



Colomiers, le 24 Novembre 2008


Direction des Services Techniques

Etabli par Christelle PARREIRA

COMPTE-RENDU

Présents :

- Mrs CLERC et GURRET (association vélo)
- M. ALVINERIE (mairie de Colomiers)
- Mme MOURGUE (mairie de Colomiers)
- Mme PARREIRA (mairie de Colomiers)

Excusé :

- M. PIANCA (association vélo)

Date : le 18/11/2008

Objet : **Urbanisation et Mise à double sens de l'Avenue George Sand**



L'objectif de cette réunion était de définir, en concertation avec l'association vélo, les aménagements cyclables à mettre en place dans le cadre de la mise à double sens de l'Avenue George Sand.

En effet, plusieurs combinaisons sont possibles. Nous avons le choix entre :

- une piste cyclable ou une bande cyclable
- un aménagement cyclable situé au Nord (côté habitations) ou au Sud (côté SNCF)
- un aménagement bidirectionnel ou unidirectionnel.

1. Une piste cyclable ou une bande cyclable ?

La piste cyclable (au niveau du trottoir) a pour principal avantage de préserver le cycliste de la cohabitation avec des véhicules bien plus rapides que lui. C'est donc un aménagement adapté aux enfants se rendant par exemple au groupe scolaire Lamartine. L'inconvénient majeur de la piste cyclable est que l'isolement ainsi produit rend les cyclistes plus vulnérables aux intersections et en fin d'aménagement : les autres véhicules ne s'attendent pas toujours à les y retrouver.

La bande cyclable (au niveau de la chaussée) est une voie contiguë à la chaussée, réservée aux cyclistes. Elle est délimitée par des bandes blanches peintes au sol. Une bande cyclable fait partie intégrante de la voie à laquelle elle est accolée. Elle en constitue simplement une file de circulation supplémentaire. La bande cyclable contrairement à la piste cyclable séparée de la chaussée n'assure pas une protection absolue, mais elle possède des avantages non négligeables :

- elle signale à l'automobiliste la présence des cyclistes, elle sert donc de signe avertisseur;

- elle consacre le cycliste comme co-utilisateur de la chaussée et morcelle l'espace qui, de ce fait, n'est plus la propriété de la seule voiture. La bande cyclable serait plus adaptée aux utilisateurs habitués longeant l'avenue d'un bout à l'autre.

Dans ce cas, une solution mixte a été proposée. Il s'agit d'une bande cyclable (au niveau de la chaussée), soit contiguë à la chaussée, soit séparée par une bande d'espace vert selon la largeur disponible.

2. Au Nord (côté habitations) ou au Sud (côté SNCF) ?

Des aménagements cyclables étant existants aux extrémités de l'avenue George Sand, créer la nouvelle piste cyclable au Sud impliquerait de faire traverser les cyclistes 2 fois sur l'avenue (trafic moyen à élevé), et la créer au Nord augmente les traversées de carrefours (trafic plus faible). Cependant, cette dernière configuration reste la plus sécurisée pour une grande partie des utilisateurs, à savoir, les enfants se rendant au groupe scolaire Lamartine, celui-ci se situant du même côté. Par ailleurs, cette solution participerait à l'homogénéité de l'aménagement dans sa globalité et à augmenter la zone tampon entre les habitations et la voirie pour diminuer les nuisances sonores. Cette solution a donc été proposée.

3. Un aménagement bidirectionnel ou unidirectionnel ?

Des deux propositions précédentes découlent le choix d'un aménagement bidirectionnel. Selon les largeurs disponibles, la piste serait à 2.60 m. Accord de l'association vélo.

4. Remarques de l'association vélo

Les représentants de l'association vélo ont validé la configuration proposée.

M. Gurret a précisé que, personnellement, il aurait souhaité l'aménagement côté Sud pour aller d'un bout à l'autre de l'avenue de manière directe en évitant les traversées de carrefours, mais comprend tout à fait les arguments en faveur de la sécurité des enfants. Afin de faire perdre le moins de temps possible aux cyclistes, ceux-ci seront prioritaires dans ces carrefours, avec une signalisation adaptée.

Concernant la traversée du chemin d'Al Noble, M. Clerc souhaiterait un îlot avec des garde-corps. Cette solution va être étudiée, selon les largeurs disponibles.

5. Prochaines étapes

Les services techniques vont demander au maître d'œuvre de l'opération de dessiner un avant-projet sur les bases précédemment citées. Après validation des services (mairie et Conseil Général), une réunion de concertation élargie sera organisée au cours du premier trimestre 2009.