

Traitement de la contre-allée: propositions

Contexte :

La contre-allée à la RM17 dans l'agglomération de Prades le Lez constitue une opportunité pour les mobilités douces : elle se situe en effet sur un trajet susceptible d'offrir à la fois à ceux et celles qui le souhaitent de recourir à des alternatives à la voiture particulière pour certains trajets dans l'agglomération mais peut constituer également un tronçon efficace et sûr pour les vélotafeu(se)s aussi bien que pour les vélos-touristes dans la perspective ultérieure de voir une liaison cyclable des sources du Lez jusqu'au giratoire de Girac et au-delà.

A ceci s'ajoute une volonté d'apaisement et de sécurité des Pradéen(en)s qu'un aménagement de ce type pourrait dans le même temps permettre d'atteindre.

Extrémités

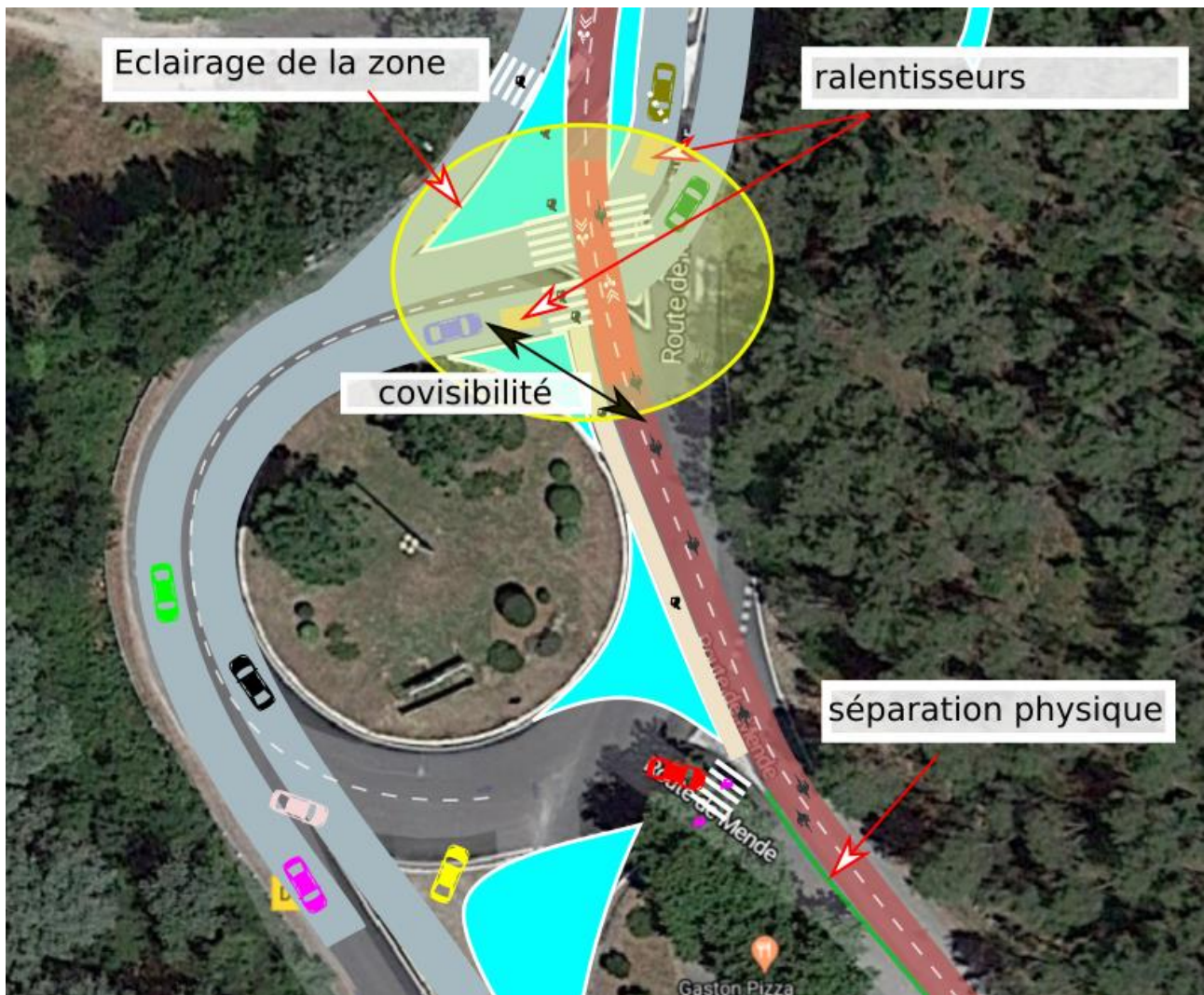
De nombreux aménagements cyclables pèchent par l'absence de prise en compte de la connexion avec d'autres tronçons cyclables ou le retour dans la circulation générale. Il nous paraît important de porter attention particulière au giratoire « des bisous » et au quartier de la Mandarine.

