

REV n° 1
section avenue Jules-Julien
Réception 2P2R
15 juin 2025



Remarques de l'association 2 Pieds 2 Roues après 1,5 mois de pratique et avant achèvement des travaux du tronçon de REV 1 entre la trémie St Agne et la rue Adolphe Thiers.

Les tronçons Thiers - Viala (raison inconnue) et échangeur (refus DIRSO et Tisseo) n'ont pas été traités contrairement au calendrier initial.

Les remarques sont recensées dans le sens de circulation et avec référence aux commerces et numéros des immeubles :

- côté ouest du nord vers le sud
- côté est du sud vers le nord.

Remarques globales :

Tout d'abord on souligne la largeur des pistes très confortable, toujours supérieure à 2m (minima REV) et même sur certains tronçons de 3,1m soit au-delà l'optimum (> 2,5m).

Supports vélo

Aucun n'a été remis en place et encore moins rajouté. **Il est donc urgent de les réinstaller et d'en rajouter** au plus près des commerces tout au long de l'avenue.

Jalonnement

Idem, rien n'a été mis en place. A voir dans le cadre du REV 1 dans sa globalité ?

Vitesse maximum autorisée : cette avenue est limitée à 30 km/h comme la plupart des rues de la ville. **Les panneaux de limitation ponctuelle à 30 (B14)** sont à retirer ou à accompagner d'un panneau "rappel". **Quant aux panneaux de fin de limitation à 30 (B33) ils sont à retirer au plus vite** afin de ne pas rajouter d'incompréhension à une ville 30 déjà très peu lisible. **Des pictogrammes 30 seraient d'ailleurs les bienvenus sur l'avenue.**

Angles de giration

A vélo il n'est pas possible de prendre des virages à angles droit. Les angles doivent donc être adoucis.

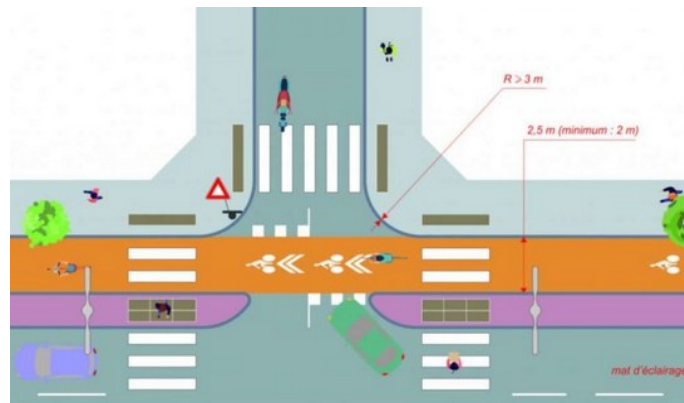
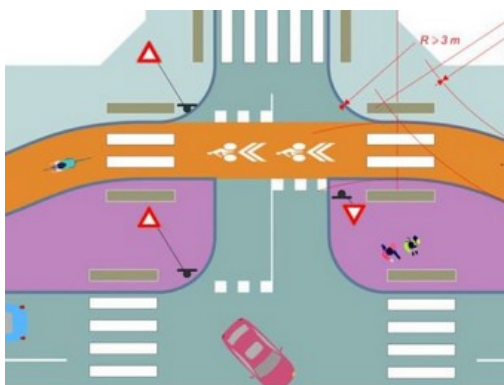
Franchissement des rues adjacentes

Comme indiqué dans le guide des recommandation Tisséo, la continuité et la priorité de la piste doivent être mieux matérialisées lors du franchissement des rues adjacentes :

- **aplat en résine rouge de la même couleur que la piste** (oublié sur toutes les routes et important pour ne pas que les voitures ne se stockent pas sur la piste avant de s'engager sur l'avenue).

- **un cédez le passage de part et d'autre de la traversée de la piste** doit être matérialisé (marquage et réglementairement le panneau AB3a). Souvent 1 seul panneau AB3a a été mis en place au niveau de l'avenue. Si 1 seul panneau il doit être installé sur le 1er cédez le passage (celui pour la piste) et non le second.

(schémas = CEREMA),



Traversées piétonne des pistes cyclables

Elles n'ont pas été matérialisées. **Il convient de peindre des passages piétons sur la piste:**

- en continuité des PP de traversée de l'avenue
- lorsque la piste sépare un commerce de sa terrasse. Des situations dangereuses ont déjà été rencontrées.
- à chaque bout des arrêts de bus.

