer la barrière ? modifier la géométrie de la barrière pour qu'elle soit moins saillante ?

Troisième possibilité (voir image à gauche) ; **utiliser l'espace derrière le quai comme piste cyclable et le quai comme espace piéton ?**

- ménager des pentes douces pour l'accès PMR au quai
- marquer un passage piéton pour rappeler la priorité aux piétons
- mettre une résine colorée pour clarifier l'usage des espaces et éviter les conflits piétons/vélo

¹ <https://www.basellife.com/bicycle-friendly-tram-tracks/>
ou <https://twitter.com/filipwatteeuw/status/1577997978870112256?s=21>

En bas de l'avenue, la piste cyclable s'interrompt. Les cyclistes doivent soit descendre de vélo, soit tourner dans un virage sec, encombré de mobilier urbain et d'un feu, et emprunter la plateforme de tramway. Cette situation incite les cyclistes à rejoindre la plateforme plus haut sur l'avenue.



Le feu dédié à la circulation générale en bas de Lodève pourrait-il être supprimé, ainsi que les potelets ?

La plate-forme de tram pourrait-elle être modifiée entre la rue Pagès et Gambetta de manière à ne plus être circulaire (voir croquis), jusqu'à la limite où les cyclistes doivent la rejoindre ?

Pour la section où les cyclistes doivent emprunter la plateforme, sécuriser les rails par du caoutchouc (cf supra) ?



Pour rejoindre l'avenue Gambetta, une option plus sécurisée pour les cyclistes serait de **prolonger la piste d'une dizaine de mètres sur le trottoir en contrebas**, en décalant l'emprise de la terrasse actuelle. Celle-ci pourrait-elle être envisagée ?

Sens montant.

La piste commence au-delà de l'arrêt de tram "Les Arceaux" ; dans la section qui précède la circulation à vélo se fait d'abord sur la voie de circulation générale puis sur la plateforme de tramway.


Sur ces espaces partagés, les personnes circulant à vélo sont régulièrement mises en danger par des véhicules motorisés pressés qui ne peuvent pas dépasser et ne respectent pas les distances de sécurité, voire qui intimident les personnes à vélo qu'ils suivent à faible distance.

Légitimer la position des cycles sur la chaussée / plate-forme en matérialisant les trajectoires par des chevrons + pictos² ? Préciser par une signalisation visible à l'entrée de l'avenue la règle imposant aux véhicules motorisés de rester derrière les vélos ?

Diminuer la limitation de vitesse sur cette voie à 20 km/h ?

² Fiche PAMA "Améliorer la sécurité du cycliste en matérialisant son positionnement sur la chaussée"

<p>Généralement sur l'avenue Bordure centrale de la plateforme de tramway à arêtes vives</p>	<p>Les arêtes de cette bordure peuvent-elles être arasées/limées ?</p>
<p>Bordures double-vue à arêtes vives séparant la plate-forme de tramway de la piste</p>	<p>Ces bordures peuvent-elle être chanfreinées côté piste de manière à ce que l'arête soit moins vive, diminuer le risque de contact de la pédale et augmenter la largeur roulable (et donc la distance avec la partie trottoir) ?</p>
<p>Mobilier urbain dont potelets : ce mobilier diminue l'espace disponible et certaines barrières sont utilisés comme stationnement vélo ce qui empiète sur l'espace dévolu aux cycles et piétons</p>	<p>Ces potelets peuvent-ils être supprimés ? Les barrières peuvent-elles être supprimées ? Du stationnement vélo peut-il être ajouté dans les zones les moins contraintes en espace (côté pair du bas de Lodève) ?</p>
<p>Le matériau des rampants séparant la plate-forme de tramway de la piste cyclable est glissant</p>	<p>Un traitement de surface de ces rampants peut-il être effectué ?</p>
<p>Les trottoirs et pistes sont trop étroits ; les pistes font 1m50 de large et le cheminement piéton dénué de tout obstacle sur le trottoir fait régulièrement moins de 1m40 de large, ce qui crée du conflit piéton/vélo même en l'absence de personne illégalement garée sur cet espace</p>	<p>Serait-il possible de faire une revue de tous les éléments qui empiètent sur le cheminement piéton et supprimer ce qui peut l'être de manière à donner davantage d'espace aux piétons ?</p>
<div data-bbox="248 1301 767 1547" data-label="Image"> </div> <p>La séparation entre le trottoir et la piste à niveau de trottoir est matérialisée par une bordure quart de rond de 2cm de vue qui est glissante et fait chuter les personnes circulant à vélo</p>	<p>Serait-il possible de raboter la bordure de manière à obtenir un chanfrein plan non glissant (qui reste détectable par les personnes déficientes visuelles) ?</p>

<p>L'avenue de Lodève est en pente, équipée d'une piste cyclable discontinue, en bordure de tramway, avec de nombreux objets saillants (bordures double-vue, mobilier urbain) et est donc dangereuse en l'état</p>	<p>Mettre en place une signalisation dans le sens de la descente indiquant que l'avenue est dangereuse et incitant l'ensemble des usagers à la prudence (et aux vitesses modérées) ?</p>
<p>A moyen terme L'aménagement actuel de la voirie et des itinéraires cyclables ne semble pas compatible avec une circulation confortable et sécurisée sur un axe vélo structurant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pistes étroites à niveau de trottoirs eux mêmes trop étroits (le cheminement piéton dégagé de tout obstacle est en dessous de la largeur réglementaire à de nombreux endroits) - déficit de stationnement pour les livraisons / artisans - axe trop étroit pour accueillir des trottoirs et pistes cyclables sécurisées au niveau des stations de tramway <p>Compte-tenu de la croissance constatée et attendue du trafic vélo les problèmes constatés aujourd'hui tendront à s'aggraver.</p>	<p>Modifier le stationnement en stationnement de très courte durée et/ou en stationnement livraison ou artisans ?</p> <p>Pour la section comprise entre la rue Hyppolite et la place Leroy Beaulieu, pourrait-on étudier la possibilité de faire circuler les véhicules motorisés sur la plate-forme de tram et réserver la voie actuelle pour la circulation vélo à double sens sur le mode d'une vélorue ?</p> <p>Il s'agirait par exemple, pour les vélos sens descendant, à partir de la station de tram Arceaux, d'étudier la possibilité de faire traverser les vélos vers le côté gauche, sur une traversée lisible et sécurisée de la plateforme de tramway, pour qu'ils poursuivent leur descente sur la section partagée avec les véhicules motorisés aménagée en vélorue à la hollandaise ?</p>  <p>The image is an aerial photograph of a city street intersection. A blue line is drawn across the road, indicating a proposed bicycle route. The route starts from the top left, goes right across the road, then turns down the right side of the road, and finally turns left across the road again. The surrounding area includes buildings, a tramway platform, and some greenery.</p>