



**Propositions de 2 pieds 2 roues
amélioration des aménagements
cyclables et piétonniers**

Quartier 5.2

Janvier 2018

Contexte

Le quartier 5.2 au sud-est de Toulouse est vaste et présente différentes fonctionnalités, c'est une porte d'entrée vers la ville et vers le Sicoval . Ainsi, au-delà des habitants, on y trouve des lieux générant des déplacements, tel l'université Paul Sabatier avec ses différentes implantations, l'hôpital de Rangueil aux nombreux salariés, beaucoup d'entreprises, des centres de recherche, ainsi que des espaces de loisirs (Canal du Midi, Pech David). C'est un quartier qui se densifie avec des projets d'urbanisation.

Il nous semblait donc important d'y soigner les conditions de circulation des piétons et des cyclistes qui , rappelons-le, représentent plus de 25 % des déplacements sur la grande agglomération et plus encore sur le quartier. Ainsi, pour éviter la saturation automobile et les dangers associés (sécurité, pollution, bruit, occupation de l'espace public) il convient de rendre les déplacements « actifs » efficaces, confortables, sûrs et complémentaires des transports en commun (bus, métro et bientôt téléphérique).

Nous avons donc répertorié les points à améliorer, les avons classé par axe. Certains nécessitent des investissements mais d'autres sont « faciles » à mise en œuvre. Cette liste a vocation à évoluer et à être enrichie.

Axe « narbonnaise » (Jules-Julein, route de Narbonne) (axe prioritaire au plan cyclable)

Avenue Jules-Julien

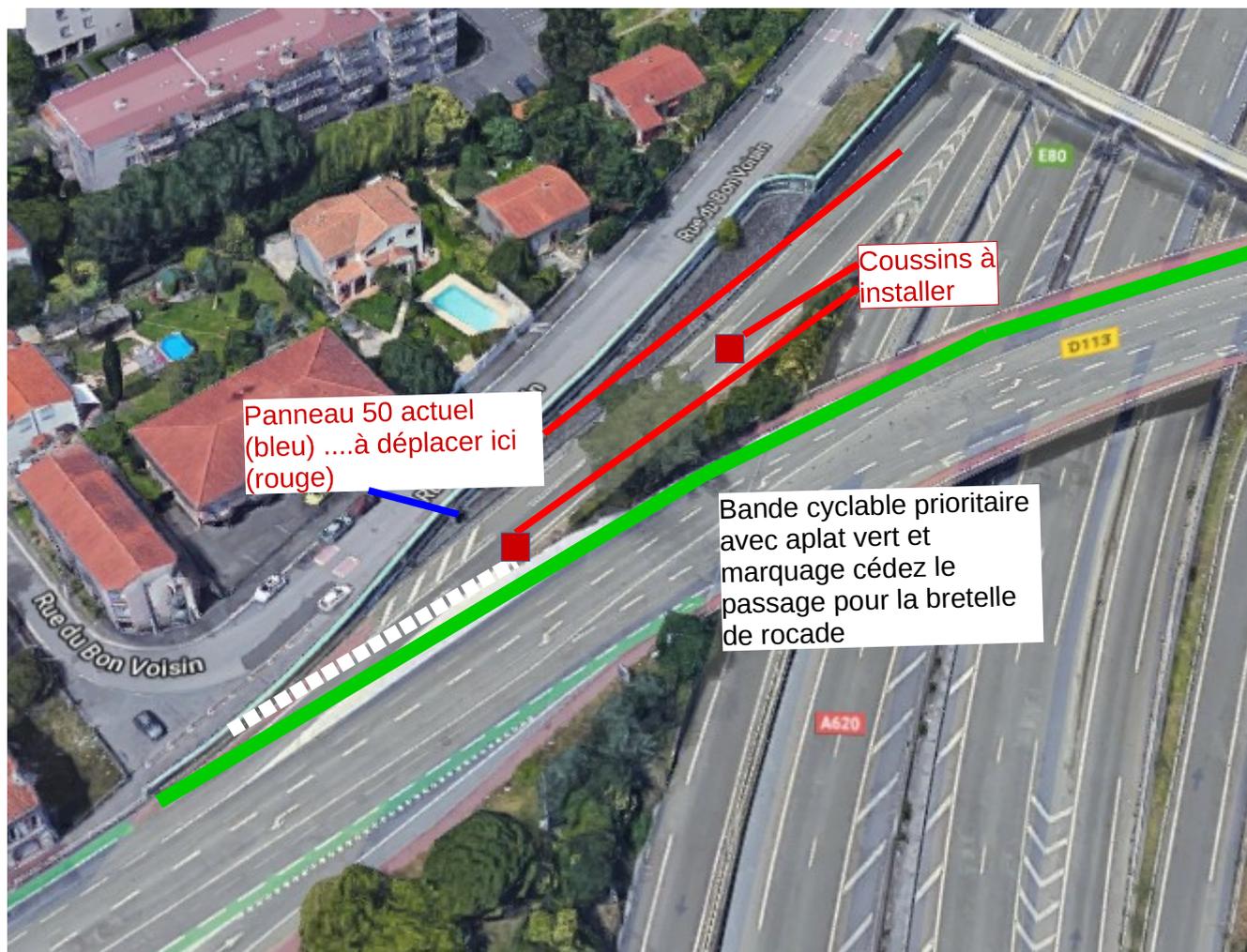
- **installer des supports vélo** bien répartis devant les commerces
- la bande cyclable côté ouest est régulièrement stationnée par des voitures. Le stationnement en bataille induit un danger : les voitures reculent pour sortir de leur place sans visibilité. Il pourrait être mis en place **un stationnement longitudinal** permettant de gagner de la place afin de créer **des bandes cyclables confortables avec une surlargeur** « portière ». Pourquoi pas mettre en place un **stationnement en marche arrière en épi** comme sur l'avenue des minimes.
- traversée Jules-Julien au niveau du théâtre : il manque des **logos vélo** sur la traversée est ainsi qu'un **vrai cheminement continu vers les écoles** et vers la piste qui longe la rocade vers le Canal. **Les feux doivent également être synchronisés** permettant une traversée en une fois.
- feu tricolore au croisement avec avenue Viala : les vélos sont invités à partager la voie de bus et donc sont tributaires du feu qui est déclenché par les bus. **Peindre un sans vélo sur la voie VL** permettant aux cyclistes de se mettre sur cette voie.

