



AUDIT DU RESEAU CYCLABLE **DE LA VILLE DE TOURNEFEUILLE** **(HAUTE-GARONNE)**

**Réalisé par l'antenne Tournefeuillaise de l'association « Vélo Toulouse »,
au cours du second semestre 2008**

Table des matières

1. Introduction
 2. Mode opératoire de l'audit
 - 2.1. Mode opératoire
 - 2.2. Critères d'évaluation du réseau existant
 3. Evaluation des équipements cyclables existants
 - 3.1. Evaluation globale du réseau
 - 3.1.1. Evaluation quantitative
 - 3.1.2. Evaluation qualitative
 - 3.2. Evaluation détaillée
 - 3.2.1. Points génériques et recommandations
 - 3.2.2. Points spécifiques et recommandations
 4. Discontinuités cyclables
 - 4.1. Identification des discontinuités
 - 4.1.1. Discontinuités intra communales et recommandations
 - 4.1.2. Discontinuités à la périphérie et recommandations
 5. Parkings vélo
 6. Lancement et suivi des actions d'amélioration du réseau cyclable
- Annexe 1 : Liste des auditeurs
Annexe 2 : Critères d'évaluation
Annexe 3 : Liste des voies auditées
Annexe 4 : Inventaire détaillé des équipements cyclables existants

1. Introduction

L'antenne tournefeuillaise de l'association « Vélo Toulouse » a été créée en septembre 2007 à l'initiative de quelques membres de cette association habitant Tournefeuille. Ses objectifs s'articulent autour de trois pôles :

- Contribuer à l'extension et à la sécurisation du réseau cyclable de la commune et des alentours
- Proposer de nouveaux équipements : parkings sécurisés,...
- Promouvoir le vélo sur le chemin de l'école, du collège, du lycée et du travail, des courses...pour et avec les tournefeuillais

Une des premières actions décidée par l'antenne a été d'initier un « audit » du réseau cyclable tournefeuillais, dans le but de :

- 1- évaluer l'état du réseau existant
- 2- identifier les discontinuités
- 3- communiquer les résultats à la municipalité et agréer avec celle-ci des actions à lancer par ordre de priorité en établissant un calendrier des travaux.

Cet « audit » a été réalisé au cours du second semestre 2008, par des membres de l'antenne.

2. Mode opératoire de l'audit

2.1. Mode opératoire

Un membre de l'antenne s'est proposé pour coordonner la réalisation de l'audit. Le coordinateur a proposé, avec le support de l'association Vélo Toulouse, de procéder en deux étapes :

- 1- Evaluation du réseau cyclable existant
- 2- Identification des discontinuités sur la commune et à la périphérie

Concernant l'évaluation du réseau existant, il a été proposé un format de tableau à renseigner pour chaque voie contenant un équipement cyclable. Afin de répartir le travail d'évaluation, il a été décidé de diviser la commune de Tournefeuille en 8 zones géographiques, et pour chaque zone un responsable a été identifié. Chaque responsable de zone (« auditeur ») était chargé de procéder à l'évaluation du réseau sur le terrain, consistant à renseigner le tableau proposé, ainsi qu'un fichier de commentaires libres supportés par des prises de vue. Les différentes évaluations ont ensuite été revues, commentées et complétées par tous les membres de l'antenne au cours de réunions spécifiques. La liste des auditeurs est fournie en annexe 1.

Concernant l'identification des discontinuités, une liste a été établie par le coordinateur en se basant sur le plan du réseau cyclable de la commune. La liste a ensuite été discutée et complétée avec tous les membres de l'antenne au cours de réunions spécifiques.

2.2. Critères d'évaluation du réseau existant

Pour chaque voie du quartier audité, un format de tableau d'évaluation a été renseigné par l'auditeur. La grille d'évaluation est fournie en annexe 2.

3. Evaluation des équipements cyclables existants

3.1. Evaluation globale du réseau

3.1.1 Evaluation quantitative

L'inventaire des équipements cyclables de la commune de Tournefeuille a permis de recenser :

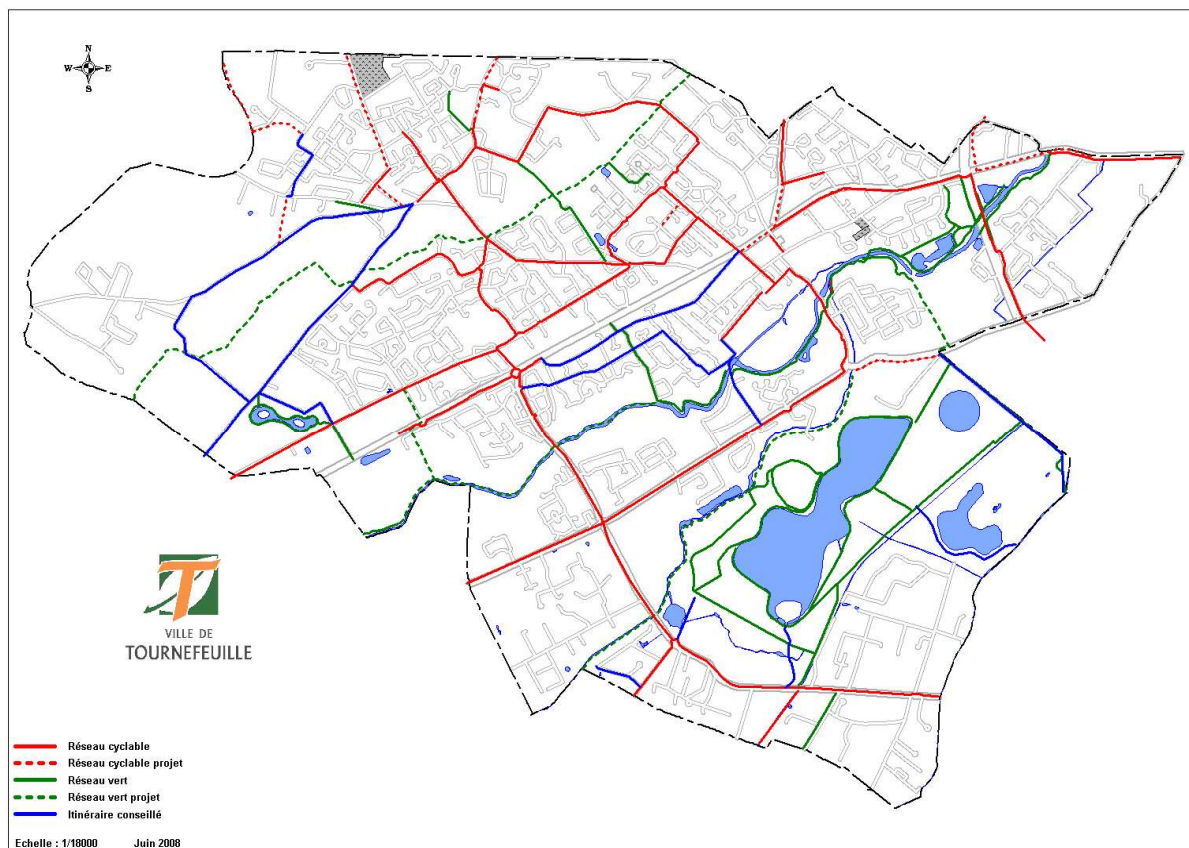
~26.5 km d'équipements cyclables, dont :

- ~19.7km (76%) de pistes en site propre
- ~2.7 km (9%) de bandes cyclables
- ~4 km (15%) de trottoirs cyclables

~1.5 km de voirie en zone 30 (la voirie classée en zone 30 est considérée comme équipement cyclable à part entière)

Soit un total de ~28 km de linéaire cyclable.

La carte ci-dessous, élaborée par le service urbanisme de la ville de Tournefeuille, présente la répartition des aménagements cyclables ainsi que du réseau vert.



L'annexe 3 fournit la liste exhaustive des voies comportant un aménagement cyclable.

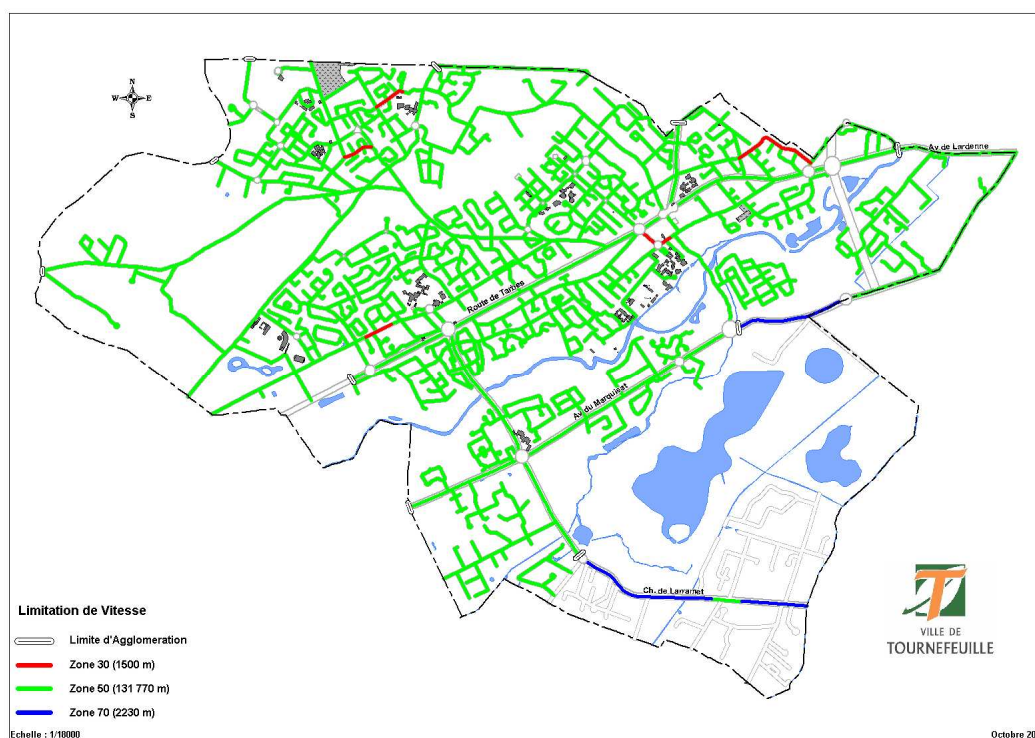
A noter que la carte du réseau cyclable de la ville de Tournefeuille (Edition 2007) mentionne un total de 40 km de pistes cyclables, ce qui n'est pas en totale cohérence avec les résultats de cet audit.

Par ailleurs, **le linéaire total de voirie représente 135.5 km**, se répartissant en :

- zone 30 : 1500 m
- zone 50 : 131 770 m
- zone 70 : 2230 m

(Informations communiquées par le service Urbanisme de la ville de Tournefeuille).

La carte ci-dessous montre la répartition de la voirie en zones 30, 50 et 70.



➔ Le linéaire cyclable représente donc ~21% du linéaire total de voirie.

A noter que la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUBicy) et le Club des Villes Cyclables (CVC) ont réalisé une enquête sur les politiques en faveur des piétons et des cyclistes dans les grandes villes françaises (plus de 70000 habitants).

Cette enquête a bénéficié du soutien de la Direction Générale de la Mer et des Transports (DGMT) du Ministère de l'Energie, de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire (MEEDDAT) et de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME).

L'objectif principal était de mettre au point une batterie d'indicateurs concernant les politiques en faveur des piétons et des cyclistes, puis de collecter les données correspondantes dans un nombre significatif de villes françaises, afin de mesurer l'état d'avancement des politiques des villes françaises à l'égard des piétons et des cyclistes.

Les résultats de l'enquête ont fait l'objet d'une synthèse publiée par le magazine Villes & Transports, numéro 442 du 27 février 2008, et reproduite dans la revue Vélocité dans son numéro publié en février 2008.

Les villes ayant le plus de voies aménagées sont listées dans le tableau ci-dessous.

VILLE	PART DE LA VOIE AMENAGEE
Strasbourg*, Genève, Thionville, Tours	Plus de 35%
Lorient, Mulhouse, Paris, Rueil-Malmaison, Dunkerque	Autour de 30%
Nancy, Rennes, Poitiers*, Toulouse, Annecy	Autour de 25%
Bayonne, Chalon-sur-Saône, Lyon, Versailles, Lille*, Chartres	Autour de 20%
Valence, Colombes, Grenoble*, Dijon, Montbéliard, Orléans	Autour de 15%

* Agglomération

Au vu du résultat de l'évaluation du réseau de Tournefeuille et du résultat de l'enquête nationale, la ville de Tournefeuille n'apparaît pas très bien placée. Il est nécessaire cependant de moduler ces résultats en prenant en compte la spécificité de cette ville, à caractère très résidentielle et composée en vaste majorité de lotissements se trouvant à l'écart des voies à grande circulation. Les linéaires de voirie de ces lotissements ne sont pas pris en compte dans le calcul, car se situant en zone 50 (seuls les linéaires en zone 30 sont comptabilisés), mais en réalité une large proportion pourrait l'être car il s'agit de voies peu à très peu fréquentées où la vitesse des véhicules devrait être proche de ou inférieure à 30 km/h.

