

Comité Consultatif Citoyen St Orens

Groupe de travail Déplacements Doux / Vélo

Ce document présenté en Bureau Municipal le lundi 10/7/2023 fait la synthèse des travaux du 3C autour des modes de déplacement doux (enjeux-objectifs-constats-recommandations- à suivre) Ce document est un document d'étape et les travaux du 3C, sur ce sujet, vont continuer afin de suivre les évolutions relatives dans ce domaine.

Pour un certain nombre de points il sera nécessaire de mettre en place les arbitrages fonctionnels afin qu'une coordination entre les services, Toulouse Métropole et les usagers soit effective et efficace

Comité Consultatif Citoyen St Orens

Groupe de travail Déplacements Doux / Vélo

Michel Sarrailh

Brigitte Friederich

Mathieu Chevalier

Yassine Saoudi

Charles Dagrass

Christophe Bordes

Olivier Casamitjana

Laurent Lafond

Lara Popelier

Saint Orens et la pratique du vélo

- Des montées et des descentes (la RM2 étant la ligne de crête)...
- Facile et habituel d'utiliser la voiture à StO
- Urbanisation galopante (Tucard, Lauriers, Malepère)
- Evolution préoccupante du trafic automobile
- Habitat pas particulièrement isolé
- Population de cyclistes à libérer
- Aménagement RM2 prioritaire pour TM / Tisséo. Moindre intérêt pour les voies transverses, qui pourtant supportent une majorité des déplacements de la commune et de ses entrées - sorties
- SICOVAL limitrophe
- Plan vélo national : sobriété, santé, trafic, pollution sonore, atmosphérique



Baromètre des villes cyclables – Palmarès 2021
StO en retrait par rapport à une majorité de communes de la première couronne Toulousaine (cf annexe)

Développer la pratique du vélo à Saint Orens :

⇒ *Un challenge*

⇒ *Le moment ou jamais ?*

Objectifs du groupe de travail

1 – Donner envie de faire du vélo à StO, grâce à un réseau cyclable et des aires de stationnement adaptés (toutes générations / tous types de public)

2 - Développer la culture multimodalité

Objectif transféré à SOBC

Communiquer positivement sur le développement du vélo à StO

3– Contribuer à contrôler l'évolution du trafic automobile à StO (limiter l'autosolisme) en favorisant le report sur le vélo. Ainsi apaiser les déplacements dans le cœur de ville et les autres quartiers

Alternatives à l'autosolisme : vélo, covoiturage, transports en commun, moto, télétravail...

La limitation à 30km/h va certainement dans le bon sens



Cercle vertueux du transfert modal
voiture - vélo

Modalités de travail

- Constat général et formulation des objectifs (déc 2022)
- Etablissement d'un schéma directeur cyclable
 - *Sélection des axes principaux en fonction des usages et des centres d'intérêt à desservir*
- Relevés de détail réalisés sur le terrain par secteur (1, 2, 3)
 - *Sélection des aménagements prioritaires sur les axes principaux.*
 - *Liste exhaustive à porter par les référents quartiers de la ville*
- Recommandations d'aménagements
 - *Recensement des critères caractérisant un réseau cyclable adapté (toutes générations)*
 - *Entretiens avec M. Boyer (VP TM), et avec JP. Godfroy, P. Audoubert*
 - *Coordination avec les associations : SOBC, 2P2R*
- Synthèse en plénière 3C (avril 2023) et consolidation à ce stade
- **Etapas suivantes ?**

Un réseau cyclable adapté pour encourager le report modal (1/2)

Critères d'usage

- Permet la desserte des **centres d'intérêt** pour les usages AR collège / lycée / sportif / culturel (MAM), AR courses, Enfants, écoles/crèches, promenade
- Répond aux besoins des **axes principaux** de cyclistes vélotaffeurs en particulier

Critères de cyclabilité

- **Assure la sécurité** des vélos, facilite leur passage, **est lisible, homogène**, signalisation adaptée.
- Concilie circulation et résidentiel, préserve la sécurité des riverains, des écoles si les vélos passent à côté
- **Evite l'engorgement** voitures + vélos
- **Tire les enseignements** des aménagements existants (positifs et négatifs)