Pont et route de Narbonne au niveau de l'échangeur 23

Ce pont-échangeur est une véritable coupure en entrée de ville qui dissuade piétons et cyclistes. Pourtant, écoles, théâtre et commerces sont à proximité. Ce lieu est aujourd'hui optimisé pour la voiture mais il y a la possibilité d'y faciliter et d'y sécuriser les modes actifs. Il y a 2 moyens : au plus court par le pont – échangeur ou plus long par la passerelle et la rue Bon Voisin

- la voie de remonté de la rocade vers l'hôpital est prioritaire (c'est une des seules sur Toulouse!!) alors qu'une voie de 800m de long sur la rocade empêche les remontés de file. Avec l'élargissement de la rocade, cette contrainte existera encore moins. **La bretelle de la rocade devrait perdre sa priorité en insertion sur le route de Narbonne avec un cédez-le-passage** (comme les 3 autres bretelles de cet échangeur). Le panneau « 50 » pourrait également être rappelé (panneau

« rappel » et picto sur la route) ainsi que des coussins installés afin de limiter la vitesse à l'insertion sur la route de Narbonne.



- pour assurer la continuité entre Jules Julien et la route de Narbonne, **une bande cyclable est à peindre sur le pont** (peu-être en lieu et place du trottoir interdit aux piétons, ce qui ne les inciterait plus à y marcher).
- le côté « est » autorisé aux piétons mais il n'y a aucun passage piéton sur les bretelles de sortie de rocade. **Il faut en peindre sur chaque bretelle.**
- **rallumer les éclairages.** Si éteindre la rocade est sans doute une bonne idée, éteindre les ponts la franchissant l'est peut être moins. Les piétons doivent être bien vus . Rallumer les projecteur au sud de l'échangeur.

Passage par la rue du Bon Voisin

- **bien flécher** cet itinéraire, spécialement pour les piétons et le rendre lisible.
- rue Bon Voisin, **aménager une piste cyclable qui reste sur le même côté** pour relier la passerelle à la route de Narbonne. Cette rue peu fréquentée fait 7m de large cela laisse de la place pour aménager, avec séparation piétons et cyclistes. Aujourd'hui il est nécessaire de traverser à vélo la rue à la sortie de la passerelle et de la retraverser 200m plus loin en plein virage, sans visibilité et avec des barrières en bois et des véhicules stationnés (mais tolérés?) sur trottoir.

