

La limitation de vitesse est à 50km/h sur toute sa longueur.

Je connais bien cette rue pour l'avoir pratiquée quotidiennement à Vélo lorsque j'habitais Feytiat. Le jour de notre réunion à la Mairie, je l'ai parcourue à vélo et y ai réalisé un certain nombre de photographies.

La rue est en légère descente de l'avenue du M^{al} De Lattre de Tassigny jusqu'au pont sur l'Auzette (près de l'accès au centre John Lennon) puis remonte avec une pente assez importante jusqu'au rond-point d'accès à l'autoroute :



Les points noirs selon Véli-Vélo :

- Fort trafic.
- Non respect de la limitation de vitesse à 50km/h par la plupart des véhicules.
- Présence d'une bande large marquée au sol au milieu de la chaussée (du carrefour du M^{al} De Lattre De Tassigny jusqu'au pont sur l'Auzette), incitant les véhicules à se serrer à droite au détriment des vélos :



- Présence d'ilots centraux aux abords des passages piétons limitant la largeur de la voie poussant les automobilistes qui veulent doubler à tout prix les vélos à les serrer contre le trottoir (durant ma séance photo, une voiture qui voulait me doubler s'est aperçue au dernier moment que ça ne passait pas, et a heurté sa roue contre l'îlot!) :



- Présence de voies pour tourner à gauche réduisant l'espace de la voie de droite et encourageant les véhicules à serrer les vélos.
- Places de stationnement (parfois utilisées par de gros véhicules) limitant la largeur de la voie et réduisant la visibilité des sorties d'établissements :



- Accès au rond point de Feytiat par la voie de gauche alors que la voie de droite sert aux véhicules sortant de l'autoroute, les vélos se retrouvant coincés entre 2 files de voitures :



- A l'arrivée au carrefour du M^{al} De Lattre De Tassigny, difficulté à remonter la file, parfois très longue, de véhicules qui attendent au feu :



Remarque : les difficultés se font essentiellement sentir lorsque les vélos sont dans le sens de la montée, à faible vitesse, et que le trafic dense pousse les véhicules à vouloir les doubler à tout prix. Ces problèmes ne se posent quasiment pas en descente dans la mesure où la vitesse des vélos est sensiblement la même que celle des véhicules automobiles.

Les propositions de la Mairie :

- Bande cyclable de 1m de largeur de chaque côté de la chaussée, sans suppression de la bande de dissuasion centrale marquée au sol lorsqu'elle existe.
- Remplacement des bandes cyclables par des pictogrammes de jalonnement le long des places de stationnement aux abords du Lycée Marcel Pagnol, ainsi qu'au niveau des voies pour tourner à gauche.
- Bandes d'accès et sas cyclistes aux carrefours avec feux (De Lattre De Tassigny, Ancienne Ecole Normale et G^{al} Catroux)
- Dans l'avenir, la municipalité réfléchit au prolongement de cet itinéraire. D'une part en passant par le parc de l'Auzette puis sous l'autoroute pour rejoindre la RD979 sur la commune de Feytiat, évitant ainsi le rond-point d'accès à l'autoroute. D'autre part en prolongeant les marquages sur la rue du G^{al} Catroux pour accéder aux installations sportives municipales du golf.

Les remarques et propositions de Véli-Vélo :

Une bande cyclable de 1m de largeur n'est pas suffisante pour permettre le déplacement en sécurité d'un vélo. Les préconisations en la matière sont de 1,20 minimum. De plus, le maintien de la bande centrale de dissuasion oblige les véhicules à rouler sur la bande cyclable, du fait de la relativement faible largeur de la chaussée.

→ Propositions :

- suppression de la bande centrale.
- bande cyclable de 1,5m en montée.
- pictogrammes de jalonnement en descente (bande non nécessaire étant donné le peu de différence de vitesse entre vélos et voitures) et décentrage de la ligne médiane.
- suppression des places de stationnement (les établissements publics comme privés disposent de parking)

- maintien de la bande cyclable au niveau des îlots et des voies pour tourner à gauche, même si la largeur de la voie est insuffisante, afin de dissuader les automobilistes de tenter un dépassement dangereux d'un vélo (on ne doit pas supprimer les îlots car ils protègent la zone de refuge des passages piétons).

Points d'accord :

