

Compte-rendu – étude cyclabilité
Session terrain, groupe de projet mobilité
juin 2022, 10h12h

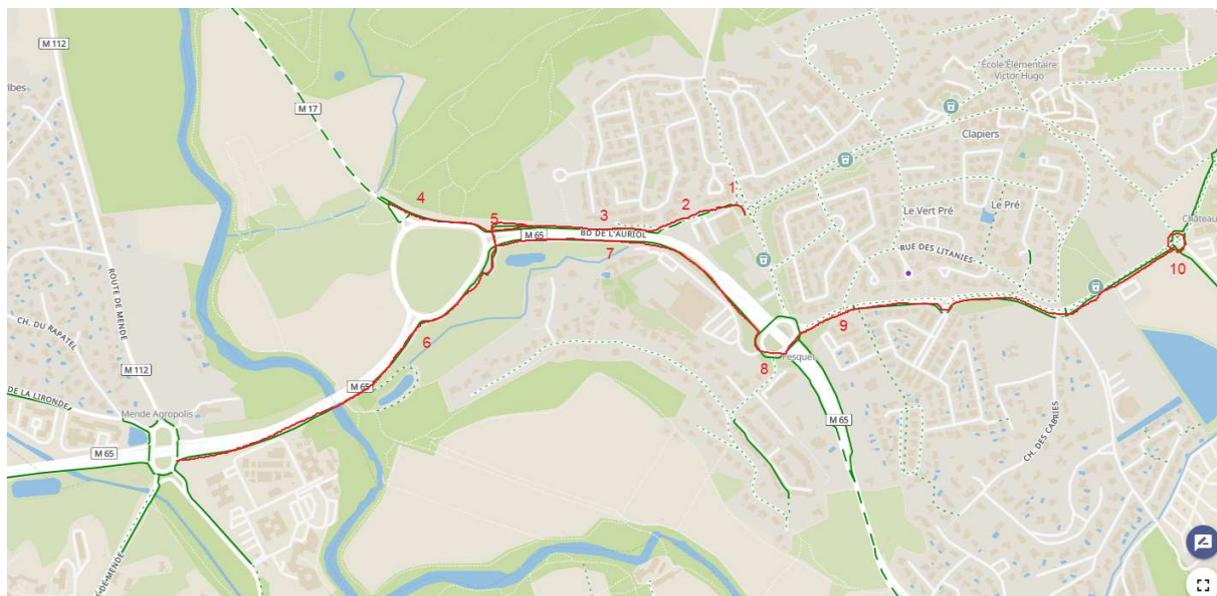
Présents

de gauche à droite :

François Masselot, Sian Wilmot-Hall, Romain Fafournoux, Raphaëlle Moutet, Thomas Garnier, Jean-Baptiste Izard (pas sur la photo),



Parcours



Le but de cette visite est d'effectuer un parcours à vélo, d'échanger le ressenti entre usagers et dégager un consensus sur les améliorations souhaitables

Le parcours se déroule sur des tronçon très bien aménagés de façon générale, et très satisfaisant à l'usage. Il est intéressant de porter un regard critique sur des infrastructure de bonne qualité pour apprendre à reconnaître ce qui en fait les vertus, comprendre les contraintes, identifier les compromis de conception, de réalisation etc

La consigne est donnée en début de parcours d'observer ces aspects des aménagements, dans un but pédagogique d'isoler les critères pertinents permettant de relier le ressenti de l'utilisateur et des paramètres objectifs :

- Dimensionnement : largeurs, rayons giration
- Nature et largeur de l'espace entre les véhicules motorisés et la piste cyclable
- Visibilité, covisibilités aux intersections

1 carrefour médiathèque

- amélioration récente : suppression du masque de visibilité, végétation, à l'occasion de l'installation d'un panneau d'affichage électronique
- parcours cyclable peu lisible
- obstacle (bouche à incendie) sur la trajectoire cyclable, étroiture

2 tronçon rue de Montferrier

- fin 2021 et 2022 : création d'un trottoir, suppression stationnement automobile. Rétrécissement piste cyclable au passage du pont.