Bordures CS2

A chaque intersection de rues adjacentes ont été systématiquement placées des bordures CS2. L'angle entre les 2 éléments CS2 est parfois trop aigu occasionnant un effet de bordure



au passage du vélo. C'est une vraie perte de qualité surtout lorsque l'on transporte des enfants ou du matériel. Les abaissements de trottoir pour les PMR ou les traversées de piste cyclable (pont du stadium, rue E. Belin tout juste refaite (photo ci-contre) sont pourtant confortables.

Cela interroge aussi sur l'intérêt de ces caniveaux. Lors des pluies du 2 juin matin

(4,3mm/h intensité relativement importante), ils étaient quasiment vides. La piste étant quasi à la même altimétrie que la chaussée, un simple profilage de la piste aurait été largement suffisant. De plus ces caniveaux créés une coupure de la piste et laissent à penser que la piste s'interrompt alors que c'est l'inverse : c'est la rue qui traverse et s'adapte. Il est également dommage que des matériaux perméables n'aient pas été employés (parking, piste, espaces hors chaussées) pour réduire ces ruissellements.

Concernant l'écoulement des eaux, on note des flaches côté est devant la pharmacie/Petit casino (N°74 - 72) et côté ouest vers le musée des transports (n° 91) et n° 61.

Protection contre le stationnement illicite et potelets

La pose de potelets pour protéger la piste et les espaces piétonniers est assez inégale car certainement pas terminée. Reste des endroits à améliorer. Ceux positionnés en travers de la trajectoire des cyclistes ont une position assez peu prévisible, ils auraient pu être décalés de quelques dizaines de cm et ne pas être sur la piste. Ils sont toutefois équipés de dispositifs rétro-réfléchissants et à mémoire de forme ce qui est positif. On rappellera qu'il faut éviter au maximum les obstacles sur les trajectoires des cyclistes, comme on le fait pour les automobilistes.

La stratégie qui semble adoptée : réagir aux pratiques illicites plutôt que tout équiper à priori reste intéressante mais nécessite de réagir vite.

Côté ouest sens nord vers sud

Sortie trémie

- aplat rouge à marquer pour la continuité du REV et pour bien marquer sa priorité
- panneau cédez le passage pour les voitures venant de la droite, à placer, il pourra remplacer un potelet.
- implantation des potelets en entrée de piste : un potelet aurait pu être placé en séparation piste/trottoir évitant de le placer sur la trajectoire des cyclistes



N° 115 devant Guy Hoquet

- |



es
bordures
en bois

présentent un angle très aigu et pas adapté à la trajectoire d'un cycliste. Le guide Tisséo demande un rayon de giration $> 3\text{m}$. Il faut donc rogner la bordure.

- marquer un passage piéton sur la piste en prolongement de celui sur la route
- la place PMR ne dispose pas de potelets protégeant la traversée piétonne, à voir à l'usage si nécessaire. Les potelets de séparation avec la piste sont espacés de 2,3m laissant passer des voitures. Certains véhicules se garaient en bataille et s'avançaient vers la piste en passant entre les potelets avant le marquage PMR. Rapprocher les potelets.

N° 109 centre ophtalmologique

- un candélabre a été placé sur la piste, c'est le seul de toute la rue. Il est à déplacer sur l'espace à gauche de la piste. Il pourra remplacer un potelet.
- quel est l'intérêt de ce revêtement granuleux type pépite qui borde par intermittence la piste à droite ? A retirer si inutile
- le panneau de publicité masque la visibilité et obstrue l'espace piétonnier à gauche. Le déplacer.
- faire en sorte que la voiture rouge ne puisse pas circuler sur la piste : potelets à placer



N° 107 Lavomatic

- marquer un passage piéton sur la piste en prolongement de celui sur la route



N° 103 arrêt de bus

- marquer 2 passages piéton sur la piste à chaque bout de l'arrêt de bus.
- retirer le panneau "fin de limitation à 30" après l'abri-bus. Cette rue fait partie de la ville 30 !!



N° 89 Ostéopathe

- le marquage pépète laisse place au vieux revêtement. Harmoniser avec l'enrobé rouge de la piste



Entre 81 et 91

- l'implantation des potelets interroge, leur utilité est ici discutable. En mettre de façon à empêcher l'accès des voitures.
- marquer un passage piéton sur la piste en prolongement de celui sur l'avenue.



Croisement rue Danton

- marquer un aplat rouge pour la continuité de la piste.
- mettre en place un cédez le passage des voitures venant de droite (marquage au sol et panneau - celui-ci pourra remplacer un potelet)
- mettre les potelets en séparation piste/trottoir et non sur la piste.