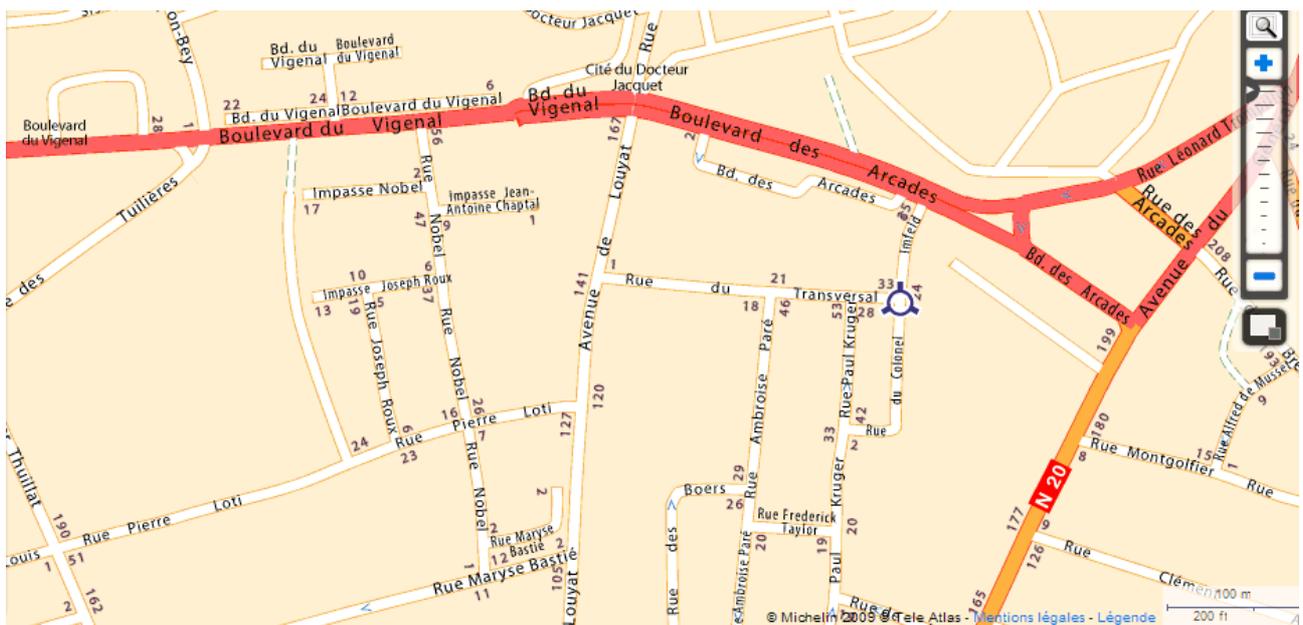
- Véli-Vélo approuve la mise en place de sas et de bande d'accès aux carrefours à feux.
- La municipalité trouve intéressante l'idée d'une bande cyclable suffisamment large uniquement en monté et de simples pictogrammes en descente.
- La municipalité ne voit pas d'inconvénients au maintien de la bande au niveau des îlots.

Points de divergence :

- La municipalité n'est pas prête à supprimer des places de stationnement craignant des contestations.

Évocation des futurs travaux d'aménagement du boulevard extérieur :

La municipalité a entamé une réflexion sur les futurs aménagements cyclables du boulevard du Vigenal qui se prolonge en boulevard des Arcades. La réflexion porte sur la portion allant de la rue des Tuilières à la rue du Colonel Imfeld :



La proposition actuelle de la Mairie serait d'avoir un double sens cyclable sur le trottoir extérieur entre la rue des Tuilières et l'avenue de Louyat, car le trottoir est trop étroit du côté intérieur. Sur le boulevard des Arcades, chaque sens de circulation retrouverait son trottoir attitré. Cela oblige les cyclistes à traverser 2 fois le boulevard dans le sens de circulation ouest-est. Ces derniers ne sont déjà pas avantagés par l'aménagement réalisé au carrefour des Arcades qui les oblige à traverser 3 fois la chaussée.

J'ai évoqué la possibilité d'autoriser les vélos à emprunter l'allée centrale du Cimetière, ce qui leur simplifierait beaucoup la vie. Mme Biardeud ne juge pas cette proposition envisageable.

Remarques concernant des aménagements existants

J'ai évoqué quelques problèmes personnellement rencontrés sur des aménagement cyclables existants :

- Au carrefour des Arcades, lorsque l'on vient de La Bastide par l'avenue du Gal Leclerc et qu'on souhaite tourner rue Léonard Trompillon, il faut brutalement quitter la bande cyclable pour monter sur le trottoir, et on se retrouve coincé au milieu des automobiles si on rate cette opération :



- Après le Zenith, en direction d'Ester il faut brutalement quitter le trottoir pour se réinsérer sur la chaussée. Si on loupe cette opération, on se retrouve sur la voie d'accélération pour accéder à l'autoroute.

La Mairie attend de Véli-Vélo que nous puissions lui faire remonter ce genre de remarques nécessitant de petits aménagements pour qu'ils puissent être examinés en commissions.

Bilan de la réunion :

Les échanges au cours de cette réunion ont été intéressants. Ils permettent de maintenir le lien essentiel entre les usagers du vélo, représentés par leur association Véli-Vélo, et la Ville de Limoges. La municipalité c'est engagée à maintenir ce lien.

Véli-Vélo a apporté son bon sens issu de l'expérience de la pratique du vélo, permettant d'éviter des incohérences dans les aménagements.

Malheureusement, il est à l'heure actuelle difficile de voir aboutir des propositions qui impliquent une diminution de la place occupée par l'automobile. On ne donne au vélo le droit d'exister que dans la mesure où les voitures peuvent circuler comme avant. Est-ce comme cela qu'on doit préparer l'avenir?