

Anomalies de circulation relevées autour des ports de Ramonville (plaisance et technique) affectant la sécurité des usagers (piétons, cyclistes)

Référence : CCM-202303

Edition 1, révision 1

Date : 19/12/2023

A l'attention de : 2p2r, Municipalité de Ramonville, Conseil départemental HG, VNF, Sicoval

Rédaction : Antenne 2p2r de Castanet

Contact : S. Rouquette (seb.xperiaz@gmail.com)

Résumé

Le document propose une liste des anomalies et dégradations constatées sur le schéma cyclable du Sicoval autour des ports de Ramonville (Port sud et port technique).

Ses objectifs sont 1) signaler les dégradations et difficultés de cheminement 2) corriger les erreurs de design ou de conception 3) permettre un retour d'expérience afin d'éviter de nouvelles anomalies sur les infrastructures au cours de leur entretien.

Document réalisé sur la base du compte-rendu initial de janvier 2022, qui n'avait reçu aucune réponse ni action.

Table des matières

| | |
|--|----|
| Anomalies de circulation relevées autour des ports de Ramonville (plaisance et technique) affectant la sécurité des usagers (piétons, cyclistes) | 1 |
| 1. Introduction | 2 |
| 2. Chemin de contre-halage (sud du port de plaisance)..... | 3 |
| 3. Cheminement au nord du port de plaisance..... | 5 |
| 4. Cheminement vers le port technique de Ramonville | 10 |
| 5. Rappel et suivi des actions | 13 |

Documents de référence

DR1 : Cahier du Cerema « Rendre sa voirie cyclable » CA005

DR2 : Analyse de comptage de véhicules, Conseil départemental de la Haute-Garonne <https://data.haute-garonne.fr/>

DR3 : Schéma directeur piéton d'agglomération, Toulouse Métropole, DEL-19-1244, 31/11/2019

DR4 : Réseau Express Vélo <https://tisseo-collectivites.fr/reseau-express-velo>

DR5 : Plan vélo du Sicoval 2023-2032 <https://www.sicoval.fr/mon-agglo/laction/nos-grands-projets/decarboner-nos-mobilites/>

DR6 : Guide des aménagements cyclables, schéma directeur cyclable d'agglomération, Comité syndical du 11/12/2019, Tisséo collectivités

DR7 : Bulletin de fréquentation vélo en France édité par "Vélo et territoires" le 10/11/2023

DR8 : Évaluation des fréquentations vélos, 29/06/2023 <https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/evaluation/>

1. Introduction

Le tronçon dont il est question dans ce document est situé autour des ports de Ramonville (port de plaisance et port technique). Il est situé sur le parcours cyclable intercommunal du Sicoval et considéré comme étant un aménagement structurant pour le Sicoval (DR5), et plus largement dans le cadre des politiques de développement des mobilités durables de l'agglomération toulousaine (DR3, DR4, DR6). Structurant doit s'entendre comme permettant d'assurer les connections intercommunales et d'assurer un trafic multimodal urbain et périurbain apaisé et sécuritaire. « Projet structurant » implique donc de mettre en place des aménagements exemplaires et durables, à la hauteur des enjeux de mobilité efficace.

D'un point de vue technique, l'analyse est conduite en regard des règles et recommandations en vigueur pour la conception d'aménagements piéton/cycle, établies par le Cerema (DR1, Cahier du Cerema CA005), et relayées notamment par la FUB et 2p2r.

L'analyse prend en compte les mesures de circulation réalisées par le Département de la Haute-Garonne (voir DR2) afin de réaliser un aménagement cyclable adapté à la densité de circulation des véhicules à moteur.

Nous faisons le choix de vérifier la possibilité d'application des règles de priorité PICTA (Piétons en premier, Cyclistes ensuite, Transports en commun après, Automobilistes en dernier), comme suggéré dans le schéma directeur piéton d'agglomération (DR3 délibération n°DEL-19-1244, Toulouse Métropole).

Le travail consiste à lister les points de vigilance ou anomalies d'aménagement (ou d'absence d'aménagement) en vue de garantir la sécurité des usagers vulnérables (piétons et cycles) et de faciliter leur circulation.