N° 73 et croisement de la rue des Miracles

- marquer un passage piéton sur la piste dans le prolongement de celui de la route



- aplat rouge en traversée de la rue des Miracles
- panneau cédez le passage (en remplacement d' un potelet et à placer à la séparation piste/trottoir).

N° 61

- retirer le vieux panneau de place PMR



N° 53 Di Nando Pizza

- marquer un passage piéton pour accès terrasse Di Nando
- bien séparer la terrasse de la piste (bordure/potelets)
- marquer un passage piéton sur la piste en prolongement de celui sur la route
- empêcher le stationnement sauvage avec des potelets.



N° 51 et plus au sud :

- tracer la voie de bus.



N° 39 Le Binaire

- marquer un passage piéton sur la piste pour accès terrasse
- délimiter la terrasse du restaurant (potelets/bordure) pour éviter qu'elle ne s'étale sur la piste.



Réinsertion sur la chaussée

- faire un abaissement de bordure au droit de la réinsertion
- repeindre la bande cyclable sur la chaussée



Côté est sens sud vers nord

Rue Adolphe Thiers

- la piste débute juste après. Il aurait été bien de marquer l'itinéraire vers cette rue avec un aplat rouge et logos (comme au croisement rue St Roch et 14ième RI).



N° 24 à 30

- potelets à poser en complément des 3 déjà mis en place
- les barrières de chantier se dégradent avec chutes des éléments, déplacement sur la



piste... quand est ce que les bordures d'espaces vert seront finalisées sur ce côté de la rue ?

Rue Comenges

- marquer un passage piéton sur la piste en prolongation de celui traversant l'avenue Jules Julien juste avant l'intersection avec Comenges.
- marquer un aplat rouge en traversée de la rue Comenges (continuité et priorité piste).
- panneaux cédez le passage pour les voitures de part et d'autre de la piste en accompagnement du marquage, ils viendront remplacer des potelets à condition qu'ils ne soient pas sur l'emprise de la piste et donc sur la trajectoire des cyclistes
- On devine l'emplacement des futurs potelets au sol. Préférez placer un potelet en séparation piste/trottoir plutôt que décalé de 20 cm sur la piste.



N° 54 Pimp my burger

- marquer un passage piéton sur la piste pour accès terrasse du restaurant et en prolongement de celui traversant l'avenue.
- marquer des passages piétons sur la piste à chaque bout du quai bus
- implanter des potelets (moins dense que pour la terrasse du restaurant !!) pour protéger la piste, les abords de la traversée de l'avenue et de l'arrêt de bus.



Traversée rue Delmas et n°62 à 64

- aplat rouge et panneaux cédez le passage, potelets : voir rue Comenges
- on notera la nécessité de protéger la piste et le trottoir avec



des potelets, ils pourront être insérés de chaque côté de la piste et au milieu pour délimiter les 2 sens de circulation.

- marquer un passage piéton sur la piste dans le prolongement de celui traversant l'avenue.

N° 62 et traversée avenue A. Briand

- marquer un passage piéton sur la piste dans le prolongement de celui traversant l'avenue.
- compléter les potelets au nord de la traversée piétonne.
- au fond de la photo : traversée avenue A. Briand : aplat, potelets, panneaux : voir rue Delmas.



N° 78 arrêt du bus avenue de Rangueil

- marquer un passage piéton sur la piste à chaque bout du quai de bus
- déplacer le panneau de pub risquant de masquer la visibilité des piétons traversant la piste.
- retirer le panneau "limitation à 30 km/h" car cette avenue est déjà limitée à 30 !!!
- finir les bordures des espaces verts / mieux positionner les barrières de chantier



N° 82

- marquer un passage piéton sur la piste dans le prolongement de celui traversant l'avenue.
- mieux protéger cet espace piéton vélo, 2 potelets seulement sont inutiles.



Traversée av. de Rangueil

- aplat, panneaux, potelets... voir traversées précédentes



- le chantier à l'arrêt des espaces verts se dégradent et la piste devient ici dangereuse car encombrée.

N° 90

- prolonger le passage piéton de l'avenue sur la piste.
- implanter des potelets car ici le stationnement est fréquent (cf photo) avec la boulangerie et le tabac/presse
- non visible sur la photo : délimiter la terrasse de la boulangerie (potelets/bordure) pour éviter qu'elle ne s'étale sur la piste.



Entrée trémie

- aplat rouge pour marquer la continuité et priorité de la piste
- retirer le panneau "fin de limitation à 30 km/h" cette rue est déjà à 30 !!!



