

Analyse des parcours cyclables au Sud du Cnes

Préparé par S. Rouquette, pour l'association des cyclistes du Cnes Bicycnes.

15/05/2012

Bicycnes

Association des cyclistes au quotidien du CST (Centre Spatial de Toulouse)

18 avenue Edouard Belin

31401 Toulouse cedex 9

bicycnes@gmail.com

Avant-propos

Bicycnes est une association d'utilisateurs du vélo comme moyen de déplacement principal. Les membres qui la constituent travaillent sur le site du Centre spatial de Toulouse. L'association regroupe 130 personnes.

L'objet du présent document est d'apporter une analyse factuelle des conditions de circulation et de sécurité des voies cyclables depuis Castanet-Tolosan vers le Cnes.

Cette analyse est basée sur des parcours réels effectués entre le mois de juin 2011 et le mois de mars 2012. Ainsi, une grande variété de situations a été expérimentée, tant en terme de circulation automobile que de conditions météo.

Les conclusions principales peuvent être résumées ainsi :

- il apparaît impératif au cycliste de rejoindre les pistes du Canal du midi afin d'éviter les infrastructures urbaines et limiter le contact avec la circulation auto ;
- nous notons un effort de mise en place d'aménagements urbains, en particulier dans Castanet-Tolosan et Ramonville ;
- les aménagements urbains sont parfois inadaptés et exposent les cyclistes à un risque important d'accidents corporels ;
- le risque émane de la proximité avec les voies automobiles, de l'interruption fréquente des pistes, de la faible largeur de celles-ci, de la mixité piéton-vélo sur des bandes à double sens étroites et de la présence de poteaux sombres en métal sur les pistes ;
- il nous paraît important d'apporter des modifications et une adaptation des pistes cyclables afin de protéger au mieux les personnes qui les empruntent.

Le document présente des parcours type au départ de Castanet. Les cheminements sont décrits et agrémentés de photos pointant les anomalies principales, conduisant à une forte exposition des cyclistes.

Des alternatives sont envisagées pour éviter les difficultés identifiées.

Le document initial datant de 2012 a été mis à jour au 10/01/2014.

Introduction

De nombreuses personnes ont choisi de favoriser l'option cycliste pour effectuer de petits trajets domicile-travail. Ce choix a des raisons multiples :

- sur un trajet de moins de 5 km, il offre une meilleure rentabilité temporelle et financière que la voiture ou les transports en commun ;
- il relève bien sûr de la facilité de mise en œuvre ;
- il peut contribuer au bien être physique de l'utilisateur ;
- le vélo est un faible producteur de CO₂, sa pratique est écologique.

Souvent, ce choix est conforté par une volonté d'engagement citoyen. Mais cet engagement ne saurait prévaloir face aux risques encourus par celui qui le prend. Il convient de mettre en œuvre des infrastructures qui permettent à une plus large part de la population de faire ce choix en sécurité. La sécurité est à ce titre un élément essentiel.

Dans une perspective d'évolution du trafic aux abords de Toulouse (de nombreuses résidences en construction à Castanet, Auzeville, Ramonville), il est important de proposer des voies de circulation monomodales séparées les unes des autres. L'interpénétration des différents modes de déplacement est un risque essentiellement porté par les piétons et les cyclistes. Il est primordial d'insister sur ce point afin de comprendre que la présente démarche relève d'une question de sécurité.

Dans les descriptions suivantes, nous nous placerons dans le cas de l'utilisation de différents types de vélos :

- vélo de ville (longueur 2m, largeur de cintre 60cm, pneus 28"x2.0),
- VTT (longueur 2m, largeur de cintre 60 cm, pneus 26"x2.0),
- tricycle (longueur 2m, largeur 110cm, pneus 20"x2.0),
- tandem (largeur de cintre 60cm, pneus 28"x2.0),
- vélo avec remorque enfant (vélo type VTT + remorque largeur 100cm, longueur totale de l'attelage 3 m),
- vélo couché (longueur 2m, largeur 60cm, pneus 20"x2.0).