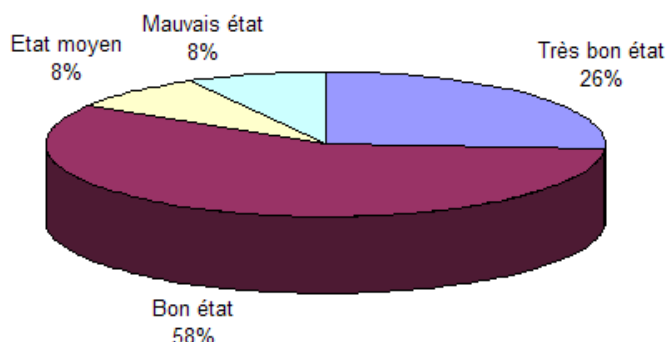
La carte du réseau présentée plus haut fait apparaître un relativement bon maillage en équipement cyclables, mis à part les zones nord-ouest (Pahin), nord-est (Ramelet-Moundi / Ferro-Lèbres), le bas de la rue de Gascogne ainsi qu'une zone centrale située autour des rues de Belbèze, de l'Amandier et des Tilleuls. La carte fait également apparaître d'autres discontinuités notables, souvent indiquées en « Itinéraires cyclables en projet » (pointillés rouges). Toutes ces discontinuités font l'objet d'une évaluation spécifique dans le paragraphe 4 de ce dossier.

3.1.2 Evaluation qualitative

La grille d'évaluation utilisée par les auditeurs demandait de donner un avis général sur les équipements évalués. Cette note générale varie de 1 à 5 comme suit :

- 1 = très bon état
- 2 = bon état
- 3 = état moyen
- 4 = mauvais état
- 5 = impraticable

La qualité des équipements se répartit de la manière suivante :



On note donc un état global du réseau satisfaisant, avec quelques équipements devant être améliorés.

3.2. Evaluation détaillée

L'évaluation détaillée du réseau a été réalisée conformément au mode opératoire présenté au paragraphe 2. Suite à cette évaluation détaillée, chaque « auditeur » a présenté les résultats de son évaluation et un certain nombre de points récurrents ont été relevés. Ces points sont explicités en détail dans l'annexe 4. Le paragraphe 3.2.1 ci-dessous présente les recommandations de l'association concernant ces points.

De façon générale, Vélo Tournefeuille conseille de suivre les « Recommandations pour les aménagements cyclables – version mise à jour septembre 2008 » édité par le CERTU (ISBN : 978-2-11-097167-8 ; <http://www.certu.fr>).

3.2.1. Points génériques

- **Signalisation horizontale**

Recommandation RE1 : Homogénéiser la signalisation au sol des pistes cyclables aux intersections avec la voirie : application systématique de peinture verte sur les traversées de rues, pictogramme de cycliste à l'entrée des pistes. Homogénéiser aussi la signalisation au sol des intersections sur les pistes cyclables : plot central et pointillé blanc.

Recommandation RE2 : Homogénéiser la signalisation au sol des bandes cyclables. Rafraîchir ou appliquer systématiquement la peinture verte sur les bandes cyclables. Ajouter des éléments « vibreurs » ou « séparateurs » au niveau de la séparation entre bande cyclable et chaussée.

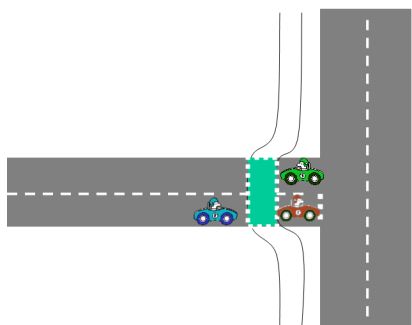
Recommandation RE3 : Sensibiliser les riverains dont la sortie de propriété croise une piste cyclable. Appliquer systématiquement de la peinture verte sur les bandes ou les pistes cyclables au niveau de la sortie des propriétés sur celles-ci.

Recommandation RE4 : Améliorer les points où les bateaux sont manquants ou mal adaptés (cf annexe 4 pour la liste des points précis)

- **Signalisation verticale**

Recommandation RE5 : Harmoniser la signalisation verticale en généralisant les panneaux type « Piste ou bande cyclable conseillée et réservée aux cycles à deux ou trois roues » (panneau carré type C113).

Recommandation RE6 : Dans le cas de piste cyclable croisant une rue ou une sortie de propriété, positionner le panneau « Cédez le passage » pour les voitures AVANT la traversée de piste cyclable. Ceci obligera les automobilistes à ralentir et à prêter attention aux cyclistes se trouvant sur la piste, avant de franchir celle-ci. Si possible, déporter le croisement de la piste cyclable selon le schéma ci-dessous afin de protéger la traversée.



Recommandation RE7 : Installer des panneaux lumineux clignotants « Attention piétons ou cyclistes » à certains endroits particulièrement exposés (ex feu traversée piétons avenue du Marquisat).

- **Chicanes**

Recommandation RE8 : Modifier les chicanes existantes sur la commune en les remplaçant par des chicanes du type de celle du chemin de Larramet à l'entrée de la SOCAMIL pour faciliter le passage des vélos équipés de remorques.

- **Encombrement des aménagements cyclables**

Recommandation RE9 : Disposer des plots aux endroits où la vulnérabilité au stationnement est démontrée ; déplacer les plots mal placés ; voir annexe 4 pour les points précis.

Recommandation RE10 : Des consignes doivent être données aux riverains des aménagements cyclables, ainsi qu'au service de ramassage afin d'éviter que les poubelles ne soient positionnées sur les aménagements cyclables.

- **Indications d'itinéraire cyclable**

Recommandation RE11 : Il est proposé de rajouter en certains endroits des panneaux indiquant les aménagements cyclables, par exemple l'accès à la coulée verte du Touch depuis l'avenue du Maréchal Leclerc.

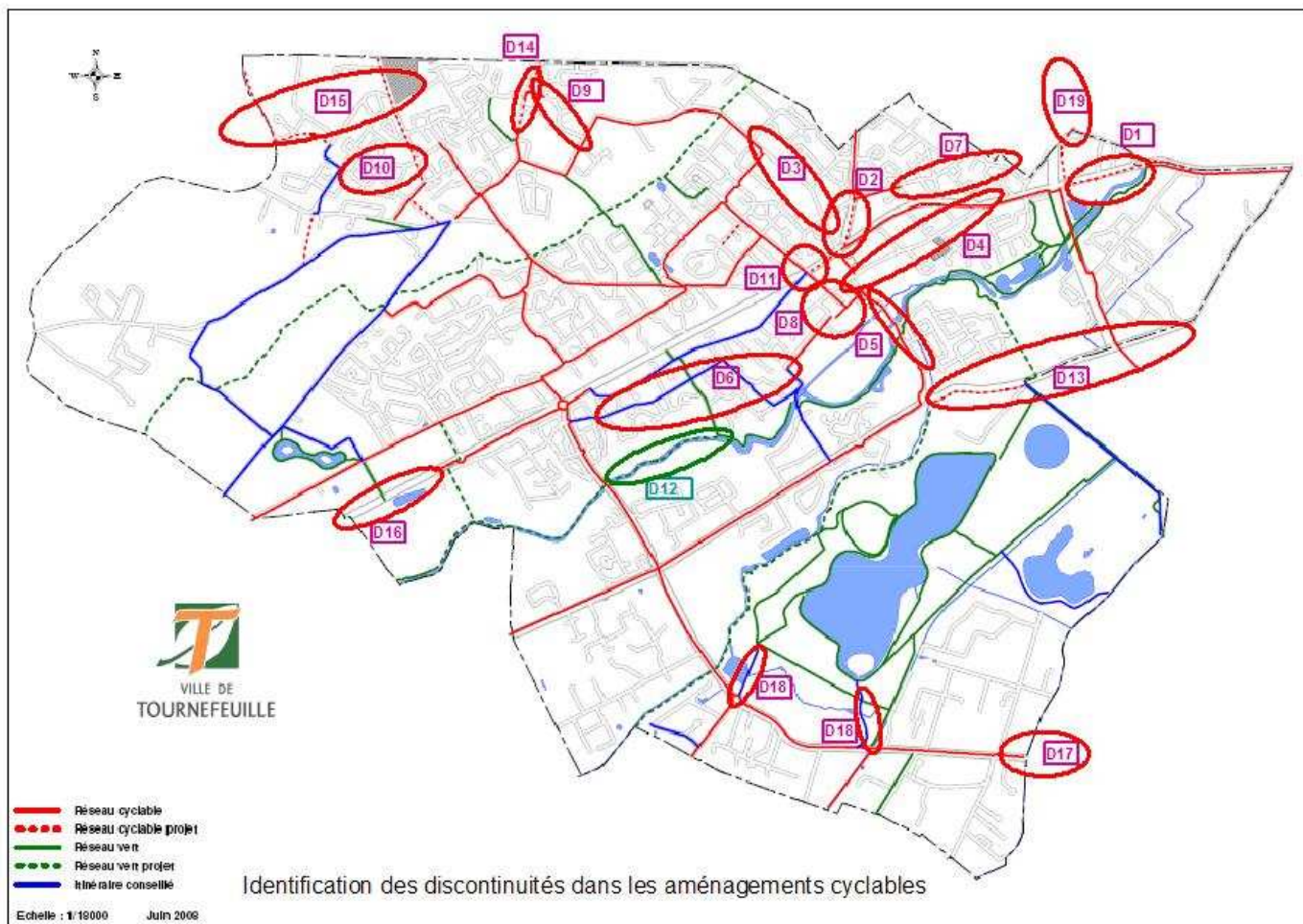
3.2.2. Points spécifiques :

L'annexe 4 donne les résultats détaillés de l'audit, avec la grille d'évaluation complétée par des commentaires et des prises de vue pour chacune des voies dans lesquelles figure un aménagement cyclable.

4. Discontinuités cyclables

4.1. Identification des discontinuités

Suite à l'évaluation du réseau cyclable existant, l'association a identifié les discontinuités majeures de ce réseau. Les discontinuités se caractérisent par une absence d'équipement entre deux zones équipées se situant sur un itinéraire logique. Nous avons surligné ces discontinuités, sur la carte du réseau présentée ci-dessous ; elles sont d'ailleurs souvent indiquées comme « réseau en projet ».



Deux types de discontinuités ont été identifiés :

- discontinuités intra communales
- discontinuités à la périphérie de la commune, aux limites des communes environnantes de Toulouse, Cugnaux, Plaisance du Touch et Colomiers.

4.1.1. Discontinuités intra communales et recommandations

Les discontinuités majeures sont situées :

- **Avenue Jean Jaurès** : liaison manquante entre le boulevard Vincent Auriol et l'avenue de Lardenne (D1)

Recommandation RD1 : Avenue Jean Jaurès : Prévoir et réaliser un aménagement cyclable (piste double-sens) de cette voirie en lieu et place du presque « fossé cyclable » complété par des éléments de sécurisation des franchissements de la Rocade Arc en Ciel et vers l'avenue de Lardenne (à priori pas de problème de place)

- **Rue de la Montjoie** : liaison manquante entre le boulevard Vincent Auriol et le carrefour avec la rue Jean Mermoz (D2)

Recommandation RD2 : Rue de la Montjoie, entre Bld V.Auriol et Rue J.Mermoz
Résorber cette discontinuité afin de permettre, à terme, la liaison complète par cette voie depuis le boulevard Vincent Auriol jusqu'à Colomiers / St Martin via la ZAC Ramassiers

- **Avenue de Gascogne** : liaison manquante entre le carrefour avec l'avenue des Frères Higounen et le boulevard Vincent Auriol (D3)

Recommandation RD3 : Avenue de Gascogne entre bld V.Auriol et l'allée des Frères Higounen :

Cette rue étant un axe important d'accès à Colomiers (RD63) à partir du boulevard Vincent Auriol, via le chemin de Panegans, il est nécessaire de l'équiper d'un aménagement cyclable jusqu'à l'allée des Frères Higounen.

- **Rue Gaston Doumergue** : liaison manquante entre place de la Mairie et jonction avec le boulevard Vincent Auriol près du Centre commercial « Colibri » (D4)

Recommandation RD4 : Rue Gaston Doumergue : Prévoir et réaliser un aménagement cyclable de cette voirie de la place de la mairie jusqu'au bld V.Auriol (côté Toulouse) en affectant des places de parking voiture au parking des vélos, au plus près des commerces.

- **Rue du Touch** : liaison manquante entre le bas de la rue du Touch et le centre ville (D5)

Recommandation RD5 : Rue du Touch : Une solution (partielle) est de donner plus d'accès (notamment le soir et les week-end) au square Balancy : adapter les horaires d'ouverture du square Balancy, aux horaires des séances de cinéma par exemple . Cette voie étant à la fois plus agréable (pente plus faible, environnement bucolique) et plus sûre, notamment avec des enfants (éloignement des autres véhicules et des piétons, passage plus large que sur le trottoir ...)

- **Rue de l'Amandier – Rue des Tilleuls** : liaison manquante entre Avenue du Maréchal Leclerc et Allée des Sports (D6)

Recommandation RD6 : Rue de l'Amandier, rue des Tilleuls :

Faciliter la traversée de la Rue des tilleuls par un passage piétons surélevé au niveau du croisement avec l'allée des Tamaris

Permettre un passage cyclable entre le bout de la rue des Pins et l'allée des Sports (en passant par le parking des stades de rugby).

- **Rue Jean Mermoz – Avenue Victor Hugo** : liaison manquante entre la rue de la Montjoie et le rond-point Gaston Doumergue – avenue Jean Jaurès (D7)

Recommandation RD7 : Axe Rue du Languedoc - Rue J.Mermoz – Avenue V.Hugo

Aménager cet axe pour les cyclistes afin de constituer une alternative plus sécurisée que les bandes cyclables du boulevard Vincent Auriol

- **Centre Ville (D8)**

Recommandation RD8 : Centre ville : étendre la zone 30 (Tournefeuille ne possède que 1% de sa voirie en zone 30, ce qui est très largement inférieur à la moyenne nationale), et zone devenant piétonne les jours de marché

- **Rue du Larzac** : liaison manquante entre le chemin de Pahin et le chemin de Panegans (D9)

Recommandation RD9 : Rue du Larzac : Réaliser la liaison manquante entre le chemin de Pahin et le chemin de Panegans

- **Accès à l'école de Pahin (D10)**

Recommandation RD10 : Accès à l'école de Pahin : Plus d'équipements cyclables desservant l'école primaire de Pahin. Une réflexion est à mener afin d'améliorer ce secteur.

