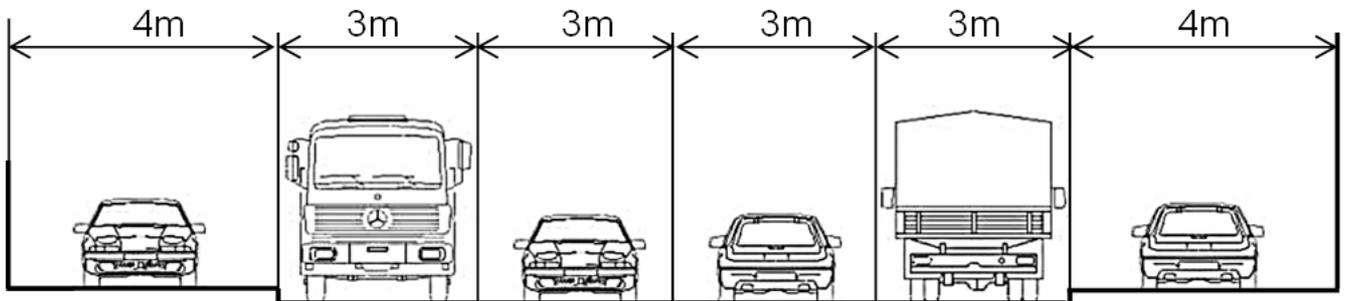




## 1 Analyse des infrastructures existantes et de leur usage

Le boulevard du Vignal a une largeur moyenne de 20 m de façade à façade. Actuellement l'aménagement typique est constitué d'une 2x2 voies (12 m) longée par deux trottoirs de 4 m. Les deux voies de circulation font en moyenne 3 m de large, ce qui est étroit pour les bus et trop large pour les voitures. Les bus sont donc ralentis et les voitures sont encouragées à dépasser la limitation de 50 km/h.



Les trottoirs bien qu'interdits au stationnement sont constamment occupés par des dizaines de voitures qui rendent difficile voire impossible la circulation des piétons, des poussettes et des fauteuils.



Photo 1 : angle de la rue Traversat



Photo 2 : angle du Boulevard des Lilas



Photo 3 : Devant l'école Descartes

La signalisation ne présente aucune ambiguïté : le stationnement est interdit. (Photo 1)

Une petite voiture stationnée proche d'un poteau d'éclairage public rend impossible le passage d'un fauteuil ou d'une poussette. (Photo 2)

Un bornage semble inciter le stationnement sur le trottoir alors que celui-ci est clairement interdit par les panneaux. Faut-il en déduire que l'arrêt minute pour déposer les enfants est autorisé ? Une signalisation plus claire s'impose. (Photo 3)



Photo 4 : devant la station Elf

La station Elf dispose sur le trottoir des panneaux publicitaires d'1m50 de large qui rendent difficile la circulation des piétons.

## 2 Analyse des aménagements cyclables existants

Pour l'instant seuls les abords du carrefour des arcades sont aménagés. Cet aménagement propose une arrivée par le Nord de l'avenue Leclerc. Les arrivées par le sud de l'avenue Leclerc et en provenance de la Bastide ne sont pas encore aménagées.



Photo 5 : Arrivée par le nord du Bd Leclerc

En arrivant par le nord de l'avenue Leclerc, la bande cyclable qui descend tout droit vers la place Carnot est bien marquée.

En revanche l'insertion sur le trottoir à droite est impraticable. Le virage est trop abrupt et oblige à mettre pied à terre. De plus il n'y a pas de bateau mais uniquement un trottoir chanfreiné qui peut provoquer une chute grave.



Photo 6 : début du boulevard des Arcades



Photo 7 : Arrêt de bus les Arcades



Photo 8 : Le long du mur du cimetière

La bande cyclable est dessinée sur un trottoir de 2m, cette largeur est trop faible. Les piétons sont fortement gênés, le croisement avec une poussette ou un fauteuil est problématique.

En cas d'affluence de personnes à l'arrêt de bus, le cycliste ne peut plus passer. (Photo 7)

Lorsque la rangée d'arbres commence, la largeur disponible est de 2m ce qui est insuffisant pour que les piétons cohabitent avec les cyclistes. (Photos 8)

Sur toute cette partie, la largeur n'est limitée par aucune construction à gauche. Véli Vélo souhaite donc une bande cyclable sur la route et conserver le trottoir tel quel.