L'objectif est de déterminer dans quelle mesure les aménagements sont accessibles à tous les types de cycles ou si certains d'entre eux sont exclus ou particulièrement exposés aux risques. Ce travail est réalisé suite à une pratique intensive des infrastructures offertes. Il est fait de manière pragmatique et l'analyse se veut objective.

Résumé des conclusions et recommandations principales

Les aménagements existant entre Castanet et la zone Sud du Cnes ne permettent le passage qu'aux vélos dits traditionnels. L'accès est en grande partie empêché aux vélos couchés, vélos caisse, vélos avec remorque enfant et tricycles. Or ces catégories de véhicules sont en constante augmentation du fait des choix de déplacements de la population citadine.

Il convient donc de procéder à des adaptations nécessaires, tant en terme de confort de circulation que de sécurité des cyclistes.

En premier lieu il convient de séparer les différents types de déplacement. Cela signifie :

- séparation des pistes cyclables et piétons,
- limiter les intersections entre les voies cyclables et automobiles.

Il convient également de faciliter la circulation des vélos en limitant les changements de direction aigus et les obstacles sur leur parcours.

Dans le détail, on retiendra en particulier :

- élargir les voies cyclables au minimum recommandé de 1,5m par sens de circulation, afin de ne pas exclure les tricycles, remorques, vélos couchés,
- supprimer les chicanes. Les chicanes font l'objet d'une demande de suppression globale dont l'Association Vélo Toulouse est à l'origine,
- supprimer les poteaux métalliques le long de la D813 et dans Castanet,
- marquer les traversées de rue par peinture verte (damier) et priorité aux cycles comme aux piétons (feux tricolores commandables). Suppression des panneaux de signalisation "Céder le passage" à l'attention des cyclistes. Remplacement par des panneaux à l'intention des automobilistes,
- supprimer les trottoirs saillants, bordures et du revêtement le long de la D813 et dans Castanet,
- mise en place d'une voie d'accès à la rue des ormes praticable par tous les vélos.

Parcours 1 : piste cyclable D813

Analyse

Ce parcours a été emprunté durant 10 mois à une fréquence moyenne de 3 trajets aller-retour par semaine. Le trajet global de Castanet vers le Pont de Mange pomme couvre une distance de 3.85km, dont 3 km de piste le long de la D813.

La piste est globalement très bien revêtue.

Sa largeur moyenne est de 2m pour une circulation à double-sens des piétons et cyclistes, ce qui représente 1m par direction de circulation (50 cm par mode de déplacement). La largeur d'un vélo étant de 60cm minimum, on note déjà la trop faible largeur des voies qui exclut par ailleurs les tricycles et vélo avec remorque. **Dans la recommandation de l'AFNOR (fascicule P 98-350), la largeur recommandée de la piste cyclable est de 1,50 m pour un sens !**

Sur la portion D813 (3km), on compte 19 points d'accès à la route par des voies perpendiculaires, dont 10 interruptions de la piste par des voies de circulation et 9 accès à des maisons particulières. La longueur de portion moyenne est donc de 160m. Les traversées de routes se font sur des passages piétons et ne sont pas signalées aux automobilistes. De plus, la priorité semble être acquise aux automobiles qui circulent à vitesse élevée sans laisser le passage aux vélos.

2 fois par semaine, les containers de déchets ménagers se trouvent régulièrement sur la piste cyclable.

Les accès perpendiculaires sont souvent en situation de fort décalage de niveau (trottoirs et rebords ou dos d'âne) et mauvaise visibilité.

On peut compter 40 poteaux sur 3km ce qui représente un fort risque de collision, sachant que leur espacement latéral est de moins de 1m, ce qui exclu les tricycles et remorques. En hiver, le retour vers Castanet se fait face aux automobiles. La visibilité de nuit est extrêmement réduite. La couleur sombre des poteaux métalliques accentue le danger de collision.