La philosophie retenue est de privilégier la fluidité et la sécurité des moyens de transports actifs, y compris les vélos de gros gabarit en pleine expansion (vélos cargos...). Le vélo est de manière inclusive un moyen de transport qui doit permettre de se déplacer à une vitesse moyenne comprise entre 15 et 20km/h ! Le vélo « loisir » ou « promenade » en est un sous-ensemble restrictif auquel nous ne faisons pas référence.

Nous nous plaçons dans un contexte de croissance importante des modes actifs selon une progression du report modal observé et prévu (+13 % de passages de vélos par rapport à 2021 et +41 % par rapport à 2018, voir DR7 ou DR8).

Nous considérons également le fait que les nouveaux utilisateurs sont peu expérimentés, ce qui nécessite un effort particulier d'aménagements facile à comprendre, utiliser et « pardonnant ».

Enfin, nous imaginons les situations de parcours réalistes afin de tester les hypothèses et valider les modifications.

Nous attirons l'attention sur le fait qu'un aménagement qui ne respecte pas toutes les règles met en cause la fluidité du parcours pour tous les usagers et pousse ces derniers à éviter l'aménagement ou à l'utiliser de façon incorrecte ! Au final, un aménagement non conforme est une atteinte à la sécurité des utilisateurs vulnérables.

A l'instar de la configuration actuelle sur la D813 entre Castanet et Ramonville, un aménagement inadapté se révèle être à très court terme obsolète (moins de 10 ans), inutilisable et dangereux. C'est donc un aménagement écologiquement faiblement efficace car représentant une forte dépense énergétique et financière pour un bénéfice d'usage faible et à obsolescence rapide.

Par ailleurs, ces anomalies constituent un défaut d'entretien par la collectivité. Elles sont signalées depuis plusieurs années sans qu'aucune action ait été entreprise pour y remédier. En cas d'accident, la responsabilité des autorités locales peut être engagée en cas d'accident, au titre du défaut d'entretien.

En fin de document, un tableau récapitulatif permet de lister les points d'amélioration et d'assurer le suivi de leur prise en compte. Cette synthèse n'est pas définitive. Son évolution sera basée sur les discussions ultérieures, le suivi, la prise en compte des recommandations, et la réalisation des aménagements.

2. Chemin de contre-halage (sud du port de plaisance)

DEVANT LA STATION D'EPURATION

La « piste » du chemin de halage côté station d'épuration de Ramonville est très dégradée et couverte de boue dès qu'il pleut. Ce passage fait pourtant partie intégrante du parcours cyclable intercommunal.



Figure 1 : Photo de situation hiver 2021



Figure 2 : Photo de situation décembre 2023

ENTRE STATION D'EPURATION ET PORT SUD

Rochers disposés exactement sur le tracé cyclable, alors qu'aucun autre véhicule que des vélos peuvent passer là (dévers important). Très dangereux et non conforme. Le rocher central a même été décalé fin 2021 et ferme un peu plus le passage (inférieur à 1m en double-sens).



Figure 3 : Photo de situation hiver 2021

ENTRE STATION D'EPURATION ET PORT SUD

Chemin très boueux, creusé, et en partie obstrué par objets et véhicules accédant par le port de plaisance. Les riverains vivant en péniche utilisent une partie du chemin de contre-halage pour : garer leurs véhicules et bateaux, stocker du bois, faire pousser des haies trop larges...

Ce n'est pas une voie privée et pas une aire de stationnement ou de stockage ! Ce passage doit permettre la circulation des vélos sur une largeur garantissant leur sécurité... Déjà déclaré dans Velobs (n°2851 depuis 09/2017).



Figure 4 : Photo de situation hiver 2021



Figure 5 : Photos de situation décembre 2023. De la boue et des véhicules garés en résidentiel sur la voie

En 2023, les rochers n'ont pas été déplacés et des véhicules sont garés en résidentiel sur la voie utilisée par les cyclistes. De jour c'est désagréable, de nuit c'est extrêmement dangereux.

