

10. Un réseau cyclable d'agglomération

10.1. Les conditions pour un vrai réseau de transport par vélo

◆ Un constat

Les villes comme Strasbourg ou Grenoble ont fait le choix du tramway comme moyen de transport collectif; il paraît naturel que ces mêmes villes aient aussi fait le choix du vélo comme moyen complémentaire de transport : à Strasbourg 15 % des déplacements se font à vélo; c'est possible à Toulouse car le climat y est plus clément.

Pour cette complémentarité et pour toutes les autres raisons techniques, financières et sociales qui ont été exposées par ailleurs au chapitre 5 du présent document, l'Association Vélo propose la remise en cause du choix du VAL pour la ligne B et la mise en place d'alternatives en particulier celle du tramway moderne. Quel que soit le système de transport collectif qui sera choisi, la réalisation d'un vrai réseau cyclable, et le développement de son usage combiné et efficace avec les transports en commun, devront au préalable réunir un certain nombre de conditions :

◆ Parcs à vélos gardés dans les stations

Cette demande est justifiée par le risque de vols de vélos qui dissuade l'utilisation du vélo. Elle est particulièrement justifiée pendant les horaires de nuit bien que le risque existe aussi pendant la journée. Sur la ligne A il y a déjà des parcs à vélos bien conçus mais ceux ci sont situés hors de la visibilité du personnel; par exemple à Jolimont le parc est situé au niveau du parking autos ou il n'y a personne. Cette demande est particulièrement justifiée pour les stations de la ligne A suivantes : Basso-Cambo, Mirail Université, Arènes, Esquirol, Capitole, Jean Jaurès, Marengo SNCF et Jolimont.

Elle se justifie également sur d'autres stations de la future ligne B (qu'elle soit métro ou tramway) : Barrière de Paris, Canal du Midi, Carmes, Saint Michel, Saint Agne, faculté de Pharmacie, Sabatier Bellevue et Ramonville.

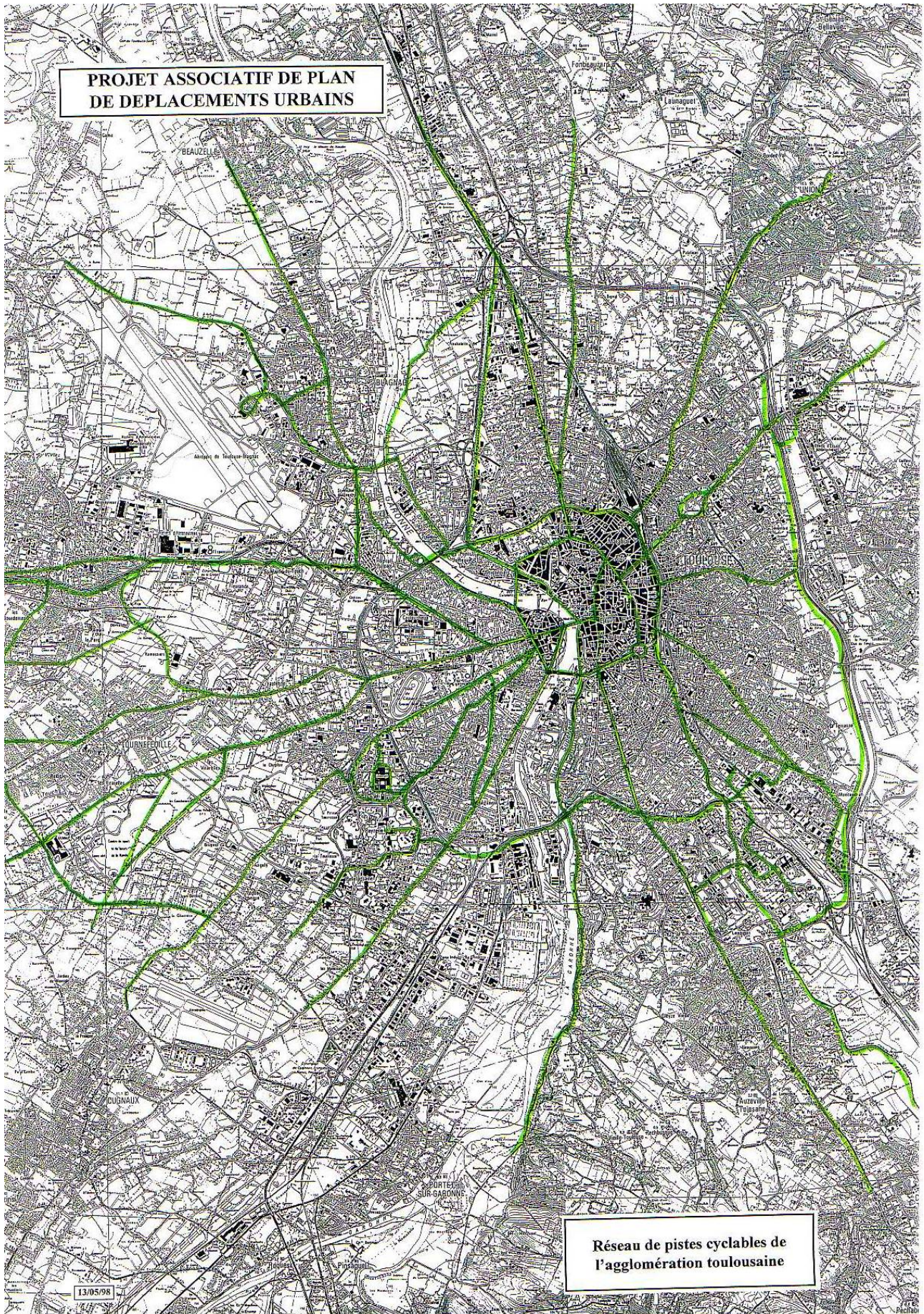
A ce service de gardiennage, devrait être associé (dans les stations principales) un service de petites réparations et réglages divers, permettant par là même de créer quelques emplois.