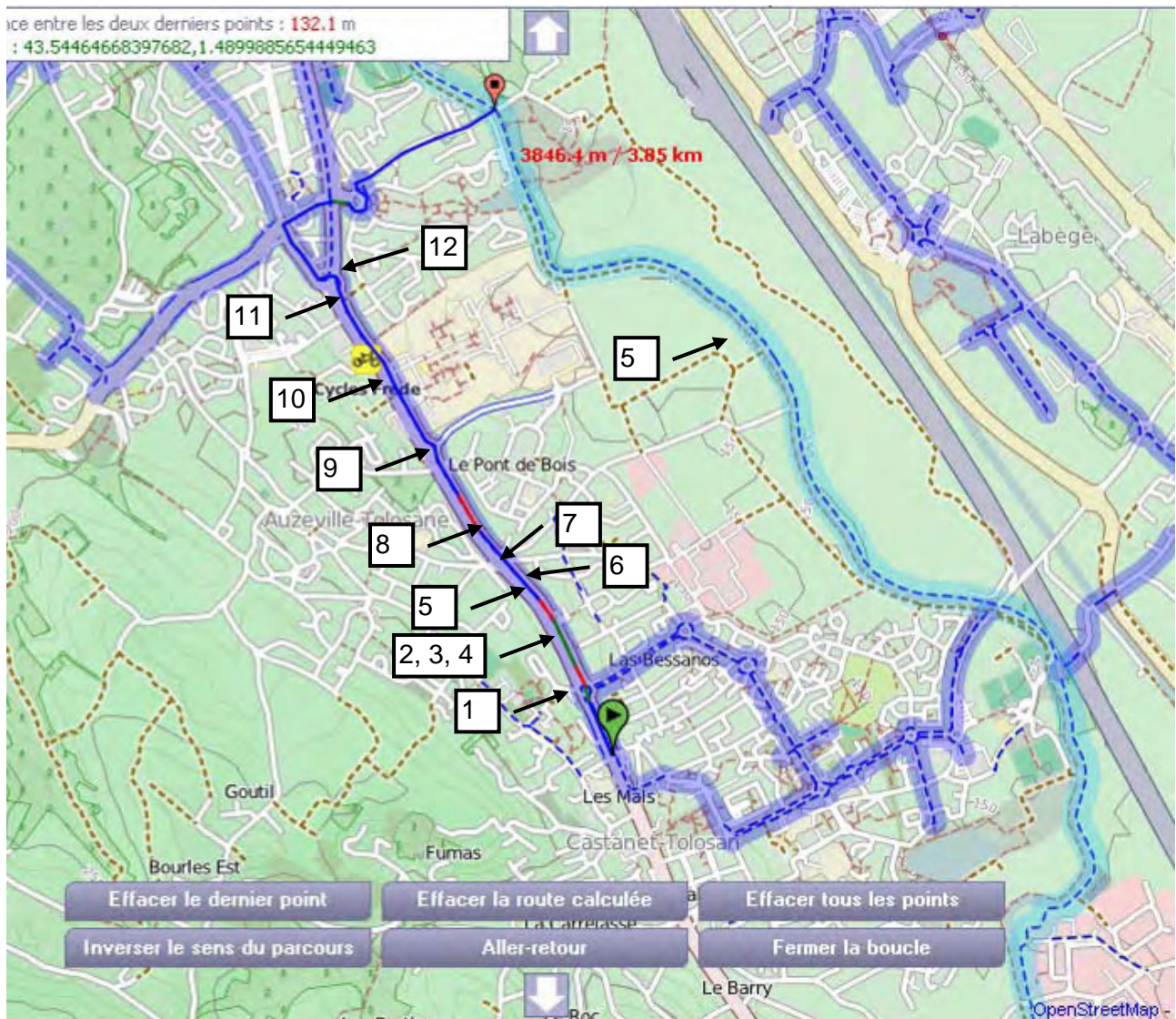
Ces pistes ne sont donc utilisables que par des vélos "standards", toutefois dans des conditions de circulation qui exposent grandement les cyclistes aux risques de collision (obstacles, poteaux, automobiles, piétons).

