

Atelier n°3

Jeudi 5 novembre 2020



Conseil départemental

RÉSEAU EXPRESS VÉLO Secteur Sud-Est

REV Labège et Escalquens





La concertation s'adapte au contexte !

Pour garder la dynamique d'échanges et de travail avec vous, nous vous proposons un processus « COVID-compatible » :

Le webinaire d'aujourd'hui pour faire un retour sur les précédentes contributions et **vous présenter les questions clés** que nous souhaitons vous soumettre

Une consultation en ligne jusqu'au 20 novembre pour **recueillir vos avis individuels** à partir de ce qui vous aura été présenté.

Prochain atelier en décembre (en présentiel si possible, et visio si le contexte nous y contraint) complément de cet atelier du 5 novembre et mise en commun des avis individuels pour en débattre.



La recette pour un webinar réussi :

Je m'installe dans un endroit calme & confortable *pour ne rien rater des échanges*

Je garde mon micro coupé *pour éviter les « bruits parasites » pendant les interventions*

Je garde ma caméra coupée *si je ne veux pas apparaître dans l'enregistrement (et aussi pour améliorer la connexion pour tout le monde)*

Je privilégie le tchat *pour poser mes questions, aucune ne sera laissée de côté !*



18h15 – Retours sur l'atelier n°2

- La synthèse du compte rendu
- Les enseignements que l'on en tire

18h30 – Présentation et échanges autour de 3 sujets

- *Pour quelle vitesse de référence faut-il construire le REV ?*
- *Le REV peut-il être occasionnellement inondable ?*
- *Quelle meilleure manière de traiter les insertions sur le REV ?*

19h15 – Conclusion et prochaines étapes



Retour sur l'atelier n°2

Présenté

par Anne-Marie FONTAINE





Freins et motivations des profils usagers

facilement
balades vitesse courses
innopôle
Labège
être
université
overboard
trotinette
Aller **écologique** santé
éviter Bien **bouchons** sport
parcours personnes sans plus
rdv **continuité** utile sécurité
économique **médicaux** pollution
desserte labège

insécurité **vitesse** cyclables
route Dangereux **temps** pistes
éclairement **intempéries** voitures
Fatigant **indirect** Vol
entretien état
aménagement



LES POINTS DE VIGILANCE

- Donner la priorité aux cyclistes, notamment lors des aménagements de types feux, ou passage à plat au giratoire...
- Proposer le dénivelé pour les voitures et un passage à plat pour les cyclistes,
- Limiter les arrêts pour les vélos et privilégier la continuité du parcours,
- Positionner le REV du côté des points d'intérêts : centre commercial, ZA, services...



LES AMENAGEMENTS A ETUDIER

- Dans les différentes tables, les aménagements permettant **une circulation séparée des voitures** ont été largement privilégiés dans la plupart des intersections.
- Concernant les dénivelés, ce sont plutôt **des passages inférieurs** qui ont été abordés, avec la contrainte que le REV peut être inondable à certains moments, ainsi que plusieurs **passerelles**.
- Le principe de bande cyclable de part et d'autre de la route est complexe à gérer pour les intersections : **privilégier les 2 voies d'un même côté**.
- Afin de sécuriser les cyclistes, la question d'ajout de **ralentisseurs** pour les voitures avant les traversées, est posée.



LES NOUVELLES PROPOSITIONS A ANALYSER

- Un axe au centre des chaussées circulées à l'image des **transports en site propre** pour les bus
 - *Inconvénient : lors des intersections cet aménagement nécessiterait de traverser les routes empruntées par les autres véhicules ainsi qu'un sentiment d'insécurité lié au fait d'être entouré par les deux routes*
- Des **feux à double effets** et à déclenchement rapide,
- Intégrer les besoins du « **public jeunes** » (collégiens, lycéens, étudiants...), futurs usagers de la REV.