- **Traversée du rond-point « du jet d'eau » (D11)**

Recommandation RD11 : Traversée du giratoire « du jet d'eau » : aujourd'hui, du fait des travaux successifs d'aménagement (terrasse restaurant, nouveaux commerces ...) la cohérence de traversée du giratoire s'est perdue ... Il faut redonner la place suffisante aux cyclistes pour qu'ils puissent traverser en périphérie le giratoire dans sa totalité (cheminement, signalisation, continuité avec les équipements existants ...)

- **Berges du Touch** : entre avenue du Maréchal Leclerc et l'allée des Sports (D12)

Recommandation RD12 : Poursuivre l'aménagement des berges du Touch, entre l'avenue du Maréchal Leclerc et l'allée des Sports

4.1.2. Discontinuités à la périphérie de la commune et recommandations

Les discontinuités majeures sont situées :

- **Chemin de Ramelet Moundi** : liaison manquante, sur la commune de Tournefeuille, entre le Rond Point Henri Dunant et les pistes cyclables de l'avenue M.Grynfolgel sur la commune de Toulouse (D13)

Recommandation RD13 : Chemin du Ramelet Moundi : Développer une piste cyclable en site propre du côté Nord, compte tenu de l'emprise réservée. Cette piste est nécessaire pour effectuer la liaison avec les pistes de l'avenue M.Grynfolgel vers la DTI, la météo, le secteur des Pradettes et la zone Basso Cambo. Elle pourrait également favoriser l'accès à la zone « Ferro-Lèbres » pour les vélos.

La vitesse maximum sur le chemin du Ramelet Moundi devrait passer de 70 km/h à 50 km/h !

- **Rue de la Montjoie :** la piste actuelle s'arrête à la sortie de Tournefeuille. Cependant un aménagement cyclable est prévu à court terme sur la ZAC des Ramassiers. D'où l'importance de résorber la discontinuité intra communale citée plus haut sur la rue de la Montjoie
- **Chemin de Pahin :** sortie de Tournefeuille vers Colomiers : liaison manquante depuis la rue du Larzac (Tournefeuille) jusqu'à l'avenue des Marots (Colomiers) (D14)

Recommandation RD14 : **Chemin de Pahin :** sortie de Tournefeuille vers Colomiers : une liaison cyclable est à réaliser depuis la rue du Larzac (Tournefeuille) jusqu'à l'avenue des Marots (Colomiers)

- **Sortie de la ZAC de Pahin via chemin de Fournaulis –boulevard Marcel Paul (D15)**

Recommandation RD15 : **Sortie de la ZAC de Pahin** via chemin de Fournaulis –boulevard Marcel Paul. Réflexion à mener afin d'équiper cette sortie de Tournefeuille vers la ZAC de En Jacca.

- **Route de Tarbes vers Plaisance (D16)**

Recommandation RD16 : Interagir avec la commune de Plaisance pour proposer un axe vélo Tournefeuille-Plaisance via le lycée Francoise.

- **Chemin de Larramet vers St Simon (D17)**

Recommandation RD17 : **Chemin de Larramet** vers St Simon : S'assurer que cette discontinuité sera résorbée lors de la réalisation de la VCSM.

- **Entrées de La Ramée côté chemin de Larramet (D18)**

Recommandation RD18 : **Entrées de La Ramée** côté chemin de Larramet : un aménagement cyclable est à prévoir pour chacune des deux entrées de la base de loisir de La Ramée, les cyclistes devant à ce jour quitter la piste cyclable en site propre du chemin de Larramet et emprunter la chaussée avant de pouvoir accéder à la zone sécurisée de la base de loisir.

- **Voie de servitude de la rocade Arc-en-ciel à partir du chemin St Exupéry (D19)**

Recommandation RD19 : **Voie de servitude de la rocade Arc-en-ciel** à partir du chemin St Exupéry. Cette voie, non accessible aux cyclistes actuellement, peut constituer un cheminement agréable pour les nombreux cyclistes souhaitant se rendre dans la zone aéronautique de St Martin / Colomiers.

- **Parkings à vélos**

Recommandation RD20 : **Discontinuité inter-modale :** il y a un manque réel de parking vélos sécurisés. Donc, installer des parking vélos sécurisés au plus près d'arrêts de bus à des endroits stratégiques (proche commissariat, Doumergue-Vincent Auriol, ...) pour favoriser l'utilisation des transports en commun et le vélo. Voir le paragraphe 5 sur les parkings vélos.

5. Parkings vélos

L'évaluation des équipements cyclistes existants sur la commune, ainsi que les nombreux commentaires émis par des cyclistes réguliers ou occasionnels auprès des membres de l'association, ont permis d'identifier un besoin réel de parkings vélos additionnels. Il apparaît en particulier que de nombreux lycéens ou étudiants rejoignent (ou souhaiteraient rejoindre) l'arrêt de bus le plus proche de leur domicile à vélo le matin, laissent leur vélo pendant la journée à proximité de l'arrêt, puis le reprennent le soir pour rentrer chez eux. Il est donc nécessaire de placer des parkings vélos, de préférence sécurisés, à proximité immédiate de certains arrêts de bus. Les membres de l'association Vélo Tournefeuille ont estimé que de tels parkings étaient nécessaires près des arrêts suivants :

- « St Exupéry » : jonction lignes 65 et 21, intersection de la rocade Arc en Ciel et avenue V.Auriol
- « Les Chênes » : jonction lignes 65 et 21, rond point du « jet d'eau »
- « Collège Tournefeuille » sur ligne 65
- « Marquisat », « Cascade », « Cabanon », « Ferro Lebres » sur ligne 67

De plus, il est nécessaire d'augmenter la capacité des parkings vélos existants dans les lieux suivants :

- proximité des gymnases, terrains de sport, piscine, tennis, dojo, cinéma Utopia, centre commerciaux « Colibri », « Atac », « Champion », « La Commanderie », « Lidl », « La Marquisat », « Bordeneuve », « La Paderne » (de 10 à 30 places)
- au commissariat de Police (20 places)
- à la maison de quartier de Pahin (10 places)
- au Phare (~30 places)

6. Lancement et suivi des actions d'amélioration du réseau cyclable

La mise en place de la Communauté Urbaine de Toulouse, induisant des transferts de responsabilité notamment concernant la voirie, Vélo Tournefeuille demande à la municipalité de Tournefeuille de relayer aux instances de la Communauté Urbaine ses demandes et propositions en ce qui concerne l'amélioration du réseau existant, la résorption des discontinuités et la réalisation de parkings vélo. Dans ce cadre, une convention de partenariat est mise en place afin de :

- pour la municipalité, bénéficier de l'expérience et de la pratique des membres de l'association afin d'identifier les points à traiter en priorité et le type d'aménagement souhaitable
- pour l'association, bénéficier de la visibilité sur les travaux à venir et de pouvoir contribuer au développement du réseau de manière active

Dans le cadre de ce partenariat, Vélo Tournefeuille souhaite mettre en place un suivi régulier des actions entreprises au travers de réunions au moins annuelles avec la municipalité et ses services techniques.

ANNEXE 1**Liste des auditeurs**

Quartier		Nom
1	Avenue Lardenne, Ferro Lebres, Centre ville, Reine des Prés. Entre Vincent Auriol/Jean Jaures/Avenue de Lardenne et Chemin du Ramelet Moundi, Rue du Touch / Allée des Platanes + La Ramée côté Golf	Philippe MORU
2	Les Hauts de Tournefeuille. Entre l'axe Chemin de Peyrette, Chemin de Pahin, chemin de Panegans et a limite avec Colomiers	Jean-Pierre ROSSIGNOL
3	Petit Marquis, Mirabeau, Bois Joli, Rue de la Cascade, La Commanderie. Entre Avenue du Marquisat et le Touch, depuis l'avenue du Général Leclerc jusqu'à l'allée des Platanes	Philippe MOINAT
4	La Paderne / avenue de Gascogne / rue de la Monjoie. Entre l'axe "Route de Tarbes-Vincent Auriol" et la limite Colomiers+ Bois de la Paderne jusqu'au chemin St Pierre	Xavier HOURS
5	Quartier Les Ecart. Entre l'Ousseu et les limites de St Simon et Cugnaux + La Ramée côté Les Ecart	Etienne BERTHIER
6	Entre Route de Tarbes / Rue Gaston Doumergue et le Touch, entre Avenue du Général Leclerc et Rue du Touch / Allée des Platanes	Benoit TRANCHANT
7	Quartier Quéfets / Lycée / Collège Labitrie / Ecole Petit Train. Entre Route de Tarbes, Chemin de l'Armagnac et chemin St Pierre	Sophie LAMBEAUX
8	Les Vignes, Le Phare, Rue du 14 juillet. De la route de Tarbes à L'ousseu, de l'avenue du Général Leclerc/chemin de Larramet à la limite de Plaisance	Philippe COURBIERE (Coordinateur)

ANNEXE 2

GRILLE D'EVALUATION DES EQUIPEMENTS EXISTANTS

- Nom de la voirie où est situé l'équipement
- Type d'équipement : bande, trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre
- Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée
- Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)
- Nombre de files de circulation automobile
- Type de revêtement
- Etat de la chaussée

- Nettoyage de la chaussée
- Longueur de l'équipement
- Vulnérabilité au stationnement
- Eclairage
- Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement
- Dangers : risque de percuter un véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)
- Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation)
- Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)
- Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie
- Priorité aux croisements (oui/non)
- Croisements dangereux
- Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation
- Signalisation des croisements pour les voitures
- Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : signalisation de la présence de cyclistes)
- Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire
- Continuité aux carrefours/ronds-points
- Vitesse autorisée des voitures
- Vitesse constatée des voitures
- Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules
- Marquage bien visible
- Largeur utile mesurée
- Fréquentation de l'axe
- Itinéraire alternatif (oui/non)

- Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique)

ANNEXE 3**RESEAU CYCLABLE EXISTANT – LISTE DES VOIES AUDITEES**

<i>Nom de la voie</i>	<i>Type d'équipement</i>	<i>Longueur d'équipement cyclable</i>	<i>Etat de l'équipement cyclable</i>
Avenue du Marquisat	Piste site propre	2 * 2.7 = 5.4 km	Bon à très bon état
Chemin de Larramet	Piste site propre Trottoir cyclable	2.5 km 0.8 km	Bon état Très bon état
Avenue du Maréchal Leclerc	Piste site propre	1.0 km	Bon état
Chemin de l'Haut Saut	Piste site propre	0.4 km	Bon état
Route de Tarbes	Piste site propre	0.6 km	Etat moyen
Rue du Petit Train	Piste site propre	1.6 km	Bon état
Rue Pierre Labitrie	Piste site propre	0.2 km	Très bon état
Avenue du Gal de Gaulle	Piste site propre	0.7 km	Bon état
Avenue P.Mendes France	Piste site propre	1.0 km	Très bon état
Chemin de l'Armagnac	Piste site propre	0.6 km	Très bon état
Boulevard A.Savary	Trottoir cyclable	0.8km	Très bon état
Chemin St Pierre	Piste site propre Trottoir cyclable	0.7 km 0.7km	Bon état Bon état
Rue de Touraine	Piste site propre	0.2 km	Bon état
Chemin de Pahin	Trottoir cyclable	0.6 km	Mauvais état
Rue Marcel Pagnol	Trottoir cyclable	0.3 km	Mauvais état
Chemin de Panegans	Piste site propre	1.3 km	Bon état
Avenue de Gascogne	Piste site propre	0.5 km	Bon état
Allée des frères Higounen	Piste site propre	0.4 km	Très bon état
Bld F.Mitterrand	Piste site propre	0.5 km	Très bon état
Rue du Languedoc	Bande cyclable (X2)	0.4 km	Etat moyen
Rue de Provence	Bande cyclable (X2)	0.2 km	Etat moyen
Avenue de Comminges	Trottoir cyclable	0.2 km	Etat moyen
Rue Eugène Montel	Piste site propre	0.6 km	Mauvais état
Rue Gaston Doumergue	Trottoir cyclable	0.2 km	Bon état
Allée des Sports	Piste site propre	0.5 km	Bon état
Impasse du château	Piste site propre	0.2 km	Bon état
Avenue de la résistance	Trottoir cyclable	0.2 km	Mauvais état
Rue du Touch	Trottoir cyclable	0.3 km	Etat moyen
Allée des Platanes	Piste site propre	0.4 km	Etat moyen
Rue de la cascade	Bandes cyclables (X2)	0.3 km	Bon état
Rue de la Montjoie	Piste site propre	0.4 km	Mauvais état
Rue Jean Mermoz	Trottoir cyclable	0.2 km	Bon état
Boulevard V. Auriol	Bande cyclable	1.0 km	Bon état
Avenue de Lardenne	Bande cyclable (X2)	1.0 km	Bon état
Total Pistes site propre		19.3 km	
Total Bandes cyclables		2.4 km	
Total Trottoirs cyclables		4.7 km	
Total Eqts Cyclables		26.4 km	

