



## BORDEAUX-METROPOLE

### Voyage cyclable le long de la ligne de Tram D

Dès les premières études concernant la ligne D du Tram, Vélo-Cité est intervenue à de multiples reprises afin de demander la prise en compte des cyclistes. Nous avons contesté, nous avons proposé, nous nous sommes beaucoup répétés et nous n'avons que très peu été entendus. Nous avons notamment demandé à ce que les cyclistes puissent parcourir l'itinéraire du tram dans les deux sens, ce qui n'a jamais été pris en compte.

Voici un bilan photographique - disons le déjà, pas bon du tout - concernant la première portion de la ligne D entre les Quinconces et la mairie du Bouscat, ouverte depuis le 14 décembre 2019.

#### Cours Tournon



Il paraît qu'il n'y avait pas de possibilité pour créer un double-sens pour les cyclistes, leur permettant de rejoindre la place Tourny depuis l'hémicycle des Quinconces.

Nos nombreuses demandes ont échoué.

On constate pourtant que les emprises auraient permis la création d'un double-sens cyclable, notamment en supprimant le stationnement voiture.

Circuler sur la plate-forme du tram est une solution... à condition de l'aménager, ce qui n'est pas prévu aujourd'hui.

Espace de la rue réservé aux vélos : 0%

## Place Tourny



Le projet initial du réaménagement de la place Tourny prévoyait un anneau cyclable, séparé de la chaussée, ce qui promettait un bon niveau de confort et de sécurité aux cyclistes. Malheureusement, il a été remplacé, sans concertation aucune, par... des fontaines !

Les cyclistes n'ont alors plus que deux options : circuler dans le flot de circulation (pas toujours évident !) ou circuler sur les trottoirs, au risque de générer d'inévitables conflits avec les piétons.

Cette aberration sans commune mesure est une illustration parfaite du processus de dégradation constante et systématique que subissent les projets d'aménagements cyclables au cours de leur mise en œuvre.

Surface de la place réservée aux vélos : 0%

## Rue Fondaudège



La sortie de la place Tourny vers Fondaudège est périlleuse : attention cyclistes à votre prise d'angle pour ne pas risquer la roue avant dans le rail !

Alors que le trottoir à droite est très large et permettait de concevoir un accès cyclable vers le début de bande cyclable à quelques mètres en évitant ce point noir, il en a été décidé autrement.

Pour quelques mètres, les cyclistes sont donc contraints de se glisser entre les rails du tram, puis d'en sortir immédiatement, avec les risques que cela comporte.

L'obsession de réduire au maximum la longueur des traversées piétonnes, si louable soit-elle, conduit à ce type d'aberration, avec ce tronçon sans bande cyclable.

Espace de la rue réservée aux vélos à son entrée : 0%



## Place Marie Brizard



Au niveau de la place Marie Brizard, la patte d'oie entre rue du Temps Passé et la rue Fondaudège est délicate à franchir.

Là aussi, attention cyclistes à prendre suffisamment d'angle pour aller vers la rue Croix-de-Seguey. A notre connaissance, déjà plusieurs chutes sont à signaler...

Il aurait été judicieux de prévoir une bande cyclable le long de la station de tram, menant vers la rue Croix-de-Séguey.

Surface de la place réservé aux vélos : 0%

## Rue Croix-de-Seguey



Non loin de l'église St Ferdinand, il n'est pas facile pour les vélos de comprendre où rouler, ni pour les automobilistes de comprendre où les vélos doivent rouler : pas dans la bande de protection contre les ouvertures de portières, ni sur la lisse en béton (très glissante tout de même !), ni dans les rails... D'ailleurs, elle sert à quoi ici cette lisse ? Ne pas l'avoir mise aurait été nettement plus confortable et sécurisant.

Avantage toutefois : les larges trottoirs permettent aisément de stationner tout type de véhicule, du scooter au camion !

Espace de la rue réservé aux vélos : 0%

## Carrefour Ulysse Gayon



Au niveau du carrefour Ulysse Gayon / Croix-de-Seguey, là aussi attention cyclistes à prendre suffisamment d'angle pour ne pas accrocher la roue dans un rail : vous avez 8 « obstacles » potentiellement glissants à franchir dont 4 rails et 2 lisses.

Et pourtant, le trottoir de droite est très large. Avec un peu d'imagination, on pouvait aménager un espace pour les cyclistes. Nous n'avons pas été entendus.