Catala



Améthystes



Lauriers



Centre



Balma Lasbordes



Castanet



StO - Lalande



Fonsegrives



Marcaissonne



Marqueille



Bellières

Aménagements simples, « tactiques »

Pistes Cyclables dédiées (St O)

Un réseau cyclable adapté pour encourager le report modal (2/2)

Critères de conception

- Faisabilité, conformité réglementaire, foncier...
- **Préserver les arbres et les espaces de biodiversité**
- Ne pas rajouter d'éclairage, ombrager

Critères de budget et de planification

- **Encourager le partage de l'existant** entre piétons, vélos, autos, bus
- **A court terme (2023 – 2025) : aménagements simples, « tactiques ».**
- Sources de financement, éligibilité Fonds Vert ?
- A moyen terme (2026 +) : REV11, REV3, REV12 en place, stations de Métro B, C correctement desservies...

1 - REV 11

1. - Centre – Ch Pinsons
2. - Centre - Prévert

1.1 - REV11 : Centre – Champs Pinsons

- Constat (usage, cyclabilité)
 - Voie descendante RM2 dangereuse (voie montante plus lente, et possibilité de déviation)
 - Voie montante : Rond-point du Sidobre (RM2 – Marqueille) très dangereux pour les vélos direction Marqueille à cause du flux automobile direct RM2
- Recommandations 3C : Dans la continuité des pistes cœur de ville, réaliser quelques aménagements tactiques sans attendre la REV11
 - Matérialiser les bandes cyclables (peinture, potelets), en particulier au niveau des ronds-points et sur toute la RM2 en périphérie du cœur de ville
 - Elargir la bande cyclable dans la descente
- Pour le REV 11 définitif (contribution 3C à la consultation citoyenne):
 - Ayant pris connaissance du projet de référence et des variantes 1 et 2, le 3C recommande une **variante 2bis**, où les voies vélo montantes et descendantes resteraient séparées, comme dans le projet de référence. Cette variante 2bis devrait limiter l'emprise de la voirie comme la variante 2 et donc préserver les arbres de la même manière.
 - Comme dans la variante 2, il est recommandé de veiller à bien identifier et protéger les traversées cyclables au rond-point du Sidobre (notamment pour permettre un accès sécurisé vers l'avenue de la Marqueille)



1.2 - REV11 : Centre - Prévert

- Constat (usage, cyclabilité)
 - Axe desservant le lycée Riquet et le collège Prévert
 - Discontinuités entre les rond-points de l'ancienne et de la nouvelle gendarmerie, itinéraire cyclable peu lisible
- Recommandations 3C : Aménagements tactiques sans attendre la REV11 (idem)
 - Matérialiser les bandes cyclables existantes (peinture, potelets), en cohérence avec le cœur de ville
 - Aménager un passage protégé à la séparation des voies montante - descendante
- Pour le REV 11 définitif (contribution 3C à la consultation citoyenne):
 - Ne faire sur ce secteur que des aménagements sobres, notamment ne pas contourner les immeubles de l'Orée du Bois / Lauriers. Ainsi limiter l'impact sur les arbres et les zones vertes, et dégager du budget (3M€ pour contournement...) pour les autres aménagements vélo dans StO :
 - Ne pas créer de nouvelle piste cyclable. Utiliser et aménager au mieux la piste cyclable bidirectionnelle actuelle sur le trottoir de la RM2, continue depuis Sophie Scholl jusqu'à Prévert (si la piste cyclable bidirectionnelle passait derrière les immeubles, elle devrait retraverser la RM2 pour rejoindre la piste actuelle en direction de Prévert !)
 - Ne pas créer de voie dédiée bus Lineo 7. Présence quotidienne des bus de ramassage scolaire obstruant toute circulation sur l'Avenue du Lycée. Prévoir un « P+R » et aire de covoiturage à l'entrée de Saint-Orens + Terminus TISSEO pour usage exclusif bus TISSEO plus loin sur la RM2 (disparition définitive du terminus Avenue du Lycée/Lauriers)



2 - Traversée Ouest (REV3)