ANNEXE 4

INVENTAIRE DETAILLE DES EQUIPEMENTS CYCLABLES EXISTANTS

AVENUE DU MARQUISAT

Nom de la voie où est situé l'équipement	Avenue du Marquisat Portion 1 De Plaisance du Touch au rond point du Serment de Kouffra (école Mirabeau)
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	Côté impair : Piste en site propre jusqu'à limite Plaisance Côté pair : Piste en site propre jusqu'à l'impasse des Vignerons, puis trottoir mixte jusqu'à Plaisance
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur même axe : piste-bande-piste dans couloir de bus-contre-allée	Non
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	Double sens
Nombre de files de circulation automobile	2
Type de revêtement	Asphalte
Etat de la chaussée	Bon
Nettoyage de la chaussée	Peu fréquent à aucun
Longueur de l'équipement	900 m
Vulnérabilité au stationnement	Nulle côté impair. Oui côté pair sur trottoir mixte
Eclairage (oui/non)	Oui
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	Piétons, poteaux
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	Pas de dangerosité signalée
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	Pas de fin sur le secteur concerné
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	5
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	Bateaux OK
Priorité aux croisements (oui/non)	Non
Croisements dangereux	Faible danger
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	Oui
Signalisation des croisements pour les voitures	Marquage vert sur chaussée
Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	OK
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	
Continuité aux carrefours/ronds-points	OK
Vitesse autorisée des voitures	50
Vitesse constatée des voitures	0 dans le sens du trafic en heure de pointe avec des dépassements dangereux (motos) ; 70 sinon.
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	OK
Marquage bien visible	OK
Largeur utile mesurée	
Fréquentation de l'axe	Moyenne
Itinéraire alternatif (oui/non)	Non
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique) 1 = très bon état 2 = bon état 3 = état moyen 4 = mauvais état 5 = impraticable	1

Avenue du Marquisat, entre rond-point du Serment de Koufra (Mirabeau) et rond-point Henri Dunant (Art de vivre)

Nom de la voie où est situé l'équipement	Avenue du Marquisat
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	Piste site propre de chaque cote de l'avenue
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée	Oui apres le rond-point Henri Dunant, direction Toulouse, passage a un trottoir cyclable
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	Double sens
Nombre de files de circulation automobile	1
Type de revêtement	Piste : bitume
Etat de la chaussée	Moyen
Nettoyage de la chaussée	
Longueur de l'équipement	~2.5 km
Vulnérabilité au stationnement	Faible (peu de problemes constates)
Eclairage (oui/non)	Oui (celui de la route voisine)
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	Piétons (c'est un equipement partage pietons/cycles)
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	Faible. Principalement risques aux sorties de proprietes privees et aux intersections
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	Continuite peu satisfaisante apres le rond-point Henri Dunant
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	8 intersections avec rues adjacentes (4 de chaque cote) + plusieurs sorties privees importantes
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	A améliorer a de nombreux endroits, y compris aux traversees cyclables
Priorité aux croisements (oui/non)	Non. Mais les traversees peintes en vert peuvent laisser penser a une priorite pour les cyclistes peu attentifs (enfants).
Croisements dangereux	Non
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	NA
Signalisation des croisements pour les voitures	Correct dans l'ensemble mais souvent incomplete. Peintures au sol parfois effacee
Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	Signalisation des intersections souvent incomplete. A renforcer.
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	OK
Continuité aux carrefours/ronds-points	Oui
Vitesse autorisée des voitures	50
Vitesse constatée des voitures	0 dans le sens du trafic en heure de pointe avec des depassements dangereux (motos) 70 sinon.
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	route large. La vitesse pose surtout des difficultes pour traverser
Marquage bien visible	Moyen. Signalisation aux intersections, sorties de proprietes privees, sorties de ronds-points a renforcer.
Largeur utile mesurée	3m
Fréquentation de l'axe	Elevée
Itinéraire alternatif (oui/non)	Non. C'est de toute facon un itineraire tres correct.
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique) 1 = très bon état 2 = bon état 3 = état moyen 4 = mauvais etat 5 = impraticable	2. Bon état. A noter : quelques deformations de la chaussee dues a des racines. Formation de flaques par endroits. SIGNALER AUTRES GROS PROBLEMES.
Avis des usagers	

~ AVENUE DU MARQUISAT ~

Portion 1 – De Plaisance du Touch au rond-point du Serment de Kouffra (école Mirabeau)

L'accès à Tournefeuille depuis Plaisance du Touch est correct par la D50, grâce à la piste en site propre longeant cette voie sur toute la longueur de l'avenue du Marquisat.

Il existe une piste cyclable en site propre de chaque côté de l'avenue, sauf sur deux secteurs où il n'y a qu'une piste, côté impair: entre Plaisance et la rue des Vignerons et entre la traversée sécurisée par feu manuel et le rond point. Ces pistes sont dans un état bon ou très bon; leur largeur est adéquate pour le double sens.

o Traversée avec feu tricolore

Un point particulier est à noter concernant la traversée sécurisée par le feu manuel : suite à divers incidents ou accidents impliquant des piétons ou cyclistes à cet endroit, des propositions d'améliorations ont été faites par l'association de quartier « Les Vignes » à l'Automne 2007. Ces améliorations portaient sur :

- la temporisation du feu tricolore
- la signalisation pour les voitures
- l'ajout de ralentisseur

Ces propositions d'amélioration n'ont pas été prises en compte par la municipalité à ce jour. Les discussions doivent être réactivées avec la municipalité à l'automne 2008.



o Rond point du Serment de Kouffra

La traversée de l'avenue du Maréchal Leclerc est assez bien signalée et sécurisée. Mais il reste que les traversées en sortie de rond-point sont dangereuses du fait de la vitesse excessive de certains véhicules et du manque d'attention de certains automobilistes dans des conditions de trafic intense.

La traversée de l'avenue du Marquisat au niveau du rond-point est relativement protégée. La présence de ralentisseurs incite en effet fortement les véhicules automobiles à ralentir. Les motocyclistes qui dépassent les files de voitures constituent un danger à cet endroit.

A l'entrée de l'école Mirabeau, un panneau publicitaire masque la traversée de la piste cyclable, notamment pour les automobilistes venant de Toulouse par l'avenue du Marquisat. A DEPLACER !

A noter aussi qu'il manque un plot.



Portion 2 – Du rond-point du serment de Kouffra (école Mirabeau) au rond-point Henri Dunant (Art de vivre).

On a sur cette large et longue avenue rectiligne une piste cyclable séparée de chaque côté. C'est donc un secteur assez bien aménagé et généralement agréable. Les pistes sont dans un état inégal, les plus anciennes sur l'avenue du Marquisat étant parfois un peu déformées (racines). Mais on y circule assez bien.

Le secteur n'est pas vraiment dangereux mais néanmoins pas sans risque. Il faut être vigilant car la signalisation est souvent incomplète, mal positionnée et les priorités ne sont par conséquent pas toujours très clairement définies. La peinture verte sur la piste cyclable aux croisements des rues transversales permet de bien identifier la piste cyclable mais elle peut laisser penser que les cyclistes sont prioritaires, ce qui n'est pas le cas. Les panneaux *Cédez le passage* positionnés sur la piste cyclable le rappellent mais ils sont parfois cachés et souvent trop haut pour être réellement pris en compte par les cyclistes (en particulier les enfants). Le marquage au sol (peinture blanche) doit être renforcé pour alerter les cyclistes et clarifier les priorités. Les plots en plastique ont le mérite, outre d'empêcher les voitures de s'engager sur les pistes cyclables, d'attirer l'attention sur le croisement.

En outre, la signalisation de la piste cyclable est souvent insuffisante voire absente sur les rues transversales (panneaux *Attention cyclistes*). Les automobilistes qui en débouchent peuvent trouver de bonnes raisons de ne pas être attentifs.

Ne peut-on pas envisager que les *Cédez le passage* soit imposés sur les rues transversales plutôt que sur les pistes cyclables ?

Les entrées / sorties des propriétés privées constituent également un danger. Un marquage au sol (bande blanche + pictogramme de cycliste) devrait être utilisé pour signaler la piste cyclable.

A noter aussi que la plupart des pistes cyclables sont en fait des voies partagées piétons/cycles puisqu'il n'y a généralement pas de trottoir piéton. Elles devraient être signalées clairement comme tel.

On regrette enfin l'absence d'une jonction efficace avec le réseau cyclable Toulousain du secteur Pradettes/Basso Cambo : le Chemin Ramelet Moundi et le passage du rond-point de Pirac restent peu invitants pour les cyclistes et seuls les plus expérimentés s'y aventurent.

Côté pair (Côté droit en allant de Mirabeau à l'Art de vivre)

- o **Voie pompiers de la Socamil**
 - Des racines déforment la piste
- o **Croisement rue Bel Air**
 - bonne signalisation sur la piste cyclable
 - panneau *Attention cyclistes* caché par la végétation dans la rue Bel Air



- o **Croisement Allée du Lac**
 - Panneau *Cédez le passage* trop haut et caché dans le sens Mirabeau → Art de Vivre



- o **Croisement rue du Manoir**
 - Pas de panneau *Attention cyclistes* en sortie de rue
- o **Croisement rue des Templiers (accès centre commercial)**
 - Pas de plots !
- o **Entrée des résidences (après Biocoop)**
 - Pas de signalisation *Attention cyclistes* pour véhicules sortants et entrants. Si c'est une voie privée, la piste cyclable devrait être prioritaire avec un *Stop* pour les voitures. Ces croisements sont faiblement signalés sur la piste cyclable et les traversées ne sont pas peintes en vert.



- o **Entrée/sortie des résidences/boutiques côté Maisons France Confort, BET Ferrer**
 - Même problème que ci-dessus
- o **Rond-point Henri Dunant**
 - Traversée de l'avenue du Marquisat avant le rond-point : bateaux beaucoup trop hauts.

Côté impair (Côté droit en allant de l'Art de vivre à Mirabeau)

- o **Résidence « Allée des platanes »**
 - Signalisation au sol effacée, pas de panneaux *Stop* et *Attention cyclistes* en sortie de résidence.



- o **N°145 (nouvelles habitations en contrebas)**
 - Manque de signalisation en sortie du chemin privé (peinture au sol)
- o **Croisement avec la rue de la Digue (rond-point du Lidl)**
 - Panneau *Cédez le passage* caché dans le sens Art de vivre → Mirabeau
 - Pas de plot en entrée de piste cyclable
 - Pas de signalisation au milieu, que fait-on, est-ce un *Cédez le passage* ?
 - En sortie de rond-point, les voitures coupent la piste cyclable. Qui a priorité ? Manque de signalisation *Attention cyclistes* en entrée ou dans le rond-point.



o **Traversée avant rue de la cascade vers arrêt de bus**

- Peut-on traverser sur le vélo ? Le panneau indique un passage partagé cyclistes /piétons mais le marquage au sol n'indique qu'un passage piéton.



o **Croisement avec la rue de la Cascade**

- Bonne signalisation sur avenue du Marquisat. Il manque cependant un plot d'un côté.

CHEMIN DE LARRAMET

Chemin de Larramet, entre chemin de l'Haut-Saut (entrée Ouest de la Ramée) et Cugnaux

Nom de la voie où est situé l'équipement	Chemin de Larramet
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	Côté impair : Piste site propre Côté pair : Trottoir mixte entre rd-pt et chemin de Passerive. Rien ensuite
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée	Non
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	Double sens
Nombre de files de circulation automobile	2
Type de revêtement	Piste : bitume (rares passage avec graviers) Trottoir : béton
Etat de la chaussée	Moyen à bon
Nettoyage de la chaussée	OK
Longueur de l'équipement	~2 km
Vulnérabilité au stationnement	Moyenne (parfois aussi les poubelles) + trottoir vulnérable côté pair
Eclairage (oui/non)	Oui (celui de la route voisine)
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	Piétons/coureur à pied (surtout proche La Ramée)
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	Non
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	Discontinuité majeure à la limite de Cugnaux : passage à un trottoir non cyclable étroit ; OK côté de l'Haut-Saut ; Trottoir s'arrête au rd-pt au début de l'avenue du Marquisat
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	2 entrées de la Ramée + 2 Croisements (Chemins de Bordenoire et de Grillou) + entrée usine (SOCAMIL)
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	A améliorer (entrée de la Ramée notamment)
Priorité aux croisements (oui/non)	Non
Croisements dangereux	Non
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	1 SAS ; Feu de signalisation dédié aux cyclistes à Bordenoire
Signalisation des croisements pour les voitures	Correct (peinture verte) sauf Chemin de Grillou + insuffisant côté Marquisat
Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	Oui
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	OK
Continuité aux carrefours/ronds-points	Oui (sauf pour trottoir)
Vitesse autorisée des voitures	70
Vitesse constatée des voitures	80-90 voire plus...
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	
Marquage bien visible	OK
Largeur utile mesurée	3m
Fréquentation de l'axe	Elevé
Itinéraire alternatif (oui/non)	Non
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique) 1 = très bon état 2 = bon état 3 = état moyen 4 = mauvais état 5 = impraticable	2. Bon état. A noter : Au niveau de l'entrée Est de la Ramée zone en gravillon et bateaux peu agréables. Rétrécissement aussi (largeur utile 1 m) au niveau du petit pont tout proche. Aucun accès à la piste cyclable entre les deux entrées à la Ramée. Un pas

Chemin de Larramet

Une piste cyclable en site propre existe côté Impair le long du chemin de Larramet, en continuité de celle de l'avenue du Général Leclerc. Piste agréable grâce à l'éloignement des voitures. La piste est en bon état ; elle a été refaite durant les étés 2007 et 2008 lors des travaux de cette voie pour enfouissement des réseaux et réalisation d'un trottoir cyclable de l'autre côté de la voie. Ce trottoir cyclable améliore significativement le cheminement de ce côté de la voie par rapport à la situation antérieure ; à noter cependant que la chaussée comporte de nombreuses « bosses » lors des traversées des voies d'entrée dans les villas mitoyennes ; il a également été rapporté des stationnements de véhicules sur le trottoir, et ce malgré les nombreuses places de parking disponibles.

Des travaux ont été réalisés durant l'été 2008 afin de poursuivre la réalisation du trottoir cyclable le long du chemin de Larramet , entre la rue de Passerive et le rond-point de La Ramée

Quelques points d'amélioration possible

- aucun accès à la piste entre les deux entrées de la Ramée sur plus de 1km.
- Entrée la plus à l'Est de la Ramée, état médiocre (bateau + gravillon + peinture verte qui s'efface) + rétrécissement au niveau du pont (passage un seul cycliste)



- Vulnérabilité au parking (entre La Ramée-Est et Tucaut). Dans le cas ci dessous le passage reste possible. Parfois non.