En ce qui concerne la sortie du boulevard des Arcades. Elle peut se faire vers le sud de l'avenue Leclerc, vers la Bastide et vers le nord de l'avenue Leclerc. Pour l'instant ces aménagements ne débouchent sur rien, car le reste des aménagements cyclables n'a pas été réalisé.



Photo 9 : Boulevard des Arcades

La sortie du boulevard des Arcades prévoit encore une circulation des vélos sur un trottoir trop étroit 2m20.

La piste zigzague dangereusement entre les arbres.

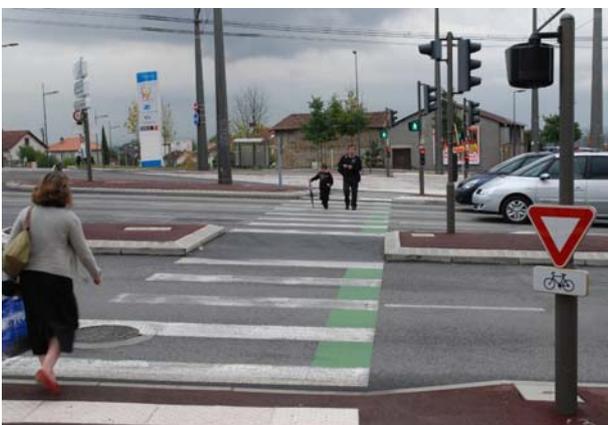


Photo 10 : carrefour des arcades

Le Carrefour des arcades propose actuellement une circulation des vélos sur les passages piétons.

Si deux piétons marchent de front, il est impossible à un vélo de passer, de plus le vélo n'a rien à faire sur un passage piéton

Le passage des bateaux est précédé par des virages à 90° non négociable avec un vélo.

L'ensemble du carrefour nécessite de passer 4 « céder le passage », 3 feux et un stop contre seulement 1 feu pour les voitures.

Les vélos désertent donc ces aménagements inadaptés et roulent sur la route.

### 3 Proposition d'aménagements Cyclables

#### 3.1 Rappel de la loi sur l'air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie

En préambule, l'association Véli Vélo rappelle l'article L. 228-2 du code de l'environnement, et de l'article 20 de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (dite " LAURE ") du 30 décembre 1996 :

« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement des ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

#### 3.2 Documentations

En matière d'aménagements cyclables, l'association Véli Vélo se base sur les travaux des :

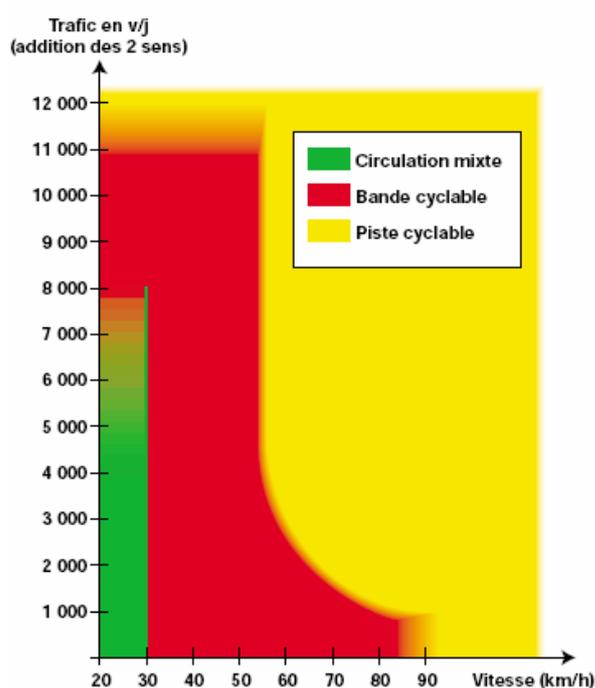
- CERTU : centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable. <http://www.certu.fr>
- Fibucy : Fédération française des usagers de bicyclette. <http://www.fubicy.org/>

En s'appuyant sur les travaux du CERTU, l'association estime que seule une bande cyclable sur les deux côtés du boulevard est souhaitable. Elle permet une circulation rapide et aisée des vélos en assurant un maximum de sécurité pour tous les usagers.

En aucun cas une piste cyclable sur le trottoir, ne permet de garantir la sécurité des piétons. Elle oblige les cyclistes à rouler au pas. Elle est donc délaissée par les cyclistes et ne sert à rien.