- 1. - Champs Pinsons**
- 2. - Coulée Verte**
- 3. - Bas Lalande**

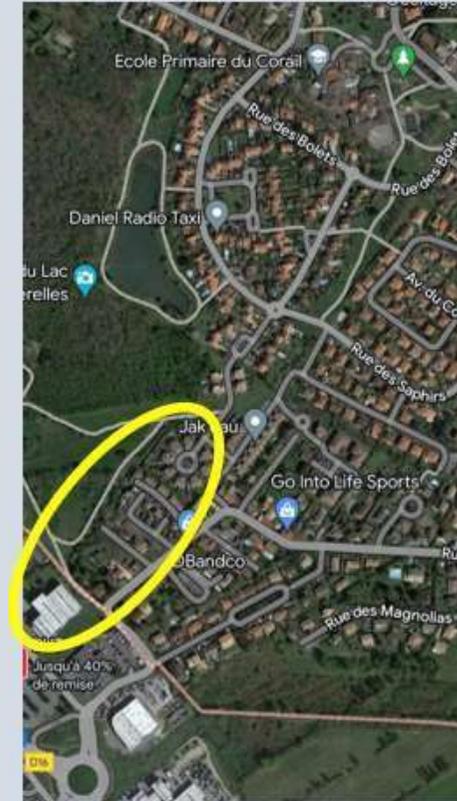
2.1 - Champs Pinsons

- Constat (usage, cyclabilité)
 - La traversée de la ZAC Champs Pinsons, permet de connecter Catala, l'Albigès et la MAM au reste de Saint Orens
 - Plusieurs déviations possibles, l'idéal étant de sécuriser l'avenue des Champs Pinsons
 - Plusieurs points noirs à sécuriser: traversée du rond-point du Commerce, injection de la piste Marcaissonne...
 - Piste bidirectionnelle à la sortie de Fondargent peu lisible
- Recommandations 3C
 - Chaucidou sur le tronçon rond-point du Commerce – route du Cayras
 - Matérialisation (peinture, potelets) depuis Fondargent jusqu'au Rond-point Champs Pinsons
 - Sanctuariser voie bus / vélo de chaque côté de la rue des Champs Pinsons
 - Fermer la bretelle d'accès direct Orchestra / Casto



2.2 - Coulée Verte

- Constat (usage, cyclabilité)
 - Itinéraire recommandé pour la future REV3, liaison directe vers le rond-point de But, et délestage de la rue de Lalande dans sa section basse
- Recommandations 3C
 - Section Corail – Pradelets : le chemin piétonnier suffit pour le moment, voir élargissement à l'usage. L'itinéraire vélo peut aussi emprunter les rues des Saphirs ou des Mousserons et des Pradelets
 - De la rue des Pradelets (Ouest) jusqu'à l'angle Lalande (blocs béton): aménager un abaissement trottoir et un chemin en stabilisé (300 m)



2.3 - Bas Lalande

- Constat (usage, cyclabilité)
 - Actuellement impraticable à pied ou avec des enfants en vélo. Passage piétons à plus de 50m en amont et non accessible en aval
 - Pas de visibilité au virage
 - Une fois aménagé, itinéraire cohérent pour la future REV3
- Recommandations 3C
 - Aménager un passage piétons / vélos permettant de rejoindre la rue Max Planck depuis l'angle Lalande (100m). A discuter avec Labège
 - Installer un miroir à l'angle pour les voitures qui remontent dans le sens Labège - StO
 - Préserver les arbres et le ruisseau

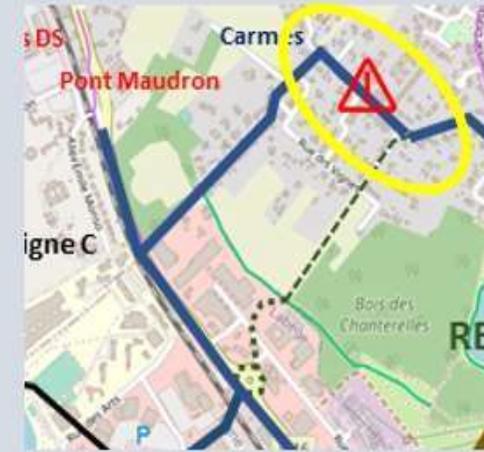


3 - Autres axes principaux

1. - Fondargent
2. - Marqueille
3. - Lalande / Pradelles
4. - Labouilhe

3.1 - Fondargent (cf étude détaillée LP)