Rappel des remarques sur AVP

Accès avenue de Ranguel

Le mouvement le plus pratiqué est l'accès depuis le REV sens nord sud. Il est proposé de **créer une traversée cycle accolée au passage piéton en haut de la remontée de la trémie (logos vélo au sud du PP)**. Cette traversée pourra être **précédée d'un coussin pour ralentir** les voitures remontant de la trémie.

Un accès depuis la piste sera créé côté impair. Côté pair, la piste sera passée en bidirectionnelle de 3m de large jusqu'à l'avenue de Ranguel (traversée de l'avenue comprise). Si la terrasse de la boulangerie gêne, elle pourra être décalée sous l'arbre vers le nord.

Accès rues A. Briand, Delmas, Danton

Le PP prévu entre ces 3 rues sera équipé d'une traversée cyclable.

Côté pair, la piste sera transformée en bidirectionnelle de 3m entre Briand et Delmas.

Côté impair, une liaison avec la piste sera créée.

Rue des Miracles, Comenges

Créer une traversée cyclable accolée au PP et une liaison avec la piste des 2 côtés

Rue Viala

La traversée prévue est dans un seul sens (vers Viala). **Créer une traversée double sens et une liaison avec la piste côté pair.**

Accès écoles et collège Jules Julien, voie verte future REV12, rue écoles Jules Julien (et liaison av. de Ranguel)

Un bout de piste bidirectionnelle est créé sur une trentaine de mètres mais débouche sur le parking, à contre sens... **Il semble nécessaire de la prolonger jusqu'à la rue des écoles Jules Julien** afin d'assurer une continuité et une liaison avec le REV 12 et les écoles. Le foncier est présent en bordure du parc du théâtre.

Côté pair, créer une liaison avec le bout de voie verte, futur REV 12, très utilisé par les écoliers (et retirer les chicanes).

A noter aussi pour faciliter cette liaison au niveau de la traversée de l'entrée/sortie de rocade intérieure, côté pair, juste à côté, **la traversée piéton/cyclable pourrait être inversée** pour éviter que les piétons traversent de nombreuses fois la piste (piétons à l'est et cyclistes à l'ouest).

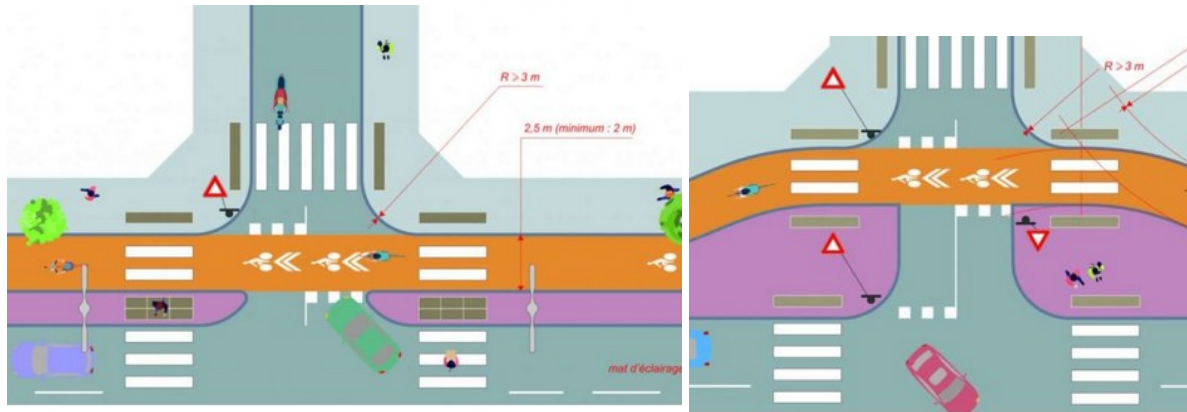
Accès depuis la rue du Bon Voisin et la passerelle côté impair

Cette réinsertion doit se faire avec **une bordure abaissée**. Elle existait mais a été supprimée lors de la construction de la résidence au n°31. Attention, cette réinsertion suppose que les cyclistes empruntent un bout de trottoir.

Priorité du REV

Le REV doit avoir le même régime de priorité que l'avenue Jules Julien, or sur la plupart des intersections, en l'absence de marquage ou panneau, c'est la priorité à droite qui s'applique entre la piste cyclable et les rues adjacentes. Cette disposition, contraire au code de

la route, doit être modifiée et **la priorité de l'axe cyclable clairement signalée par marquage voire panneaux**. Voici une recommandation du CEREMA :



Sécurité des cyclistes

A l'heure actuelle certains arbres de l'avenue ont leurs racines qui ont soulevé le bitume. **Le sol au niveau du REV doit être aplani à ces endroits.**