Ce parcours fait partie du parcours cyclable intercommunal. Il doit être conforme aux préconisations et exigences d'aménagements afférant.

| N° | Commentaire | Action corrective | Suivi |
|----|--|---|--------|
| 1 | Piste du chemin de halage côté station d'épuration de Ramonville très dégradée | Réfection de la piste pour être conforme aux exigences d'un réseau cyclable ! | OUVERT |
| 2 | Rochers disposés exactement sur le tracé cyclable, inutiles et dangereux | Supprimer les rochers | OUVERT |
| 3 | Chemin très boueux, creusé, et en partie obstrué par objets et véhicules accédant par le port de plaisance | Réfection de la piste pour être conforme aux exigences d'un réseau cyclable ! Suppression du stationnement sur la voie Entretien de la végétation | OUVERT |

3. Cheminement au nord du port de plaisance

PORT SUD

Autour du port de plaisance, le revêtement en pavé est de bonne qualité et large. Mais de plus en plus de véhicules se garent le long des quais, rendant la circulation dangereuse. Ce n'est pourtant pas une zone de stationnement.



Figure 6 : Véhicule garé en résidentiel sur la voie

Obstacles en béton et panneaux sur le cheminement cyclable à l'entrée du port de plaisance, rue Jacques Prévert. Il faut régulièrement repousser les bornes béton pour assurer le passage des vélos. Les panneaux forment aussi une chicane dangereuse. Passage étroit et dangereux, non conforme. Il faut protéger le passage des vélos.



Figure 7 : Photo de situation hiver 2021 toujours d'actualité

ENTRE PORT SUD ET PONT DE MANGE POMME

Poteau en bois placé sur la piste déjà très étroite double-sens cycle piéton, laissant moins de 1m de passage pour un double-sens. « Aménagement » dangereux à retirer car inutile et gênant le passage. Au mieux, à déplacer à l'extérieur du passage, comme celui de l'autre côté. Il y a de la place pour réaliser une rampe d'accès conforme aux recommandations.

Par ailleurs, la largeur de la rampe est trop faible pour un double-sens cycle piéton. Il y a de la place pour l'élargir.



Figure 8 : Photo de situation hiver 2021 toujours d'actualité

ENTRE PORT SUD ET PONT DE MANGE POMME

« Piste » très dégradée et faisant apparaître des bouches en béton qui dépassent de 10cm sur la voie. C'est particulièrement dangereux de nuit. Ces anomalies ont été signalées en 2021 en parallèle de notre première démarche par un collectif de cyclistes de Ramonville (résidents non regroupés dans une association). La mairie a répondu que des travaux seraient entrepris d'ici 2 ans. Nous avons obtenu strictement la même réponse il y a 10 ans lorsque nous avons déjà signalé ces anomalies... donc, voilà 10 ans que cela dure sans que rien n'ait jamais été entrepris.



Figure 9 : Photos de situation hiver 2021 toujours d'actualité



Figure 10 : Photos de situation décembre 2023

PONT DE MANGE POMME

Depuis août 2023, un nouvel « aménagement » présent exactement sur le schéma cyclable du Sicoval.

Un bel exemple d'aménagement anti-cycliste avec des bornes béton anti-franchissement et des containers à poubelles. Du coup, ça fonctionne bien, c'est en effet anti-franchissement ! Les cyclistes n'ont pas d'autre choix que de passer à droite, dans la boue et l'herbe. Donc, les vélos ne peuvent plus circuler en sécurité...S'il est jugé important d'empêcher la pénétration des voitures (il y a de toute façon des poteaux 30m plus loin), il faut mettre en place un aménagement conforme permettant le passage en sécurité des cycles. La dégradation de la portion était déjà déclarée dans Velobs depuis plusieurs années (n°3281 de 10/2018).

Suite à message transmis fin août 2023 à la mairie de Ramonville et au Sicoval (voir point de situation Figure 11 et Figure 12), ce-dernier nous a répondu que « *Des solutions pour améliorer cette situation sont à l'étude, notamment pour limiter les risques de débris de verre au sol à l'endroit où cheminent piétons et cycles.* ».

Il n'y avait pas de débris avant que les containers soient disposés ici ! Limiter les débris c'est donc simplement ne pas mettre de containers sur une piste cyclable. La solution c'est tout simplement de ne pas créer le problème !

Les premiers débris de verre sont apparus le 05/09/2023. Le Sicoval en a été immédiatement averti. Nos craintes n'ont hélas pas mis longtemps à se réaliser et nous avons demandé (selon le plan repris Figure 14) cette implantation de poubelles pour respecter les usagers et ne pas les mettre en danger.



Quel est l'objectif réalisé par cet « aménagement » ?
 Est-ce un passage apaisé pour mobilités douces ?
 Cela apporte-t-il de la sécurité aux usagers ?