Enfin, les cyclistes en arrivée depuis la rive "coteaux" ne peuvent accéder que difficilement à la bande cyclable et inversement, située à l'opposé, la traversée étant impossible en dehors des voies routières.

Ces éléments conduisent de nombreux cyclistes à choisir en dernier recours la voie centrale de bus pour circuler. Ils sont pour la plupart conscients que cette solution n'est pas sans danger (exposition aux traversées de ronds-points). Il va de soi que ce choix est fait en conscience, mais en désespoir de cause. Ce n'est pas une solution de facilité irresponsable ou le résultat d'une mauvaise volonté de leur part. C'est bien au contraire pour limiter leur exposition et pour circuler de manière fluide qu'ils font ce choix, en raison d'une infrastructure inadaptée à leur mode de transport.

Mais, la voie est large, sans poteaux et les intersections sont bien moins nombreuses (3 accès seulement). La fréquence des bus est d'environ 1 par 10 min. Sur un trajet de 3 km à 15km/h de moyenne pour un vélo (et 30km/h pour un bus (avec arrêts), la probabilité de rencontre dans le même sens de circulation est inférieure à 50% (le vélo va passer 12 min sur le trajet, le bus 6 min, soit au maximum 1 rencontre). La probabilité de rencontre d'un bus dans le même sens et d'un bus en sens contraire au même moment est encore plus faible.

Les photos ci-dessous illustrent ces éléments. Elles portent un numéro qui renvoie à leur position sur le plan.



Carte présentant le trajet global de Castanet vers le Pont de Mange pomme par la D813.

1)



Barrière : rue Georges Vallery. Passage difficile à VTT (largeur 80cm), impossible avec remorque vélo, tricycle, vélo couché, tandem. Il est alors nécessaire d'effectuer un détour de plus d'1km par l'Av. du Dr. Delherm et la rue des Ecoles qui comportent de nombreux poteaux.

2)