Route de Narbonne

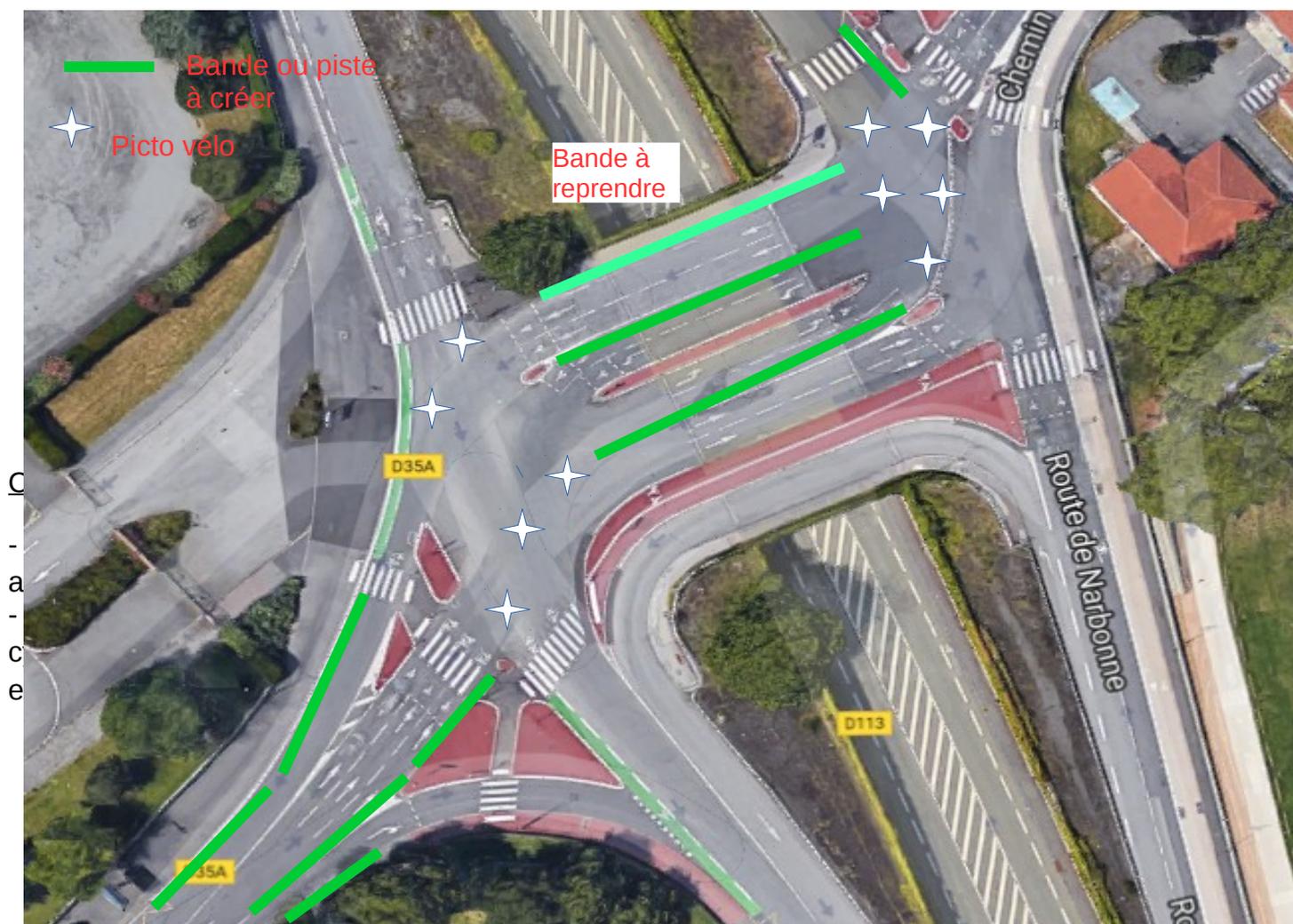
- les passages piétons à détecteur de présence ne sont pas une bonne solution. Ces feux détectent mal, et lorsque le feu est éteint ou clignotant, le passage piéton est prioritaire selon le code de la route mais jamais respecté. Il y a même de l'agressivité des automobilistes lorsqu'un piétons tente de traverser. **Rajouter (ou remplacer le système) par un bouton poussoir.**

- la bande cyclable a été repeinte sur quelques dizaine de mètres seulement sens nord sud après la pont sur la rocade mais ensuite et sur la plus grande partie elle est complètement effacée. **La repeindre.** Egalement enlever le bétons sens nord-sud.
- **Elargir** ces bandes de chaque côté, spécialement quand elles longent des stationnement (1,2 mini et 1,5m si stationnement longitudinale selon la cahier technique de TM).
- IUT : **réfléchir à recréer l'entrée de l'IUT par la route de Narbonne** afin de soulager la petite rue en zone 30 Maurice Bécane.