- Constat (usage, cyclabilité)
 - Itinéraire naturellement emprunté par la majorité des Saint Orennais se rendant sur les zones Palays et Canal via le pont Maudron (« pont Astrium »)
 - Section droite vers chemin des Carmes dangereuse : les chicanes créent la confrontation entre les usagers, état dangereux de la bande roulante à cause du nombre de nids de poule (slalom pour les vélos)
 - Limitation à 30 km/h non respectée
- Recommandations 3C
 - Eliminer les chicanes (possibilité de déporter les stationnements sur l'emprise du trottoir actuel), et ainsi assurer une continuité cyclable
 - Reprendre localement la bande de roulement
 - Aménager un Chaucidou sur toute la longueur



3.2 - Marqueille

- Constat (usage, cyclabilité)
 - Piste cyclable (obligatoire, panneau rond) sur la majorité de la rue, en état acceptable sauf quelques défauts relevant de l'entretien (revêtement, matérialisation, végétation adjacente)
 - La piste de la Marcaissonne est une alternative plaisante, mais à emprunter préférentiellement de jour
- Recommandations 3C
 - Assurer un entretien régulier (la bande de roulement autos a été reprise récemment...)
 - Aménager une traversée sécurisée à l'approche du collège Cassin pour rejoindre la piste de la Marcaissonne
 - Matérialiser (peinture, potelets) la partie double-sens de la bande cyclable à l'approche du collège Cassin, et quelques traversées de rues adjacentes



3.3 - Lalande / Pradelles

- Constat (usage, cyclabilité)
 - Rue de Lalande rétrécie et sans trottoir entre l'avenue du Corail et la Pradelle, inaccessible aux piétons et vélos enfants
 - Ralentissement de la circulation auto dans le sens sud–nord à cause de la côte
 - Pas possible de tourner à gauche vers la Pradelle en descendant d'Altigone
 - Pas possible de tourner à gauche en venant de la Pradelle
- Recommandations 3C
 - Aménager une traversée vélos sécurisée par des ralentisseurs
 - Aménager un Chaucidou jusqu'au feu de Bellières (xxx m)



3.4 - Labouilhe

- Constat (usage, cyclabilité)
 - Pratiquement le seul axe transverse (*) vers la Marqueille à l'Est de StO. Au-delà du rond-point de l'église, les vélos peuvent emprunter la rue Montréneau pour désengorger le flux autos sur Labouilhe en partie basse
- (*) alternative à travers le Tucard, plus accidentée
 - Carrefour du Tucard saturé aux heures de pointe
 - Trafic autos ralenti par les vélos dans la montée
 - 30km/h non respectés dans la ligne droite dans les deux sens
- Recommandations 3C
 - Installer de préférence une priorité à droite avec ralentisseurs :
 - au carrefour du Tucard.
 - au carrefour Av Lauragais / S. Lambert / Labouilhe
 - Si on décide un feu tricolore prévoir des sas et panneaux cédez-le passage vélos



4 - Axes limitrophes, à déterminer

1. - Liaisons métro (Labège)
2. - Liaison Hers / Balma (Quint)
3. - Traversée Montaudran (TM)

4.1 - Liaisons Métro (Labège)

- Constat (usage, cyclabilité)
 - Accès vers le métro Cadène depuis StO Est : le seul itinéraire est l'avenue Louis Couderc. Circulation automobile ralentie par les vélos en voie montante. Circulation rapide et sinueuse
 - Accès vers le métro Enova depuis les quartiers Panoramique, Fresnaie et Pradelle à déterminer
 - Accès vers le métro Enova depuis traversée Ouest : Cf recommandations 3C « Bas Lalande »



- Recommandations 3C
 - Aller discuter de tout ça avec Labège. Voir alternatives en pointillés sur le schéma



4.2 - Liaison Hers / Balma (Quint)

- Constat (usage, cyclabilité)
 - Itinéraire cohérent au droit du chemin longeant la Saune, pour les St Orennais (notamment Catala) se rendant à Balma – Labordes. Un tronçon en terre non stabilisé permet de rejoindre la piste cyclable vers Lasbordes
- Recommandations 3C
 - xxx m de chemin à stabiliser, aller en parler avec Quint / Balma