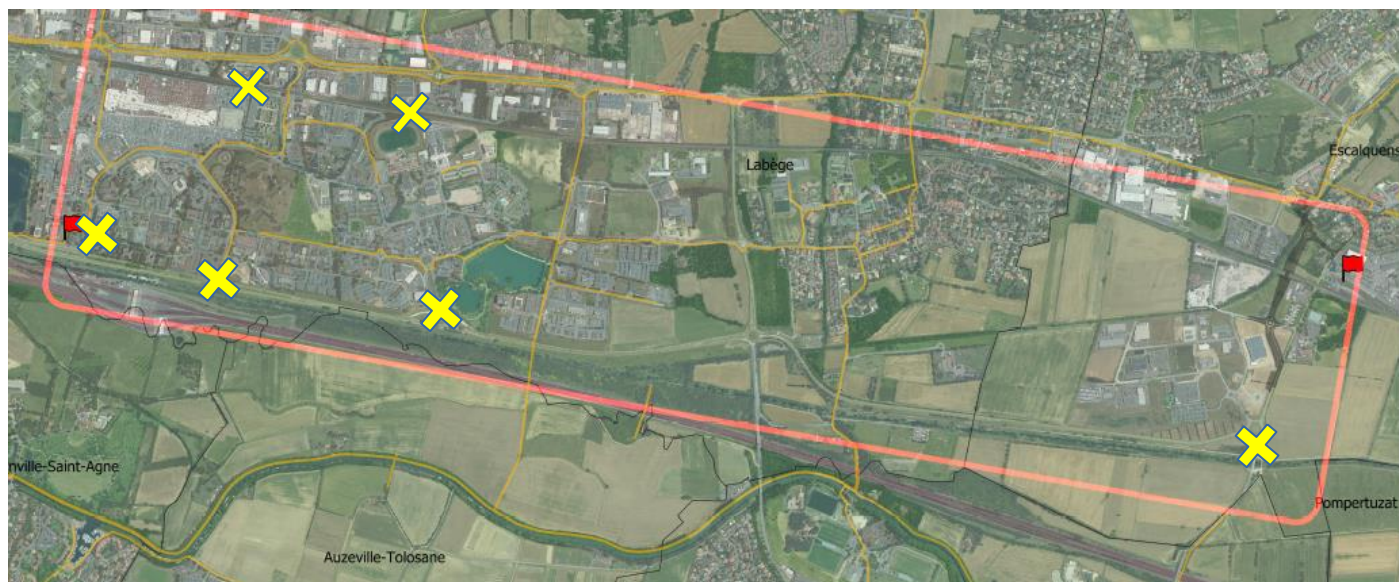


Retour sur l'atelier 2 du 8 octobre 2020



Les intersections de type passage à plat avec gestion de la priorité au feu (vélo prioritaire)

- Traversée Pyrénéenne
- Traversée RD916
- Traversée méridienne (giratoire cinéma)
- Traversée RD79
- Talus de la gare et talus du stade
- Traversée av P. Riquet