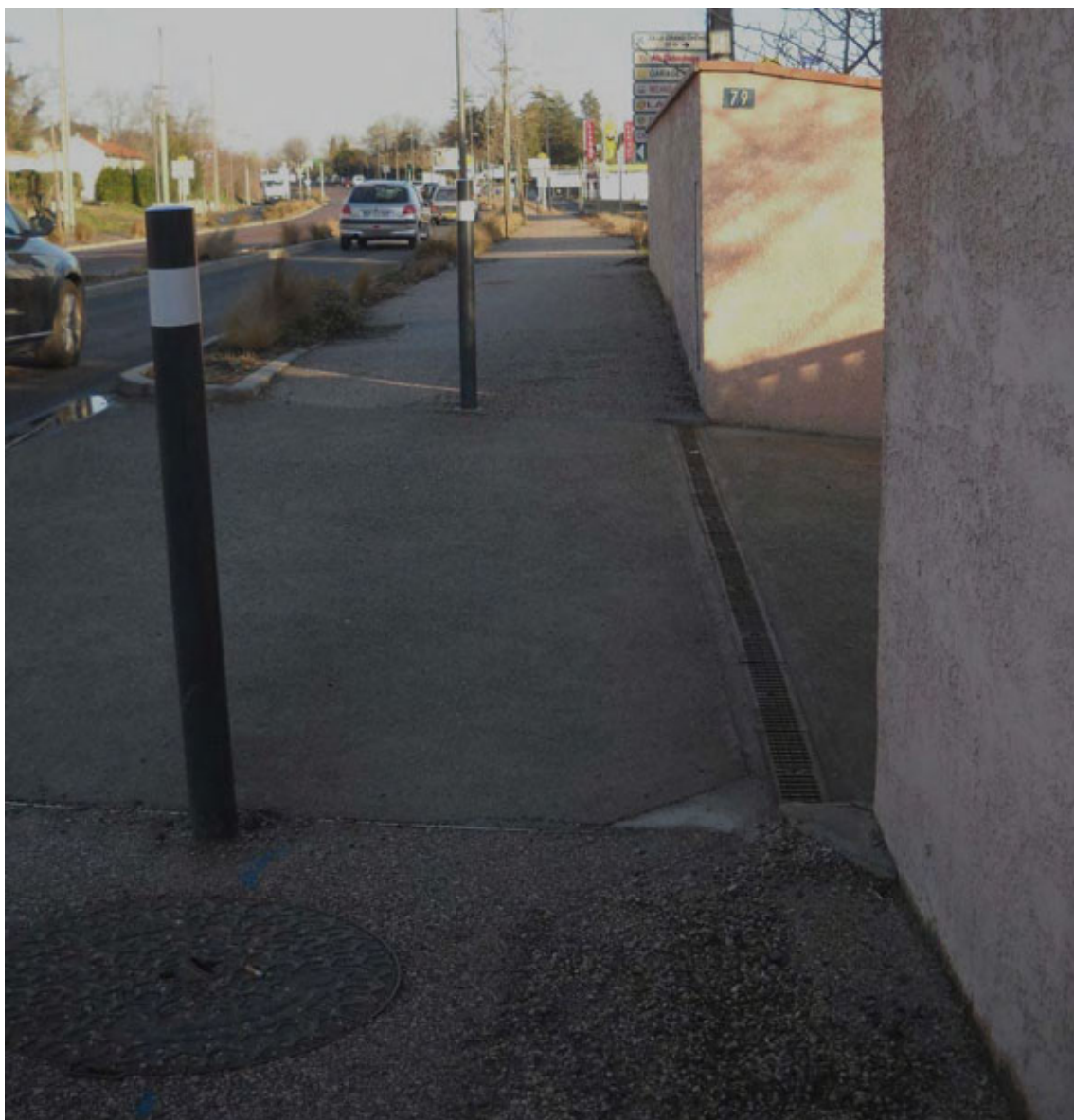
Poteaux sombres et rebord de trottoir débordant : débordements de trottoirs très dangereux. Seule la partie droite de la piste est utilisable pour une largeur de 1m.

3)



Boulon de fixation affleurant : taille L10cm x H5cm. Extrêmement dangereux car peu visible et très saillant.

4)



Accès maison : mur haut pas de visibilité d'accès + poteaux sombres.

5)



Nombreux poteaux métalliques et accès maisons particulières

6)

