






PROPOSITIONS DE L'ASSOCIATION CARCA'VELO

Pour une ville agréable à vivre à vélo et à pied et favorisant un développement économique durable

Constats	Propositions
<p>Le plan vélo de la ville datant de 2018 a pris 2 ans de retard. Ainsi la jonction Centre-Ville vers Jules Fil programmé en 2019 vient d'être réalisée. Cet aménagement est bienvenu ; pour autant, au vu du trafic automobile (sans doute plus de 4000 véhicules/jour), la seule mise à 30 km/h de l'avenue Antoine Marty, ne permet pas de sécuriser des habitants non aguerris au vélo et souhaitant délaissé leur voiture.</p> <p>A l'échelle de la ville, constat est fait qu'à ce jour, il n'existe encore aucun trajet totalement sécurisé et continu cyclable entre lieux d'habitation et d'activités.</p> <p>L'enquête baromètre des villes cyclables qui se termine le 30/11/21 donnera des indications sur le ressenti des usagers.</p>	<p>a) Bâtir un réseau de pistes et bandes cyclables : <u>-sécurisées et continues</u>, avec une signalétique claire, desservant hameaux, lieux d'activités (travail, éducatifs, loisirs, commerciales) et communes limitrophes en conformité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en cohérence avec les recommandations techniques du CEREMA (cf. ci-dessous) - avec l'article L 228-2 du code de l'environnement issu de la Loi d'Orientation des Mobilités indiquant qu'à l'occasion des réalisations ou rénovations de voie urbaine, des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements (pistes, bandes cyclables) doivent être mis au point. <p>b) Une concertation/point annuel serait bienvenue entre élus/service de la ville/usagers sur la mise en œuvre du plan vélo.</p>
<p>La circulation de transit est importante dans la Bastide, source de stress pour les piétons et cyclistes, de pollution, et contreproductive pour la vie commerciale du centre-ville.</p>	<p>Le futur plan de circulation est un enjeu important. Il doit mettre en œuvre la recommandation du Programme Global de Déplacement (action 1 du PGD) acté en 2019 à l'échelle de la communauté d'agglomération qui prévoit de limiter le transit par la Bastide</p>
<p>-Insuffisance de stationnement : nombre de lieux publics parkings non équipés : jacobins, domec, cité administrative, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> - inexistence de stationnement sécurisé notamment au niveau de la gare - inexistence de stationnement sécurisé au niveau de la halle aux sports Nicole Abar - Suppression de stationnement vélo : cas des arceaux de la rue Trivalle remplacés par un emplacement Cyclolib, alors que la complémentarité va de soi. 	<p>a) Stationnement dédié dans chaque parking, lieu public, sur la base que prend le PLU de Carcassonne pour les nouvelles habitations, à savoir : 1 emplacement vélo pour 10 emplacements voiture et cohérence avec l'action 9 du PGD qui prévoit le développement de parking (P+bus, P+ marche) aux entrées de la ville.</p> <p>b) la neutralisation de 5 mètres du stationnement motorisé d'ici 2026 en amont des passages piétons est également une opportunité pour réaliser des stationnements vélos</p> <p>b) SNCF mobilités doit, dans le cadre du décret n°2021-741 récemment paru, mettre en œuvre 30 places sécurisées au 1^{er} janvier 2024. Une concertation avec la commune est indispensable afin de mettre en œuvre cet équipement.</p>

Constats	Propositions
<p>Les aménagements suivants récemment réalisés ne sont pas conformes à l'article L 228-2 du Code de l'Environnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - giratoire de Salvaza - Rond point de Maquens, et réaménagement de la route de Limoux depuis la discothèque. - rue Antoine Marty (marquage au sol) 	<p>Les aménagements de voirie qu'ils soient réalisés par la Commune ou le Conseil Départemental doivent être en conformité avec la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 qui a modifié le Code de l'Environnement ; une jurisprudence précise existe.</p> <p>Une concertation entre les 2 collectivités gestionnaire de la voirie est nécessaire pour sécuriser entrée et sortie de Carcassonne tant pour les piétons que pour les cyclistes.</p>
<p>Véloroute V80 (Chemin de halage du Canal du Midi) : constat d'un appel d'offre par le Conseil Départemental (avec travaux prévus en 2022) qui concerne la partie audoise, sauf la partie Carcassonnaise alors que celle-ci est dégradée, étroite et non sécurisée (ex : croisement au niveau écluse St Jean avec D 118)</p>	<p>L'aménagement de la partie Carcassonnaise est une nécessité tant pour les cyclistes du quotidien que pour les nombreux touristes à vélo. Il serait aberrant que seule la partie Carcassonnaise ne soit pas réalisée.</p>
<p>L'accès, la circulation, le stationnement à la gare SNCF peuvent être considérés comme archaïques alors que cet équipement est très utilisé entre autres par des cyclistes (touristes et quotidiens) et les piétons.</p>	<p>La ville de Carcassonne doit être moteur pour qu'enfin le pôle d'échanges multimodal (action 12 du PGD) voit le jour.</p>
<p>Signalisation : Des aménagements cyclables ont été mis en œuvre ces dernières années. Pour autant, la signalisation permettant de les repérer et les faire connaître reste insuffisante</p>	<p>Installer des panneaux et peintures de signalisation permettant de mieux repérer et jaloner les voies cyclables (tronçons Gare-Cité, Cité-Cavayère, tour de Bastide...). Pour le tour de Bastide, des panneaux seraient bienvenus à l'intention des automobilistes croisant la voie mixte piétons-vélos et spécifiant que ces derniers sont prioritaires</p> <p>Une campagne de communication rappelant les règles de partage de la voie et de signification de la signalétique serait utile : par exemple rappel de la signification des panneaux cédez-le-passage cycliste aux feux tricolores.</p>

Rappel des recommandations du CEREMA sur le type d'aménagements souhaitables selon la vitesse pratiquée et l'importance du trafic motorisé
 (référence: cahier du CEREMA , « rendre sa voirie cyclable, les clés de la réussite », disponible en ligne sur le site internet du CEREMA)

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR) 		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable Piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	