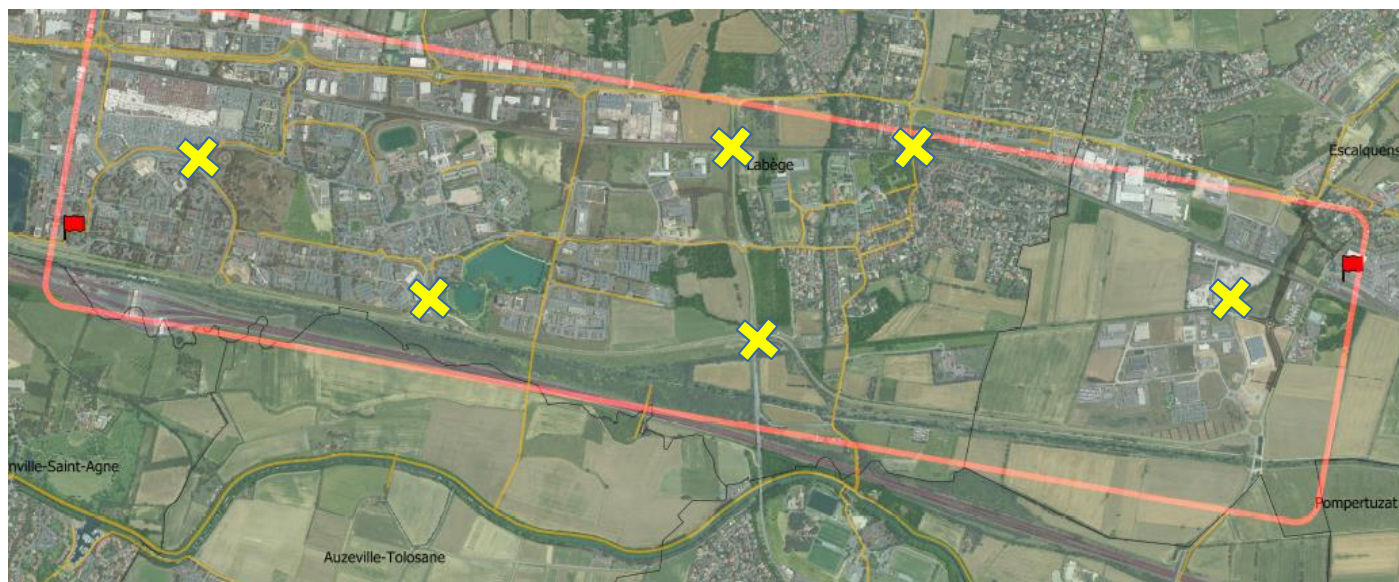


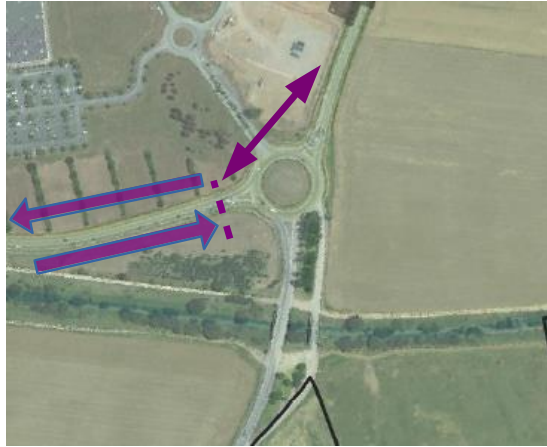
Retour sur l'atelier 2 du 8 octobre 2020



Les intersections à dénivelé de type passage inférieur ou passerelles

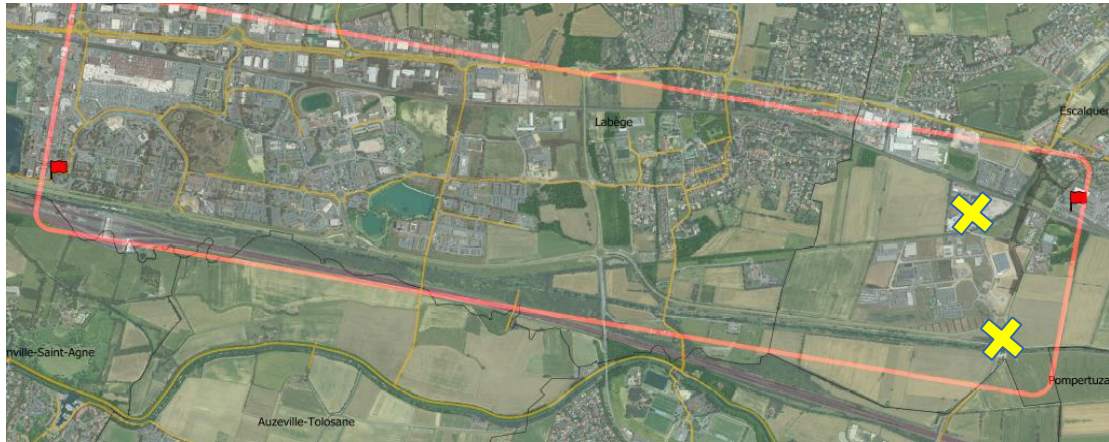
- Traversée RD57 + traversée RD57 de la variante SNCF
- Traversée Berjean (Tricou)
- Traversée méridienne (giratoire cinéma)
- Traversée voie Tolosane
- Traversée Voie Cathares





Les tracés alternatifs des intersections

- RD79 : passage à plat avec gestion de priorité voie en direction de Décathlon
- Traversée du Berjean : privilégier le passage du chemin de Bogue





