



Se déplacer à vélo dans Balma

Association de Protection du Cadre de Vie et de
l'Environnement Balmanais - <http://apcveb.free.fr/>

**Bilan des sorties effectuées
les 5 Juillet et 12 Octobre 2008**

Etat des lieux et propositions

Une action animée par l'APCVEB
avec le concours du CRB et de l'association Vélo Toulouse,
dans le cadre de l'Agenda 21 de Balma.



Se déplacer à vélo dans Balma

- 1. Organisation de l'enquête**
2. Points marquants :
analyse et propositions
3. Conclusions et actions



Participants aux sorties

• Le 5 Juillet 2008

- Jean-François ALBERT et son épouse
- Guillaume CIQUERA et son épouse
- Michel DUNAND
- Jean-Paul GRANGER
- Alexandre INSA
- Renaud LAURETTE
- François ST PIERRE
- Dominique VERNAY

• Le 12 Octobre 2008

- Christine BARBIER
- Guillaume CIQUERA
- Stéphane COPPEY
- Christopher HARVEY
- Renaud LAURETTE
- Jean-Pierre ORRIOLS
- François ST PIERRE



Parcours du 5 Juillet - points marquants



Association de Protection du Cadre de Vie et de l'Environnement Balmanais - <http://apcveb.free.fr/>



Parcours du 12 Octobre



Association de Protection du Cadre de Vie et de l'Environnement Balmanais - <http://apcveb.free.fr/>



Parcours du 12 Octobre – points marquants





Synthèse des 7 et 21 Janvier 2009

- **Démarche** :
 - Examiner les photos prises lors des deux sorties, et proposer des corrections d'aménagement
 - Dégager des principes d'aménagement pour alimenter une charte en prévision des futures réalisations.
- **Lieux traités** : Carrefour des Aérostiers, rond-point du stade, avenue des Arènes, site propre du CEAT, site propre avenue de la plaine, Als-Cambiots, route de Mons, avenue de Lagarde.
- **Participants** : Jean-François ALBERT, Guillaume CIQUERA, Jean-Paul GRANGER, Christopher HARVEY, Marie-Christine LARTIGUE, Renaud LAURETTE, Jean-Pierre ORRIOLS, Pascal PREL, François SAINT PIERRE, Dominique VERNAY, et le concours de Bernard CELY de l'association vélo Toulouse.



Se déplacer à vélo dans Balma

1. Organisation de l'enquête
- 2. Points marquants :
analyse et propositions**
3. Conclusions et actions



Rond point des Aérostiers - situation

Association de Protection du Cadre de Vie et de l'Environnement Balmanais - <http://apcveb.free.fr/>

Vers
Intermarché



Vers
Eglise

Vers
Rocade

Vers Lasbordes



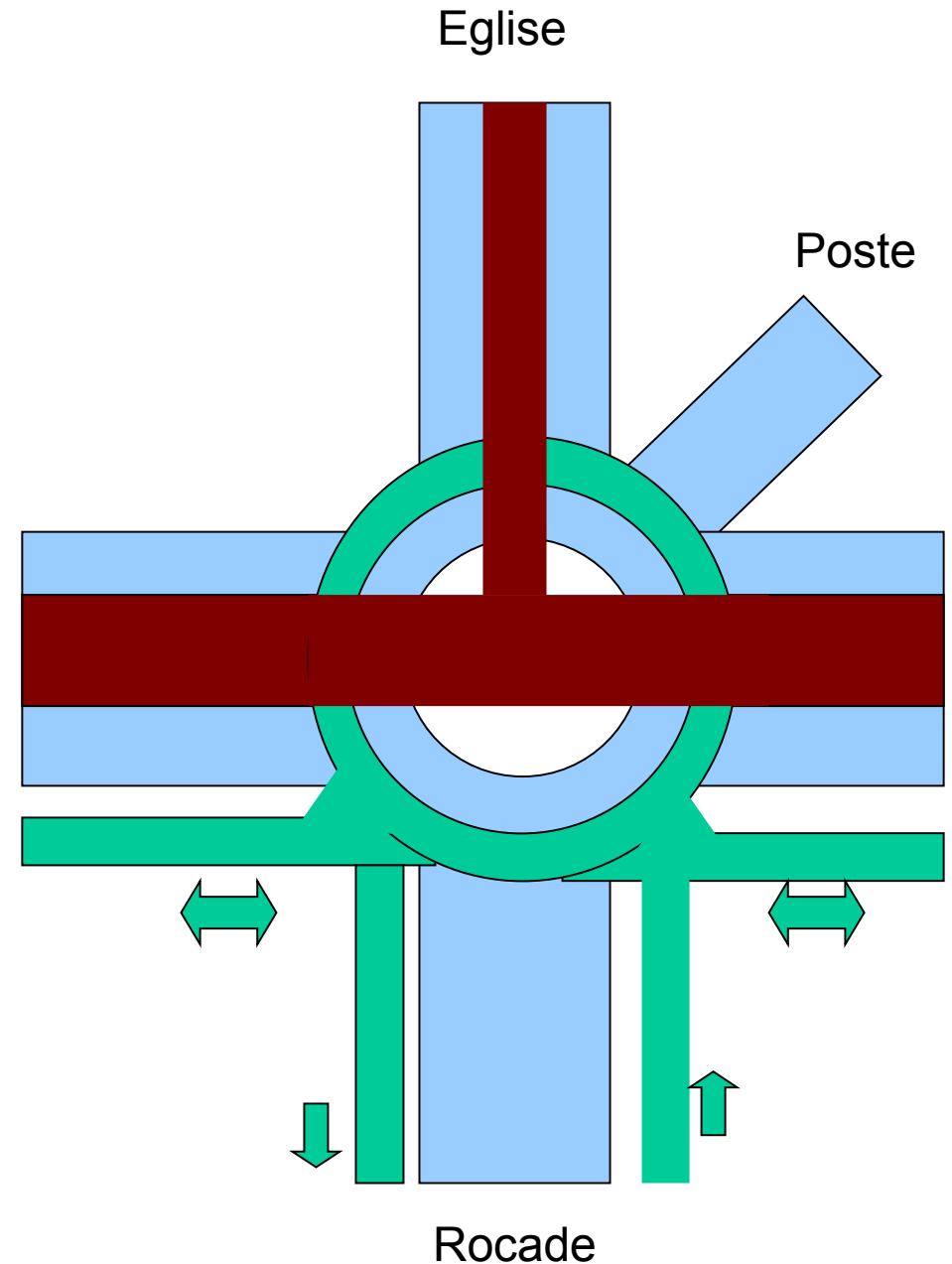
Rond Point des Aérostiers

Propositions :

-Mettre en place une piste verte sur le rond point lui même.