Ce passage déjà très dégradé est emprunté par des centaines de personnes tous les jours, à vélo et à pied. La présence erratique des bornes béton et des containers les met en plus grand danger. Sicoval et municipalité ont un devoir de sécurité et de respect du code de la route vis-à-vis des usagers.

Cet aménagement non réglementaire et non sécuritaire est donc sous leur responsabilité.



Figure 11 : Situation en août 2023

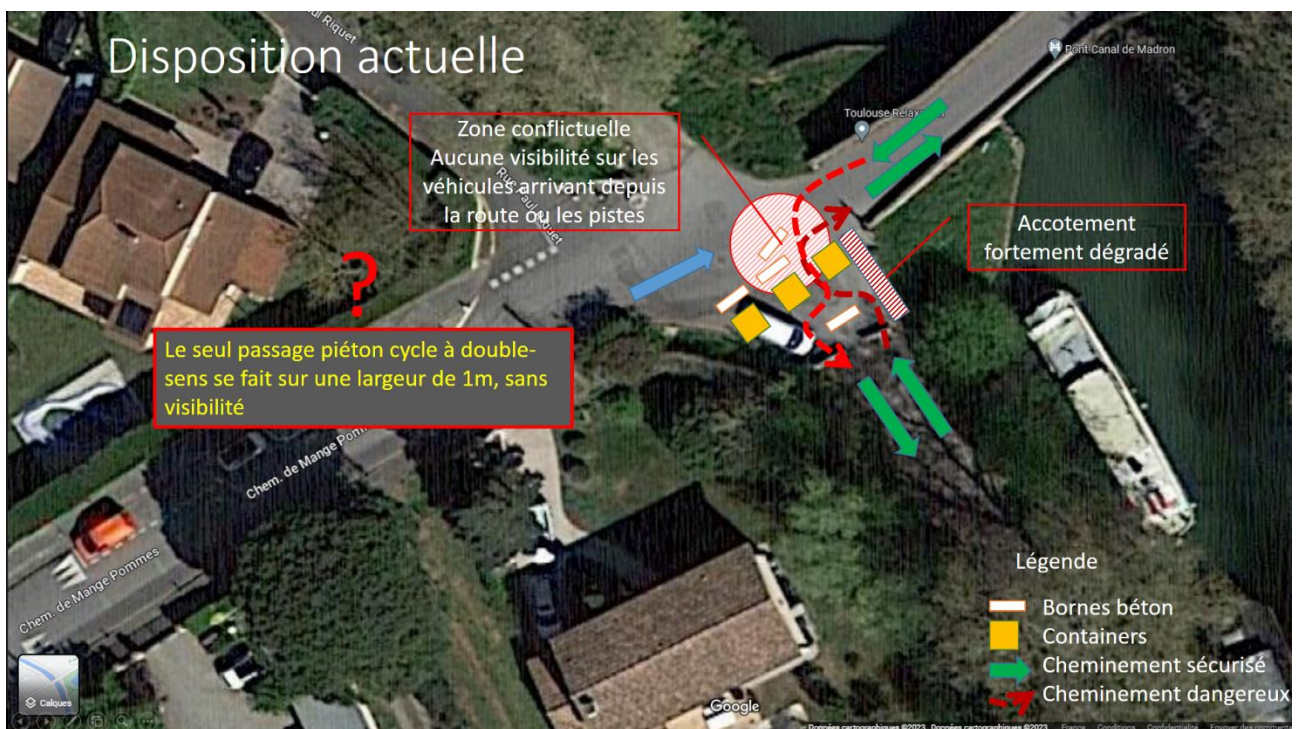


Figure 12 : Plan de situation août 2023

Le container a été décalé le 16 septembre 2023, mais les bornes béton restent gênantes et dangereuses, la visibilité médiocre aux abords des containers (Figure 13).



Figure 13 : Situation en septembre 2023

Il est impératif de trouver une solution apportant la sécurité nécessaire aux usagers. Il convient de résoudre durablement la dangerosité de ce point de convergence et de passage très important. Il est inacceptable que les usagers vulnérables soient exposés à un danger de cette nature sur un parcours cyclable intercommunal. La solution proposée en août 2023 reste la meilleure (Figure 14).