Comme il a été rappelé lors de la réunion dont il est fait mention ci-dessus, le giratoire des bisous ne se justifie pas en terme de régulation de la circulation. En outre, l'objectif de ralentissement des véhicules en entrée d'agglomération n'est pas effectif. Une première proposition serait donc, sans toucher à la structure du giratoire, d'en supprimer la fonction de manière à

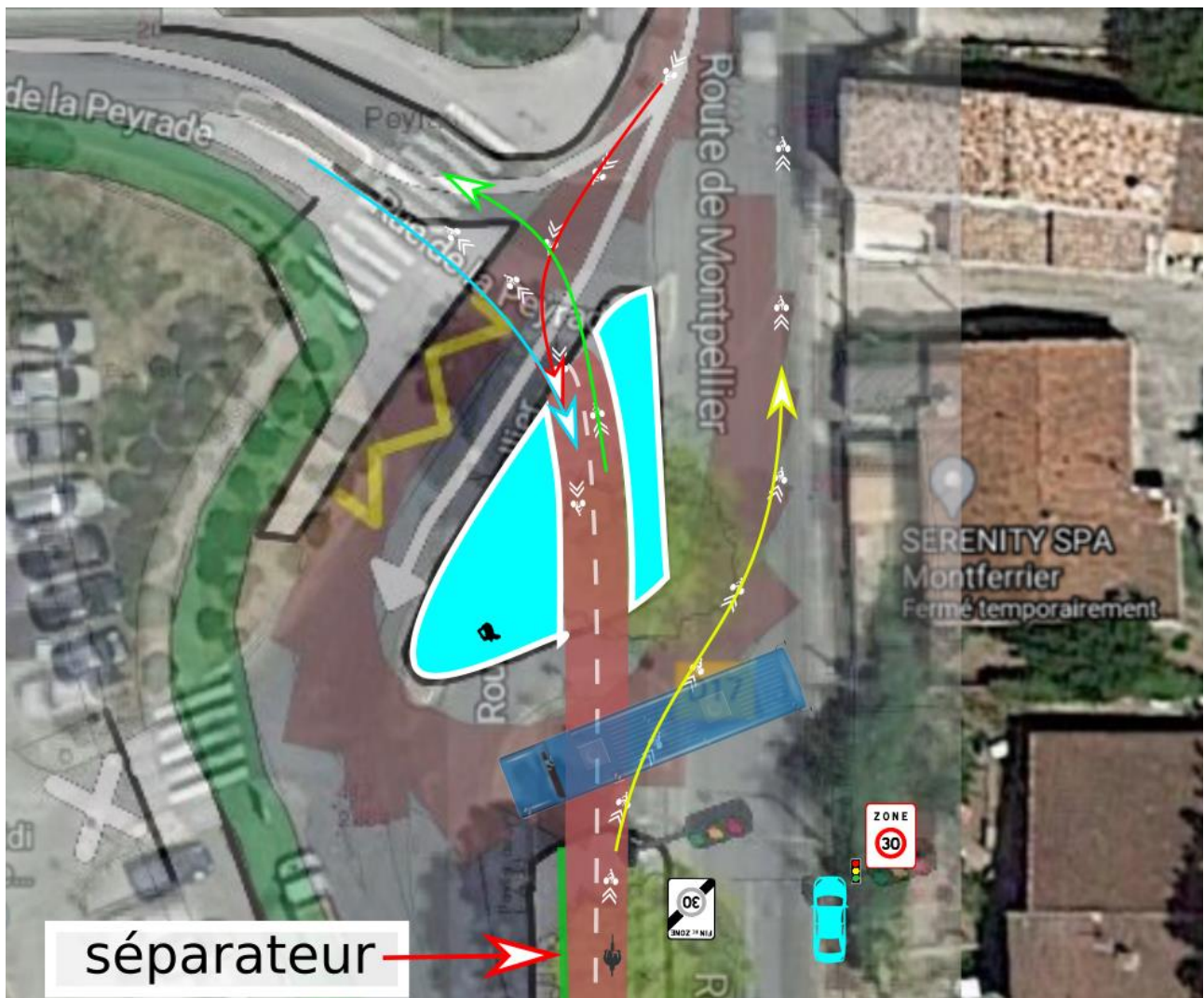
- donner un signal fort et provoquer un véritable ralentissement des véhicules entrant;
- installer - sans présager du régime futur de priorité vélos/motorisés - une intersection sécurisée grâce à une géométrie perpendiculaire propre à assurer un co-visibilité optimale pour tous.