AVENUE DU MARECHAL LECLERC

Maréchal Leclerc

Nom de la voie où est situé l'équipement	Avenue du Maréchal Leclerc
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	Côté est : Piste site propre Côté ouest: trottoir mixte
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée	Non
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	Double sens
Nombre de files de circulation automobile	2
Type de revêtement	Piste : bitume
Etat de la chaussée	bon
Nettoyage de la chaussée	OK
Longueur de l'équipement	~1km
Vulnérabilité au stationnement	non
Eclairage (oui/non)	oui
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	Piétons/coureur à pied
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	non
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	bon côté ouest, moins bon côté est surtout au nord
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	3
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	absence de bateau rue des cèdres (2x)
Priorité aux croisements (oui/non)	Non
Croisements dangereux	oui
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	oui au niveau du rd-point à l'extrémité nord de la piste
Signalisation des croisements pour les voitures	oui côté est, non côté ouest rue des cèdres
Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	oui
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	OK
Continuité aux carrefours/ronds-points	non côté EST au niveau de la rue des cèdres
Vitesse autorisée des voitures	50 et zone 30 proche de l'école Mirabeau
Vitesse constatée des voitures	trop vite
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	
Marquage bien visible	bon dans l'ensemble
Largeur utile mesurée	3m côté Est et 1m côté Ouest
Fréquentation de l'axe	Elevé aux heures de pointes
Itinéraire alternatif (oui/non)	Non
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique) 1 = très bon état 2 = bon état 3 = état moyen 4 = mauvais état 5 = impraticable	2. Bon état. A noter : trottoir côté Ouest pas bien adapté, trop étroit et trop discontinu
Avis des usagers	

Avenue du Maréchal Leclerc

Une piste cyclable en site propre existe côté Est le long de l'avenue du Maréchal Leclerc. La piste est en bon état. On peut noter toutefois que les traversées de la rue des Coudriers ne sont pas suffisamment indiquées par marquage au sol (marquage manquant ou effacé). Cette piste étant très utilisée par les jeunes se rendant au collège Labitrie, ce point se doit d'être amélioré au plus vite afin d'améliorer la sécurité.

Sur le côté opposé, une ancienne piste en site propre existe entre la rue des Cèdres (Pharmacie) et le rond-point de la D632 (piste non répertoriée dans le plan du réseau cyclable...à juste titre). Cette piste est étroite et en mauvais état ; a noter également l'absence d'un bateau pour accéder à cette piste depuis la rue des Cèdres.



Ancienne piste Avenue du Mal Leclerc, côté Ouest



Débouché piste sur rue des Cèdres



Traversée rue des Cèdres, marquage au sol effacé, traversée îlot central impossible, absence de bateau

La jonction entre la coulée verte du Touch et l'avenue du Mal Leclerc se doit d'être améliorée, principalement du côté où la voie verte a été récemment aménagée. Actuellement le chemin est étroit, avec un virage serré et des gravillons pouvant entraîner des chutes.



CHEMIN DE L'HAUT-SAUT

Chemin de l'Haut-Saut entre Chemin de Larramet et Cugnaux

Nom de la voie où est situé l'équipement	Chemin de l'Haut-Saut)
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	Trottoir mixte
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée	Non
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	Double sens
Nombre de files de circulation automobile	2
Type de revêtement	bitume
Etat de la chaussée	Bon
Nettoyage de la chaussée	OK sauf végétation proche de Larramet
Longueur de l'équipement	~500 m
Vulnérabilité au stationnement	Oui
Eclairage (oui/non)	Oui (celui de la route)
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	Limitée
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	Non
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	Transition avec bande cyclable côté Cugnaux (traversée obligatoire de la route sans marquage pour les voitures)
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	2 Croisements Rue de l'Occitanie (2 fois)
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	OK
Priorité aux croisements (oui/non)	Non
Croisements dangereux	Non
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	
Signalisation des croisements pour les voitures	OK
Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	OK
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	OK
Continuité aux carrefours/ronds-points	
Vitesse autorisée des voitures	70
Vitesse constatée des voitures	70
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	
Marquage bien visible	OK
Largeur utile mesurée	3m
Fréquentation de l'axe	Moyenne (à confirmer)
Itinéraire alternatif (oui/non)	Non
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique) 1 = très bon état 2 = bon état 3 = état moyen 4 = mauvais état 5 = impraticable	2. Bon état. A noter : Seul défaut à la transition avec Cugnaux un marquage au sol serait le bienvenu car traversée de la route obligatoire.

ROUTE DE TARBES

Route de Tarbes, entre Avenue du Général Leclerc et la limite Plaisance

Nom de la voie où est situé l'équipement	Route de Tarbes
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	Côté pair : Chemin, puis piste en site propre Côté impair : Rien
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée	Non
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	Double sens
Nombre de files de circulation automobile	2, sauf aux rond-points (4)
Type de revêtement	Terre, puis gravillons
Etat de la chaussée	Moyen
Nettoyage de la chaussée	
Longueur de l'équipement	
Vulnérabilité au stationnement	Nulle
Eclairage (oui/non)	Oui
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	Non
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	Non
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	1 de chaque côté
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	Absence bateau entrée Pompes Funèbres
Priorité aux croisements (oui/non)	Non
Croisements dangereux	Oui (rond points)
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	OK rd-pt Gal Leclerc. Insuffisant rd-pt Champion
Signalisation des croisements pour les voitures	Insuffisant
Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	Absence de signalisation rd-pt Champion
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	Non
Continuité aux carrefours/ronds-points	Oui
Vitesse autorisée des voitures	50
Vitesse constatée des voitures	80
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	
Marquage bien visible	OK rd-pt Gal Leclerc. Insuffisant rd-pt Champion
Largeur utile mesurée	1 à 3m
Fréquentation de l'axe	Faible
Itinéraire alternatif (oui/non)	oui
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique) 1 = très bon état 2 = bon état 3 = état moyen 4 = mauvais état 5 = impraticable	3
Avis des usagers	

Route de Tarbes, depuis Plaisance jusqu'au rond point Labitrie

Piste cyclable en site propre côté pair. L'état de cette piste est moyen (voir photos) et pourrait être amélioré facilement (revêtement, largeur près du rond-point Labitrie)



Les traversées du rond-point « Champion » souffrent d'absence de marquage vert ou d'effacement du marquage existant.



Pas d'aménagement cyclable côté impair. Un itinéraire alternatif existe par la rue du Petit Train et la rue Pierre Labitrie (en cours d'aménagement)

RUE DU PETIT TRAIN

Nom de la voie où est situé l'équipement	Rue du petit train
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	Piste en site propre
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée	non
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	double sens
Nombre de files de circulation automobile	2x1
Type de revêtement	macadam
Etat de la chaussée	bon
Nettoyage de la chaussée	bon
Longueur de l'équipement	1.6 km
Vulnérabilité au stationnement	pas observé, mais cela doit dépendre des horaires
Eclairage	oui
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	pas observé, mais cela doit dépendre des horaires
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	aux intersections avec les routes
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	continuité avec la piste du boulevard Alain Savary continuité avec la piste du chemin de Saint Pierre en allant vers Pahin
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	5
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	2 bateaux sont très incomplets (intersection avec Rue du Vignemale et intersection avec rue du gers). A part ça, OK
Priorité aux croisements (oui/non)	?
Croisements dangereux	bateaux trop étroits dangereux.
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	-
Signalisation des croisements pour les voitures	
Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	inhomogénéité au niveau des indications. Intersection avec le boulevard Jean Gay, cédez le passage pour tout le monde, cyclistes signalés, rue Vignemale1 cédez le passage pour les cyclistes, mais à l'envers (de dos), rien pour les voitures. Rue du Gers, c
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	côté chemin de Saint Pierre, si on poursuit un peu sur la piste, on voit le panneau d'ndication des temps de parcours de l'autre coté de la route
Continuité aux carrefours/ronds-points	
Vitesse autorisée des voitures	50
Vitesse constatée des voitures	?
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	-
Marquage bien visible	pas partout
Largeur utile mesurée	env 2.75m sauf aux deux bateaux problématiques: seulement 1m -> on ne passe pas à deux. Risque de chute en cas d'inattention
Fréquentation de l'axe	forte (empruntée par les collégiens)
Itinéraire alternatif (oui/non)	non
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique)	bien, sauf 2 bateaux.
Avis des usagers	

RUE PIERRE LABITRIE

Nom de la voie où est situé l'équipement	Rue Pierre Labitrie
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	Piste en site propre
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée	non
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	double sens
Nombre de files de circulation automobile	2x1
Type de revêtement	macadam
Etat de la chaussée	très bon
Nettoyage de la chaussée	bon
Longueur de l'équipement	0.2 km
Vulnérabilité au stationnement	Il y a des places de parking bien identifiées, mais malgré cela, j'ai vu un jour une voiture garée sur la piste alors que toutes les places de parking étaient libres
Eclairage	oui
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	observé une fois (voiture);
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	aux intersections avec les routes, et aux sorties de jardins. pas de pb de portières si les voitures sont garées aux emplacements prévus, ces parkings voitures sont suffisamment séparés de la piste
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	aboutit sur des passages pour piétons/vélos
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	nombreuses sorties de jardins, mais pas de croisement avec des routes
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	OK
Priorité aux croisements (oui/non)	non
Croisements dangereux	sorties de jardins. Intersection avec la D632 dangereuse malgré le feu (le feu ne couvre qu'un des sens, même dans ce sens, il y a des problèmes de tempo du feu)
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	-
Signalisation des croisements pour les voitures	?
Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	pour les automobilistes, panneau vert et bleu indiquant traversée piétons/cyclistes sur la rue du petit train
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	non
Continuité aux carrefours/ronds-points	passage pour piétons (pas de bandes vertes coté collège), feu coté D632
Vitesse autorisée des voitures	50
Vitesse constatée des voitures	?
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	-
Marquage bien visible	oui
Largeur utile mesurée	env 2.75m
Fréquentation de l'axe	forte (accès collège Labitrie)
Itinéraire alternatif (oui/non)	non
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique)	très bien (à part un poteau un peu mal placé)
Avis des usagers	

AVENUE DU GENERAL DE GAULLE

Nom de la voie où est situé l'équipement	Avenue du général de Gaule
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	Piste en site propre
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée	non
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	double sens
Nombre de files de circulation automobile	2x1
Type de revêtement	macadam
Etat de la chaussée	très bon à mauvais
Nettoyage de la chaussée	très bon à mauvais
Longueur de l'équipement	0.7 km
Vulnérabilité au stationnement	voitures garées régulièrement sur l'ancienne portion, mais généralement, on arrive à se faufiler quand même
Eclairage	oui
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	observé régulièrement sur l'ancienne portion
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	aux intersections avec les routes. Bonne visibilité pour les sorties de jardins.
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	continuité avec le chemin de Saint Pierre en allant vers Pahin. Traverser la route à un passage pour piétons pour rejoindre la piste du chemin de Saint Pierre allant vers le centre de Tournefeuille. Coté rue du petit train, pas besoin de s'insérer dans la
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	7
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	OK
Priorité aux croisements (oui/non)	non
Croisements dangereux	oui aux intersections avec rue de l'Isère et de savoie
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	-
Signalisation des croisements pour les voitures	?
Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	pour les cyclistes, cédez le passage partout. Pour les voitures, très variable.
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	non
Continuité aux carrefours/ronds-points	oui
Vitesse autorisée des voitures	50
Vitesse constatée des voitures	?
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	-
Marquage bien visible	pas partout
Largeur utile mesurée	env 2.75m
Fréquentation de l'axe	forte (accès école Petit train)
Itinéraire alternatif (oui/non)	non
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique)	nouvelle partie bien, mauvais état et voitures stationnées sur ancienne partie, mais pas catastrophique, j'ai toujours pu passer, meme avec ma remorque
Avis des usagers	

RUE PIERRE MENDES FRANCE

Nom de la voie où est situé l'équipement	Avenue Pierre Mendès France
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	Piste en site propre/trottoir cyclable
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée	oui
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	double sens
Nombre de files de circulation automobile	2x1
Type de revêtement	macadam
Etat de la chaussée	très bon
Nettoyage de la chaussée	bon
Longueur de l'équipement	1km
Vulnérabilité au stationnement	voiture garée sur la piste le jour de l'audit
Eclairage	oui
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	voiture garée sur la piste
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	continuité vers la rue de l'Armagnac, traversée de la rue d'Alsace à un passage piétons vélos pour rejoindre la piste de l'avenue du général de Gaulle vers le le chemin de saint pierre ou traversée de la route à un passage piétons vélos pour rejoindre la p
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	1
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	OK
Priorité aux croisements (oui/non)	
Croisements dangereux	non, la seule intersection ne paraît pas dangereuse
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	-
Signalisation des croisements pour les voitures	
Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	1 intersection (avec impasse costes). Cédez le passage pour les voitures, pas pour les cyclistes. Pas de signalisation de cyclistes.
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	non, mais on est presque dessus
Continuité aux carrefours/ronds-points	
Vitesse autorisée des voitures	50
Vitesse constatée des voitures	?
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	-
Marquage bien visible	oui
Largeur utile mesurée	env 2.75m mais 1.75m sur la partie trottoir cyclable limitée par des barrières
Fréquentation de l'axe	
Itinéraire alternatif (oui/non)	non
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique)	très bien
Avis des usagers	