- Inverser la position des piétons et de vélos dans le tour du rond point de manière à avoir une décroissance de la vitesse en partant du centre ;
- Partager les franchissements entre piétons et vélos ;
- Aménager les raccords entre la rondelle verte et les pistes latérales

-Matérialiser en vert plein les franchissements

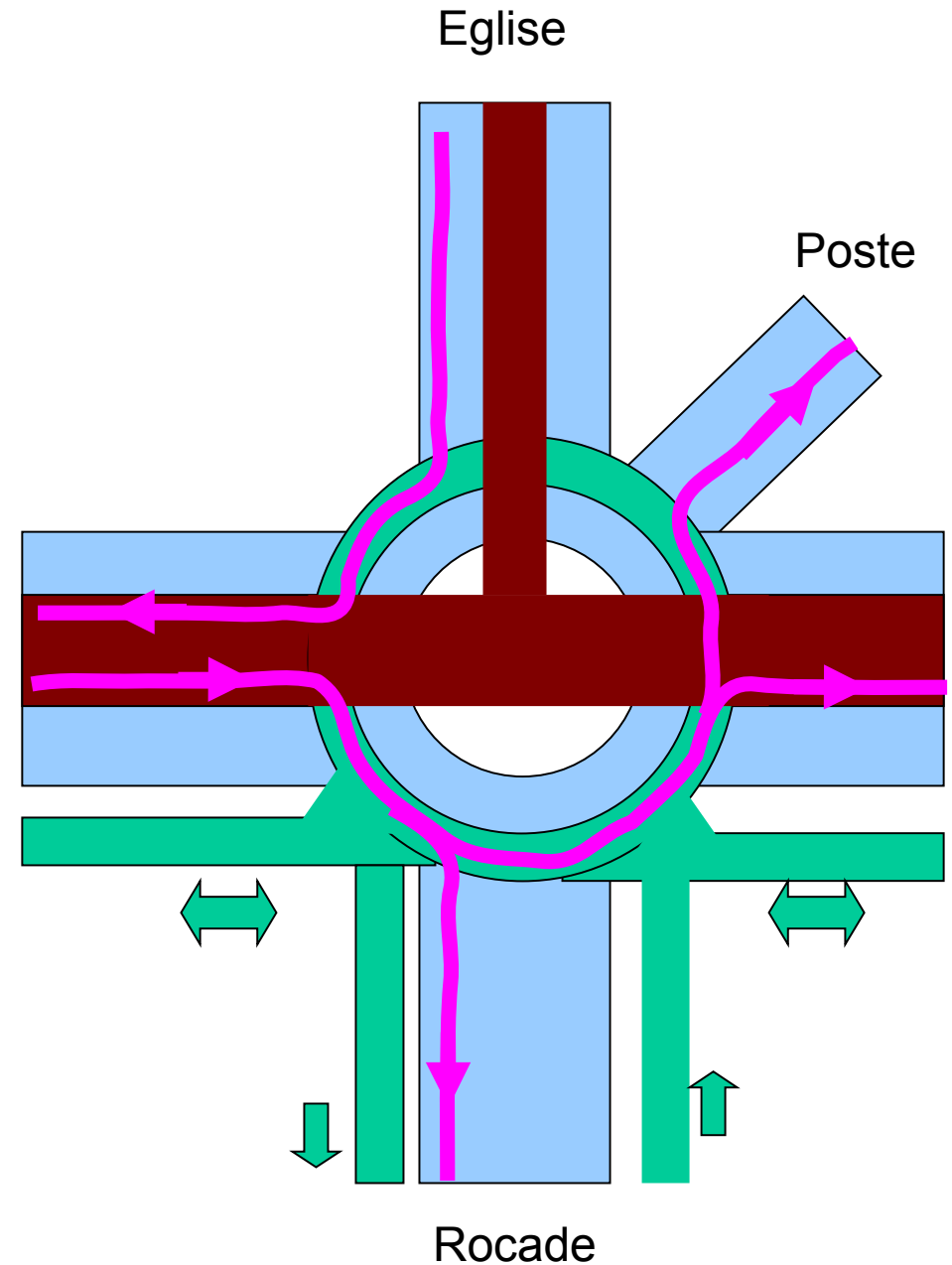




Rond Point des Aérostiers - propositions

Alternative possible

Les vélos et les bus pourraient partager le couloir du site propre : dans ce cas ils devraient impérativement contourner le rond point par la rondelle verte afin de s'affranchir des feux.





Rond Point du stade - Situation

Association de Protection du Cadre de Vie et de l'Environnement Balmanais - <http://apcveb.free.fr/>





