

Recommandations

Seuls les vélos dits traditionnels peuvent emprunter ces voies cyclables, non sans difficulté toutefois. Afin de remédier aux difficultés de circulations décrites ci-dessus, il conviendra d'opérer les modifications suivantes.

Supprimer les barrières en 1). 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.

Reprise des trottoirs en 2) 8) 9) 10) 12).

Reprise des murs en 10).

Reprise du revêtement en 3) 8) et dans Castanet (bd des genêts).

Mise en place d'une voie d'accès à la rue des ormes praticable par tous les vélos en 11). Cela suppose une voie de pente maximale 10% et 2m de large.

Elargissement des pistes cyclables (monomodales) à 2m minimum afin de ne pas exclure les tricycles, remorques, vélos couchés, ... vélos de plus en plus utilisés.

Séparation des pistes cyclables et piétons sur la D813, comme c'est le cas dans Castanet.

Une alternative aux lourds mais nécessaires aménagements de la piste D813 consiste à autoriser les cycles sur la voie de bus, avec un minimum de modifications (peinture au sol essentiellement et commande des feux tricolores). Solution à discuter si elle était préférée aux précédents aménagements.

Situation fin 2013 : Aucun des aménagements demandés n'a été réalisé, malgré un contact avec la commune de Castanet (service technique) fin 2012 et tout début 2013.

Les points dangereux n'ont pas été traités.

Sur la commune d'Auzeville, les travaux de construction empiètent régulièrement sur la voie (terre, véhicule, ...).

La végétation qui borde la piste (arbres et plantes) s'est étendue, ce qui restreint encore la largeur de piste, la hauteur sous les branchages et la visibilité notamment aux intersections.

Plusieurs accrochages et accidents (dont 1 très sérieux avec hospitalisation de plusieurs semaines) se sont produits sur le tronçon sans que la voie de circulation n'ait subi la moindre adaptation.

De plus en plus de cyclistes empruntent donc la voie centrale de bus afin de réduire le risque encouru sur la piste dite cyclable.

LES RECOMMANDATIONS RESTENT DONC VALABLES DANS LEUR TOTALITE !