CHEMIN DE L'ARMAGNAC

Nom de la voie où est situé l'équipement	Chemin de l'Armagnac
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	Piste en site propre/trottoir cyclable/absence de piste
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée	oui
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	double sens
Nombre de files de circulation automobile	2x1
Type de revêtement	macadam
Etat de la chaussée	très bon sur les nouvelles pistes moyen sur la partie route
Nettoyage de la chaussée	bon à pas nettoyé sur la portion en pente
Longueur de l'équipement	0.5 km de trottoir cyclable neuf, + 120m d'impasse sans piste cyclable en venant du chemin des Bourdets, + 120m de portion délimitée par des barrières en bois, autorisée aux vélos et piétons seuls (pente à 10%), + 100 m d'impasse sans piste en venant de l
Vulnérabilité au stationnement	a priori non
Eclairage	oui
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	a priori non
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	0 mais la piste change de côté de la route
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	OK
Priorité aux croisements (oui/non)	
Croisements dangereux	la piste traverse la route, mais je ne sais pas si cette route est très passante
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	-
Signalisation des croisements pour les voitures	
Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	le chemin de l'armagnac est mal indiqué en venant de l'avenue Mendès France
Continuité aux carrefours/ronds-points	
Vitesse autorisée des voitures	50
Vitesse constatée des voitures	?
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	-
Marquage bien visible	oui sur la partie neuve. Pour le reste, ce n'est pas important. Il serait juste bon d'indiquer le chemin de l'armagnac en venant de l'avenue Mendès France, car au début, on ne sait pas où on est.
Largeur utile mesurée	env 2.75m
Fréquentation de l'axe	
Itinéraire alternatif (oui/non)	non
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique)	très bien
Avis des usagers	

CHEMIN ST PIERRE

Nom de la voie où est situé l'équipement	Chemin Saint Pierre
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	Piste en site propre/trottoir cyclable/absence de piste
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée	oui
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	double sens (parfois très étroit)
Nombre de files de circulation automobile	2x1
Type de revêtement	macadam
Etat de la chaussée	bon; très bon sur les nouvelles pistes
Nettoyage de la chaussée	bon
Longueur de l'équipement	En venant de la D632: 200 m sans piste, puis trottoir cyclable de 220 m puis, la piste change de côté de la route: nouvelle portion piste en site propre/trottoir cyclable de 1,1km (jusqu'à l'avenue du général de Gaulle), puis ancienne portion (montée vers
Vulnérabilité au stationnement	par endroits
Eclairage	oui
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	oui
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	En venant de la D632: intersection rue du Languedoc (avant, pas de piste), 1 traversée de route par la piste avant la rue du Rouergue, puis 7 intersections
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	OK
Priorité aux croisements (oui/non)	
Croisements dangereux	quelques intersections dangereuses, car aucune visibilité pour les cyclistes.
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	
Signalisation des croisements pour les voitures	-

Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	Intersection rue du Rouergue: cédez le passage pour tout le monde, bande verte un peu effacée. Intersection rue du Périgord: cédez le passage pour les vélos, vélos signalés aux voitures, pas de bande verte. Rue du Lauragais, rue de Cerdagne, rue de Camarg
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	coté rue de touraine, on voit la piste de la rue de Touraine. A la fin de la piste du chemin de Saint pierre, la piste du chemin de Peyrette n'est pas indiquée. Cote route de Lombez, à la rue du Languedoc, on voit la bande cyclable.
Continuité aux carrefours/ronds-points	
Vitesse autorisée des voitures	50
Vitesse constatée des voitures	?
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	-
Marquage bien visible	pas partout
Largeur utile mesurée	sur la partie trottoir, de 1,75m env à moins d'1m50 à cause des poteaux. Sur la partie neuve, de l'ordre de 2m20, mais seulement 1m à 1m50 dans certaines zones. Sur la partie ancienne, env 2;75m
Fréquentation de l'axe	
Itinéraire alternatif (oui/non)	non
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique)	piste non complète, or en venant de la D632, les voitures vont très vite. Il manque aussi la portion en venant du chemin de Peyrette. Le trottoir cyclable est trop étroit, et les entrées/sorties de maisons font des dévers importants.

CHEMIN DE PAHIN

Chemin de Pahin entre le collège L de Vinci et le C de la Peyrette

Nom de la voie où est situé l'équipement	Chemin de Pahin
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	quelque tronçons d'équipement (trottoirs mixtes)
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée.	Une centaine de mètres de trottoir mixte sur le chemin de Pahin entre le collège et l'intersection avec la rue J Cocteau, Intersection Chemin de Panégans Collège : un trottoir mixte correct puis traversée (bien signalée) du chemin de Pahin. Dans le sens i
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	double sens voie étroite et sans visibilité sur la partie collège -intersection rue de Touraine. En principe zone 30 pas respectée. Sur la partie Intersection rue de Touraine chemin de Peyrette zone 50 meilleure visibilité
Nombre de files de circulation automobile	deux
Type de revêtement	
Etat de la chaussée	déplorable sur la partie rue de Touraine Cde Peyrette dans ce sens , un peu meilleure dans l'autre sens
Nettoyage de la chaussée	
Longueur de l'équipement	200mètres et 50mètres
Vulnérabilité au stationnement	
Eclairage (oui/non)	
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	piétons
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	non
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	le fin de l'équipement n'est pas signalée
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	pas de croisement sur l'équipement
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	
Priorité aux croisements (oui/non)	
Croisements dangereux	
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	sans objet se ce n'est le début de l'équipement sur le carrefour C de pahin Rue de Touraine C DE Peytette
Signalisation des croisements pour les voitures	
Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	oui vers chemin de Panégans
Continuité aux carrefours/ronds-points	oui au carrefour rue de Touraine
Vitesse autorisée des voitures	30
Vitesse constatée des voitures	50 ou plus
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	
Marquage bien visible	voir plus haut trottoir mixte pas signalé dans le sens collègerue de Touraine. Ce trottoirne finit ou ne commence (selon le sens) nulle part
Largeur utile mesurée	1,5m
Fréquentation de l'axe	peu fréquenté
Itinéraire alternatif (oui/non)	
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique) 1 = très bon état 2 = bon état 3 = état moyen 4 = mauvais état 5 = impraticable	Equipement fantaisiste. Ceux qui l'ont réalisé ne l'ont pas expérimenté. En fait il y a une vague continuité "collège trottoir mixte" en passant par un lotissement mais il faut chercher et rien n'est signalé. A noter que le plan du réseau cycliste comporte
Avis des usagers	

CHEMIN DE PANEGANS

Chemin de Panégans

Nom de la voie où est situé l'équipement	Chemin de Panégans
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	Piste en site propre mais à usage mixte (piétons, cyclistes)
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée	
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	Voie à double sens . Piste à double sens
Nombre de files de circulation automobile	2
Type de revêtement	bitume
Etat de la chaussée	bon état
Nettoyage de la chaussée	après vents forts présence de branches. Présence fréquente de morceaux de verre (bouteilles)
Longueur de l'équipement	1km
Vulnérabilité au stationnement	quelquefois mais rarement des voitures en stationnement
Eclairage (oui/non)	correct
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	piétons, rollers, voitures d'enfants compte tenu d'un usage mixte; également le matin présence de poubelles
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	Un sens en descente avec virage, des usagers qui oublient le droite
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	Le chemin de Panégans est totalement doublé par la piste cyclable
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	5
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	
Priorité aux croisements (oui/non)	des "cédez le passage" I sur la piste cyclable
Croisements dangereux	non
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	pas de feux
Signalisation des croisements pour les voitures	oui,
Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	ras
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	
Continuité aux carrefours/ronds-points	un carrefour, continuité assurée
Vitesse autorisée des voitures	sans objet
Vitesse constatée des voitures	sans objet
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	
Marquage bien visible	
Largeur utile mesurée	
Fréquentation de l'axe	assez fréquenté
Itinéraire alternatif (oui/non)	
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique) 1 = très bon état 2 = bon état 3 = état moyen 4 = mauvais état 5 = impraticable	Bon état
Avis des usagers	

BOULEVARD FRANCOIS MITTERAND

Boulevard François Mitterand

Nom de la voie où est situé l'équipement	Boulevard François Mitterand
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	Piste en site propre
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée	non
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	un seul coté de la rue, piste à double sens
Nombre de files de circulation automobile	2 files
Type de revêtement	goudron
Etat de la chaussée	excellent état (neuf)
Nettoyage de la chaussée	propre
Longueur de l'équipement	0.5km
Vulnérabilité au stationnement	faible à nul
Eclairage (oui/non)	
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	aucun
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	non
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	bonne continuité
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	
Priorité aux croisements (oui/non)	oui
Croisements dangereux	non
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	
Signalisation des croisements pour les voitures	oui
Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	oui
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	oui
Continuité aux carrefours/ronds-points	oui
Vitesse autorisée des voitures	n/a
Vitesse constatée des voitures	n/a
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	n/a
Marquage bien visible	oui
Largeur utile mesurée	
Fréquentation de l'axe	?
Itinéraire alternatif (oui/non)	non
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique) 1 = très bon état 2 = bon état 3 = état moyen 4 = mauvais état 5 = impraticable	1

Avenue François Mitterand

Piste cyclable neuve, en site propre. Traversées de routes principales bien sécurisée à l'aide de marques vertes au niveau du sol et des pointillés de céder le passage au sol.	
Indications claires des distances avec les principales destinations de la commune	

Les vélos ne sont pas prioritaires aux traversées de routes principales mais les indications sont claires	
Les véhicules ont aussi un céder le passage pour une traversée sécurisée de la route	

RUE DU LANGUEDOC

Rue du Languedoc

Nom de la voie où est situé l'équipement	Rue du Languedoc
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	Bande cyclable avec des traits pointillés blancs. Les intersections sont marquées de façon plus précise en vert
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée	La bande cyclable traverse la chaussée dans la rue du Languedoc, c'est dangereux étant donné la fréquentation de cet itinéraire
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	Rue à double sens
Nombre de files de circulation automobile	2 files
Type de revêtement	goudron
Etat de la chaussée	correct sans plus
Nettoyage de la chaussée	ras
Longueur de l'équipement	0.4 km
Vulnérabilité au stationnement	importante
Eclairage (oui/non)	non
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	non
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	oui : risque avec les véhicules
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	ok
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	4
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	
Priorité aux croisements (oui/non)	n/a
Croisements dangereux	n/a
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	
Signalisation des croisements pour les voitures	
Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	oui
Continuité aux carrefours/ronds-points	à peu près ok
Vitesse autorisée des voitures	50
Vitesse constatée des voitures	sans doute plus
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	moyen moins
Marquage bien visible	non
Largeur utile mesurée	
Fréquentation de l'axe	beaucoup de voitures
Itinéraire alternatif (oui/non)	
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique) 1 = très bon état 2 = bon état 3 = état moyen 4 = mauvais état 5 = impraticable	3

Rue du Languedoc

La rue du Languedoc permet d'éviter l'accès principal de la Route de Tarbes et peut recevoir un trafic arrivant du Chemin de Saint Pierre et souhaitant éviter la rentrée difficile sur la rue Gaston Doumergue (il semble que la plupart des voitures allant en direction du centre de Tournefeuille tournent dans la rue du Languedoc.

Il y a deux pistes cyclables (une zone indiquée par des pointillés blanc sur la chaussée, de chaque côté de la rue. Les intersections avec les rues adjacentes sont indiquées avec un marquage vert. La piste qui va vers le centre de Tournefeuille s'interrompt environ 100 mètres avant la rue Eugène Montel et traverse la rue avec un marquage vert. Ceci représente un réel danger et il est probable que les vélos n'empruntent pas ce tronçon et continuent sur la chaussée.

Le marquage au sol est assez peu visible, à part lors des croisements avec les rues adjacentes.

RUE EUGENE MONTEL

Rue Eugène Montel

Nom de la voie où est situé l'équipement	Rue Eugène Montel
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	trottoir plus ou moins mixte, en mauvais état général, avec une signalisation laissant à désirer
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée	non
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	double sens, d'un côté de la voie de circulation
Nombre de files de circulation automobile	2
Type de revêtement	goudron
Etat de la chaussée	très moyen voir avec qq trous ici et là
Nettoyage de la chaussée	pas applicable
Longueur de l'équipement	0.6km
Vulnérabilité au stationnement	forte (il y a systématiquement des voitures garées sur la
Eclairage (oui/non)	non
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	véhicule
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	non à part ceux garés
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	problème rue de Tarbes, ok de l'autre côté
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	3
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	
Priorité aux croisements (oui/non)	
Croisements dangereux	
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	
Signalisation des croisements pour les voitures	
Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	faible à inexistante
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	oui
Continuité aux carrefours/ronds-points	ok
Vitesse autorisée des voitures	pas applicable
Vitesse constatée des voitures	pas applicable
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	pas applicable
Marquage bien visible	pas du tout
Largeur utile mesurée	
Fréquentation de l'axe	
Itinéraire alternatif (oui/non)	
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique) 1 = très bon état 2 = bon état 3 = état moyen 4 = mauvais état 5 = impraticable	4

RUE GASTON DOUMERGUE

Gaston Doumergue (entre Mairie et jet d'eau rte de Tarbes)

Nom de la voie où est situé l'équipement	Gaston Doumergue (entre Mairie et jet d'eau)
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	trottoir mixte
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée	
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	Double sens
Nombre de files de circulation automobile	2
Type de revêtement	béton+pierre
Etat de la chaussée	bon
Nettoyage de la chaussée	OK
Longueur de l'équipement	150 m
Vulnérabilité au stationnement	non
Eclairage (oui/non)	oui
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	piétons
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	non
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	début rd point et fin rd-point
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	5
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	OK
Priorité aux croisements (oui/non)	oui
Croisements dangereux	oui
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	non
Signalisation des croisements pour les voitures	non
Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	oui
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	oui côté jet d'eau
Continuité aux carrefours/ronds-points	oui côté jet d'eau
Vitesse autorisée des voitures	50
Vitesse constatée des voitures	
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	OK
Marquage bien visible	non
Largeur utile mesurée	2 m
Fréquentation de l'axe	moyen
Itinéraire alternatif (oui/non)	non
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique) 1 = très bon état 2 = bon état 3 = état moyen 4 = mauvais état 5 = impraticable	2. bon état. Cela reste un trottoir mixte de centre ville, pas très accessible et assez dangereux. Mieux vaut prendre la chaussée et la place d'un véhicule.
Avis des usagers	