Présentation et échanges

Présenté

par Vincent ECHE

*Direction des routes du CD31
Directeur Adjoint Territorial Nord*



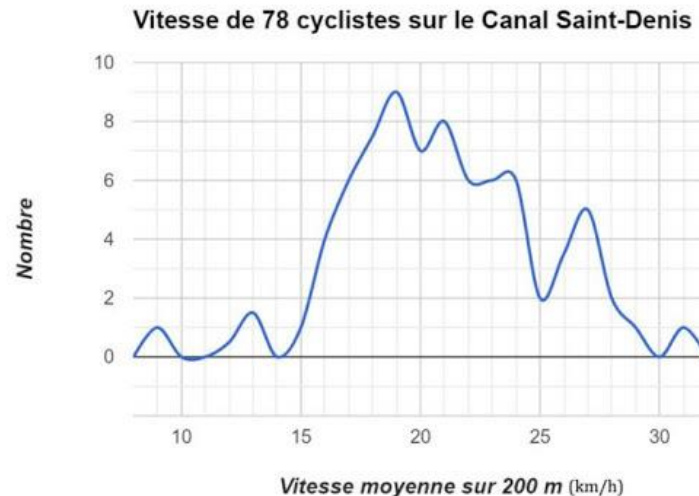


Sujet 1 : QUELLE VITESSE DE REFERENCE RETENIR POUR CONCEVOIR LE REV ENTRE ESCALQUENS ET LABEGE ?

En fonction de la vitesse des cyclistes, l'usage du REV sera différent.

Aussi, la question demande une attention particulière, sachant que les aménagements appropriés en découleront.

Les hypothèses de tracés entre Labège et Escalquens variant de 5,5 et 6 km de long, le comparatif des temps de parcours pour des vitesses entre de 15 à 25 km/h est de 7 minutes d'écart.





Sujet 1 : QUELLE VITESSE DE REFERENCE RETENIR POUR CONCEVOIR LE REV ENTRE ESCALQUENS ET LABEGE ?

Des exemples nationaux, comme à Strasbourg, Grenoble ou Nantes, prônent une vitesse de référence d'usage du REV à 20 km/h.

Vélostras, le réseau cyclable à haut niveau de service
garantir une vitesse de référence de 20 km/h

Aussi, la vitesse de référence peut ainsi être définie à **20 km/h**



Sujet 1 : Les vitesses varient selon les usages des pistes cyclables et ce facteur vitesse conditionne les impacts en terme d'aménagement

En autres références techniques, les données du guide de Strasbourg :