Carrefour Ducuing :

Comme l'échangeur 23, ce pont carrefour est aménagé pour favoriser la voiture, les modes actifs se partageant une place minimale. On note ainsi 9 voies de voiture, un trottoir partagé piéton.vélo, un trottoir et une bande cyclable.

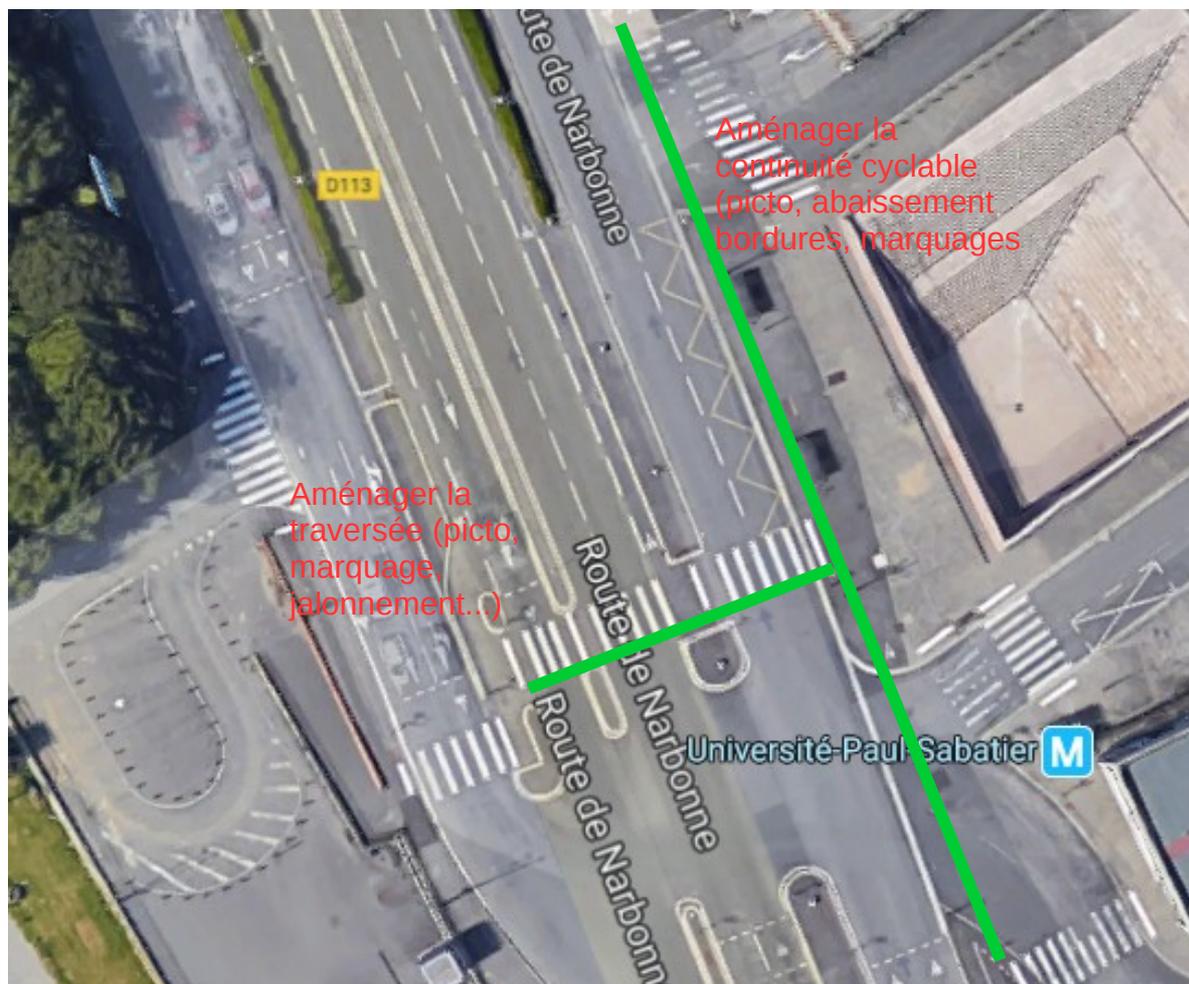
- **élargir et rendre visible la bande cyclable** au nord sur le pont (turquoise sur le schéma).
- créer des aménagements cyclables afin de permettre toutes les directions possibles à vélo. Cela se fera facilement en réduisant le nombre de voies automobiles dont une bonne partie inutile. 9 voies automobiles paraissent complètement superflues !!
- permettre les traversées piétonnes en une seule fois pour chaque branche. Aujourd'hui la traversée rue Ducuing se fait en 3 fois !