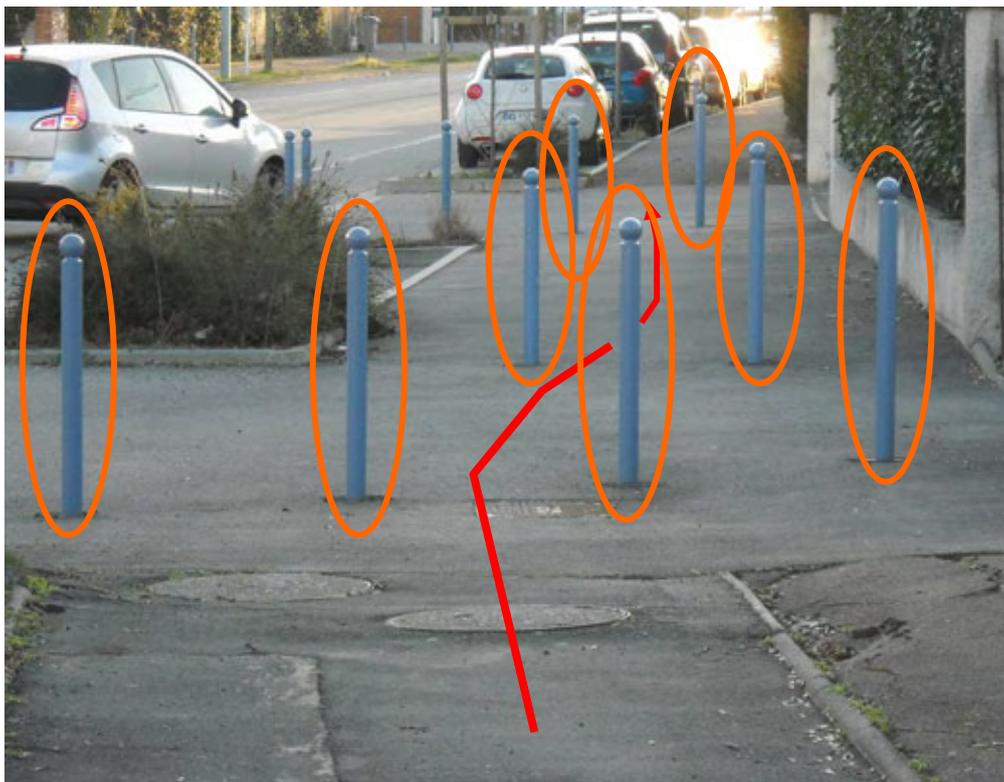
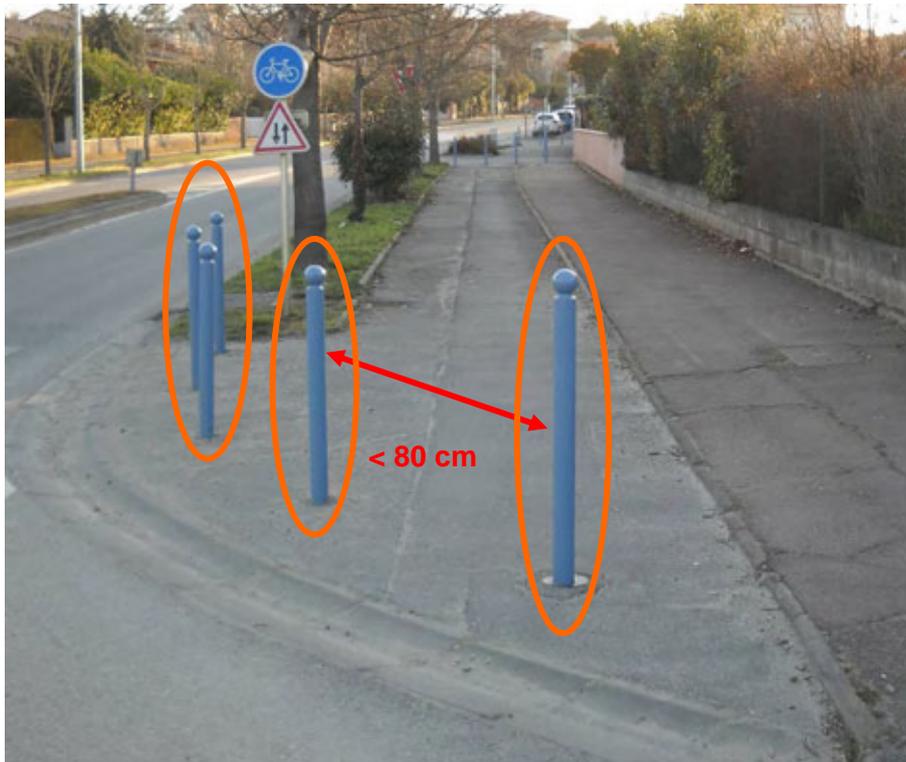
Parcours 2 : centre ville de Castanet vers écluse de Castanet

Analyse

Le parcours emprunte la rue des peupliers, l'avenue Marie Laurencin, le bd des genêts et l'avenue Pierre Mendès France. Des pistes cyclables équipent ces voies, comme indiqué dans la carte ci-dessous. Si elles sont larges et séparées des routes, ce qui est une très bonne chose, leur revêtement peut être de très mauvaise qualité (avenue des genêts, présence de racines). La circulation est rendue difficile par la présence de poteaux sombres interdisant encore l'accès aux tricycles ou remorques. En particulier, à l'intersection de la rue des peupliers et de la rue Marguerite Yourcenar, des poteaux interdisent le passage des vélos larges et gêne fortement le passage aux vélos traditionnels (.

Là encore, 2 fois par semaine, les pistes sont régulièrement encombrées par des containers de déchets. Le trajet rue des peupliers vers l'écluse de Castanet représente un détour de 2.5 km par rapport au parcours initial de 3.85 km, soit près de 65% de plus !





Un passage extrêmement dangereux à l'intersection de la rue des peupliers et de la rue Marguerite Yourcenar. Les poteaux sont disposés en quinconce et leur espacement autorise juste le passage de vélos traditionnels.



Sur le Bd des genêts, intersection avec rue des Fontanelles. Des poteaux noirs sont disposés au ras du sol. Ils sont extrêmement dangereux particulièrement de nuit. Ils ne permettent pas le passage de vélos autres que vélo de route et VTT en raison de leur écartement ou de leur disposition.