◆ Accès aux stations à partir des réseaux cyclables

Pour faire fonctionner *de façon optimale* la complémentarité métro et vélo urbain, il est nécessaire d'aménager des accès aux stations, en particulier construire des passerelles qui permettent aux cyclistes (*et aux piétons par la même occasion*), de franchir des obstacles tels que les rocade, ou le canal. Ces passerelles doivent être accessibles grâce à des plans inclinés ce qui sera aussi favorable aux handicapés moteurs. Par exemple à Ramonville, nous demandons une passerelle pour la traversée du canal et une pour la traversée de la déviation de la R. N. 113. Bien sûr le cas de chaque station est spécifique et devra être étudié afin d'effectuer des liaisons avec les équipements cyclables existants et futurs (comme le prolongement de la piste du canal dans Toulouse)

◆ Transport des vélos

Nous demandons de pouvoir transporter son vélo dans les transports en commun : cette possibilité existe à Amsterdam (métro et train uniquement) ainsi que dans d'autres villes des pays nordiques et dans le RER en banlieue parisienne (certes cet accès est limité aux heures creuses). Alors pourquoi pas à Toulouse ? Bien sur les dimensions du VAL sont limitées, mais l'aménagement d'un compartiment par rame est possible, comme les rames s'arrêtent toujours au même endroit dans les stations et qu'il y a un système de doubles portes, il est possible de signaler facilement le compartiment à vélos sur le quai par un pictogramme vélo. Sur la ligne A cette possibilité doit être étudiée lors de l'extension du réseau. Les transformations nécessaires pour accueillir des vélos peuvent être étudiées lors de la prochaine grande révision des rames. Sur les autres lignes de transport collectif, il faut prévoir une plate-forme suffisamment vaste pour accueillir quelques vélos quel que soit le système adopté.



10.2. Propositions pour un réseau cyclable d'agglomération

10.2.1. Calendrier de réalisation

Compte tenu du coût extrêmement modéré de réalisation des équipements cyclables, nous demandons une accélération du programme pluriannuel prévu par la mairie de Toulouse. En effet le budget consacré aux équipements cyclables est trop faible à Toulouse (en 98 3,5 M.F. contre plus de 100 M.F. consacré à la coupe du mode de football !). Il est vrai que la mairie de Toulouse réalise certains petits aménagements en dehors du budget "réseau cyclable" à l'occasion d'autres travaux de voirie. En doublant ou en triplant le budget on pourrait accélérer considérablement la réalisation d'un réseau cyclable cohérent couvrant l'ensemble de la ville. Si un réseau de tramway nécessite une décennie pour voir le jour, un réseau cyclable équivalent est facilement réalisable en 3 ans à condition de mettre les moyens financiers nécessaires.

Les propositions qui suivent ont pour but de remédier à l'éclatement actuel des pistes cyclables entre les communes et à l'intérieur de chaque commune, qui entraîne l'impossibilité de se rendre sans interruption et de façon sûre d'une commune à une autre.