Devant le lycée Bellevue et l'entrée de la Faculté

Les cheminements cyclables sont de chaque côté de la route de Narbonne au nord de l'entrée de la fac et sur la partir « est » au sud vers Ramonville.

- **Aménager une traversée visible et sécurisée devant la faculté**



Avenue Crampel et pont des Demoiselles

- **Créer un aménagement dans le sens Canal vers Récollets**

Carrefour avec Pont des Demoiselles, allées des Demoiselles

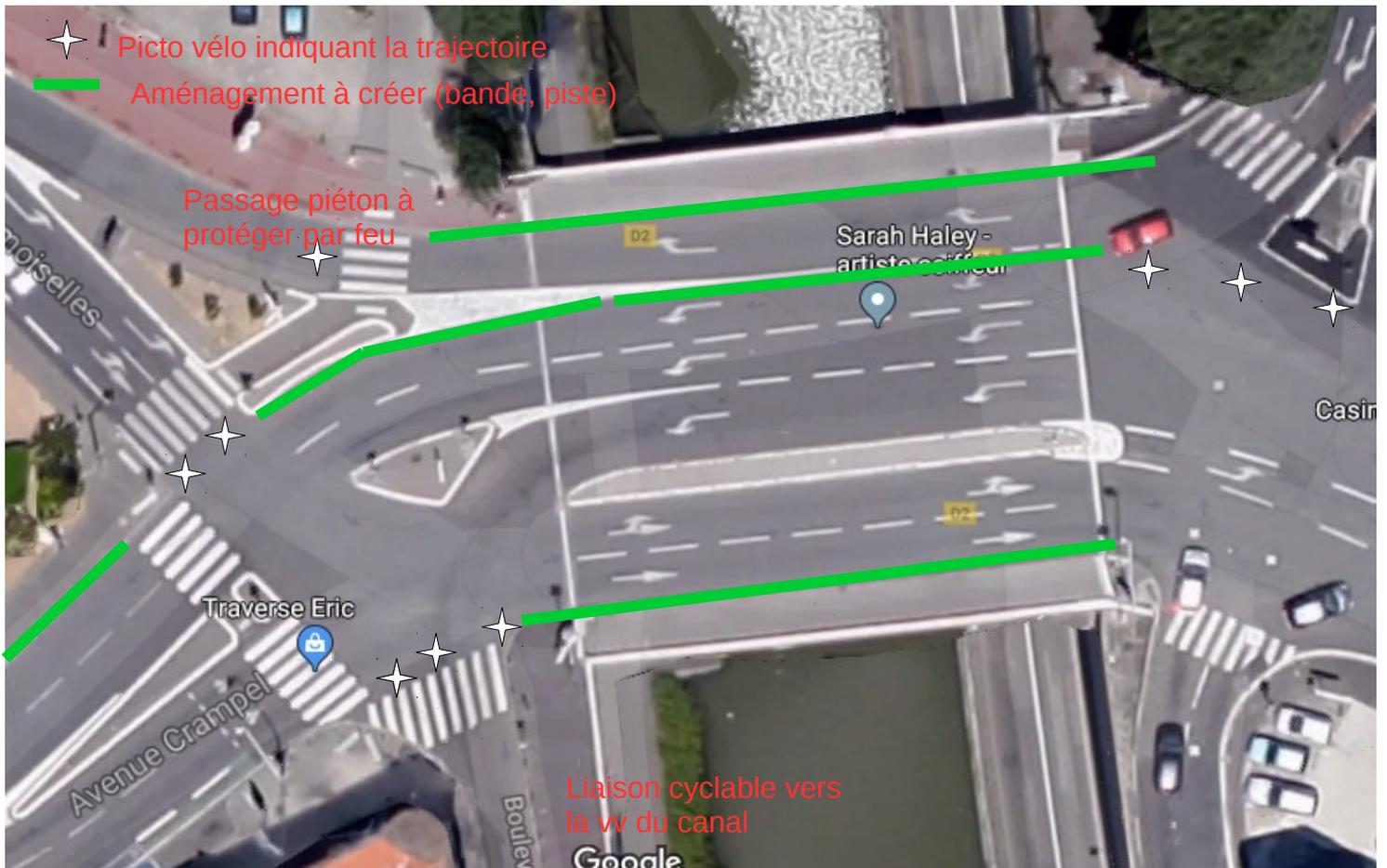
Ce carrefour est compliqué à vélo, principalement de St Exupéry vers Crampel et de Crampel vers le Canal.