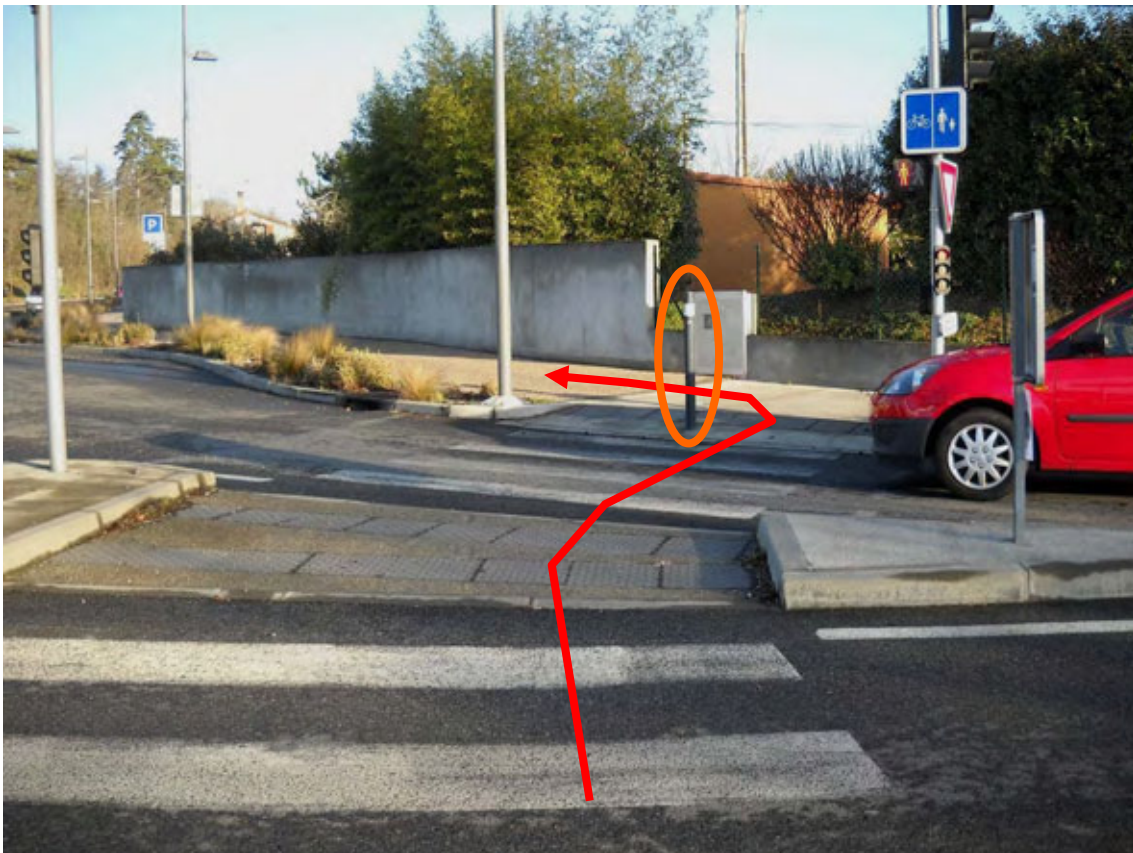
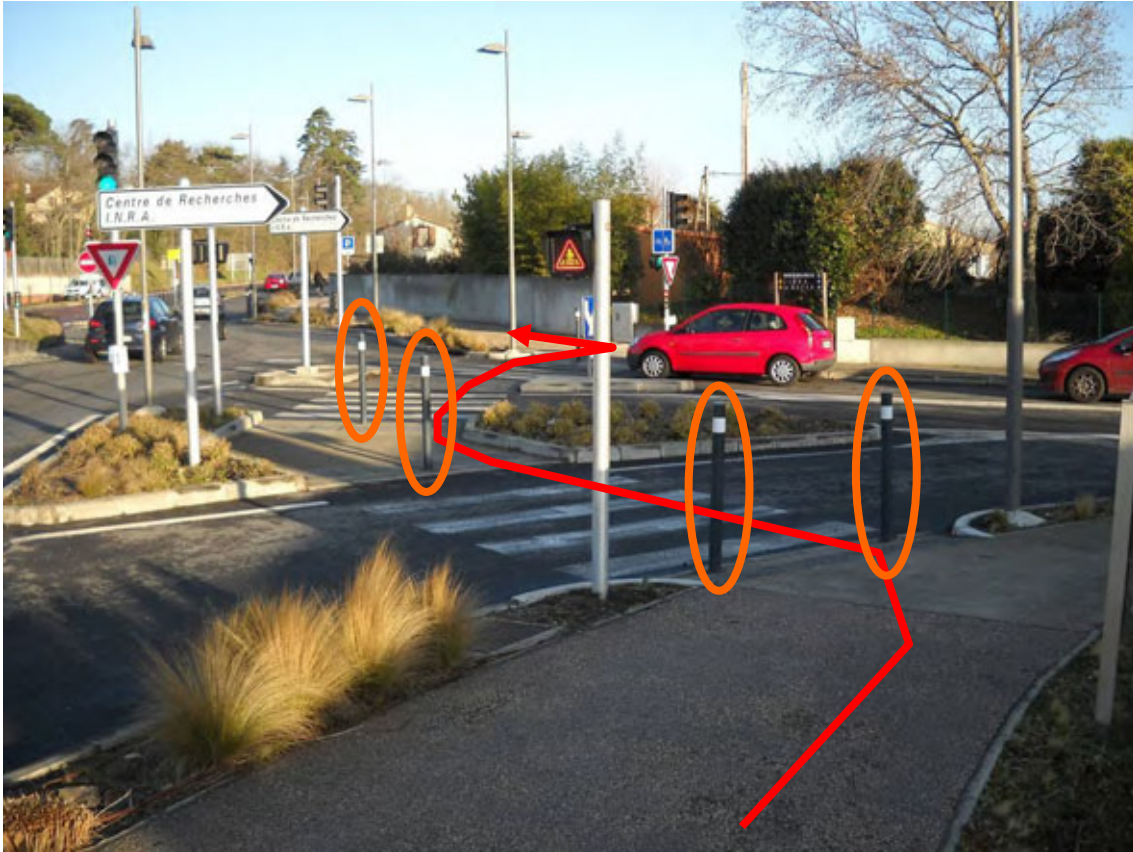