En pratique

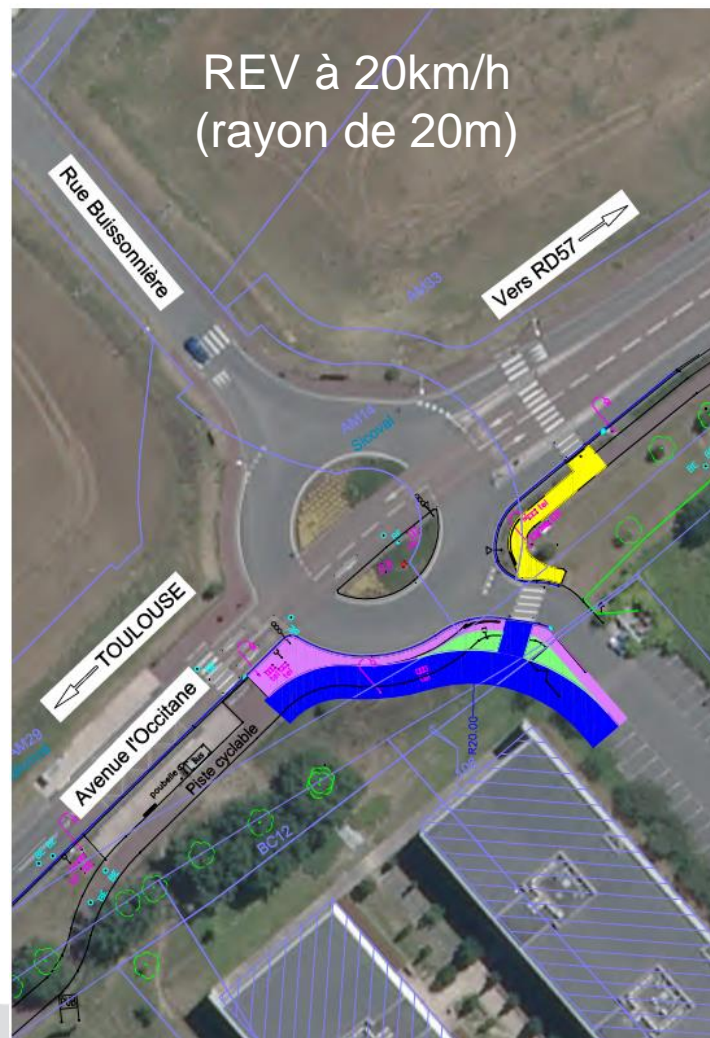
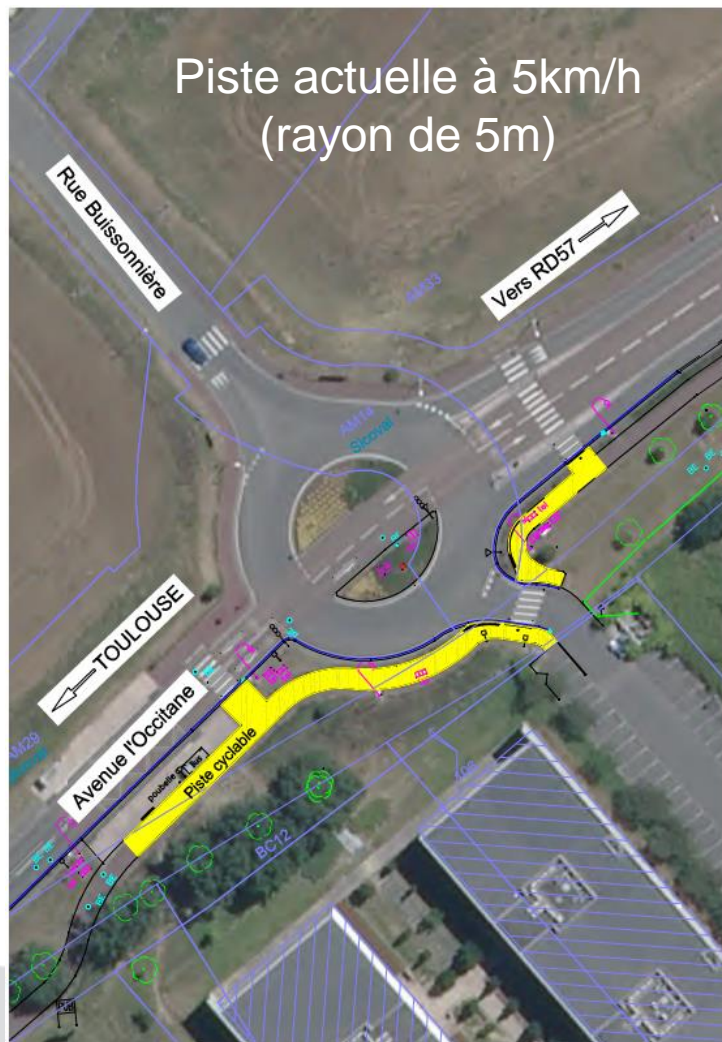
On le voit, suivant les auteurs et les situations, les rayons de courbure recommandés vont de 3 à 20 m. Lorsque le gestionnaire peut déterminer ce rayon parce qu'il n'est pas contraint par la voirie que l'on doit suivre ou par la nature du terrain, on peut suggérer au moins les règles suivantes :

Raccordements courts et parcours à vitesse réduite	Min. 3-4 m	Par exemple parce que le cycliste devrait de toute manière ralentir, voire s'arrêter (franchissement d'un carrefour, traversée d'une voirie prioritaire)
Cas général d'une piste cyclable à créer à neuf	Min. 5 m ; de préférence 10-12 m	Par exemple pour un raccordement, une rampe d'accès, etc.
Si l'espace le permet	10-20 m	Si l'on veut permettre au cycliste de conserver la vitesse qu'il pratiquait en ligne droite (avec éventuellement le dévers correspondant, voir ci-dessus « Le vélo dans la ville »)