- **Créer des aménagements cyclables sur le pont** accompagnés de picto pour bien marquer et sécuriser les trajectoires vélo. 2 voies auto sont particulièrement larges et peuvent être équipées de bandes. De même on note un terre-plein dont la sur largeur est inutile.

- Côté sud entre pont et Canal : **créer une piste à hauteur du trottoir** en séparant piétons et cyclistes sur le trottoir. Aujourd'hui ce trottoir est classé voie verte, ce n'est ni légal ni souhaitable (conflits piétons – vélo, il ne faut pas indiquer aux vélos que le trottoir leur est autorisé sans marquage).

- **protéger le passage piéton au nord est par un feu tricolore.**

- marquer les traversée cyclables par des pictos vélo.



Axe avenue de Rangueil – Avenue des Maraîchers

Reprendre l'aménagement de l'avenue de Rangueil : la trajectoire cyclable est discontinue, incohérente, illisible.

Av de Rangueil au nord du carrefours avec A. Bedouce

- **réduire la terre-plein central et tracer des bandes cyclables** de chaque côté
- **réduire l'arrivée dans le rond-point à une seule voie avec une large bande cyclable** et un sas vélo large

Carrefour avec A. Bedouce

Ce rond-point à feu est peu lisible à cause justement des feux

- **tester un vrai rond point avec priorité au véhicule dans le rond-point** et sans feu

Av de Rangueil entre carrefour Bedouce et carrefour Pelude

- **tracer une bande cyclable tout le long**
- doubler cette bande par **une piste à hauteur du trottoir mais à condition de prévoir une continuité** et sans interruption (cf abribus près de la station service...) et en la protégeant du stationnement sauvage.
- **supprimer la discontinuité entre rue des Cormiers et rue Bonnat** (notamment en réduisant le largeur importante du trottoir au droit de la rue Bonnat)
- **protéger les bandes cyclable** (au droit de rue Bonnat, Duguay et sur le pont de la rocade) des voitures qui empruntent pour éviter les coussins : balisette comme sur le chemin de la Loge.

Liaison Av : Rangeuil - rue des Roseaux

Ce passage n'est pas très clair quant à l'autorisation des vélos d'y accéder : le classer voie verte pour légitimer les vélos

Chemin des Maraichers (nouveau carrefour vers l'IUT)

Ce carrefour tout neuf dont les emprises foncières disponibles sont très importantes présentes des défauts importants

- **tracer des bandes cyclables en respectant le minima du cahier des recommandations : 1,2m.**

Aujourd'hui la bande fait moins de 1m, le logo ne rentre pas dans sa largeur !

Cette situation est d'autant plus délicate que des terre-plein ont été mis en place, empêchant les véhicules de dépasser en sécurité.

- **Equiper les feux tricolores de « cédez le passage cycliste au feu »** à minima pour tourner à droite (sud vers nord) et « tout droit » (sens nord sud).

- Prévoir un liaison cyclable depuis les IUT vers la avenue de Rangeuil sans passer par ce carrefour (ancien tracé).