10.2.2. Réseau cyclable à l'intérieur de Toulouse

◆ Réseau principal :

Priorité de réalisation :

1. Terminer la **piste cyclable le long du canal** d'ici à fin 98, y compris le passage délicat de la caserne des pompiers au Port Saint sauveur qui constitue **un axe cyclable d'agglomération très utile** à la fois pour le vélo urbain et le vélo de loisir (jonction Nord-Sud).

2. Réaliser la **ceinture des boulevards** et la liaison avec le canal du midi par les allées Jean Jaurès (Place du Fer à Cheval, Allées Charles de Fitte, Pont des Catalans, Avenue Paul Séjourné, Boulevard Lascrosses, Boulevard d'Arcole, Boulevard de Strasbourg, Boulevard Carnot, Allées Forain François Verdier Grand Rond, Allées Jules Guesdes Allées Paul Feuga, Quai de Tounis) Il existe déjà quelques tronçons de bandes isolées par exemple Allées Jules Guesdes mais ceci est nettement insuffisant. Quant à la piste des Allées Forain François Verdier elle est inutilisable car située sur le terre-plein central et que l'accès y est quasiment impossible.

3. **Axe est ouest** le long de la ligne A de métro : depuis la piste existante des Argoulets : Route d'Agde Avenue Y Brunaud Allé G Pompidou, Allées Jean Jaurès, Place Wilson, Rue Alsace Lorraine, Rue de Metz, Pont Neuf, Rue de la République (avec un contresens cyclable en supprimant une file de circulation), Rue de Cugnaux, Rue des Arcs St Cyprien, Rue Vestrepain, Avenue H Desbals, Avenue du Tabar, Avenue L Bazerque (avec accès au quartier de la Reynerie) En prolongement de la Rue de Cugnaux : Route de saint Simon en direction de Villeneuve Tolosane. En prolongement de la Rue de Cugnaux Avenue J Baylet, (desserte du Lycée Polyvalent) Avenue de la Dépêche, Avenue Huc jusqu'au canal de Saint Martory. Cette liaison avec le canal de Saint Martory est **extrêmement importante** car elle s'insère dans un futur projet de véloroute à longue distance défendue par l'Association Française des Véloroutes et des Voies Vertes (AF3V) dont l'association vélo fait partie. Ce projet consiste à construire un réseau de voies exclusivement réservées à des modes de déplacement lent non motorisés (piéton vélo essentiellement).

4. **Axe Sud Nord** : Route de Narbonne, Avenue Jules Julien, Avenue de l'URSS, Grande Rue Saint Michel, Rue du Languedoc, Rue Alsace Lorraine, Boulevard de Strasbourg, Boulevard d'Arcole, Avenue Honoré Serres, Avenue des Minimes, Rue F Estèbe (avec un contresens cyclable), Route de Launaguet, Autre branche : Avenue des Minimes, Route de Paris,

5. Axes des liaisons : Cours Dillon, Avenue de Muret, Route de Seysses.

6. Liaison Reynerie, Rue de Kiev, Rue de Londres, Bordelongue, Langlade, Empalot, Rangueil, Pont des Demoiselles, Canal (Franchissement Avenue Latécoère par une passerelle)

Lespinnet (Avenue des Herbettes, Rue de Vénasque) puis Avenue Saint Exupéry, Route de Revel et liaison avec la piste existante des Argoulets.

7. Liaison Canal Argoulets par :

Avenue Jean Rieu, Avenue Saint Exupéry.

Avenue Camille Pujol, Route de Castres

Avenue Camille Pujol, Avenue Jean Chaubet

Avenue de la Gloire Impasse Soupétard, Rue de Soupétard, Avenue de l'Hers

8. " Sécuriser " la piste cyclable Boulevard des Crêtes

9. Avenue de Grande Bretagne et liaison vers Blagnac

◆ **Réseau de quartier :**

Il faut aussi compléter ce réseau principal par un réseau de quartier qui permette aux cyclistes de rouler en toute sécurité.

La densité de ce réseau est telle qu'il est impossible de le décrire dans un document de synthèse.