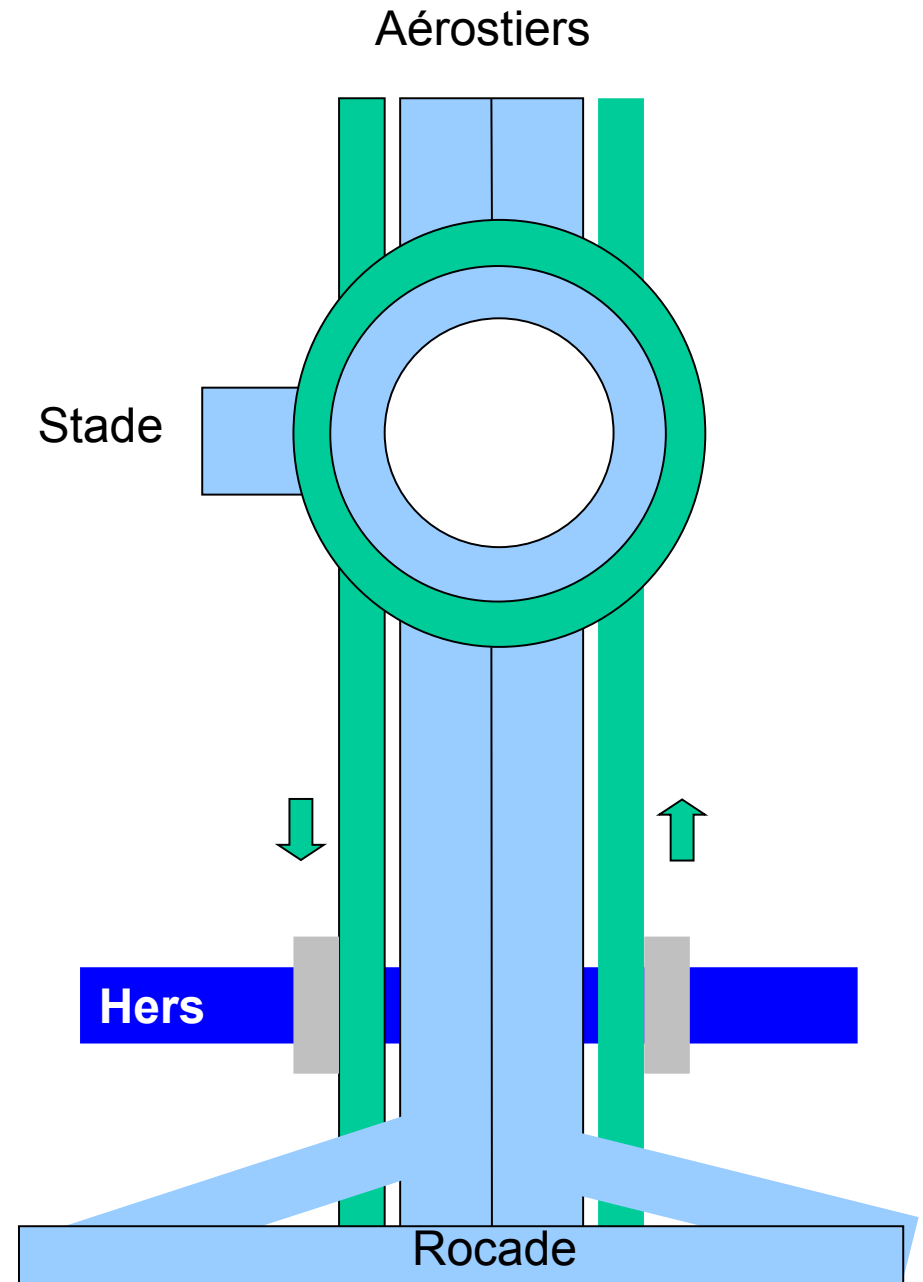
Rond Point du Stade

Proposition

- **Rondelle verte sur rond point**

- Pistes unilatérales de chaque côté de la chaussée.

Eventuellement (en fonction de la circulation piétons/vélos)
Elargissement du pont par une passerelle légère pour les piétons (passage étroit)

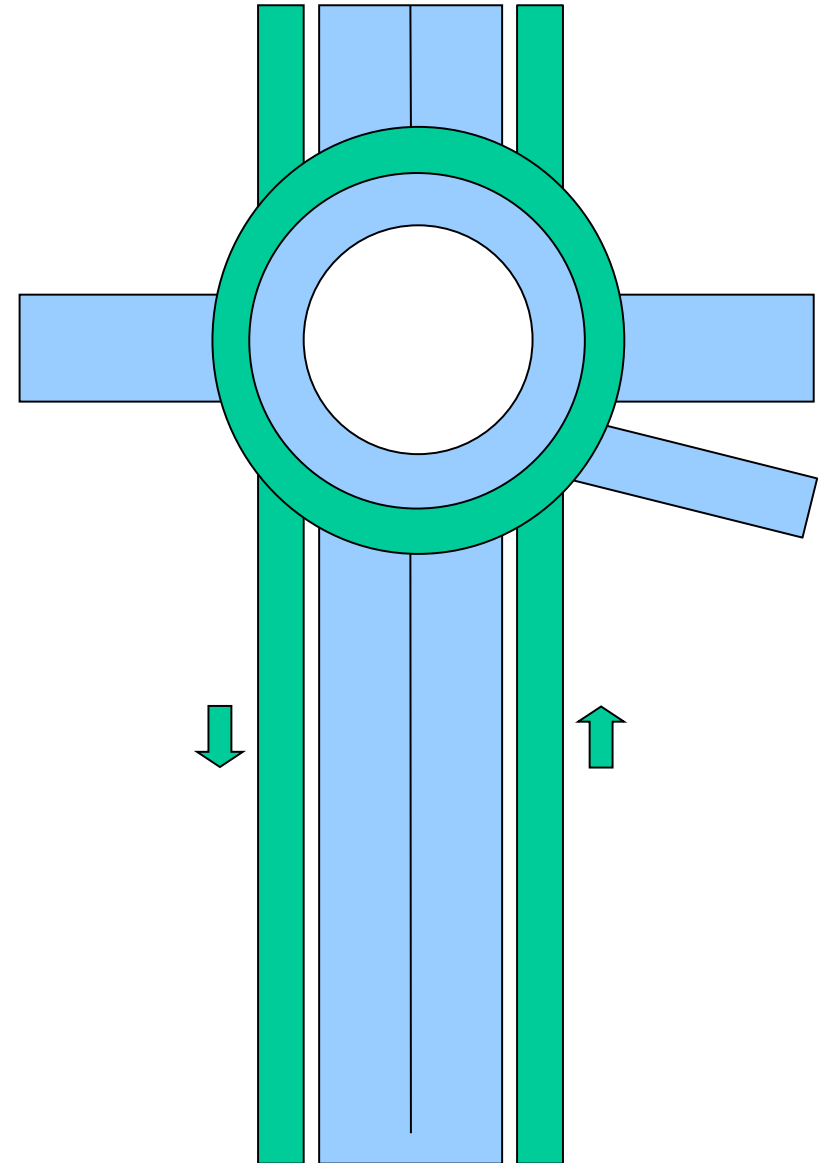




Rond-Points en général

Proposition

- Matérialiser un couloir sur la chaussée, en périphérie du rond point par une bande verte : les vélos peuvent rejoindre et quitter ce couloir naturellement que les routes soient équipées de pistes cyclables ou non.
- Utiliser des pistes cyclables séparées pour les voies à circulation importante et/ou rapide. Préférer le partage de la chaussée dans les autres cas.
- En cas de pistes séparées de la route, les préférer unidirectionnelles dans le sens du trafic.