Extrait des conseils publiés par le CERTU sur le site du ministère :

[http://www.transports.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/fiche2\\_bandes\\_cyclables\\_cle0e7b85.pdf](http://www.transports.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/fiche2_bandes_cyclables_cle0e7b85.pdf)



*Schéma issu des expérimentations françaises et recommandé par le Certu.*

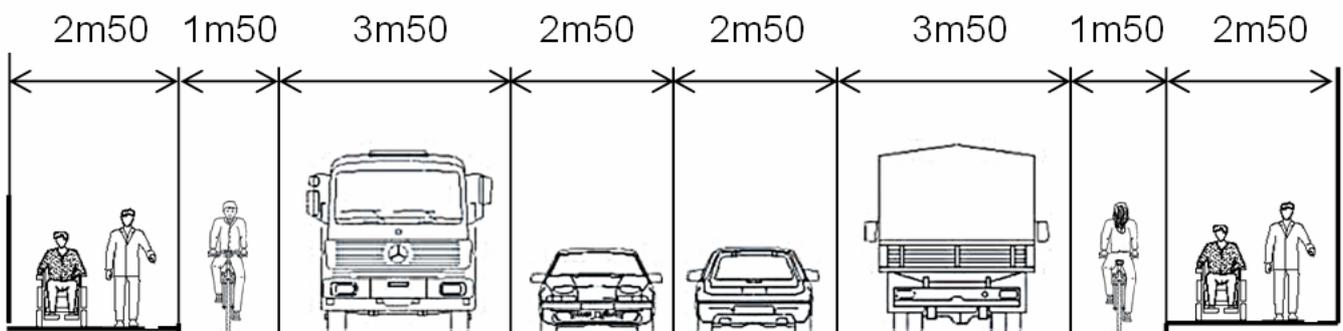
Le terme bande cyclable désigne, sur une chaussée à plusieurs voies, celle réservée aux cyclistes, délimitée par une ligne blanche discontinue. Unidirectionnelle, elle constitue le plus souvent en milieu urbain la meilleure aide à la pratique de la bicyclette tant pour des raisons de place que de sécurité et de financement. Elle permet, par la présence forte du cycliste sur la chaussée même, d'introduire non seulement une certaine forme de modération de la vitesse du trafic motorisé mais aussi de montrer aux utilisateurs de l'espace public que "le vélo existe" et qu'il constitue une alternative à l'automobile dans le choix du mode de déplacement.

- Depuis le décret du 14/09/98 modifiant le code de la route en faveur des cycles, l'article R 1 spécifie : "Le terme bande cyclable désigne, sur une chaussée à plusieurs voies, une voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues." La circulation des autres véhicules, le stationnement et la livraison y sont interdits.
- Les bandes cyclables sont "séparées" de la chaussée par une ligne blanche discontinue de type T3-5u (article 114.3, §1 IMSR ; u = 5 cm de largeur).
- Si les cyclistes peuvent franchir la ligne discontinue pour effectuer un dépassement, les autres véhicules ne peuvent le faire que pour quitter la chaussée.

En ville, la largeur préconisée est de 1,50 mètre hors marquage en section courante.