Enfin pour être attractif ce réseau cyclable doit comporter des aménagements spécifiques aux carrefours afin d'éviter les " coupures dangereuses ". Les carrefours urbains doivent être équipés de sas à vélo qui permettent aux cyclistes de se positionner devant les voitures au feu. Ce type d'équipement permet au cycliste de démarrer avec un maximum de sécurité surtout dans le cas où celui-ci tourne à gauche. Ces carrefours doivent être aussi équipés de bandes de guidage pour cyclistes, comme la Mairie de Paris l'a fait. Enfin les carrefours les plus dangereux doivent être contournés ou franchis par des passerelles ou des passages souterrains (aménagements partiellement réalisés sur le parcours Langlade le Palays; mais absents sur la liaison vers Labège; aménagements absents pour l'échangeur Arc en Ciel de Tournefeuille ainsi qu'à celui des Sept Deniers;).

Parmi nos propositions, certains tronçons existent déjà, certains sont à améliorer, d'autres sont à créer. Nous proposons différentes solutions pour leur réalisation :

- Piste cyclable en site propre lorsque celle ci n'est pas cisailée par de nombreuses intersections qui sont facteurs d'accident (Piste du Canal, Piste des Argoulets, ...) Un mauvais exemple est la piste du Lycée Bellevue qui est très dangereuse (réaménagement prévu par la mairie)

- Bande cyclable à condition de la faire respecter; c'est un bon système car le cycliste et l'automobiliste se voient réciproquement. La bande du Chemin des Maraîchers est très bien faite par exemple, mais lorsque le cycliste arrive au carrefour Ducuing que fait-il?

- Contresens cyclable; ce type d'aménagement présente des avantages certains : diminution des distances pour les cyclistes; aménagement sûr, car le cycliste et l'automobiliste se voient réciproquement en particulier lorsque la voiture est garée. C'est ainsi un bon moyen d'éviter l'accident lié à l'ouverture d'une portière (quel est le cycliste à qui cet accident n'est jamais arrivé ?). Pour éviter que l'automobiliste ne soit surpris par l'arrivée d'un cycliste en face de lui, il doit être prévenu par un panneau lorsqu'il s'engage dans la rue et un marquage au sol.

- Couloirs bus autorisés aux vélos; cette solution a été mise en œuvre avec succès dans d'autres villes françaises ou étrangères : Annecy, Paris, Strasbourg, Londres ... d'ailleurs à Toulouse l'association a fait un comptage qui démontre qu'il y a autant de passage de vélos que de bus bien que cette pratique soit officiellement interdite !

10.2.3. Créer des liaisons cyclables intercommunales

L'enquête que l'association vélo a effectuée en 1994, lui permet de proposer ici une première liste de liaisons dont la réalisation est souhaitable dans l'agglomération toulousaine.

Ces liaisons concernent presque toutes des jonctions entre Toulouse et les communes voisines, selon des axes radiaux centre-périphérie.

Des liaisons transversales devront aussi être recherchées (Par exemple entre Colomiers-Tournefeuille-Cugnaux,).

Certaines liaisons (notées par *) sont jugées prioritaires, car elles sont déjà en partie réalisées et seront donc plus faciles à créer. Certaines ont déjà été demandées aux maires des communes concernées (liaisons n°8, n°9, n°16, n°17).

1. Liaison Toulouse-Fenouillet-St Alban-Lespinasse **par le canal latéral** (site propre 8 km) *

Toulouse a créé 4,4 km de piste jusqu'à l'écluse de La Glacière, et amélioré en 1994 le chemin de halage jusqu'à l'écluse de Fenouillet (2,5 km).

L'association Vélo demande au Conseil Général et aux communes de poursuivre cette piste, dans une première phase jusqu'à l'écluse de St Jory (7,6 km)

Au-delà, 20 km à réaliser en Haute-Garonne, 20 km en Tarn et Garonne jusqu'à l'écluse de Montech + 9 km jusqu'à Montauban. Toulouse-Montauban: 52 km de piste cyclable, c'est possible....

2. Liaison Toulouse-Aucamville-St Alban **par la route de Fronton** D14 (bandes cyclables 10 km)

Aménager des bandes cyclables avenue de Fronton et route de Fronton dans ces trois communes, avec jonction au réseau cyclable de Toulouse (piste avenue J. Zay).

3. Liaison "verte" Toulouse-L'Union-Launaguet-Aucamville-Fonbeauzard-Castelginest par la vallée de l'Hers

Ce prolongement de la coulée verte de la vallée de l'Hers, avec bientôt 15 km de piste cyclable à Toulouse reliant le canal du Midi au sud à la RN 88, devrait être réalisé dans le cadre d'un réseau vert.