Jonction Schuman / Arènes - Situation

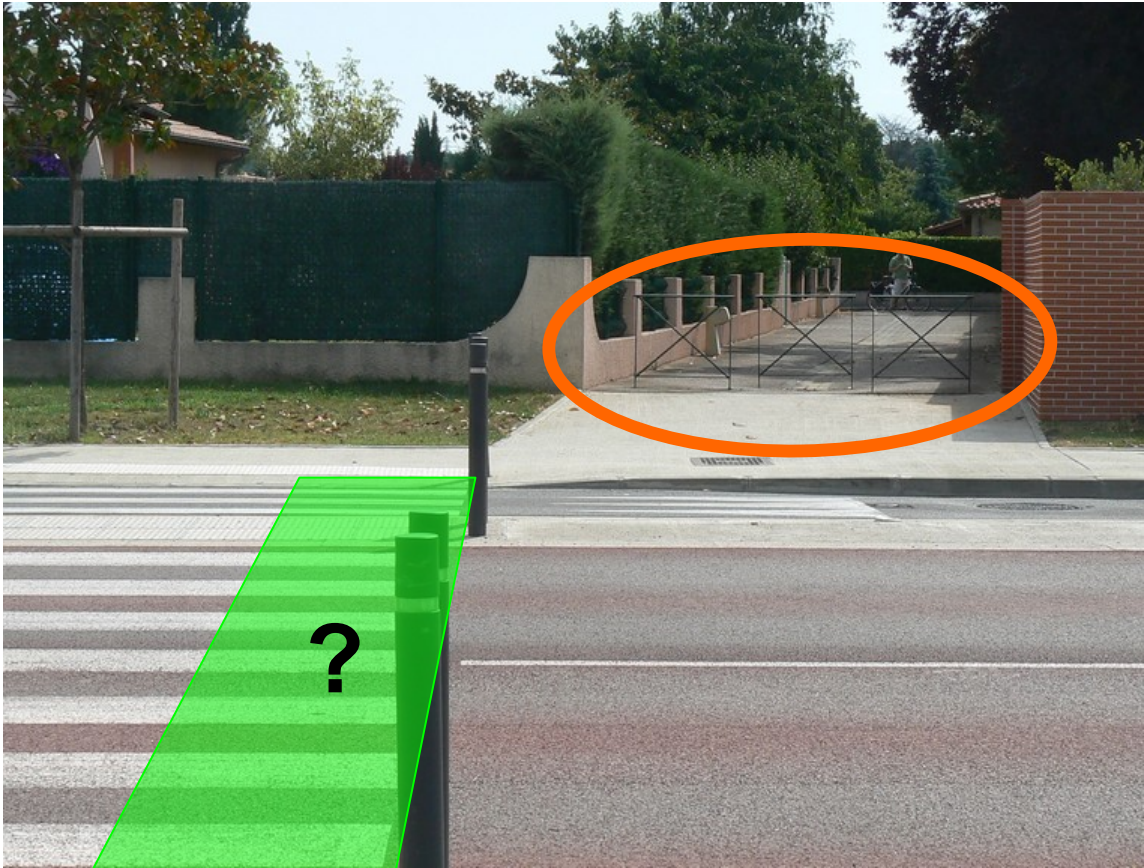
Association de Protection du Cadre de Vie et de
l'Environnement Balmanais - <http://apcveb.free.fr/>





Jonction Schuman - Arènes

Association de Protection du Cadre de Vie et de l'Environnement Balmanais - <http://apcveb.free.fr/>



Un passage privilégié pour piétons et vélos n'est pas aménagé pour les vélos.

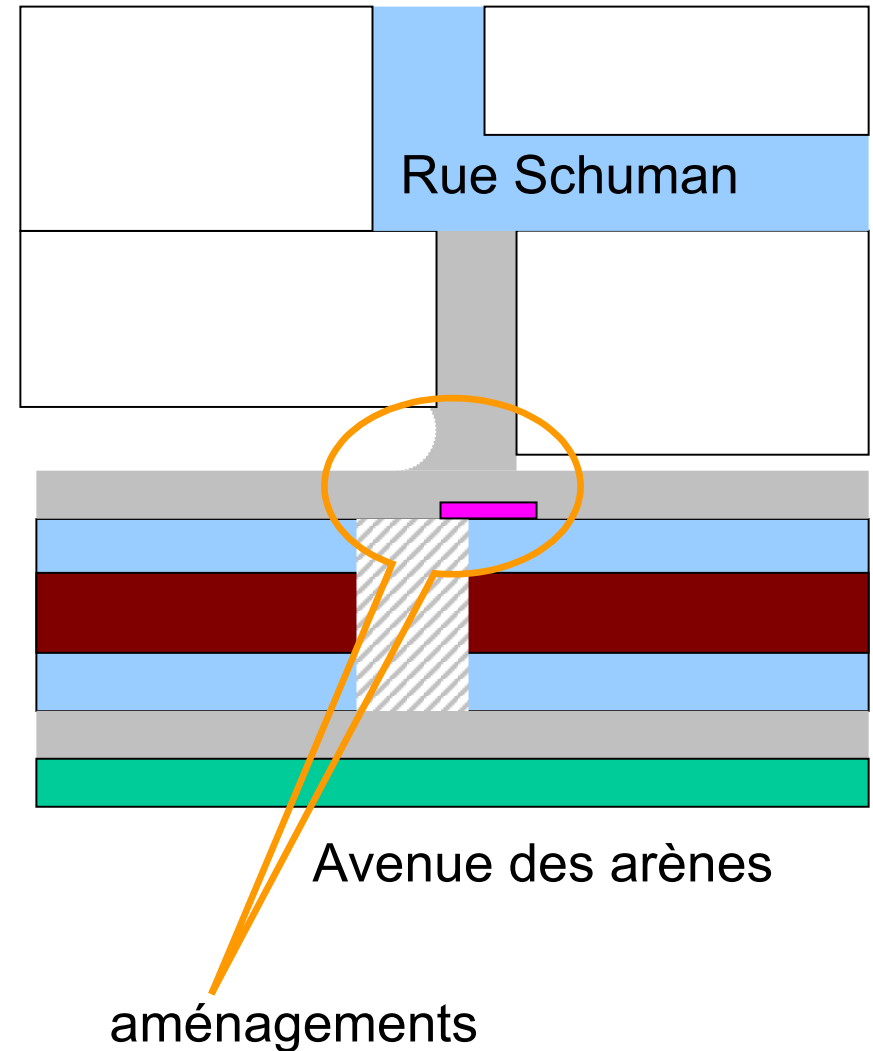




Jonction Schuman-Arènes

Proposition

- Déplacer les barrières pour créer un obstacle en bordure de trottoir.
- Créer un terrassement permettant aux vélos de contourner l'obstacle.
- Partager le passage piétons avec les vélos pour rejoindre la piste cyclable.