Trajectoire en dos d'âne et plusieurs accès maisons individuelles. De nombreux vélos "passent à gauche" où la piste est plus homogène.



Containers individuels rangés sur la voie cyclable.

7)



Traversée du Chemin de Bordé rouge. Trajectoire à angles aigües très difficile, poteaux métalliques différemment positionnés (tantôt en milieu de voie tantôt en bordure) et 3 voies de circulation à traverser. Carrefour extrêmement dangereux et impraticable pour tout autre vélo que vélo de ville et VTT.

8)



Rebord de trottoir et revêtement : absence de revêtement à gauche et trottoir de 5cm de hauteur sur la moitié droite de la piste. Passage difficile pour tout autre vélo que vélo de ville et VTT.

9)



Traversée de l'avenue de l'Agrobiopole. Trajectoire à angles aigües difficile, poteaux métalliques (en bord de piste cette fois-ci) et 2 voies de circulation à traverser. Seule la partie centrale est utilisable en raison de rebords de trottoirs saillants. Carrefour dangereux et impraticable pour tout autre vélo que vélo de ville et VTT.

10)



Accès ENSAT : Trajectoire à angles aigües difficile, poteaux métalliques (au milieu de la piste cette fois-ci) et 1 voie de circulation à traverser. Carrefour dangereux sans visibilité et difficile pour tout autre vélo que vélo de ville et VTT. Le mur altère la visibilité et ferme la trajectoire en sens inverse. Ses aspérités sont très dangereuses. Le panneau "fin de piste cyclable" montre bien la priorité faite aux automobiles, alors que ce sont celles-ci qui interceptent la trajectoire cyclable.



Accès ENSAT : Trajectoire à angles aigües, forte pente, poteaux métalliques (au milieu de la piste cette fois-ci) et 1 voie de circulation à traverser. Carrefour dangereux sans visibilité et impraticable pour tout autre vélo que vélo de ville et VTT. Le mur altère la visibilité et ferme la trajectoire en sens inverse. Ses aspérités sont très dangereuses. Le panneau "fin de piste cyclable" montre bien la priorité faite aux automobiles, alors que ce sont celles-ci qui interceptent la trajectoire cyclable. Présence de rebords de trottoirs saillants. Dans le sens Ramonville-Castanet, la visibilité est nulle pour les autos.

11)



Accès rue des ormes : pour rejoindre la piste du Canal du Midi. Accès uniquement par escalier. L'autre solution consiste à passer le rond-point de Ramonville pour rejoindre l'avenue Tolosane et la rue du 8 mais 1945, puis le chemin de Mange pomme. Soit un détour de 400m sur voie automobile.

12)



Passage du rond-point de Ramonville : La circulation à ce carrefour est très dense. Il n'est pas facile de traverser le flux. La présence du feu tricolore "piéton-cycle" est très bonne à ce titre. Mais les rebords de trottoirs sont saillants et dangereux.