Recommandations

Supprimer les poteaux métalliques dans Castanet.

Marquage des traversées de rue par peinture verte et priorité aux cycles comme aux piétons (feux tricolores commandables si nécessaire). Suppression des panneaux de signalisation "Céder le passage" à l'attention des cyclistes, avec mise en place de la règle du "tournez à droite".

Situation fin 2013 : Aucun des aménagements demandés n'a été réalisé, malgré un contact avec la commune de Castanet (service technique) fin 2012 et tout début 2013.

Les points dangereux n'ont pas été traités.

La végétation (limitrophe de propriétés privées) en bordure de certaines portions s'est étendue, gênant la circulation et la visibilité.

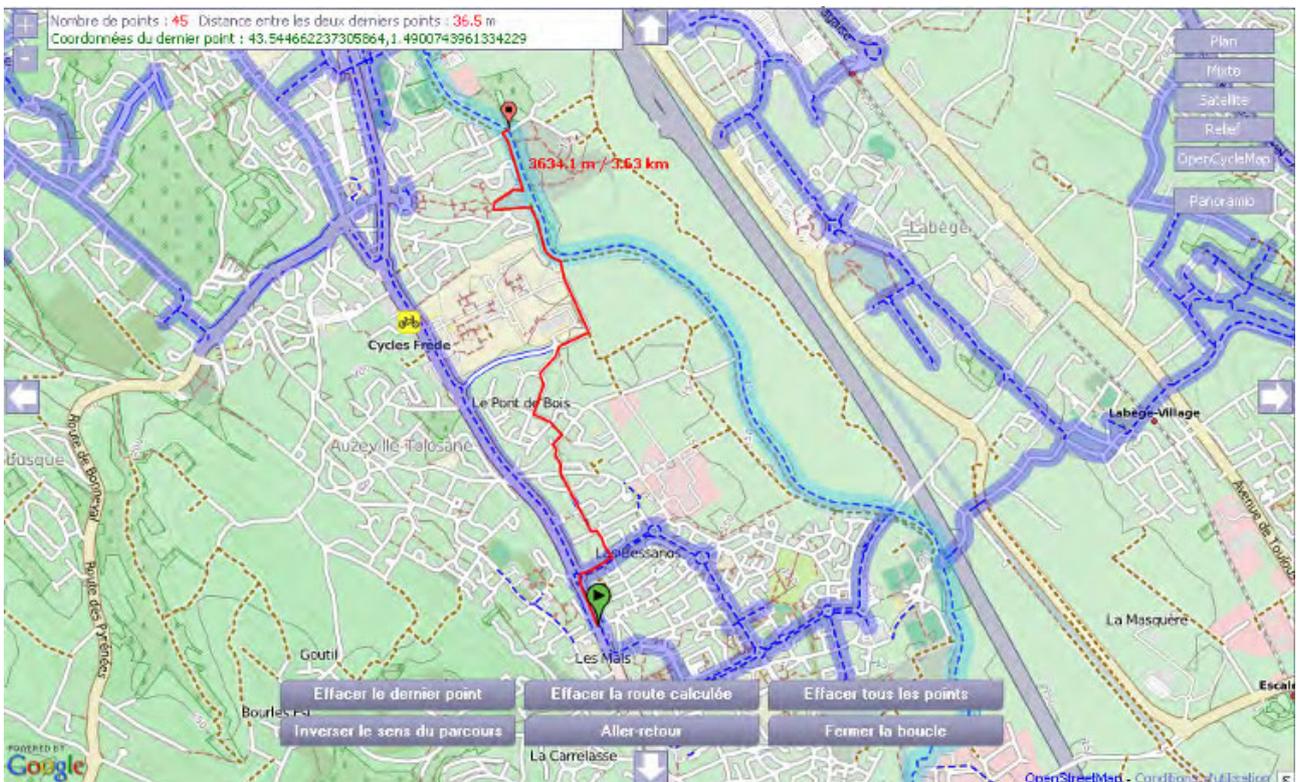
LES RECOMMANDATIONS RESTENT DONC VALABLES DANS LEUR TOTALITE !