L'accès riverains et au camion pizza « Gaston » n'est pas entravé.

La place est suffisante pour permettre un demi tour des bus si le demi tour du 23 à Mandarine n'est pas retenu.



A la **Mandarine**, l'aménagement doit permettre de rejoindre la circulation générale vers le centre ville aussi bien que vers la rue de la Peyrade dans la perspective d'une liaison vers le stade et le château de Restinclière, que le bus y fasse demi tour ou non. Le carrefour à feu permet une insertion sans danger pour les cyclistes venant de l'aménagement cyclable de la contre allée.

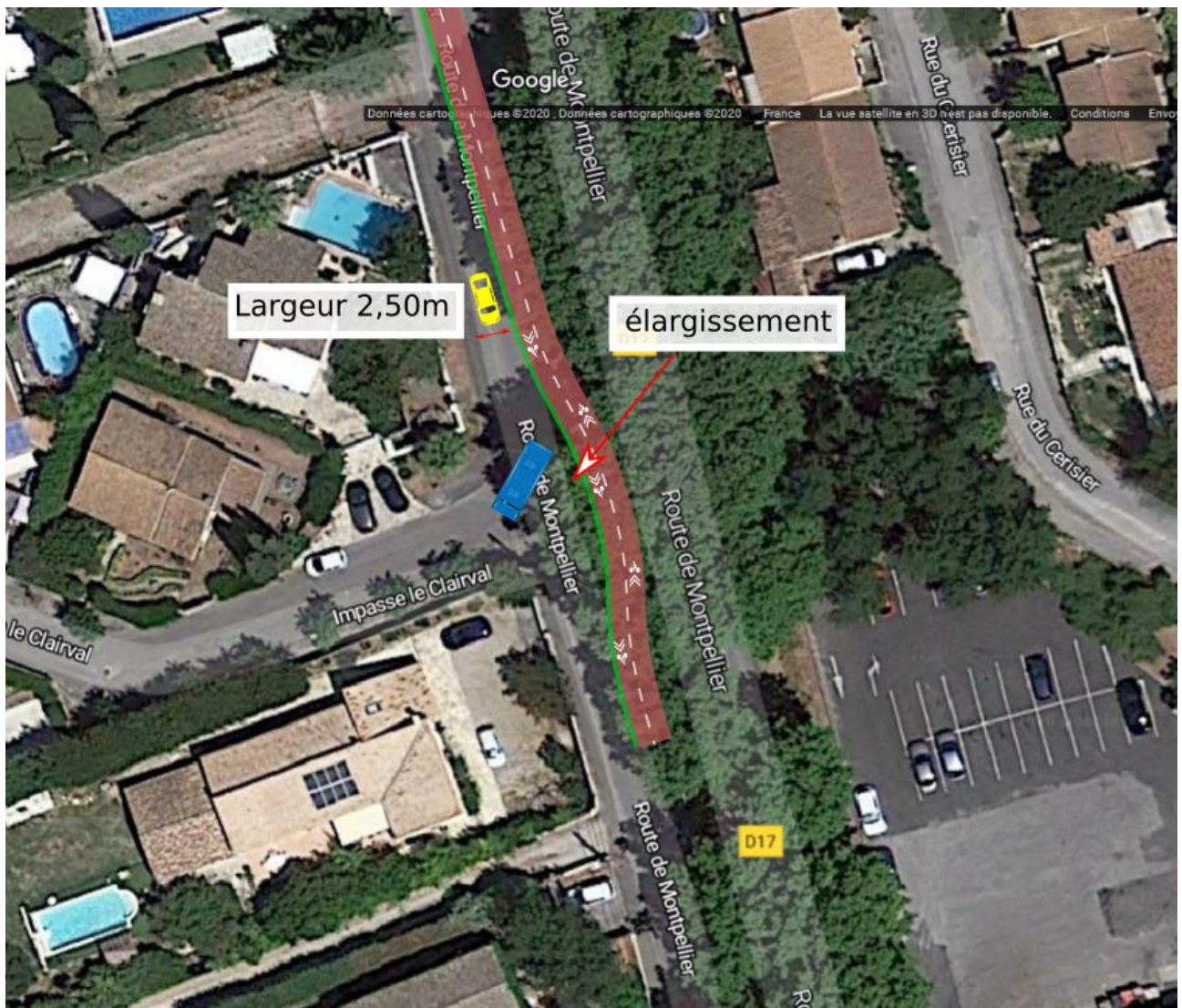


Section courante

La voie bidirectionnelle est positionnée côté terre plein. Un séparateur béton régulièrement ajouré permet