Site propre du CEAT - Situation

Association de Protection du Cadre de Vie et de
l'Environnement Balmanais - <http://apcveb.free.fr/>





Site propre du CEAT

Association de Protection du Cadre de Vie et de l'Environnement Balmanais - <http://apcveb.free.fr/>



Rouler sur le trottoir n'est pas la meilleure option : **Gare aux poteaux et aux barbelés ...**

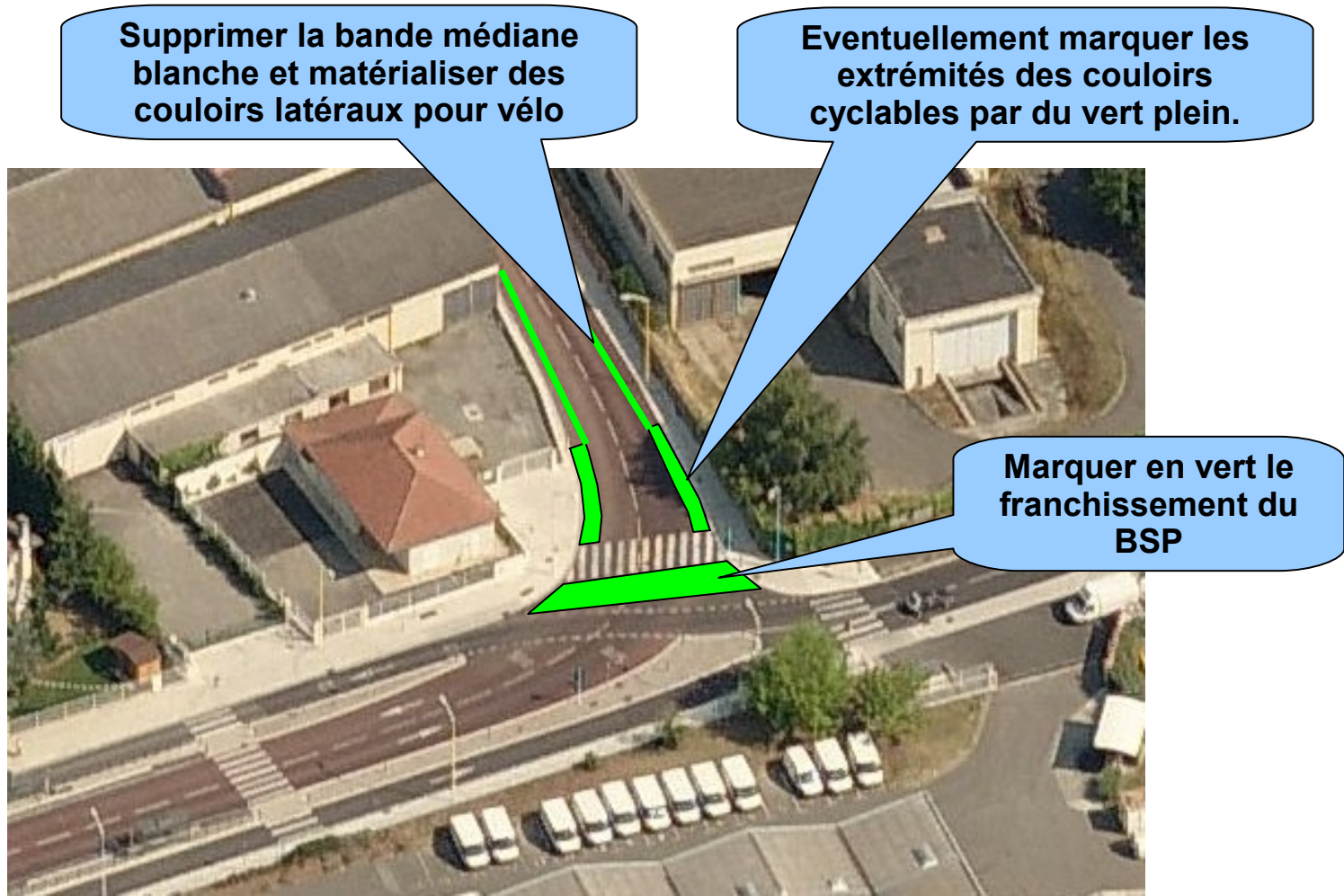
Circuler sur la voie bus est le meilleur choix, mais **une signalisation adéquate fait pour l'instant défaut.**





Site propre du CEAT - proposition

Association de Protection du Cadre de Vie et de l'Environnement Balmanais - <http://apcveb.free.fr/>

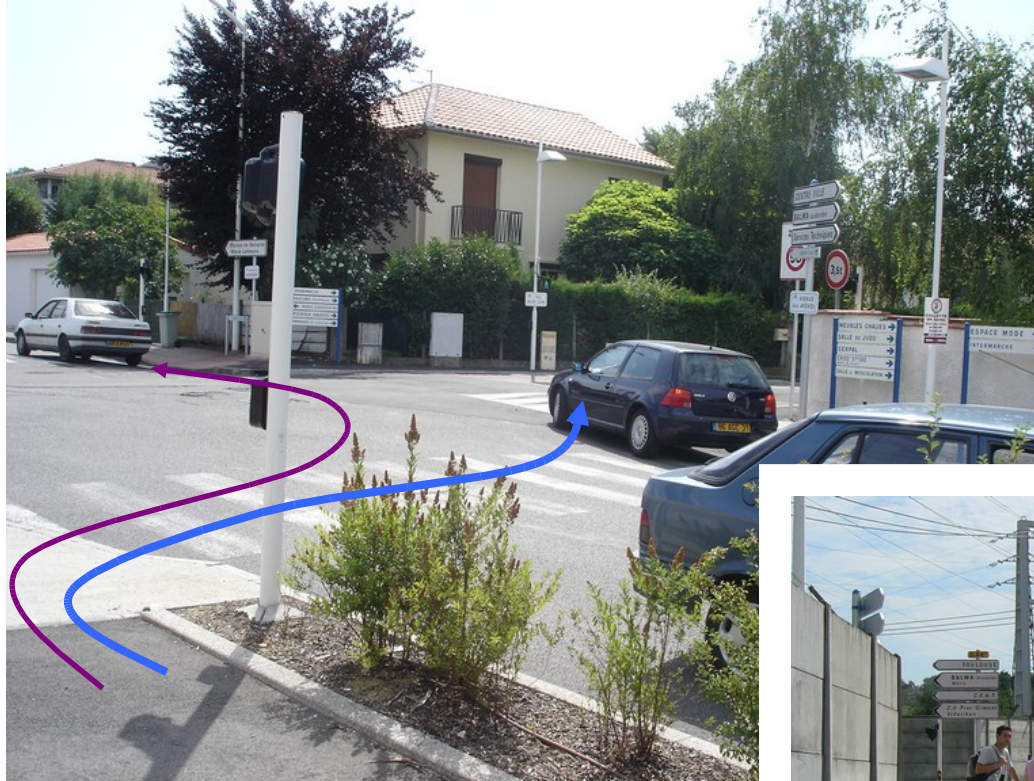


Rue des Arènes vers Intermarché



Carrefour St Jean - Arènes

Association de Protection du Cadre de Vie et de
l'Environnement Balmanais - <http://apcveb.free.fr/>



L'interruption de la piste bi-directionnelle laisse perplexe dans ce carrefour.