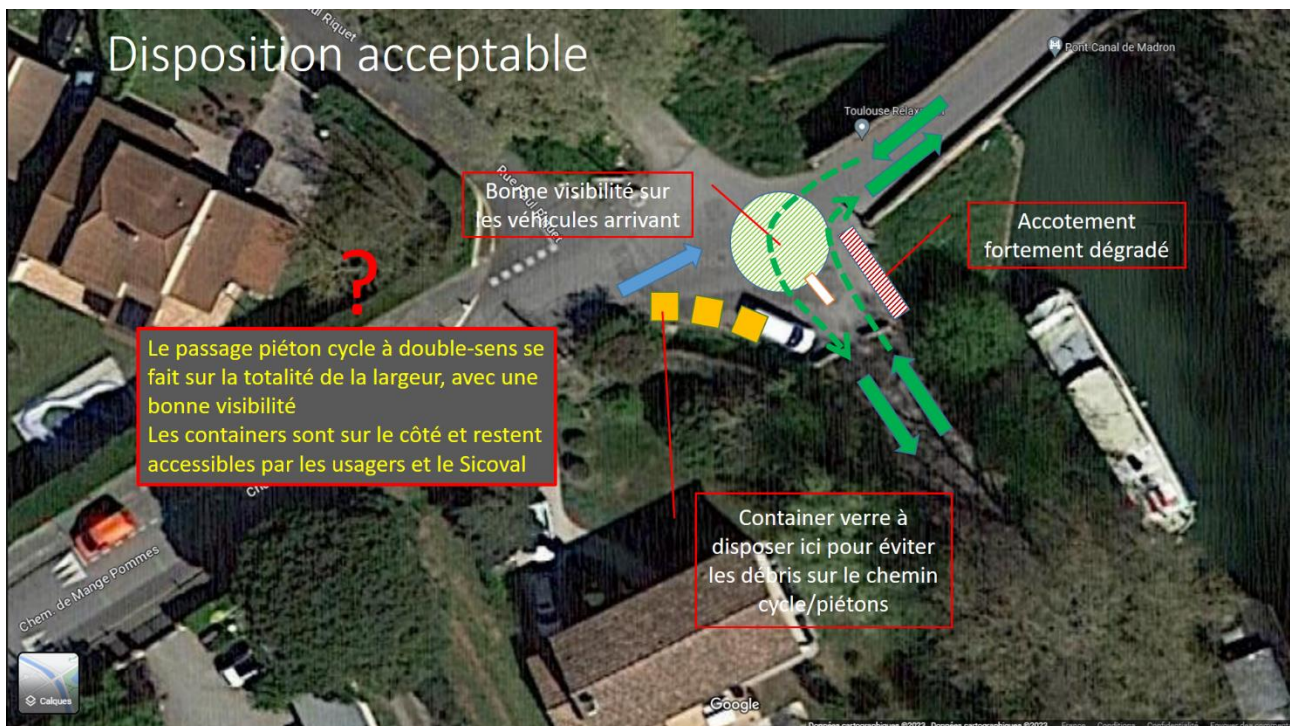


Figure 14 : Plan de suggestion d'amélioration (août 2023)

| N° | Commentaire | Action corrective | Suivi |
|----|--|---|--------|
| 4 | Stationnement résidentiel le long des quais | Suppression du stationnement sur le port | OUVERT |
| 5 | Piste très dégradée | Réfection de la piste pour être conforme aux exigences d'un réseau cyclable ! | OUVERT |
| 6 | Poteau en bois placé sur la piste | « Aménagement » dangereux à retirer car inutile et gênant le passage. Au mieux, à déplacer à l'extérieur du passage, comme celui de l'autre côté. | OUVERT |
| 7 | Largeur de la rampe trop faible | Réaliser une rampe d'accès conforme aux recommandations | OUVERT |
| 8 | Chemin très dégradé et faisant apparaître des bouches en béton qui dépassent de 10cm sur la voie. C'est particulièrement dangereux de nuit | Réfection de la piste pour être conforme aux exigences d'un réseau cyclable ! Entretien de la végétation | OUVERT |
| 9 | Containers et bornes béton très dangereux au pont de mange-pomme | Déplacer les containers et bornes selon préconisations | OUVERT |

4. Cheminement vers le port technique de Ramonville

D500

Quelques réparations de fortune ont été faites pour aplanir des failles dues aux racines. Hélas, les réparations sont pires que le mal. Les patches ont été mal faits, sont inégaux et présentent de nombreux trous et bosses. En cas d'accident, une responsabilité des autorités pourra être recherchée pour défaut d'entretien.