Présentation et échanges

Sujet 1 : Différentes vitesses, différents rayons requis pour la fluidité...différents impacts



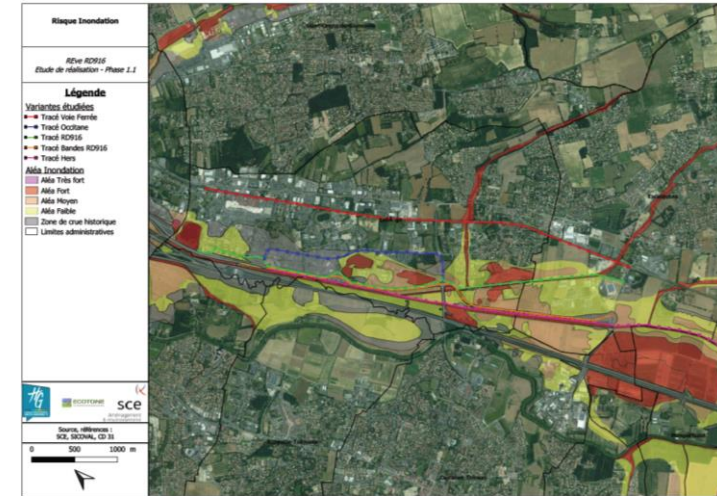


Sujet 2 : LE REV PEUT-IL ETRE OCCASIONNELLEMENT INONDABLE ?

Les passages inférieurs envisagés peuvent occasionnellement être **inondés pour une durée limitée**.

L'inondation peut être due soit à des fortes pluies ou à des remontées de nappes.

Des « **itinéraires de secours** » en cas d'inondation via des passages à plat (quitte à perdre la priorité aux cyclistes) doivent être prévus.





Sujet 3 : QUELLE MEILLEURE MANIERE DE TRAITER LES INSERTIONS SUR LE REV ?

Les REV doivent être accessibles depuis le réseau cyclable existant.

Pour chaque insertions, la question de la vitesse et de la continuité définissent le type d'aménagement d'accès au REV.

Insertion sans arrêt des cyclistes semblable à une « bretelle d'autoroute » : le dimensionnement des insertions doit permettre une prise de vitesse aux usagers au moment d'entrer sur la REV.

Insertion avec arrêt des cyclistes : semblable à un carrefour, dans cette situation, les usagers s'insèrent dans la REV après un arrêt.



Sujet 3 : QUELLE MEILLEURE MANIERE DE TRAITER LES INSERTIONS SUR LE REV ?

La question de réaliser des insertions types bretelles d'autoroutes se pose quant à l'accès à la REV.

Il n'existe aucun exemple à notre connaissance à l'échelle nationale.

En conception, sur la base des recommandations du guide du CEREMA :

pour permettre le maintien d'une vitesse de 20 km/h en insertion, il faudrait :

- un rayon minimal entre 15 mètres et 20 mètres,
- une distance de visibilité de 60 mètres,
- 8 à 10 secondes de vision, nécessaires au cycliste, devant lui, pour rouler sereinement



RECAPITULATIF

Sujet 1 : Vitesse de référence du REV proposée à **20 km/h**

Sujet 2 : Le REV peut être inondable occasionnellement avec la mise en place d'un « itinéraire de secours » alternatif

Sujet 3 : Proposition de traiter les insertions sur le REV qui permettent une prise de vitesse.

Certaines insertions pourront néanmoins nécessiter un arrêt.



Conclusion

- **Le webinaire est enregistré : il sera mis à disposition en ligne dès que possible**
- **A venir**
 - **La consultation numérique disponible jusqu'au 20 novembre**
https://www.haute-garonne.fr/demande_dpt/23/index.html
 - *Recueillir vos avis individuels sur les 3 questions que nous venons de vous présenter*
- **Un prochain atelier en décembre, en présentiel si possible, et visio si le contexte nous y contraint)**
 - *Débat pour un avis collectif sur les questions de la consultation numérique et complément de cet atelier sur les équipements.*





Merci !