Espace de la rue réservé aux vélos : 0%

## Bilan provisoire

La remontée cycliste vers la barrière du Médoc n'est pas aisée du tout. On aurait au moins pu flécher une remontée par la rue du Temps Passé et la rue David Johnston. Encore faudrait-il avoir aménagé la remontée par la rue David Johnston depuis Temps Passé ce qui n'a pas été fait. Envoyer les cyclistes vers la rue Ulysse-Gayon, non aménagée, surchargée de véhicules et dangereuse n'est pas une solution.

## Le Bouscat, barrière du Médoc



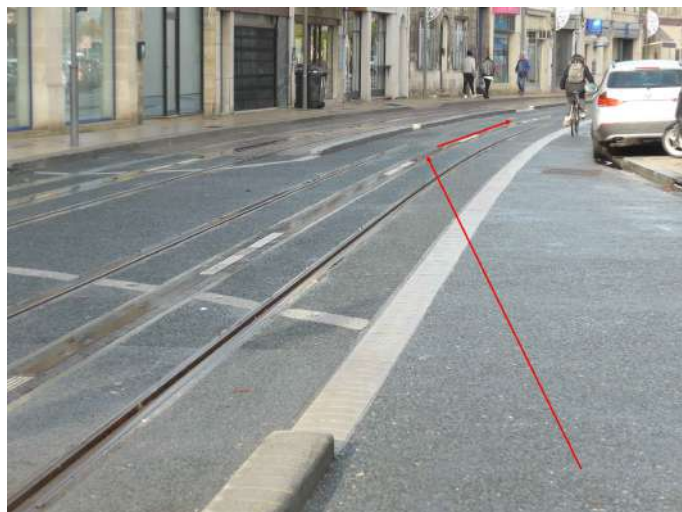
Petit jeu : comparez avec la photo avec celle ci-avant «non loin de l'église St Ferdinand».

Très clairement la circulation sur la bande à droite est déconseillée. On le voit, des véhicules débordent souvent de l'espace stationnement ; rétroviseurs et portières seront des obstacles dangereux.

Là encore, la lisse en béton est parfaitement inutile, et n'apporte rien à la lecture de l'espace tramway. Cela donne l'impression désagréable que les erreurs des phases précédentes n'ont pas servi de leçon.

Espace de la rue réservé aux vélos : 0%

## Le Bouscat, avenue de la Libération



Au niveau du 53 av. de la Libération Ch. De Gaulle au Bouscat, la lisse de béton a empêché la cycliste de prendre sa place. La photo ci-dessous montre qu'elle va être bien gênée dans quelques mètres !



En effet, quelques mètres plus loin... la lisse en béton arrive au contact du trottoir peu à peu... Franchissement glissant si votre angle n'est pas bon un jour de pluie.

Espace de la rue réservé aux vélos : 0%





Et quelques dizaines de mètres plus loin... plus de lisse !

Depuis la Barrière du Médoc, qu'apporte la lisse béton ?

Espace de la rue réservé aux vélos : 0%



Dans le sens Le Bouscat vers la Barrière du Médoc, utiliser la plate-forme du Tram est bien tentant mais c'est interdit, et attention aux intersections non marquées...

Dans la même logique, Vélo-Cité a toujours proposé que le projet prévoie, notamment rue Fondaudège, que les cyclistes puissent remonter la rue en circulant sur la plate-forme du tram, ce qui impliquait de la concevoir pour cela.

Espace de la rue réservé aux vélos : 0%

Nous arrivons à la fin de ce « reportage photos » et on attend l'impétrant qui va nous expliquer qu'il est normal que l'aménagement cyclable le long de la ligne D ne soit pas bon car des itinéraires ont été prévus, un peu décalés, à proximité immédiate ! Or, ce n'est pas le cas...



Vélo-Cité a en effet proposé, à de nombreuses reprises mais toujours en vain, d'aménager la rue David Johnston en remontée cyclable vers la barrière du Médoc depuis la rue du Temps Passé à Bordeaux. Voici une photo de la situation actuelle rue David Johnston. Il y a la place pour aménager !

**Pour conclure (cet article mais pas nos récriminations) : alors que la Métropole fixe des objectifs ambitieux pour développer la circulation à vélo, les aménagements en cours ou récents n'en tiennent toujours pas compte ! C'est plutôt inquiétant. La circulation sur les voies de tram étant la règle pour tous les véhicules sur une bonne partie du parcours dans le sens Bordeaux-Le Bouscat, il est incompréhensible qu'il n'en soit pas offert la même possibilité aux cyclistes en sens contraire, surtout en l'absence de tout itinéraire alternatif direct.**