4.3 - Traversée Montaudran (TM)

- Constat (usage, cyclabilité)
 - Accès incontournable vers Montaudran
 - Particulièrement accidentogène
- Recommandations 3C
 - Ne pas attendre la réalisation de la REV11. Obtenir de TM une matérialisation des cheminements cyclables à la traversée de l'échangeur, préfigurant la REV11 (aménagement tactique)

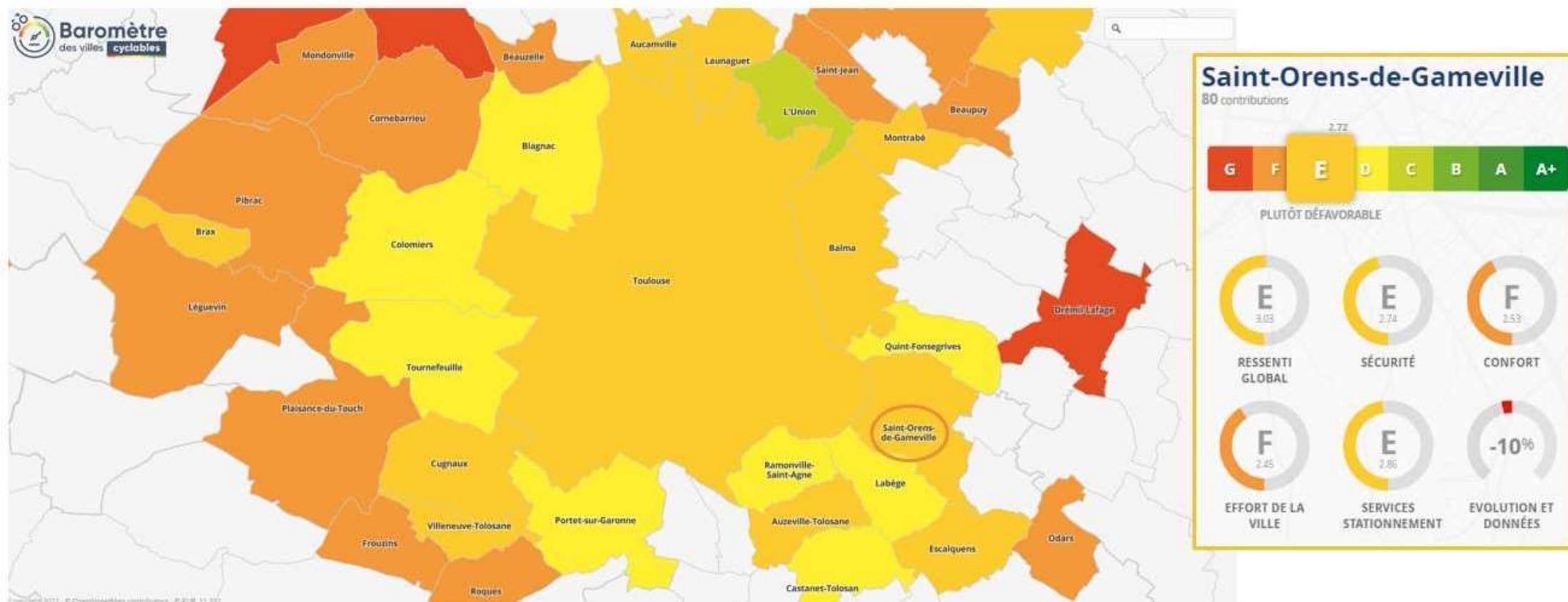


Annexes

Baromètre des villes cyclables - Saint Orens de Gameville

Palmarès 2021

<https://barometre.parlons-velo.fr/2021/>



- Baromètre plutôt défavorable (Notes E/F/G)
- En retrait par rapport à une majorité de communes de la première couronne Toulousaine

Baromètre des villes cyclables - Saint Orens de Gameville

Palmarès 2021 - détails des résultats (1/2)



Baromètre des villes cyclables - Saint Orens de Gameville

Palmarès 2021 - détails des résultats (2/2)



Baromètre des villes cyclables - Saint Orens de Gameville

Priorités pour les aménagements et les stationnements