Carrefour St Jean - Arènes

Association de Protection du Cadre de Vie et de l'Environnement Balmanais - <http://apcveb.free.fr/>

Proposition

La limite de la zone pourrait être au niveau du rétrécissement, ou même dès le rond-point du CEAT



Le plus sage est de quitter la piste, par exemple au niveau du plateau piéton, afin de rejoindre la chaussée et de se mêler au flux de circulation

La zone 30 est à étendre sur le périmètre indiqué pour favoriser la cohabitation vélo/voitures



Signalisation



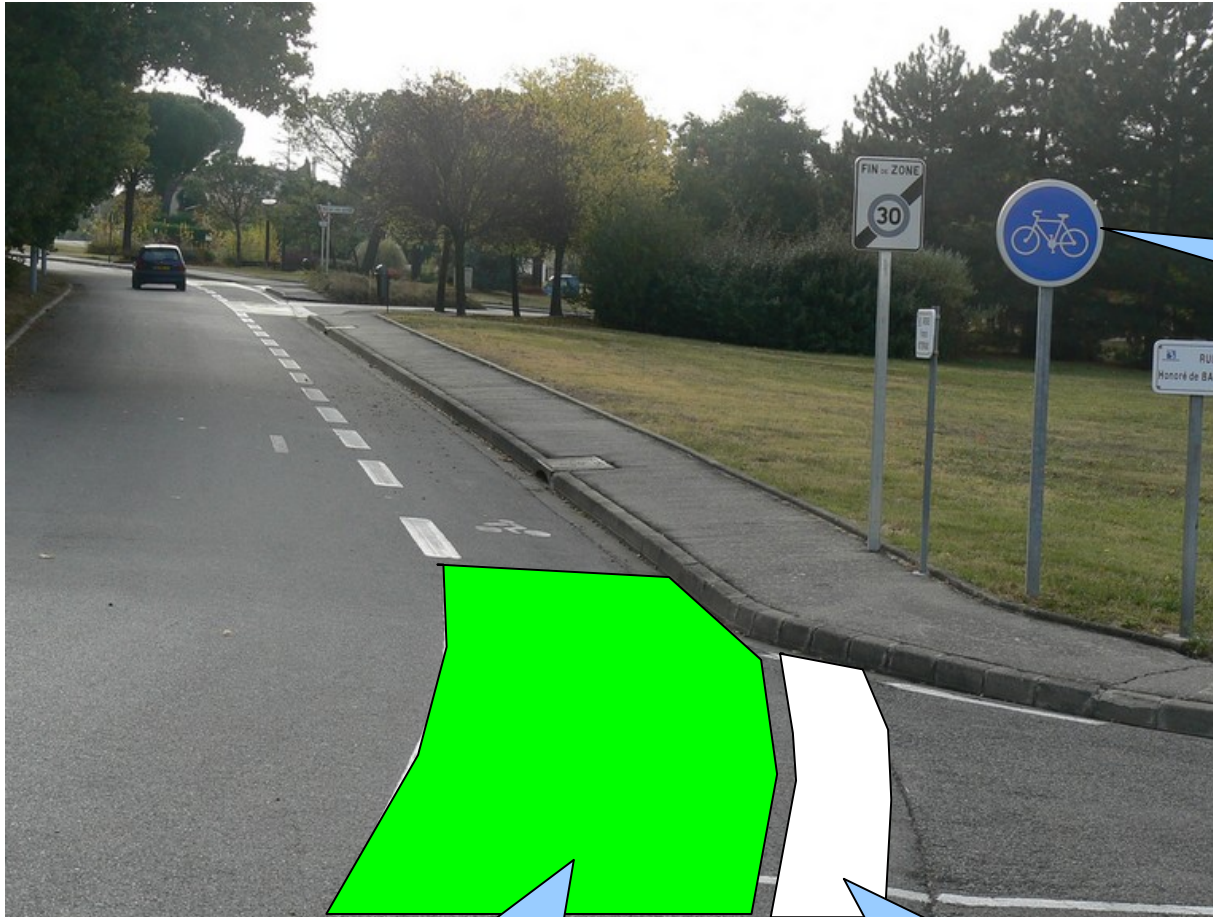
Le marquage de la piste doit être continu et indiquer clairement aux voiture le passage des vélos qui sont ici prioritaires (stop pour la voie arrivant sur la droite).

Sauf arrêté municipal spécifique, les pistes cyclables ne sont pas obligatoires. Ce sont donc des panneaux carrés et non ronds qui doivent border les pistes.



Signalisation - proposition

Association de Protection du Cadre de Vie et de
l'Environnement Balmanais - <http://apcveb.free.fr/>