Parcours 3 : INRA par Allée des Tamaris

Analyse

Cette alternative offre l'avantage de ne pas suivre la piste le long de la D813. Le parcours en est plus aisé. Il emprunte la rue Marguerite Yourcenar, l'allée de Tamaris et l'allée des pommiers vers le quartier pont de bois. La piste est séparée de la chaussée et en assez bon état. Cependant, quelques aménagements ne permettent pas de circuler en sécurité. Comme déjà cités plus haut, de nombreux poteaux métalliques gênent le passage des vélos équipés de remorques. Un passage est particulièrement dangereux avec une double barrière et une buse en béton au milieu de la piste, particulièrement invisible de nuit. Ces éléments sont à supprimer.

Plus loin, l'accès au Pont de Mange pomme par l'Ensat présente de nombreux inconvénients. Le revêtement est parfois en gravier ou en terre, il présente des trous ou des affleurements de bouches d'égout très dangereux. Par temps de pluie; le sol est boueux et rend impossible l'accès sans équipement (pantalon de pluie, surchaussures, ...).





Chicane très difficile à franchir entre la Rue Camille Claudel et l'Allée du champ long. L'espacement entre les barrières interdit le passage sans poser le pied, sans justification du point de vue de la sécurité.



Buse en béton au milieu de la piste très difficile à franchir entre la Rue Camille Claudel et l'Allée du champ long. Aménagement inutile et dangereux.



Vue de dessus de la zone décrite ci-dessus.



Des poteaux sombres marquent les intersections dans l'Allée des Tamaris. Véhicule stationné sur la piste cyclable dans l'Allée des Tamaris !



Accès au Pont de Mange Pomme derrière Port-Sud. Terrain inégal et boueux.



Accès au Pont de Mange Pomme derrière Port-Sud. Terrain inégal et boueux.



Accès au Pont de Mange Pomme derrière Port-Sud. Terrain inégal et boueux particulièrement dangereux de nuit.



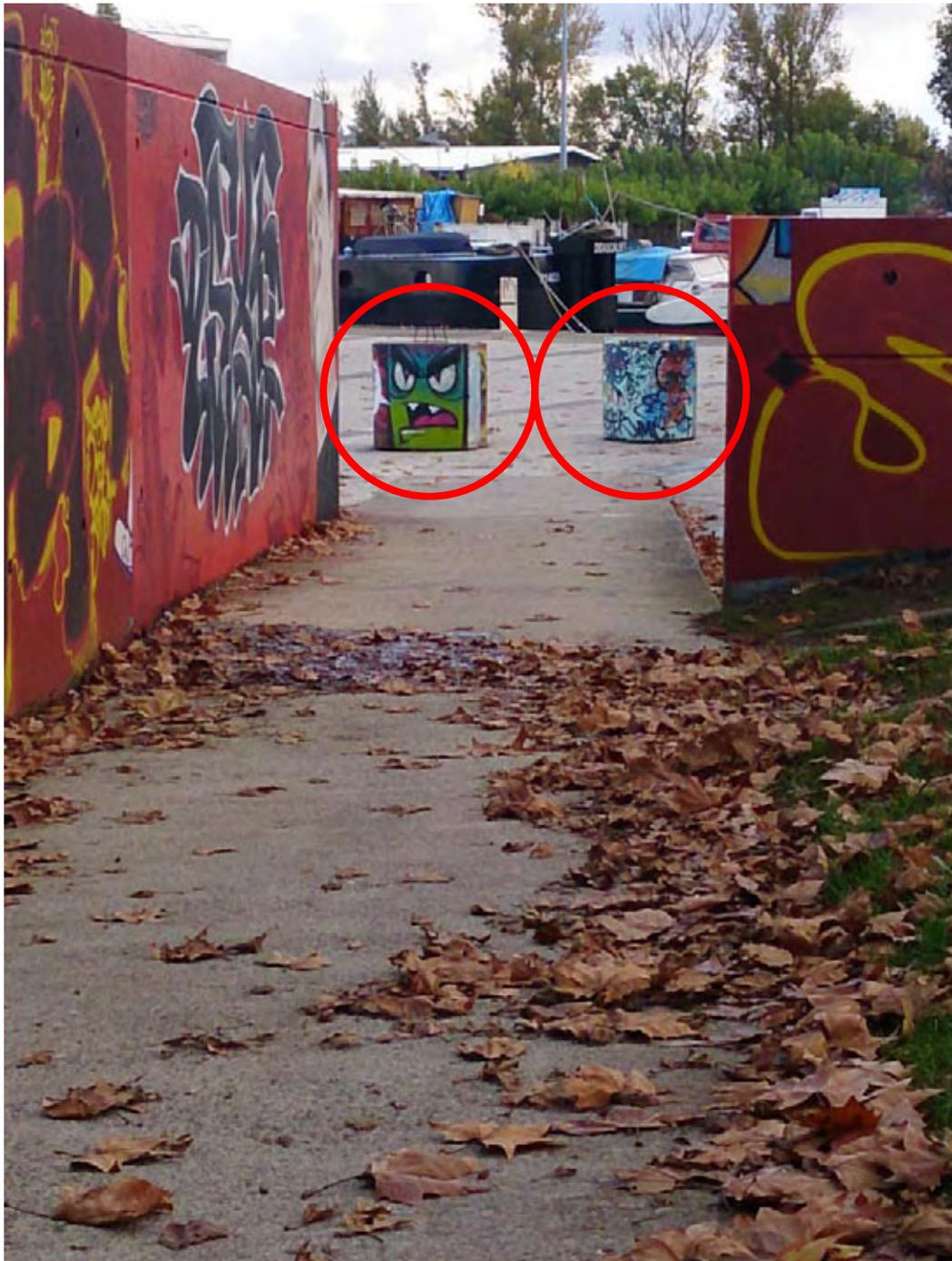
Chemin pour rejoindre Port-Sud.