ALLEE DES SPORTS

Allée des sports (côté Tennis)

Nom de la voie où est situé l'équipement	Allée des sports (côté Tennis)
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	Bande
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée	oui, chemin de bergon (passerelle)
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	Double sens
Nombre de files de circulation automobile	2
Type de revêtement	Piste : bitume
Etat de la chaussée	bon
Nettoyage de la chaussée	OK
Longueur de l'équipement	120 m
Vulnérabilité au stationnement	oui surtout le samedi et mercredi lors des cours de tenn
Eclairage (oui/non)	oui
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	Piétons et véhicules
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	oui
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	passage protégé avec cédez le passage pour les vélo!!
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	0
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	0
Priorité aux croisements (oui/non)	
Croisements dangereux	oui, angle droit au niveau de la piscine (angle mort)
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	
Signalisation des croisements pour les voitures	
Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	non au début
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	oui
Continuité aux carrefours/ronds-points	oui au niveau de la piscine
Vitesse autorisée des voitures	50
Vitesse constatée des voitures	trop vite
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	OK car protégé par stationnement
Marquage bien visible	bon
Largeur utile mesurée	2,5 m
Fréquentation de l'axe	assez fréquenté
Itinéraire alternatif (oui/non)	non
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique) 1 = très bon état 2 = bon état 3 = état moyen 4 = mauvais état 5 = impraticable	2. Bon état. Attention au niveau de l'entrée du tennis (cédez le passage!!) et au niveau de la piscine (angle droit)

Allée des sports (côté foot)

Nom de la voie où est situé l'équipement	Allée des sports (côté foot)
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	piste en site propre/trottoir
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée	piste-trottoir au niveau de l'école du château
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	Double sens
Nombre de files de circulation automobile	2
Type de revêtement	Piste : bitume
Etat de la chaussée	bon
Nettoyage de la chaussée	OK
Longueur de l'équipement	300 m
Vulnérabilité au stationnement	parfois voir remarques
Eclairage (oui/non)	oui
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	Piétons et véhicules parfois
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	dangerosité au niveau de l'entrée du stade malgré un cédez le passage
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	passage protégé avec cédez le passage pour les vélo!!
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	0
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	OK
Priorité aux croisements (oui/non)	non sortie du stade
Croisements dangereux	oui, angle droit au niveau de la piscine (angle mort)
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	
Signalisation des croisements pour les voitures	
Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	oui
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	oui
Continuité aux carrefours/ronds-points	oui au niveau de la piscine
Vitesse autorisée des voitures	50
Vitesse constatée des voitures	trop vite
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	OK
Marquage bien visible	bon
Largeur utile mesurée	2,5 m
Fréquentation de l'axe	fréquenté
Itinéraire alternatif (oui/non)	non
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique) 1 = très bon état 2 = bon état 3 = état moyen 4 = mauvais état 5 = impraticable	1. Très bon état. Attention au niveau de la piscine (angle droit) et au niveau de l'école (angle droit avec impasse du château et trottoir). Devant l'école trottoir très étroit, de plus signalisation uniquement lorsque l'on vient du stade et non du centr

AVENUE DE LA RESISTANCE

Avenue de la Résistance

Nom de la voie où est situé l'équipement	Avenue de la Résistance
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	trottoir cyclable
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée	de trottoir cyclable à trottoir tout court
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	trottoir cyclable à double sens mais rue à sens unique
Nombre de files de circulation automobile	1
Type de revêtement	Bithume + béton + lignes pavées
Etat de la chaussée	Correct
Nettoyage de la chaussée	Correct
Longueur de l'équipement	~250 m
Vulnérabilité au stationnement	Oui car trottoir mixte
Eclairage (oui/non)	Oui
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	Piétons, poteaux, barrières, poubelles ...Au débouché du trottoir cyclable (?) avec la rue Gaston Doumergue, le petit parking vélo est fréquemment encombré de scooters et autres deux roues à moteur ... sensibiliser les usagers de la pizzeria et du bar voisins
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	Piétons, poteaux, barrières, poubelles ... incitent beaucoup de cyclistes à passer sur la route à contresens.
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	Pas de fin sur le secteur concerné
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	2 (entrée et sortie immeuble)
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	Bateaux OK
Priorité aux croisements (oui/non)	Non
Croisements dangereux	danger relatif : croisement avec Gaston Doumergue
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	Non
Signalisation des croisements pour les voitures	Non
Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	OK
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	Non
Continuité aux carrefours/ronds-points	A améliorer
Vitesse autorisée des voitures	30
Vitesse constatée des voitures	50
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	Moyenne
Marquage bien visible	OK
Largeur utile mesurée	on ne passe pas avec une remorque vélo
Fréquentation de l'axe	Moyenne
Itinéraire alternatif (oui/non)	Non
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique) 1 = très bon état 2 = bon état 3 = état moyen 4 = mauvais état 5 = impraticable	4- du fait des difficultés évoquées
Avis des usagers	excellent entrainement au gymkhana ...

Avenue de la Résistance

C'est la « résistance au passage des cyclistes et piétons : : le trottoir cyclable, déjà difficile à cause des multiples barrières, est **très très souvent** encombré par des poubelles (cf photos ci après). Il faudrait sensibiliser le gardiens d'immeuble et/ou les services de ramassage des ordures pour qu'ils laissent la voie libre . Même les piétons ont du mal à passer ! Ceci incite beaucoup de cyclistes à passer sur la route à contresens => **Créer un double sens cyclable sur la chaussée en sens unique**



Au débouché du trottoir cyclable (?) avec la rue Gaston Doumergue, le petit parking vélo est fréquemment encombré de scooters et autres deux roues à moteur ... sensibiliser les usagers de la pizzeria et du bar voisin

RUE DU TOUCH

rue du Touch

Nom de la voie où est situé l'équipement	rue du Touch
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	trottoir cyclable puis plus rien sauf échappatoire le long du parking automobiles
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée	oui
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	Double sens
Nombre de files de circulation automobile	2
Type de revêtement	Trottoir : pavé
Etat de la chaussée	Moyen à médiocre
Nettoyage de la chaussée	OK
Longueur de l'équipement	~ 200 m
Vulnérabilité au stationnement	oui, entrée résidence, débouché sur parking avec passage de motos ...
Eclairage (oui/non)	Oui
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	obstacles fixes (potelets, inhomogénéité de revêtement) et mobiles (piétons ...)
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	trottoir cyclable dangereux du fait de la forte pente, variation de largeur et des obstacles fixes (potelets, inhomogénéité de revêtement) et mobiles (piétons ...) et traversée du pont
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	débouché sur parking ...
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	0
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	Oui
Priorité aux croisements (oui/non)	Non
Croisements dangereux	Non
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	Non
Signalisation des croisements pour les voitures	Non
Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	Oui
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	Oui
Continuité aux carrefours/ronds-points	Non
Vitesse autorisée des voitures	50
Vitesse constatée des voitures	parfois plus de 50 en descente
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	moyen
Marquage bien visible	OK
Largeur utile mesurée	variable
Fréquentation de l'axe	Moyen
Itinéraire alternatif (oui/non)	non
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique) 1 = très bon état 2 = bon état 3 = état moyen 4 = mauvais état 5 = impraticable	3 à 4 : du fait des remarques
Avis des usagers	trottoir cyclable dangereux du fait de la forte pente et des obstacles fixes (potelets, inhomogénéité de revêtement) et mobiles (piétons ...) nombreux sont ceux qui demandent plus d'accès au square Balency le soir, le week-end

La rue du Touch proposant en théorie une « piste cyclable » sur le trottoir à partir de l'Allée des Platanes n'est que très difficilement praticable en vélo à la montée comme à la descente. En résumé : **trottoir cyclable dangereux du fait de la forte pente, variation de largeur et des obstacles fixes (potelets, inhomogénéité de revêtement) et mobiles (piétons ...) et traversée du pont**

Accès square Balancy : donner plus de latitude d'accès (et donc de franchissement par les vélos) au niveau des horaires d'ouverture du square Balancy, en phase par exemple avec les horaires des séances de cinéma, **cette voie étant à la fois plus agréable (pente plus faible, environnement bucolique,) et plus sûr notamment avec des enfants (éloignement des autres véhicules et des piétons, problème de largeur)**

ALLEE DES PLATANES

Allée des Platanes

Nom de la voie où est situé l'équipement	Allée des Platanes
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	piste en terre
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée	oui
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	Double sens
Nombre de files de circulation automobile	2
Type de revêtement	Piste : (sable tassé) macadam
Etat de la chaussée	Moyen
Nettoyage de la chaussée	OK
Longueur de l'équipement	~ 500 m
Vulnérabilité au stationnement	oui, entrée résidence
Eclairage (oui/non)	Oui
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	obstacles fixes (potelets, inhomogénéité de revêtement) et mobiles (piétons ...)
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	quelques inhomogénéité de revêtement, branches d'arbres et mobiles (piétons ...) et quelques endroits avec manque de visibilité côté résidence fermée
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	entrée résidence (giratoire Henri Dunan), débouché sur parking ...
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	1 (entrée quartier Reine des prés Beau soleil)
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	Non
Priorité aux croisements (oui/non)	Non
Croisements dangereux	Oui
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	Non
Signalisation des croisements pour les voitures	Insuffisant (sortie résidence giratoire Henri Dunan)
Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	Oui
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	Oui
Continuité aux carrefours/ronds-points	Oui pour piste
Vitesse autorisée des voitures	50
Vitesse constatée des voitures	parfois plus de 50
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	moyen
Marquage bien visible	panneau indicateur destination et temps
Largeur utile mesurée	variable
Fréquentation de l'axe	Moyen
Itinéraire alternatif (oui/non)	non
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique) 1 = très bon état 2 = bon état 3 = état moyen 4 = mauvais état 5 = impraticable	2 à 3 : du fait des remarques
Avis des usagers	intérêt car cheminement éloigné des véhicules à moteur

Allée des platanes

C1- sur le sentier cyclable proche de l'arrêt de bus il y a une branche cassée dont le moignon pend juste **à hauteur de tête** et qui **risque de blesser très sérieusement un piéton ou cycliste au visage.**

(branche cassée depuis de nombreux mois !!)

Branche qui pend



C2- Traversée en sortie du giratoire Henri Dunan :

Pas de signalisation de la traversée (panneaux Attention cyclistes)



C3- Traversée protégée trajet Lac des pêcheurs – La Barigoude

Signallement uniquement dans le sens centre ville → Art de vivre



C4- Côté droit en allant de l'Art de Vivre au centre ville

Piste en sable et terre de qualité moyenne.

C5- Croisement avec la rue de Verdun

Pas de signalisation de la traversée (panneaux Attention cyclistes) sur la rue de part et d'autre de la traversée

Bateaux un peu hauts

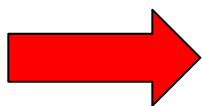
C6- Côté droit en allant du centre ville à l'Art de Vivre

Piste en sable d'assez bonne qualité

C7 - Le long de la résidence des Platanes

Végétation à entretenir : passage réduit et parfois visibilité restreinte

Bordure dangereuse au tournant après l'espace « poubelle » des résidences lorsqu'on descend du centre ville (particulièrement dangereux la nuit)



C8. difficultés de franchissement de la chicane (serrée) croisement coulée verte - allée des platanes pouvant inciter les cyclistes à passer à côté (vécu)

RUE DE LA CASCADE

Rue de la Cascade

Nom de la voie où est situé l'équipement	Rue de la Cascade
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	Bandes cyclables de chaque côté
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée	
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	double sens
Nombre de files de circulation automobile	1
Type de revêtement	Asphalte
Etat de la chaussée	Bon
Nettoyage de la chaussée	
Longueur de l'équipement	300m
Vulnérabilité au stationnement	Oui. Voitures fréquemment garées sur les bandes.
Eclairage (oui/non)	Oui
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	Voitures garées
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	Pas de dangerosité signalée
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	Pas de fin sur le secteur concerné
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	2
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	Bateaux OK
Priorité aux croisements (oui/non)	Non
Croisements dangereux	Faible danger
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	non
Signalisation des croisements pour les voitures	Marquage vert sur chaussée
Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	OK
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	
Continuité aux carrefours/ronds-points	
Vitesse autorisée des voitures	
Vitesse constatée des voitures	
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	OK
Marquage bien visible	Efface
Largeur utile mesurée	1m
Fréquentation de l'axe	Faible
Itinéraire alternatif (oui/non)	Oui
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique) 1 = très bon état 2 = bon état 3 = état moyen 4 = mauvais état 5 = impraticable	2

RUE DE LA MONTJOIE

Rue de la Montjoie

Nom de la voie où est situé l'équipement	Rue de la Montjoie
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	Trottoir mixte
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée	non
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	double sens, d'un seul côté de la rue
Nombre de files de circulation automobile	2
Type de revêtement	goudron
Etat de la chaussée	assez médiocre
Nettoyage de la chaussée	moyen
Longueur de l'équipement	0.4km
Vulnérabilité au stationnement	non
Eclairage (oui/non)	non
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	non
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	non
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	très mauvais (voir photos)
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	4
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	
Priorité aux croisements (oui/non)	non
Croisements dangereux	
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	
Signalisation des croisements pour les voitures	
Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	très moyen voir document
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	non
Continuité aux carrefours/ronds-points	non
Vitesse autorisée des voitures	n/a
Vitesse constatée des voitures	n/a
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	non applicable
Marquage bien visible	moyen
Largeur utile mesurée	
Fréquentation de l'axe	important
Itinéraire alternatif (oui/non)	
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique) 1 = très bon état 2 = bon état 3 = état moyen 4 = mauvais état 5 = impraticable	3 à 4

RUE JEAN MERMOZ

BOULEVARD VINCENT AURIOL

Boulevard Vincent Auriol

Nom de la voie où est situé l'équipement	Boulevard Vincent Auriol
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	bande cyclable séparée de la voie de circulation des autres véhicules par un simple pointillé
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée	oui au début et à la fin de l'équipement
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	Double sens
Nombre de files de circulation automobile	2 séparées d'un terre plein central
Type de revêtement	bande revêtement asphalte
Etat de la chaussée	Moyen à correct
Nettoyage de la chaussée	OK
Longueur de l'équipement	~ 1000 m
Vulnérabilité au stationnement	faible
Eclairage (oui/non)	Oui
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	quelques inhomogénéités de revêtement
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	les véhicules mordent sur la bande (estimé à 6 voitures par heure)
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	giratoire proche commissariat avec accès par piste séparée, autre côté vers lardenne plus complexe : trottoir ,,,
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	6
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	Oui
Priorité aux croisements (oui/non)	Non
Croisements dangereux	Non
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	Non
Signalisation des croisements pour les voitures	
Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	Oui
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	Oui
Continuité aux carrefours/ronds-points	Oui
Vitesse autorisée des voitures	50
Vitesse constatée des voitures	parfois plus de 50
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	moyen
Marquage bien visible	OK
Largeur utile mesurée	40 cm de chaque côté
Fréquentation de l'axe	Fort
Itinéraire alternatif (oui/non)	non
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique) 1 = très bon état 2 = bon état 3 = état moyen 4 = mauvais état 5 = impraticable	2 à 3 : du fait des remarques
Avis des usagers	peindre en vert risque d'être insuffisant => étudier renforcement des vibreurs voire envisager des séparateurs ?