En effet des chemins piétons existent le long de l'Hers, et un tronçon de piste cyclable à Castelginest (dessert le collège). Cet itinéraire traverserait les zones résidentielles des communes. A prolonger à moyen terme jusqu'au canal latéral (Bruguières).

4. Liaison Toulouse-L'Union-St Jean par RN 88 (site propre) *

Le réseau cyclable toulousain arrive déjà sur la RN88 (carrefour Atlanta).

Une piste cyclable existe déjà le long de la RN88 à l'Union (sur 1,4 km).

A compléter : franchissement rocade, liaison L'Union St Jean, traversée St Jean,....

5. Liaison Toulouse-Balma sous rocade Est *

Aménager le passage piétons sous la rocade Est et le pont sur l'Hers, qui **existent déjà** au niveau des Argoulets. But: relier le réseau cyclable de Toulouse (liaison de la vallée de l'Hers) avec les équipements sportifs de Balma et les communes de l'Est. Peu coûteux et très utile.

6. Liaison Toulouse-Balma-Quint par **avenue et route de Castres**

Depuis le réseau cyclable de Toulouse (liaison de la vallée de l'Hers) aménager le franchissement de la rocade, puis des bandes cyclables sur la RN 126 jusqu'à Quint.

7. Liaison Toulouse-St Orens **par route de Revel et D2**

Depuis le réseau cyclable de Toulouse (liaison de la vallée de l'Hers) aménager le franchissement de la rocade sur D2

8. Liaison Toulouse Canal du Midi-Montaudran-Labège-St Orens **via l'échangeur du Palays** et la rue des Cosmonautes *. Liaison réalisée en 97; exemple d'un très bon aménagement.

9. Liaison Toulouse-Blagnac **par les digues Garonne ***

La liaison **Toulouse-Blagnac** par les digues avec la desserte de l'aéroport est indispensable d'une part pour desservir la zone d'emplois de l'aéroport et d'autre part pour permettre aux cyclistes toulousains ou étrangers qui prennent l'avion avec leur vélo d'accéder facilement à l'aérogare.

La digue de la Garonne côté Toulouse est "tolérée" cyclable du pont des Catalans au pont de Blagnac. L'aménagement adéquat est à faire.

La digue de la Garonne côté Blagnac a été reconstruite en 1995 et sera cyclable (à condition d'aménager 2 rampes).

Reste à aménager 500 mètres de berge Garonne sur la commune de Blagnac, du Pont de Blagnac au Monastère : tronçon indispensable (sa construction a été demandée au Maire de Blagnac par l'association Vélo lettre du 04/01/1995).

10. Liaison Toulouse-Blagnac par Av des Arènes Romaines, Rond Point entrée de Blagnac

Des bandes cyclables existent à Toulouse jusqu'au rond-point. A prolonger.....

11. Liaison "verte" Toulouse-Blagnac **par les berges du Touch**

Prévue au projet de réseau vert de la ville de Toulouse. Passerelle à construire sur le Touch, près de l'embouchure sur la Garonne.

12. Liaison Blagnac-Cornebarrieu. Nécessaire. Tracé à définir (*lien avec la ligne de tramway W*)

13. Liaison Blagnac-Beauzelle

Nécessaire au vu de l'impact de la nouvelle voie rapide. A définir (tracé par la zone de loisirs des Quinze Sols, ou par la route de Grenade ? *lien avec la ligne de tramway X Blagnac / Beauzelle en prolongement de la ligne D, ...*).

14. Liaison Toulouse-Colomiers

A définir. Soit par St Martin du Touch et la rue D. Clos, soit par le "diffuseur de l'Armurier" sur la rocade Arc en ciel, comme prévu au plan vert de la ville de Toulouse.

15. Liaison Toulouse-Tournefeuille par **Av de Lardenne, Route de Lombez et D632** avec passerelle à créer sur la rocade Arc-en-ciel.

Pour franchir cette rocade les vélos doivent emprunter le "diffuseur de Tournefeuille" très dangereux. L'Association Vélo a écrit au Maire de Toulouse et au président du District pour

demander un franchissement sûr (flux vélos piétons séparés avec passerelle) (lettre du 29/03/1995). *Il est d'autant plus scandaleux que cette passerelle ne soit pas réalisée par le conseil Général de la Haute Garonne, que son coût est faible par rapport à celui de la Rocade Arc en ciel ou à celui du rachat du péage de Roques.*

16. Liaison Toulouse-Tournefeuille-Plaisance **par chemin du Ramelet Moundi**

Pour franchir la rocade les vélos devraient emprunter le double "diffuseur du Ramelet Moundi" très dangereux. L'Association Vélo a écrit au Maire de Toulouse et au président du District pour demander un franchissement sûr (flux vélos piétons séparés avec passerelle) (lettre du 29/03/1995).