Figure 15 : 2 réparations de fortune dangereuses

PORT TECHNIQUE

Il est dangereux d'utiliser le colimaçon et la passerelle qui surplombe le port technique. La voie n'est pas assez large et la visibilité mauvaise pour permettre le passage de piétons et cyclistes dans les deux sens. Dans un contexte d'augmentation du flux cycliste, la dangerosité avérée ne peut qu'augmenter.

Il est donc vivement conseillé de contourner le port technique en empruntant le quai. Malheureusement, des installations gênent ou rendent dangereux le transit cycliste.

Un « aménagement » anti-cycliste au port technique (voir Figure 16). Une buse en béton a été scellée sur la piste cyclable en 2018 (pas à côté, dessus !). La largeur de la voie de circulation qui pénètre sur le port technique et qui permet d'éviter la passerelle circulaire a donc été divisée par 2. La largeur ne permet plus le croisement. La visibilité étant réduite car c'est dans un virage, c'est encore plus dangereux ! Les cyclistes venant de Ramonville sont obligés de passer sur le bord de la piste, sur le trottoir entre la buse béton et le poteau métallique de la passerelle. Là encore la largeur est inférieure à l'espace vital du cycliste (1.5m, voir DR1)

Difficile de comprendre à quoi peut répondre un tel obstacle à la circulation des vélos !!! Dans la mesure où l'accès au port technique est réglementé pour les véhicules et que le passage en colimaçon ne permet pas aux cyclistes de passer en sécurité (même pied à terre)... Déjà déclaré dans Velobs (n°3213 de 02/2019).

Il faut retirer cette buse pour la remplacer par un potelet plastique répondant aux critères de sécurité des cyclistes.



Figure 16 : Entrée sud du port technique de Ramonville (vue depuis le port)

De même, le retour sur la voie verte du Canal se fait par un plan incliné de faible largeur, avec une mauvaise visibilité, dont le revêtement est régulièrement couvert de boue en son milieu et dont la connexion avec la voie verte se fait avec un écart de niveau de 5cm en oblique (Figure 17). Une situation apportant donc du danger aux piétons et cyclistes, en dépit de la vitesse très faible sur ce tronçon.

Il convient d'éloigner les buses béton amovibles (elles sont déplacées lors des festivals sur le port, mais hélas remises en place après).

Il faut également élargir le plan incliné en réduisant l'emprise du mur transversal et niveler la connexion avec la voie verte.

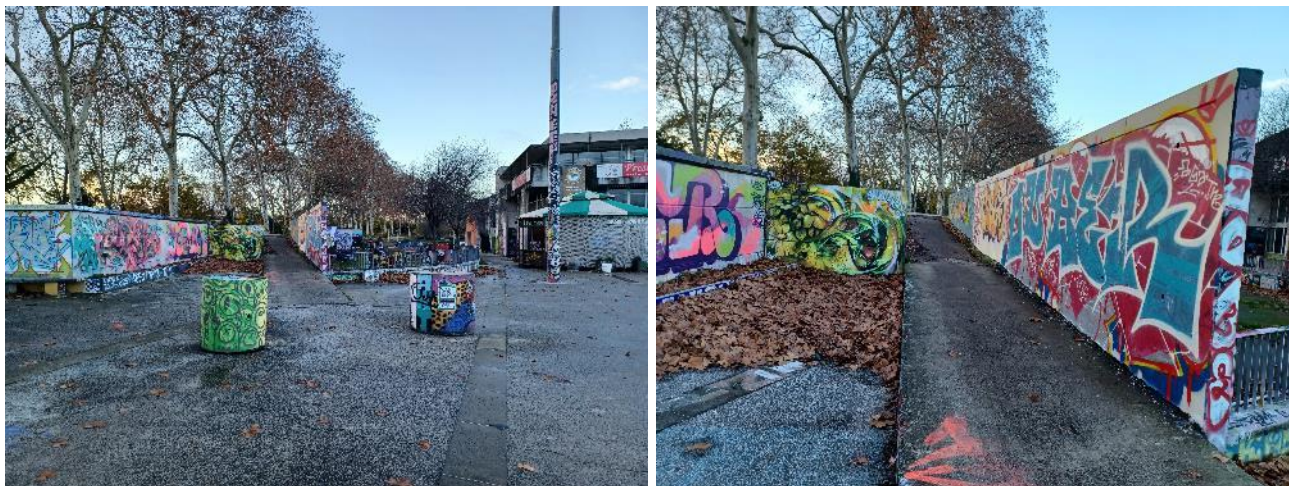


Figure 17 : Plan incliné pour rejoindre le canal (vue depuis le port)