RUE ALPHONSE DAUDET

rue Alphonse Daudet

Nom de la voie où est situé l'équipement	rue Alphonse Daudet
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	bande cyclable séparée de la voie de circulation des autres véhicules par un simple pointillé
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée	oui au début et à la fin de l'équipement
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	Double sens
Nombre de files de circulation automobile	2
Type de revêtement	bande revêtement asphalte
Etat de la chaussée	Moyen à correct
Nettoyage de la chaussée	OK
Longueur de l'équipement	~ 300 m
Vulnérabilité au stationnement	forte
Eclairage (oui/non)	Oui
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	quelques inhomogénéités de revêtement
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	les véhicules mordent systématiquement sur la bande et quand il y a des véhicules en stationnement risque d'ouverture de portières
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	oui
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	1
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	Oui
Priorité aux croisements (oui/non)	Non
Croisements dangereux	Non
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	Non
Signalisation des croisements pour les voitures	Non
Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	Non
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	Oui
Continuité aux carrefours/ronds-points	Oui
Vitesse autorisée des voitures	50
Vitesse constatée des voitures	difficilement à plus de 50
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	correct
Marquage bien visible	OK
Largeur utile mesurée	40 cm de chaque côté
Fréquentation de l'axe	moyen à faible
Itinéraire alternatif (oui/non)	non
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique) 1 = très bon état 2 = bon état 3 = état moyen 4 = mauvais état 5 = impraticable	2 à 3 : du fait des remarques
Avis des usagers	prévoir ajout peinture verte étudier renforcement par vibreurs ?

AVENUE DE LARDENNE

Avenue de Lardenne

Nom de la voie où est situé l'équipement	Avenue de Lardenne
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	bande cyclable le long des véhicules en stationnement et séparée de la voie de circulation des autres véhicules par un simple pointillé
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée	oui au début et à la fin de l'équipement
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	Double sens
Nombre de files de circulation automobile	2 séparées par un marquage central
Type de revêtement	bande revêtement asphalte
Etat de la chaussée	Moyen à correct
Nettoyage de la chaussée	OK
Longueur de l'équipement	~ 800 m
Vulnérabilité au stationnement	moyenne
Eclairage (oui/non)	Oui
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	quelques inhomogénéités de revêtement
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	les véhicules mordent sur la bande (estimé à 6 voitures par heure) et comme il y a des véhicules en stationnement risque d'ouverture de portières
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	2
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	Oui
Priorité aux croisements (oui/non)	Non
Croisements dangereux	Non
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	Non
Signalisation des croisements pour les voitures	
Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	Oui
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	Oui
Continuité aux carrefours/ronds-points	Oui
Vitesse autorisée des voitures	50
Vitesse constatée des voitures	parfois plus de 50
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	moyen
Marquage bien visible	OK
Largeur utile mesurée	40 cm de chaque côté
Fréquentation de l'axe	Fort
Itinéraire alternatif (oui/non)	non
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique) 1 = très bon état 2 = bon état 3 = état moyen 4 = mauvais état 5 = impraticable	2 à 3 : du fait des remarques
Avis des usagers	peinture verte insuffisante => étudier renforcement par vibreurs voire envisager des séparateurs ?

CHEMIN DU RAMELET MOUNDI

Nom de la voie où est situé l'équipement	chemin de Ramelet Moundi
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	Côté en allant vers Toulouse, portion de trottoir mixte cyclable en revêtement filérisé gris
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée	Oui car discontinuité majeure commençant au droit du croisement rue vers l'entrée du Golf
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	Double sens
Nombre de files de circulation automobile	2, sauf à un rond-point (4)
Type de revêtement	Filérisé gris et graviers
Etat de la chaussée	Moyen voire dangereux à cause de zone objet de travaux et/ou avec beaucoup de gravier
Nettoyage de la chaussée	Non (des morceaux de verre proche arrêt de bus vers entrée du Golf)
Longueur de l'équipement	500m (sur plus d'un km de voirie)
Vulnérabilité au stationnement	Non
Eclairage (oui/non)	Oui
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	Oui
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	Oui des véhicules y stationnent parfois et/ou sortent des propriétés riveraines
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	côté en allant vers Toulouse, trottoir finissant sur arrêt de bus avec peu de visibilité des autres véhicules débouchant de la rue d'accès au golf
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	1 de chaque côté
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	Non
Priorité aux croisements (oui/non)	Non
Croisements dangereux	Oui (rond points)
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	Non
Signalisation des croisements pour les voitures	Oui
Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	Insuffisant (sortie du Golf)
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	Non
Continuité aux carrefours/ronds-points	Oui
Vitesse autorisée des voitures	70 (vitesse à réduire à 50)
Vitesse constatée des voitures	jusqu'à 80 voire + ...
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	Mauvaise
Marquage bien visible	Non car non signalée comme piste cyclable „,
Largeur utile mesurée	2 m
Fréquentation de l'axe	Forte
Itinéraire alternatif (oui/non)	Non
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique) 1 = très bon état 2 = bon état 3 = état moyen 4 = mauvais état 5 = impraticable	4
Avis des usagers	dangereux du fait du revêtement (en partie gravier), visibilité faible et cohabitation avec piétons et véhicules sortant de propriétés privées et/ou d'activités (ex kine et restau)

A- Le chemin de Ramelet-Moundi, particulièrement étroit et souvent congestionné, ne comporte pas d'aménagement cyclable satisfaisant entre le rond-point Henri Dunant et la sortie de Tournefeuille. Signalé comme piste cyclable sur les plans de Tournefeuille, Pas de signalisation « sur le terrain » de cette piste, Piste dégradée en plusieurs endroits.

A1- le chemin du Ramelet Moundi est à passer à vitesse maxi 50 au lieu de 70 !

A2- le marquage du passage piéton-piste cyclable est insuffisant à la sortie du giratoire Henri Dunan vers chemin du Ramelet Moundi. Y mettre de la peinture verte, notamment pour ne pas inciter les automobilistes sortant du giratoire à trop accélérer (risque important du fait manque de visibilité en cas de soleil rasant) en



sortie de giratoire

A3- un panneau publicitaire masque cette traversée aux automobilistes engagés dans le rond-point. A DEPLACER.



A4- épaisseur des bateaux trop importante



A5- Sur le trottoir en terre cyclable le long du chemin du Ramelet Moundi :

En cette période, la végétation venant de jardins privés mal entretenus envahit le trottoir à hauteur d'homme en plusieurs endroits et certaines branches dures peuvent blesser, au visage, à l'oeil,



Le jour du ramassage des poubelles il faut slalomer entre les poubelles parce que ...les poubelles sont quasi systématiquement en plein milieu du trottoir, laissant 70cm de chaque côté. Il suffirait de choisir un côté pour supprimer la gêne

Les riverains sortent de leur propriété avec leur véhicule sans forcément être toujours vigilants sur la présence éventuelle de cyclistes, faute parfois de visibilité, **avec un endroit particulièrement dangereux et critique : les entrées-sorties du cabinet kiné Sada, il n'est pas rare de se retrouver « nez à nez » avec un véhicule ... ainsi que le petit parking client restaurant Art de vivre dont les places les plus à gauche font que lorsque des véhicules s'y garent, ceux-ci bouchent le passage des vélos et des piétons et obligent à passer sur la route**

COULEE VERTE DU TOUCH

Cheminement du Touch, entre Lac des pêcheurs et zone La Barrigoude vers St Martin

Nom de la voie où est situé l'équipement	Rivière Le Touch
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	Cheminement vert
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée	
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	double sens
Nombre de files de circulation automobile	0
Type de revêtement	Chemin de terre, sentier
Etat de la chaussée	Terre
Nettoyage de la chaussée	Non
Longueur de l'équipement	~3 à 4km
Vulnérabilité au stationnement	Non
Eclairage (oui/non)	Non
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	Piétons et chiens
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	Franchissement de la Rocade Arc en Ciel complexe avec fortes pentes et zones avec beaucoup de gravier impliquant une mauvaise tenue de route (risque de chutes) notamment à cause de saignées naturelles dans le revêtement sableux. A d'autres endroits, quel
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	RAS
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	2 : Allée des platanes et avenue de Lardenne
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	Non
Priorité aux croisements (oui/non)	Non
Croisements dangereux	Non
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	Non
Signalisation des croisements pour les voitures	Oui
Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	Oui
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	Oui
Continuité aux carrefours/ronds-points	difficultés de franchissement de la chicane (serrée) allée des platanes pouvant inciter les cyclistes à passer à côté
Vitesse autorisée des voitures	NA
Vitesse constatée des voitures	NA
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	NA
Marquage bien visible	panneau indicateur destination et temps
Largeur utile mesurée	
Fréquentation de l'axe	Moyenne à forte le week-end (loisirs)
Itinéraire alternatif (oui/non)	Non
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique) 1 = très bon état 2 = bon état 3 = état moyen 4 = mauvais état 5 = impraticable	3- Praticable en vélo tout chemin (au minimum) ou VTT, par des adultes et les enfants (accompagnés)
Avis des usagers	intérêt en période estivale pour le côté ombragé et la fraîcheur apportée par la rivière

CHEMINEMENT VERT LE LONG DE **LA ROCADE ARC-EN-CIEL**

le long de la Rocade Arc en Ciel

Nom de la voie où est situé l'équipement	le long de la Rocade Arc en Ciel
Type d'équipement : Bande, Trottoir mixte, piste en site propre, contre-allée, cheminement vert, couloir de bus, zone 30, autre	Cheminement vert
Passage d'un type d'itinéraire à un autre sur le même axe : piste – bande - piste dans couloir de bus – contre-allée	
Sens de circulation (de la rue X à la rue Y ; double sens ; contre-sens)	double sens
Nombre de files de circulation automobile	0
Type de revêtement	Chemin de terre, sentier
Etat de la chaussée	Terre
Nettoyage de la chaussée	Non
Longueur de l'équipement	~900m
Vulnérabilité au stationnement	Non
Eclairage (oui/non)	Non
Présence de piétons/obstacles/véhicule sur l'équipement	Piétons et chiens
Dangerosité : risque de percuter véhicule, ouverture de portière (gauche/droite)	Franchissement de la Rocade Arc en Ciel complexe avec fortes pentes et zones avec beaucoup de gravier impliquant une mauvaise tenue de route (risque de chutes) notamment à cause de saignées naturelles dans le revêtement sableux.
Début / fin de l'équipement praticable (insertion dans la circulation ?)	RAS
Nombre de croisements (en comptant les 2 sens)	
Bateau zéro aux croisements/entrée/sortie	Non
Priorité aux croisements (oui/non)	
Croisements dangereux	Non
Présence de sas cyclistes aux feux de signalisation	Non
Signalisation des croisements pour les voitures	Oui
Signalisation (pour les cyclistes : signalisation de l'itinéraire / pour les autres véhicules : leur signaler la présence de cyclistes)	Oui
Signalisation des autres pistes à la fin de l'itinéraire	Oui
Continuité aux carrefours/ronds-points	Chaîne non signalée barrant le chemin descendant vers le Touch, le long de la rocade Arc en ciel côté lac du vieux pigeonier => mettre des éléments de couleur et réfléchissants Panneau routier au milieu du passage
Vitesse autorisée des voitures	NA
Vitesse constatée des voitures	NA
Adéquation par rapport à la circulation / vitesse des véhicules	NA
Marquage bien visible	panneau indicateur destination et temps
Largeur utile mesurée	
Fréquentation de l'axe	Moyenne à forte le week-end (loisirs)
Itinéraire alternatif (oui/non)	Non
Avis général (état général, fréquentation, situation stratégique) 1 = très bon état 2 = bon état 3 = état moyen 4 = mauvais état 5 = impraticable	3- Praticable en vélo tout chemin (au minimum) ou VTT, par des adultes et les enfants (accompagnés)
Avis des usagers	intérêt en période estivale pour le côté ombragé (limité) et la fraîcheur apportée par la rivière