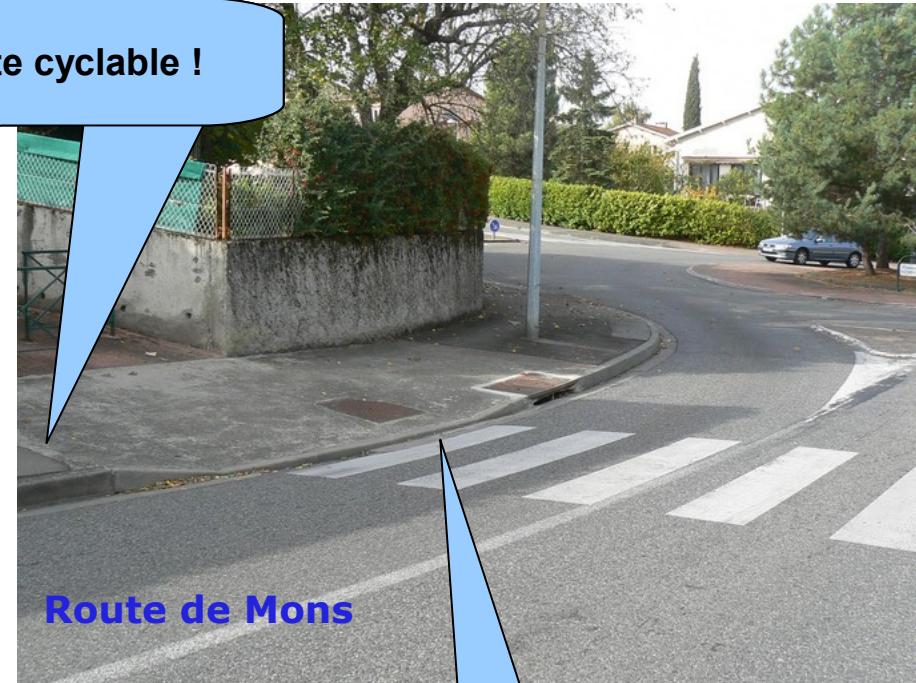
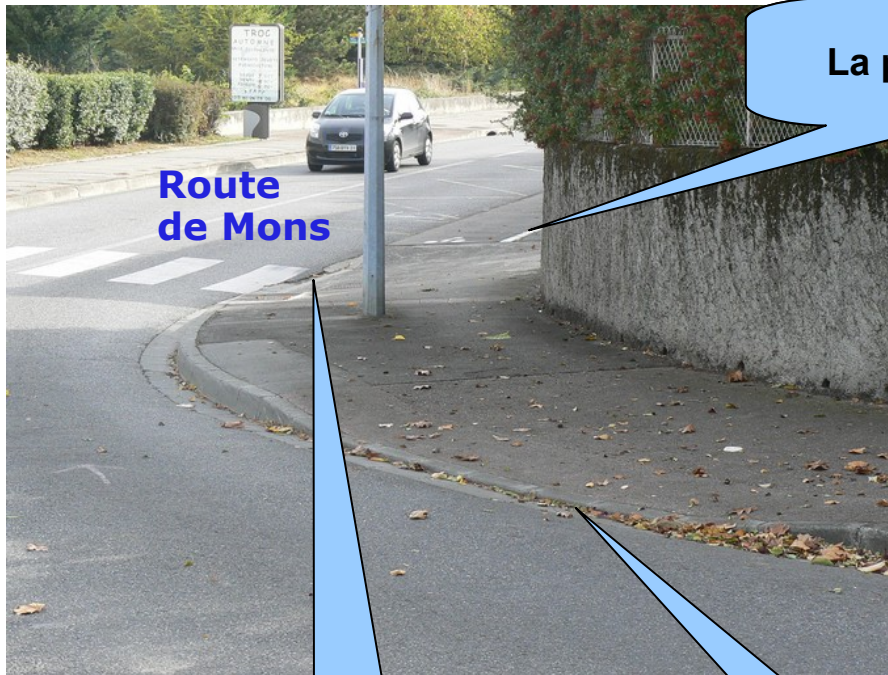
Mise en conformité
du panneau
(remplacement des
ronds par des
carrés)

Marquage du franchissement en
vert pour indiquer aux
automobiliste la continuité de la
piste cyclable

Recul de la bande STOP en
retrait de la piste.



Rond-Point Als-Cambiots



Au delà du traitement du rond-point lui-même , l'accès à la piste de la route de Mons n'est pas correctement traité.

Proposition :

Prolonger la zone 30 jusqu'au rétrécissement de la route de Mons (face à la rue du ruisseau du loup) et traiter la circulation en mode partagé sur ce tronçon (voir planches suivantes).



Route de Mons – Passage étroit



Le rétrécissement de la route interrompt brutalement le couloir cyclable et impose un céder le passage aux vélos.

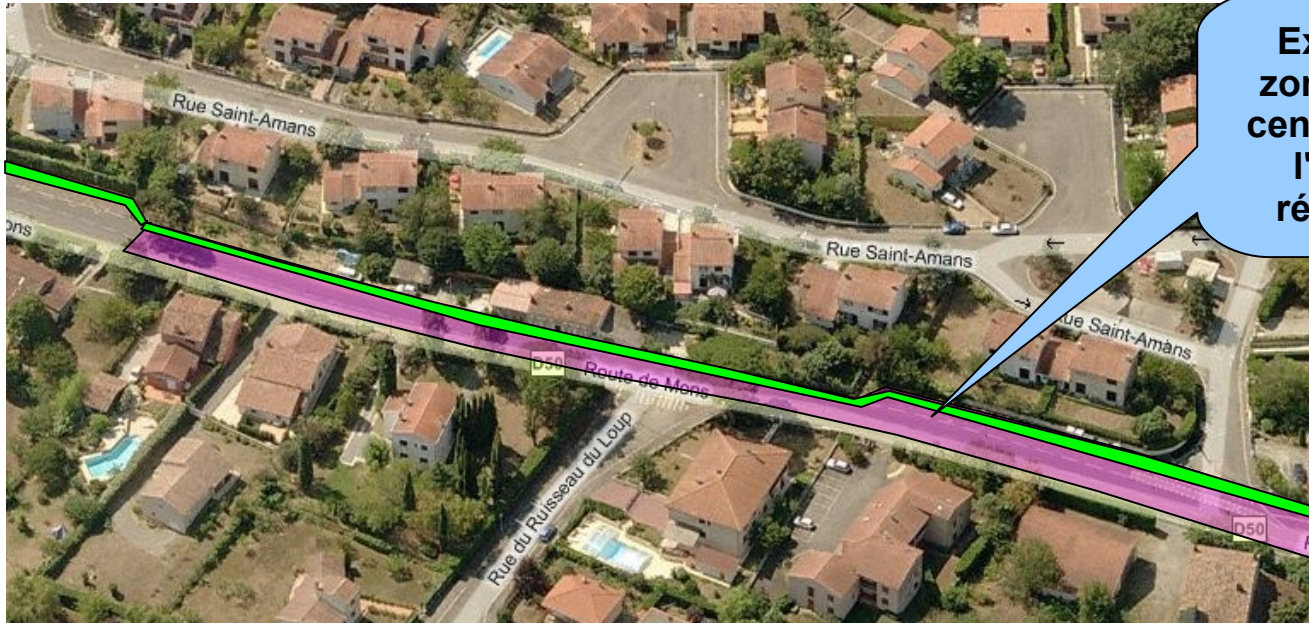
Les voitures ne sont nullement ralenties, ce qui rend dangereux le passage des cycles sur ce tronçon.



Route de Mons- Proposition

Association de Protection du Cadre de Vie et de l'Environnement Balmanais - <http://apcveb.free.fr/>

Vers
Mons



Extension de la zone 30 depuis le centre ville jusqu'à l'extrémité du rétrécissement.

Vers
Als Cambiots

Proposition :
Prolonger la zone 30 jusqu'au rétrécissement de la route de Mons (face à la rue du ruisseau du loup) et traiter la circulation en mode partagé sur ce tronçon.

Prévoir un aménagement marquant clairement l'entrée de la zone 30 et mettant en valeur les deux arbres.