Figure 18 : Exemple de reprise du plan incliné. Mur arasé et plan incliné élargi

| N° | Commentaire | Action corrective | Suivi |
|----|---|--|--------|
| 10 | Réparations de fortune sur la D500 | Reprendre les patches de bitume de manière correcte et sécuritaire pour les usagers | OUVERT |
| 11 | Buse en béton scellée sur la piste cyclable sous la passerelle métal | Retirer cette buse pour la remplacer par un potelet plastique répondant aux critères de sécurité des cyclistes | OUVERT |
| 12 | Buses béton amovibles à la jonction avec rampe vers voie verte | Eloigner les buses béton amovibles pour élargir le passage | OUVERT |
| 13 | Plan incliné de faible largeur avec une mauvaise visibilité, dont le revêtement est régulièrement couvert de boue en son milieu et dont la connexion avec la voie verte se fait avec un écart de niveau de 5cm en oblique | Réduire l'emprise du mur transversal Élargir le plan incliné Niveler la connexion avec la voie verte | OUVERT |

5. Rappel et suivi des actions

Nous remercions d'avance les instances pour les futures discussions et réaffirmons notre détermination et notre disponibilité afin d'élaborer un plan de déplacement à la hauteur des engagements pris et des besoins. Les présentes propositions appellent des échanges afin de converger vers des solutions satisfaisantes.

| N° | Commentaire | Action corrective | Suivi |
|----|---|---|--------|
| 1 | Piste du chemin de halage côté station d'épuration de Ramonville très dégradée | Réfection de la piste pour être conforme aux exigences d'un réseau cyclable ! | OUVERT |
| 2 | Rochers disposés exactement sur le tracé cyclable, inutiles et dangereux | Supprimer les rochers | OUVERT |
| 3 | Chemin très boueux, creusé, et en partie obstrué par objets et véhicules accédant par le port de plaisance | Réfection de la piste pour être conforme aux exigences d'un réseau cyclable ! Suppression du stationnement sur la voie Entretien de la végétation | OUVERT |
| 4 | Stationnement résidentiel le long des quais | Suppression du stationnement sur le port | OUVERT |
| 5 | Piste très dégradée | Réfection de la piste pour être conforme aux exigences d'un réseau cyclable ! | OUVERT |
| 6 | Poteau en bois placé sur la piste | « Aménagement » dangereux à retirer car inutile et gênant le passage. Au mieux, à déplacer à l'extérieur du passage, comme celui de l'autre côté. Il y a de la place pour | OUVERT |
| 7 | Largeur de la rampe trop faible | Réaliser une rampe d'accès conforme aux recommandations | OUVERT |
| 8 | Chemin très dégradé et faisant apparaître des bouches en béton qui dépassent de 10cm sur la voie. C'est particulièrement dangereux de nuit | Réfection de la piste pour être conforme aux exigences d'un réseau cyclable ! Entretien de la végétation | OUVERT |
| 9 | Containers et bornes béton très dangereux au pont de mange-pomme | Déplacer les containers et bornes selon préconisations | OUVERT |
| 10 | Réparations de fortune sur la D500 | Reprendre les patchs de bitume de manière correcte et sécuritaire pour les usagers | OUVERT |
| 11 | Buse en béton scellée sur la piste cyclable sous la passerelle métal | Retirer cette buse pour la remplacer par un potelet plastique répondant aux critères de sécurité des cyclistes | OUVERT |
| 12 | Buses béton amovibles à la jonction avec rampe vers voie verte | Eloigner les buses béton amovibles pour élargir le passage | OUVERT |
| 13 | Plan incliné de faible largeur avec une mauvaise visibilité, dont le revêtement est régulièrement couvert de boue en son milieu et dont la connexion avec la voie verte se fait avec un écart de niveau de 5cm en oblique | Réduire l'emprise du mur transversal Elargir le plan incliné Niveler la connexion avec la voie verte | OUVERT |