Axe Avenue de la Marne Avenue Bedouce

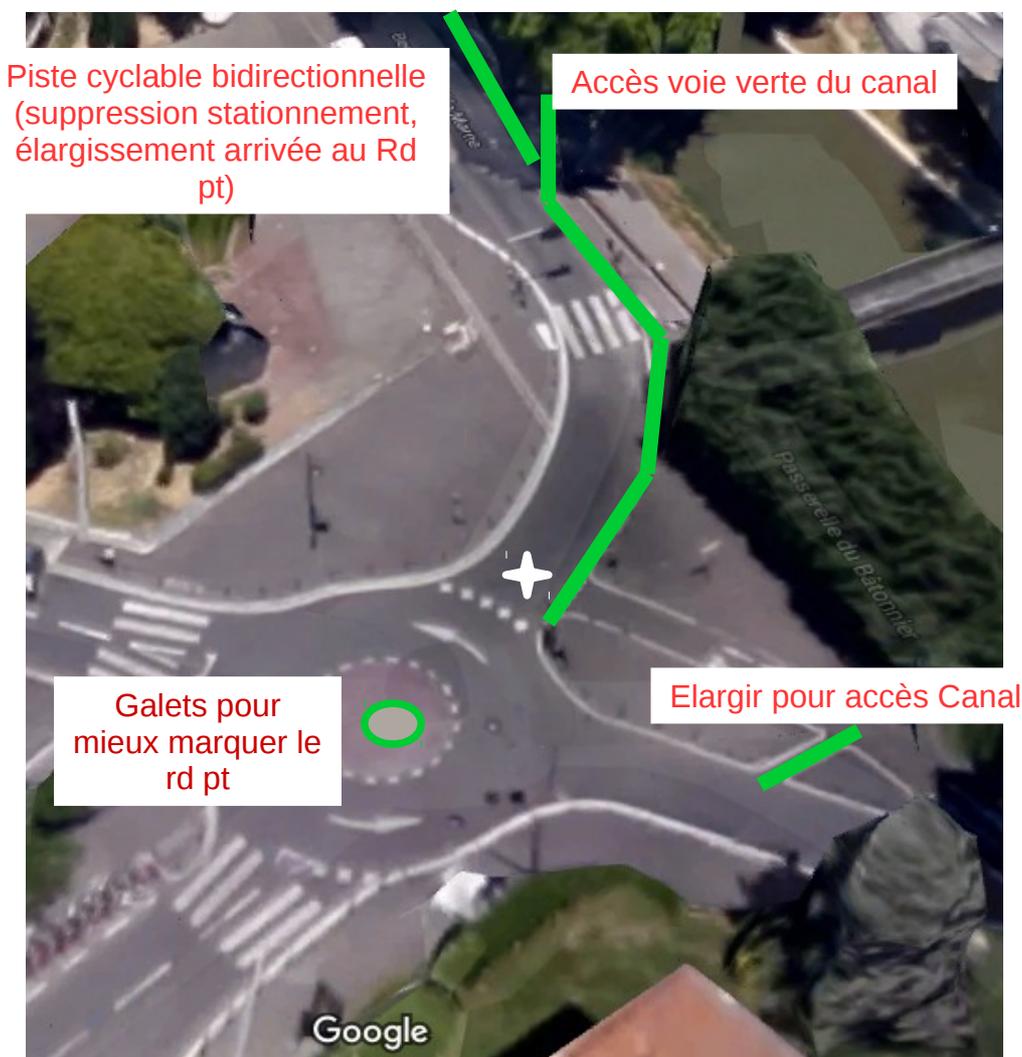
Av. de la Marne et rond-point

- **Créer une piste cyclable bidirectionnelle** pour soulager le Canal. Pour cela supprimer le stationnement longitudinal et élargir l'arrivée vers le rond-point

- **Aménager l'accès av. de la Marne vers et depuis la voie verte du Canal**

- **Élargir le passage au milieu du terre-plein** pour faciliter les accès Bedouce – Canal

- **Installer des galets au milieu du rond-point** pour obliger les VL à faire le tour, casser ainsi la vitesse, tout en permettant la giration des camions et bus.



Av. Bedouce

- Le carrefour avec l'av. Du Lauragais ne détecte pas les vélos (boucle du feu tricolore). La régler
- peindre des sas vélo au carrefours

Cheminement modes actifs entre av. de Ranguetil et Jules-Julien

- Bien l'identifier en voie verte tout le long
- Marquer les traversés (rue des Cormiers, av. de Ranguetil) avec des logos vélo

Intersection rue Mirouse – rue des Frères

Il existe une bordure pavée dangereuse à vélo (dénivelé et glissante), l'effacer.

Piste le long de la rocade (entre Insa et Av ; de Ranguetil)

- L'identifier voie verte
- L'éclairer
- Oter la barrières côté INSA (si besoin d'obstacle, en la remplaçant par un potelet)

Devant la Poste Ranguetil

- remettre les supports vélos
- aménager le sol qui est aujourd'hui de la boue

LMSE

La descente côté est vers la ZAC Montaudran et la résidence universitaire ne comporte pas de trottoir au nord de la rue Tarfaya. **Créer un trottoir**

Rond Point de l'Europe (Parc technologique du Canal)

- sécuriser la bande cyclable dans ce grand rond-point (bande repeinte et bien visible, aplats vert à chaque entrée/sortie),
- insérer la piste à hauteur du trottoir de l'avenue de l'Europe sur la chaussée jusqu'au rond-point (elle s'arrête une dizaine de mètres avant sur le trottoir...)