Accès au Pont de Mange Pomme derrière Port-Sud. Terrain inégal et boueux.



Bornes béton devant le port technique. Si l'espacement permet le passage de tout type de vélo, leur présence est extrêmement dangereuses (angles, couleur).



Plots en béton devant le port technique, sur la trajectoire d'accès à la rampe. Ces bornes ont été placées ici suite au festival de de théâtre de rue de Ramonville. L'espacement ne permet le passage que de vélo étroits, leur présence est extrêmement dangereuse et leur position inadaptée au passage des vélos en sécurité.

Recommandations

La largeur des voies cyclables est souvent inférieure à 1m. Les poteaux ou chicanes réduisent encore par endroit la largeur praticable, interdisant le passage à tout autre vélo qu'un vélo "traditionnel". Les vélos avec remorque pour enfant sont par exemple obligés d'emprunter les voies automobiles.

La mise en état des aménagements suppose les modifications suivantes.

Suppression de la chicane et de la buse béton de l'Allée des Tamaris.

Suppression des poteaux métalliques de l'Allée des Tamaris.

Mise en peinture des intersections dans l'Allée des Tamaris et rue Camille Claudel et marquage de la priorité de circulation des cycles (ceux-ci ne changeant pas de direction de circulation il n'y a pas lieu de les stopper), comme c'est le cas à la traversée du Chemin de Bordé Rouge et à la traversée du Chemin du Canal (par l'Allée des pommiers).



Reprise du passage de l'Ensat vers le pont de Mange Pomme.

Suppression des poteaux métalliques et affleurements sur le passage derrière Port-Sud.

Remplacement des bornes en béton au niveau du port technique.

Situation fin 2013 : Aucun des aménagements demandés n'a été réalisé. Les points dangereux n'ont pas été traités.