Mise en valeur des arbres comme « porte » du cœur de ville et aménagement spécifique pour ralentir la circulation

Effacement de la bande médiane



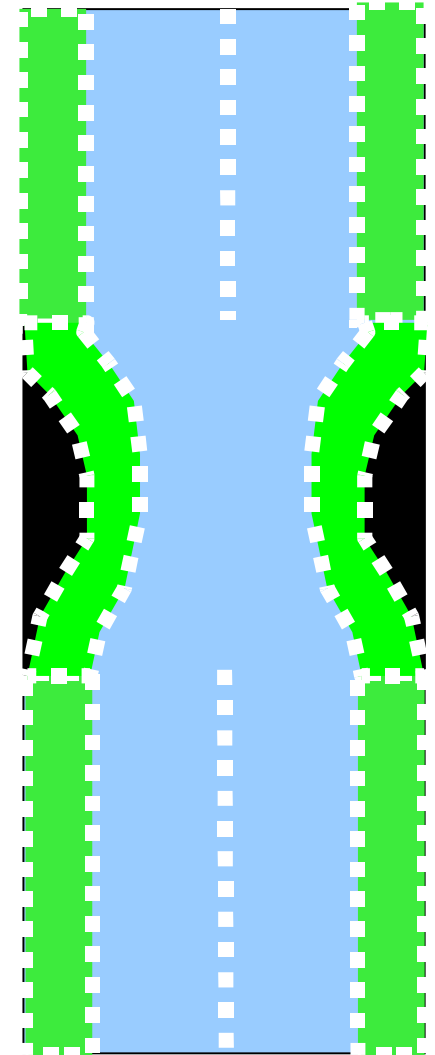


Passages étroits - proposition

Pour sécuriser la circulation des cycles sur les passages étroits, il est possible de matérialiser en vert un couloir de chaque côté, tout en effaçant la bande médiane dans le rétrécissement.

Le changement de signalisation indique clairement aux voitures la priorité cycliste, tout en leur permettant de déborder sur le couloir pour se croiser.

Propositions pour :
Rétrécissement de la route de Mons





Signalisation Route de Mons

Association de Protection du Cadre de Vie et de l'Environnement Balmanais - <http://apcveb.free.fr/>



Si le franchissement de la piste est correctement signalé à certains carrefours (à gauche), il est en revanche absent pour d'autres, tandis que le marquage du stop empiète sur la piste elle-même (à droite)

En revanche des efforts ont été faits sur l'effacement des trottoirs.





Montées dangereuses

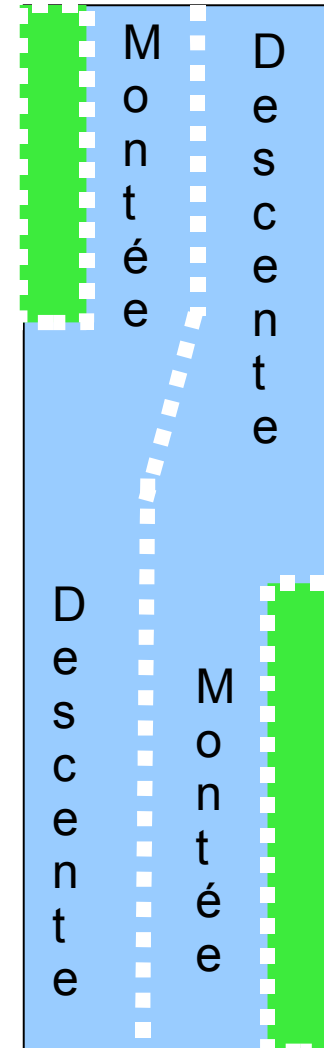
Un cycliste peine plus en montée qu'en descente. Son différentiel de vitesse est donc plus fort par rapport aux autres véhicules dans le sens de la montée.

Si un seul sens de circulation doit être protégé, c'est donc celui de la montée.

Un couloir de 1m50 indiqué par des chevrons peut être peint sur la chaussée.

Propositions pour :

Montée de Lasbordes
Avenue de Lagarde
Rue des Mimosas
Route de Pin-Balma
etc ...





Se déplacer à vélo dans Balma

1. Organisation de l'enquête
2. Points marquants :
analyse et propositions
- 3. Conclusions et actions**



Conclusions préliminaires

- Si un effort certain a été fait par la municipalité pour la création de tronçons cyclables, ces initiatives souffrent de discontinuités et parfois de mauvaises conceptions.
- Les propositions de cette présentation démontrent cependant qu'avec peu d'efforts (essentiellement de la peinture et de la signalisation), il est possible d'améliorer grandement la qualité des aménagements.
- Pour les aménagements à venir (Cyprié, Gramont et autres zones en forte mutation), l'implication des acteurs associatifs concernés par le vélo (CRB, Association Vélo Toulouse, APCVEB et autres) au travers de la définition de situations type (charte) est une clé de la réussite pour mieux partager la voirie entre les différents modes de déplacement.



Points non traités

- Le secteur du collège présente une difficulté spécifique. Il est nécessaire d'approfondir l'analyse avant de faire des propositions.
 - En particulier la gestion du tourne à gauche au niveau de l'avenue F. Mitterrand et le circuit de dépose des élèves sont à analyser.
- Les parcours effectués ne couvrent pas la totalité de la commune ; des sorties complémentaires pourront être organisées.
 - Toutefois, les éléments collectés par les deux premières sorties permettent d'entreprendre dès maintenant des actions d'amélioration.
- La réglementation vient d'évoluer concernant la cohabitation des différents déplacements dans des « zones 20 » que l'on peut encore appeler « cours urbaines »
 - Certains lotissements aménagés en retrait des axes de circulation sont potentiellement concernés par cette disposition. Ce point est à analyser.
- La pertinence et la continuité des parcours cyclables proposés n'a pas été analysée.



Actions à mener

- Présenter cette synthèse à l'ensemble de l'Agenda 21
- Identifier conjointement entre les élus, le groupe de travail et des techniciens de la communauté urbaine un « schéma directeur » d'aménagement qui définisse :
 - les priorités de réalisation – en fonction des risques identifiés d'une part et des chantiers de voirie planifiés d'autre part ;
 - Une charte des aménagements qui présente des solutions de référence pour les voiries encore à construire.
- Mettre en place une méthode de suivi pour :
 - La validation des aménagements projetés
 - Le respect des engagements de planning
 - Le suivi de la réalisation
 - Le retour d'expérience sur les nouveaux aménagements et la poursuite de l'identification des besoins.
- Adresser au niveau du groupe de travail les points non traités à ce jour
- Poursuivre la consolidation des expériences avec d'autres associations vélo et/ou d'autres communes.



(C) APCVEB - 2009