Axe Ducuing ch. du Vallon

Avenue Ducuing

- route large avec des vitesses élevées : **créer une bande cyclable dans le sens de la montée** en jonction avec celle devant la fac de médecine (suppression stationnement dans ce sens – quasiment aucune voiture (1 seul véhicule sur les 250m sur Google Maps!!))

Chemin du Vallon

Dans cette montée, les véhicules roulent très vite.

- **rappel du 50**
- **coussins**
- **créer une bande cyclable dans le sens de la montée**
- **créer une traversée et une continuité piétonne** sens montée à droite à l'entrée des résidences

Pourvoirville et axe Pourvoirville – Salade Ponsan

Rue Fondeville

Il n'y a pas de trottoir sur une partie ou de tous petits trottoirs. Créer des trottoirs réglementaires en prenant la place sur le stationnement (les résidents possèdent des cours et des garages).

Chemin de Pourvoirville

- la piste à hauteur du trottoir entre Pourvoirville et le rond – point dans la descente débouche sur le trottoir. Aucune insertion sur chaussée dans aucun des 2 sens. **Travailler les insertions, assurer une continuité**

- carrefour Salade Ponsan et avenue Ducuing : **créer des bandes cyclables et sas vélo** sur arrivée et sortie des branches du carrefours

Chemin de la Salade Ponsan

Cet axe, bien que très fréquenté, est étroit, rectiligne et circulé à grande vitesse. La partie haute a été classée zone 30 ce qui améliore la situation mais la partie basse (av. des Côteaux jusqu'au pont sur la rocade) l'a été quelques mois avant d'être déclassé alors même que se trouvent tout proche l'école de Pech David et le passage du pédibus vers les écoles Jules Julien. **Le classement en zone 30 semble donc nécessaire** (il faut juste rédiger un nouvel arrêté municipal, les ralentisseurs existent, mais aussi revoir la panneautage – avec le déclassement zone 30 certains panneaux ont été oubliés).

- lutte contre la stationnement sauvage au droit des nouvelles résidences

Rue Thomas Edison

Cette rue permet l'accès la zone verte de Pech David. Un piétonnier existe quelques centaines de mètres après le carrefour avec la Salade Ponsan mais entre ces points seul un trottoir très étroit (encore rétrécis en virage par des panneau flèches pour les automobiles) au début puis celui-ci est un parking sauvage pour les résidences (dont les parkings sont vides).

- **créer un des trottoirs larges avec des équipements anti stationnement**

Chemin des Oliviers

Cet agréable chemin rural, pentu est très étroit. L'accès des véhicules sur toute sa longueur n'y est d'aucune utilité et présente des inconvénients : dangers pur les piétons (pas de trottoirs, talus de caque côté) et décharge sauvage.

- **interdire aux véhicules ce chemin** (entre les résidences en bas et le camps des gens du voyage en haut) **et en faire un axe privilégié de promenade et d'accès à la zone verte de Pech David (voie verte).**

Pech David

Le carrefour chemin des Canalets / chemin des Côtes de Pech David n'est pas sécurisé.

- **Réduire les angles pour le rétrécir** et ainsi abaisser les vitesses

- **Améliorer la continuité avec les chemins de randonnée**

- **Aménager une liaison Pech David avec le futur « Central Park » de l'île du ramier** en créant un cheminement le long de la voie ferré entre le virage en épingle de la rue de la Charbonnière et la Garonne. Le Veux pont d'Empalot pourra à ce titre être réhabilité modes actifs (hors quartier).

Rocade et franchissement

La rocade est une coupure urbaine très importante. Elle est saturée aux heures de pointe, présente inconvénient d'être restrictive et non multimodale (pas de vélos, ni de piétons, ni de transports en commun).

Comme suggéré par la Fabrique Urbaine lors de l'élaboration du PLUiH, cet axe de grande largeur pourrait être **transformé en boulevard urbain avec des carrefours, traversés modes actifs permettant la création de trottoirs, pistes cyclables et voies bus**. Cet idée aujourd'hui avant-gardiste (pourtant déjà réalisée dans de nombreuses villes comme New-York ou Séoul comme dans les photo ci-dessous

avant/après) sera

inévitablement d'actualité dans quelques années, une réflexion pourrait être engagée.

