

REV n° 1 avenue Jules-Julien (trémie SNCF à rue Adolphe Thiers)

Retour d'expérience - novembre 2025



Remarques de l'association 2 Pieds 2 Roues après 6 mois de pratique (même si l'achèvement complet des travaux n'est effectif que depuis octobre).

Ce tronçon est de bonne qualité, c'est d'ailleurs l'un des rares qui respecte en bonne partie les largeurs recherchées d'optimum pour le REV sur Toulouse. Cette opération apporte est vrai plus pour les cyclistes.

Ce RETEX vise à améliorer encore l'aménagement et optimiser les futures réalisations. Le jalonnement n'est pas traité ici car même s'il n'est pas en place on considère qu'il le sera sur un tronçon plus long, peut être à la fin des travaux de la rue St Michel.

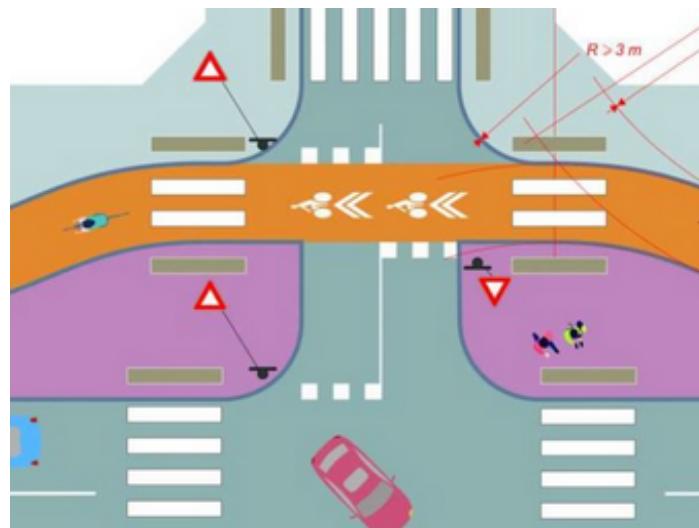
Franchissement des rues adjacentes

La continuité de la piste a été correctement matérialisée même si les bordures CS2 coupent visuellement la piste et laissent penser que c'est la piste qui traverse la rue et non l'inverse. Cela atténue le caractère prioritaire de la piste.

On note un certain nombre de véhicules (venant des rues adjacentes mais aussi quittant l'avenue Jules Julien) qui ne céderont pas la priorité aux cyclistes et se stockent sur la piste. De plus sur certaines rues la visibilité est mauvaise (rues Danton, des Miracles Delmas).

Pour encore améliorer cette priorité de la piste on pourra installer un panneau cédez le passage de part et d'autre de la piste. Ce panneau AB3a est d'ailleurs obligatoire en accompagnement du marquage au sol (instruction interministérielle pour la signalisation routière). Ces panneaux pourront prendre la place d'un potelet pour ne pas charger davantage l'espace public. Voir schéma CEREMA ci-contre.

Souvent, 1 seul panneau AB3a a été mis en place pour les 2 cédez le passage successifs mais il a été installé au niveau du second. Logiquement, si un seul panneau il devrait être installé au niveau du



1er cédez le passage (celui pour la piste) et non du second (voir photo ci dessous). On pourra aussi peindre au sol avant le carrefour le logo de présignalisation de cédez le passage rendu possible par la réglementation.



Enfin en traversée de l'avenue, les passages piétons sont équipés de logos vélo permettant de traverser sans descendre de vélo. Ces logos ne donnent pas priorité et sans signalisation c'est donc la priorité à droite qui s'applique, cela nous paraît peu lisible voire intuitif. Il serait logique de mettre des cédez le passage pour les cyclistes.

Bordures CS2

A chaque intersection de rues adjacentes ont été systématiquement placées des bordures CS2. L'angle entre les 2 éléments CS2, accentué par un profilage de chaussée déjà marqué, est souvent trop aigu occasionnant un important ressaut au passage du vélo. C'est une vraie perte de qualité surtout lorsque l'on transporte des enfants ou du matériel.



Certains abaissements de trottoirs pour les PMR ou les traversées de piste cyclable (pont du stadium, rue E. Belin tout juste refaite (photo ci-contre)) sont pourtant confortables.

Cela interroge aussi sur l'intérêt de ces caniveaux. Lors des pluies du 6 novembre matin (13mm en 1 heure = intensité relativement importante), les écoulements étaient faibles à très faibles. La piste étant quasi à la même altimétrie que la chaussée, le profilage de la piste et de la route aurait été largement suffisant. De plus ces caniveaux créent une coupure de la piste et

laissent à penser que la piste s'interrompt. Il est également dommage que des matériaux perméables n'aient pas été employés sur cette opération (parking, piste, espaces hors chaussées et espaces verts en dépression pour accueillir les eaux) pour réduire les ruissellements.

Concernant l'écoulement des eaux, on note des flaches côté est devant la pharmacie/Petit casino (N°74 - 72) et côté ouest vers le musée des transports (n° 91) et n° 61.

Protection contre le stationnement illicite et potelets

Des potelets pour protéger la piste et les espaces piétonniers ont été posés de manière inégale. Cela gagne en confort et en sécurité en ne parsemant pas les trajectoires des cyclistes d'obstacles mais cela n'empêche pas le stationnement sauvage voire même la circulation des voitures . Le côté "ouest" est particulièrement concerné et le stationnement sauvage régulier au droit des numéros 63 à 67. Les véhicules pénètrent via les entrées cochères. Peut être cibler ces endroits pour la pose de potelets.



Traversées de la piste pour l'accès aux terrasses

L'accès aux terrasses des restaurants nécessite la traversée de la piste. Pour avoir assisté à plusieurs "presqu'accidents", il est constaté à la fois que les cyclistes ne cèdent pas la priorité aux passages piétons mais aussi que les clients et serveurs débouchent des restaurants sans regarder ni prévenir. Nous n'avons pas de solutions : sensibiliser les restaurants ? marquer un logo au sol ?

Tronçon gare St Agne - av. de Rangueil.

Il a été remarqué ici un nombre important de cyclistes venant de la gare et allant vers l'avenue de Rangueil qui ne traversent pas l'avenue et qui roulent soit sur la piste à contre sens soit sur le trottoir côté "est". Manque de chance, la piste est ici la plus étroite et en virage.

Comme nous l'avions proposé initialement, ce tronçon en piste bidirectionnelle serait opportun. Il y a ici 3m de largeur disponible même si cela impose de réduire les espaces plantés créés (encore plus facile depuis que l'arbre a été coupé). Cela sécuriserait aussi la piste actuelle étroite et en courbe, accolée à la terrasse et très empruntée par les piétons.

Angles de giration

A vélo il n'est pas possible de prendre des virages à angles droit. Les angles doivent donc être adoucis, c'est le cas notamment des embranchements avec les traversées de l'avenue, particulièrement en présence de bordures. Le cahier des recommandation de Tisséo aborde ce point.