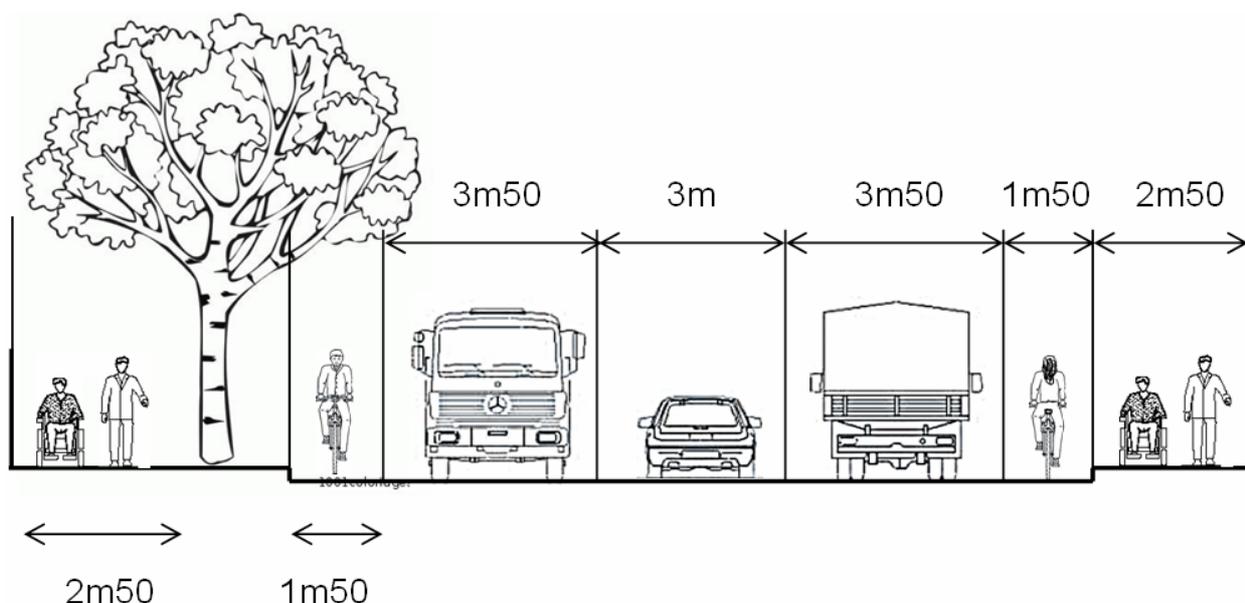
### 3.4 Proposition d'aménagements

L'association Véli Vélo demande donc deux bandes cyclables, sur la route, de 1m50 de large, de chaque côté du boulevard comme représentée sur l'image ci-dessous :



La voie de 3m50 doit permettre aux bus de rouler plus facilement et de ne pas serrer la bande cyclable. La voie de 2m50 est volontairement rétrécie pour les voitures qui doublent afin de modérer leur vitesse. La bande cyclable fera donc 1m50 hors marquage. Le trottoir de 2m50 permet la circulation des piétons, des poussettes et des fauteuils. Ce tracé comprendra à chaque feu de carrefour des sas à vélos d'au moins 2 mètres de long directement accessibles par la bande cyclable.





### 3.5 Travaux déjà entrepris

L'association fait remarquer que les travaux déjà entrepris, sont réalisés en dépit du bon sens et ne respectent pas la législation en vigueur.



Photo 12 : angle de la rue de Louyat

Les travaux déjà réalisés à l'angle de la rue de Louyat présentent un trottoir de 90 cm contre une voie pour les voitures de 11 m 30.

Cette largeur de trottoir ne respecte pas le décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006. (voir l'extrait ci-dessous)

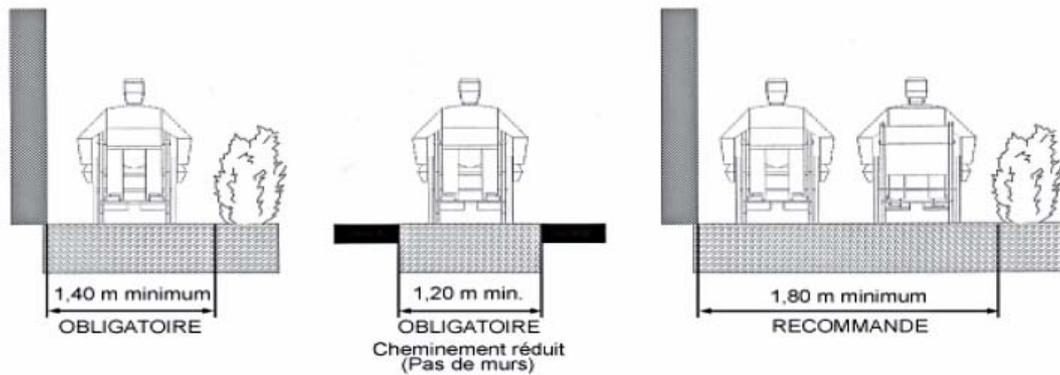
En conséquence, les travaux déjà entrepris sont illégaux et doivent être repris.

Extrait de l'Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret no 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics :

[http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo\\_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20070203&numTexte=00029&pageDebut=00029&pageFin=](http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20070203&numTexte=00029&pageDebut=00029&pageFin=)

« 3o Profil en travers

En cheminement courant, le dévers est inférieur ou égal à 2 %. La largeur minimale du cheminement est de 1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel. Cette largeur peut toutefois être réduite à 1,20 mètre en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement.. »



### 3.6 Boulevard des arcades

La partie du boulevard des arcades qui a été réalisée il y a deux ans nécessite d'être reprise. Les vélos ne doivent pas rouler sur le trottoir. De plus il y a suffisamment de place pour tous les usagers de la route à cet endroit.



Photo 13 : Boulevard des Arcades

Au niveau du boulevard des arcades les voitures ont 5 voies de circulations soit 15 m contre seulement 2 fois 2m20 pour les piétons et cyclistes.

L'association Véli Vélo demande la transformation de la cinquième voie voiture en 2 bandes cyclables de 1m50 de chaque côté du boulevard.