17. Liaison Toulouse Mirail-La Ramée par chemin vert piétons vélos (**liaison Négogousses**)

Double passage inférieur sous la rocade Arc en Ciel à réaliser sous l'échangeur de la voie du canal de St Martory" (demande de l'Association Vélo lettre du 29/03/1995).

18. Liaison Toulouse-Cugnaux **par route de St Simon** (à Toulouse) et route de Toulouse (à Cugnaux)

Axe important pour le cyclisme urbain, mais aujourd'hui dangereux. A aménager; par ailleurs la continuité cyclable sous la rocade Arc en ciel est en cours de réalisation (Conseil Général).

19. Liaison Toulouse La Ramée-Cugnaux-Villeneuve Tolosane-Frouzins-Seysse **par le canal de St Martory**

Axe cyclable à double fonction : cyclisme urbain et cyclisme de loisir (rôle joué par la piste du canal du Midi); cet axe cyclable devra être créé en site propre.

NB: **La ville de Cugnaux a prévu cette piste** dans son projet de réseau cyclable ("Objectif à moyen terme : rejoindre La Ramée depuis Villeneuve et Cugnaux via le canal de St Martory").

Attention. Le SDAU prévoit une voie rapide dite "du canal de St Martory" sur l'axe St Simon-Cugnaux-Villeneuve Tolosane-Seysse. Cette voie rapide serait une erreur grave pour deux raisons : elle irait à l'encontre des objectifs de la loi sur l'air qui est de diminuer le trafic automobile. Elle condamnerait aussi la possibilité de faire une piste cyclable de transit et de loisir le long de ce canal comme c'est le cas le long du canal du Midi.

20. Liaison Toulouse-Cugnaux-Villeneuve Tolosane-Frouzins... **par la route de Seysse** CD15 Av du Comminges....

Axe essentiel au cyclisme intercommunal urbain et de loisir, aujourd'hui non aménagé, sauf sur la commune de Toulouse où les bandes cyclables devraient être prolongées jusqu'à Francazal.

Prévoir le franchissement de la future rocade (Av Général Eisenhower).

Permettrait des accès à Portet, Roques et Muret (à créer).

21. Liaison Toulouse-Portet **par RN 20 route d'Espagne**

La RN 20 est la seule liaison directe possible (à moins de passer en bord de Garonne). **Cet axe routier très dangereux doit être aménagé pour les vélos.** Une piste (bandes cyclables) part de Toulouse et arrive à l'échangeur de Langlade; elle doit être prolongée au-delà, les largeurs des voies étant suffisantes.

22. Franchissement de la Garonne sur le futur pont de la rocade contournement Ouest prévu au SDAU (niveau échangeur du Chapitre)

Accès des vélos en site propre à prévoir impérativement, comme cela a été réalisé sur le franchissement de la Garonne par la rocade ouest au pont de l'Embouchure.

23. Liaison "verte" Portet-Roques-Muret le long de la Garonne

Il est aujourd'hui impossible d'aller à vélo de façon directe de Portet à Muret via Roques (la seule voie est la voie rapide!). Il faut créer une "liaison verte" en bordure du fleuve, pour prolonger les pistes cyclables de Portet.

24. Liaison par la route de la Croix Falgarde le long de l'Ariège

Cette liaison permettrait de desservir les coteaux et serait aussi très utile aux cyclistes de loisirs.

Ces liaisons cyclables intercommunales peuvent être réalisées grâce à des décisions conjointes et coordonnées des deux communes voisines concernées. Cette procédure pourrait être mise en place rapidement (une solution de ce type est à l'étude pour la liaison Toulouse-Colomiers n°14).

Une autre solution est de renouveler ce que le Conseil Général de la Haute-Garonne a déjà réalisé pour le canal du Midi : le financement à 100% d'un axe intercommunal majeur.

Cependant le Conseil Général subventionne déjà à 50% (et 30% pour Toulouse) les aménagements de pistes cyclables de toutes les communes.