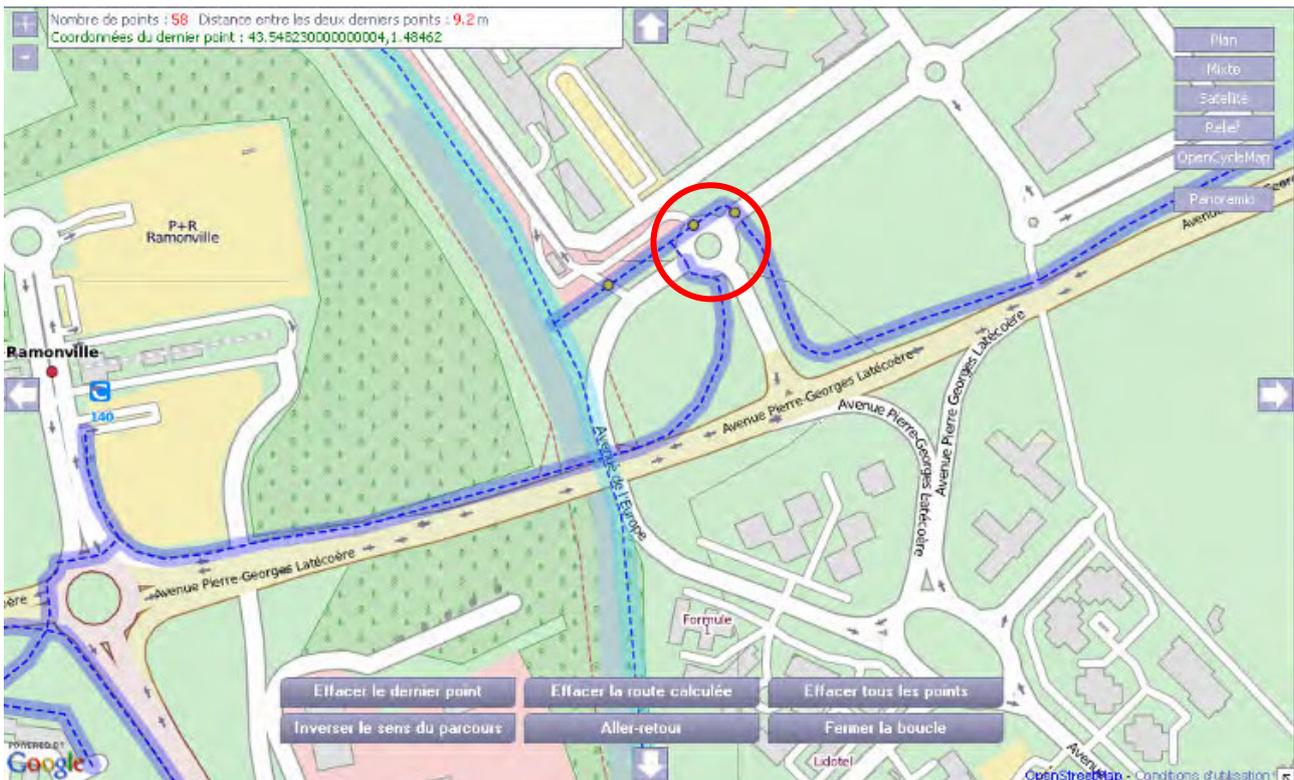
LES RECOMMANDATIONS RESTENT DONC VALABLES DANS LEUR TOTALITE !

Suppression des plots en béton sur la rampe du port technique. Des discussions ont été engagées dans ce sens avec les responsables du port et la commune de Ramonville pour proposer des aménagement qui permettent à tous les usagers de se déplacer en sécurité.

Arrivée sur l'avenue de l'Europe, entrée sud du Cnes.

Analyse

Cette portion comporte 6 chicanes doubles barrières autour du rond-point ! Ce sont des points de blocage pour les vélos. Les vélos traditionnels contournent habituellement ces points. Les vélos plus larges n'ont pas d'autre choix s'ils veulent passer. Il est surprenant de constater que ces équipements placés il y a peu stoppent les cyclistes. Il faut rappeler que le risque est endossé par les cyclistes. Ceux-ci ne s'exposent pas volontairement aux autos. Les ronds-points sont des zones de circulation où les automobiles doivent ralentir pour céder le passage, y compris aux cycles. La logique voudrait que le passage de ces derniers soit facilité, d'autant que le parcours est confondu avec les passages piétons, qui ont priorité sur les autos.



Recommandations

Suppression des chicanes avenue de l'Europe.

Marquage des traversées de rue par damier vert et priorité aux cycles comme aux piétons.
Suppression des panneaux de signalisation "Céder le passage" à l'attention des cyclistes.

Situation fin 2013 : Les chicanes ont été supprimées au profit de poteaux en acier sombre. Si la situation s'est donc nettement améliorée pour le passage du rond-point, il convient de prendre en compte l'ensemble des recommandations. A savoir, séparation des passages piéton et traversée cyclistes, avec priorité aux deux.



Le réseau de chicanes oblige les cyclistes à poser le pied ou à contourner les obstacles. La traversée se fait sur les passages piéton (prioritaires sur les autos) mais la signalisation demande aux vélos de s'arrêter.