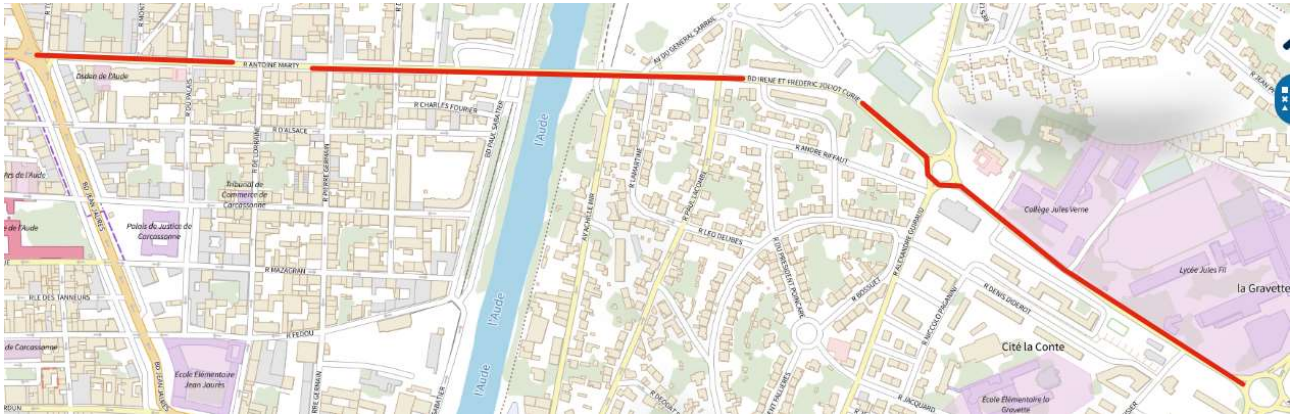


Trajet cyclable : du Centre Ville au Lycée Jules Fil
Analyse suite aux derniers aménagements sur la rue Antoine Marty et Bd Joliot Curie



1) Bd Joliot Curie : du Pont de l'Avenir au Bd Maréchal Juin



Bd Joliot Curie, niveau stade Domec



croisement rue Paul Lacombe

a) La bande cyclable réalisée Bd Joliot Curie allant du Pont de l'Avenir au Rond Point Pole employé est satisfaisante : bande cyclable bien marquée au sol, dans les 2 sens, sas à vélo au feu avec la rue Paul Lacombe . Ce tronçon est bien sécurisé.

b) La bande cyclable circulaire du giratoire, réalisée antérieurement, n'est pas recommandée par le CEREMA pour ce type de rond point (risque de cisaillement du cycliste par une voiture, mieux vaut que le cycliste circule plus à gauche de la chaussée s'il doit faire plus d'un demi tour).



c) Après le rond point, quid de la bande cyclable pour rejoindre le collège Jules Verne , le Lycée Jules Fil ? Est il prévu quelque chose ? Sachant que la bande cyclable reprend après le Lycée J Fil sur le bd maréchal Juin jusqu'au rond point de Cité 2.



d) remarques complémentaires

- à ce jour , aucun stationnement vélo dédié sur parking Domec et desservant le club Carcassonne Olympique.
- le prolongement de la bande cyclable vers Cité2, Rocardest, Berriac et l'aire de covoiturage de Beragne serait bienvenue.

2) Réaménagement de la rue Antoine Marty

a) marquage au sol de l'avenue Antoine Marty

Le marquage tel que réalisé, est dangereux, puisqu'en théorie les vélos sont sensés se fier à ce marquage pour circuler. Il est bien trop près des voitures en stationnement (risques de portières ouvertes, accrochages avec rétroviseurs, prise en sandwich avec véhicule circulant).



Ce marquage n'est pas conforme à la LOM qui a modifié en 2019 le code de l'environnement :

La nouvelle rédaction de l'article L.228-2 du Code de l'environnement :

"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 prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route.

Ce type de marquage est désormais réservé aux chaussées à sens unique et ne peut se substituer à une bande ou piste cyclable sur une rue telle que la rue Antoine Marty.

b) Sas vélos

Ils sont bienvenus mais ils perdent de leur intérêt puisque difficilement accessible en absence de bandes cyclables, et remonter une file de voiture en suivant les marquages peut s'avérer particulièrement dangereux.

c) neutralisation stationnement 5 mètres avant passage piéton : cas du croisement rue de Lorraine – Rue Antoine Marty



La place où est garé le 4*4 (en face local USC) devrait être en partie neutralisé selon l'article L 52 de la LOM qui a modifié le code de la voirie routière :

"Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel"
Art L. 118-5-1 du Code de la voirie routière

Les collectivités doivent mettre en conformité les passages piétons, soit lors des réaménagements soit, pour les autres passages d'ici le 30/01/2026. La place marquée de bleu (stationnement limité à 15 mn doit donc être en partie neutralisée. Au delà du cas cité, le travail est considérable à l'échelle de Carcassonne afin de sécuriser les passages piétons.

d) arrêt de la bande cyclable en sortie du pont de l'avenir en direction du centre ville

L'arrêt de la bande cyclable, après le plateau ralentisseur, n'est pas signalé ; pour un cycliste non habitué, il amène à revenir brusquement vers la gauche sur la chaussée avec un risque d'accrochage avec un véhicule motorisé. A minima, le premier stationnement mériterait d'être supprimé



Remarque générale : le choix a été fait de maintenir dans la rue Antoine Marty un stationnement sur les 2 côtés, ce qui ne permet pas de récupérer de l'espace pour les mobilités actives. C'est dommage, d'autant que dans le sens Jules Fil – Centre Ville, les places de parking (par ailleurs non fléché) sont nombreuses en contrebas du pont de l'avenir.