- Conflit d'usage vélo-voitures piéton fréquent
- Conflit d'usage vélo-vélo, la piste n'étant pas praticable à double sens au niveau du pont (1m de large), et l'infrastructure peu lisible.
- Projet d'élargissement au niveau du pont à l'occasion de l'arrivée du tram

3 tronçon le long du mur anti-bruit

- tronçon satisfaisant en l'état : isolé des motorisés, confortable
- élargissement souhaitée, pour éviter les conflits piéton-vélo, résultant du trafic piéton qui va croître de façon importante, avec l'arrivée du tram à Girac.

4 projet Girac

- la refonte des voiries à Girac va changer et améliorer les connexion cyclables. L'avant-projet a été montré à la mairie

5 tunnel

- avec la refonte des voiries de Girac, le tunnel actuel sera démoli et reconstruit
- le tunnel actuel est un équipement proche de l'idéal, le meilleur aménagement cyclable de la Métropole (le rond-point Maurice Genevoux vers Lavérune dispose aussi d'un tunnel, mais c'est un équipement de moins bonne qualité).
- La courbe EST trop serrée et pas élargie. L'inclinaison des vélos en courbe rend ce virage difficile à négocier et témoin de nombreuses chutes et accrochages entre cyclistes. Comme quoi, même une infrastructure récente, avec une réalisation de qualité, peut être accidentogène.

6 tronçon Girac-rond-point de Montferrier

- ce tronçon fonctionne bien
- Il est souvent encombré par les pousses des végétaux, dont certains sont plantés sur la limite de la piste cyclable, au lieu d'être planté à 50cm de la limite. Des tailles sévères chaque années sont requise pour éviter que les végétaux débordent sur la piste cyclable. Mauvaise réalisation du prestataire jardinier lors des plantations.
- Thomas Garnier nous explique tout le mal qu'il pense de ce tronçon, pourtant jugé par les autres comme très bon. La conception aurait pu certes être différente, mais ça ne signifie pas qu'elle aurait été franchement meilleure. Thomas avait objecté lors de la construction de ce tronçon.

7 tronçon Girac-Botanic

- tronçon perçu comme de bonne qualité, fonctionnant bien
- le virage marquant l'entrée de la voie de décélération en direction du rond-point est souvent théâtre d'aquaplanage lors de pluies intenses, les véhicules sortant de la route souvent franchissant le trottoir à forte vitesse et s'échouant sur la piste cyclable. Une sortie de route par aquaplanage est toujours à haute vitesse, parce qu'à faible vitesse, il n'y a tout simplement pas d'aquaplanage

8 rond-point Botanic

- masque de visibilité des deux cotés, par les structures béton servant de poutre inversées pour soutenir les trémies. Ceci est problématique surtout pour les enfants à vélo, que la petite taille laisse cachés à la vue des automobilistes en approche du rond-point.
- Jean-Baptiste a trouvé une astuce intéressante : la piste cyclable étant à double sens, emprunter l'anneau **dans le sens horaire** affranchit le cycliste de ces problèmes de co-visibilité. Le sens « normal » d'un anneau cyclable autour d'un rond-point est le sens anti-horaire, sens des voiture, découlant de la circulation à droite en Europe continentale.

9 début bd Liberté

- le premier tronçon est trop étroit, malgré les larges dégagements disponibles, et souvent conflit d'usage entre piétons, piétons avec chiens en laisse, et cycles
- Comme l'heure avance, nous allons directement au carrefour Frêche Liberté qui vient d'être refait.

10 carrefour Frêche-Liberté

- anneau cyclable complet, îlots de protection, trajectoire souple, les nouvelles trajectoires améliorent considérablement la sécurité (co-visibilité), le confort et l'efficacité de cette intersection pour les cycles