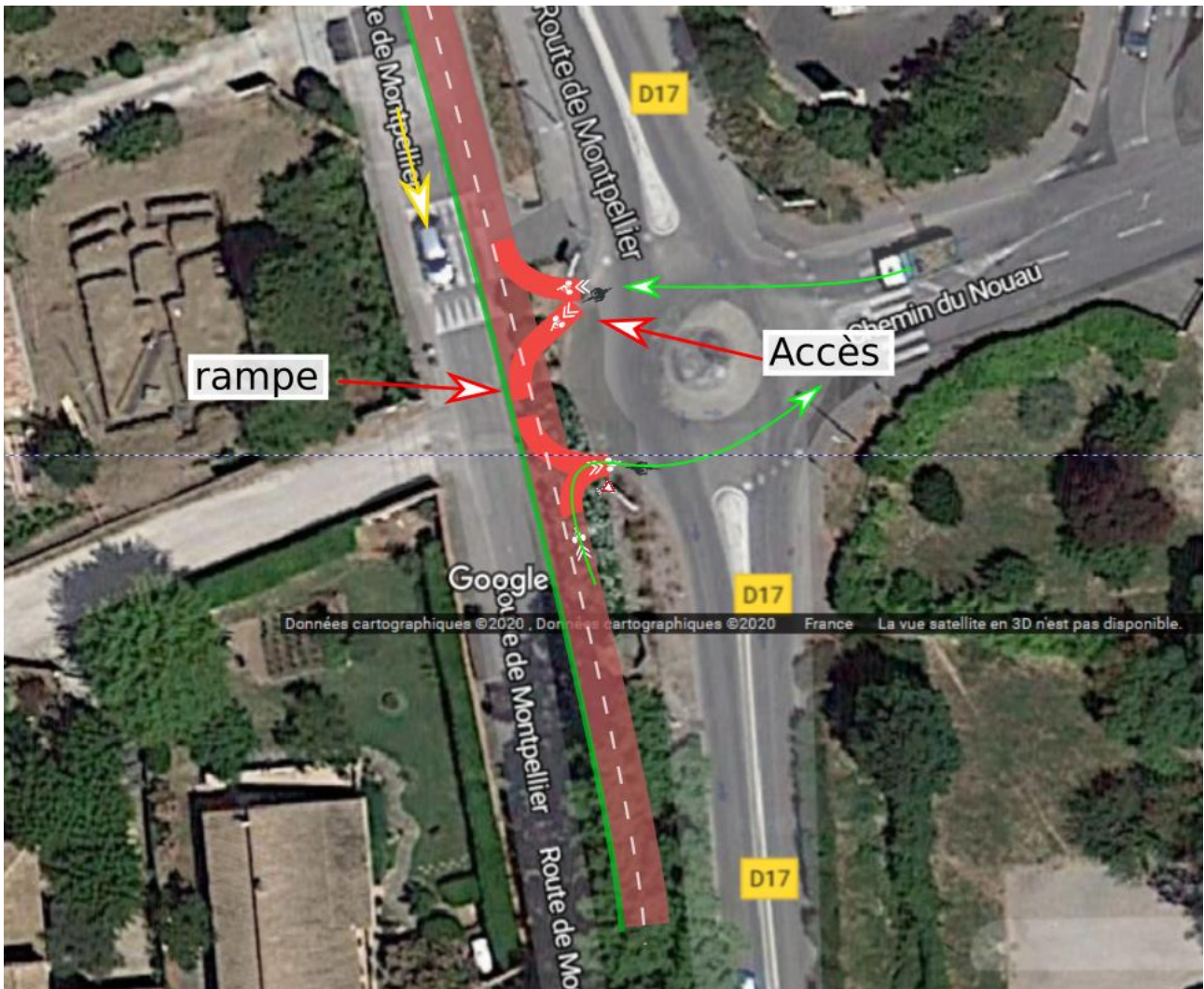
- d'accroître le sentiment de sécurité des usagers de la voie douce ;
- d'empêcher le stationnement sauvage ;
- l'écoulement des eaux pluviales ;
- l'accès à la voie douce des riverains.

La largeur du sens unique motorisé Nord → Sud sera si possible inférieure à 2,75m afin d'obtenir un véritable effet tunnel en vue de ralentir la circulation et dissuader le trafic de transit Nord-Sud (effet de court-circuit ou « rat run »). L'espace ainsi gagné pour la voie douce permet de s'approcher dès cette première phase du gabarit requis (3,50m) pour une voie structurante et ainsi limiter le coût de l'opération à terme. Afin de permettre la giration des véhicules au droit des voies perpendiculaires, des élargissement ponctuels peuvent être aménagés.



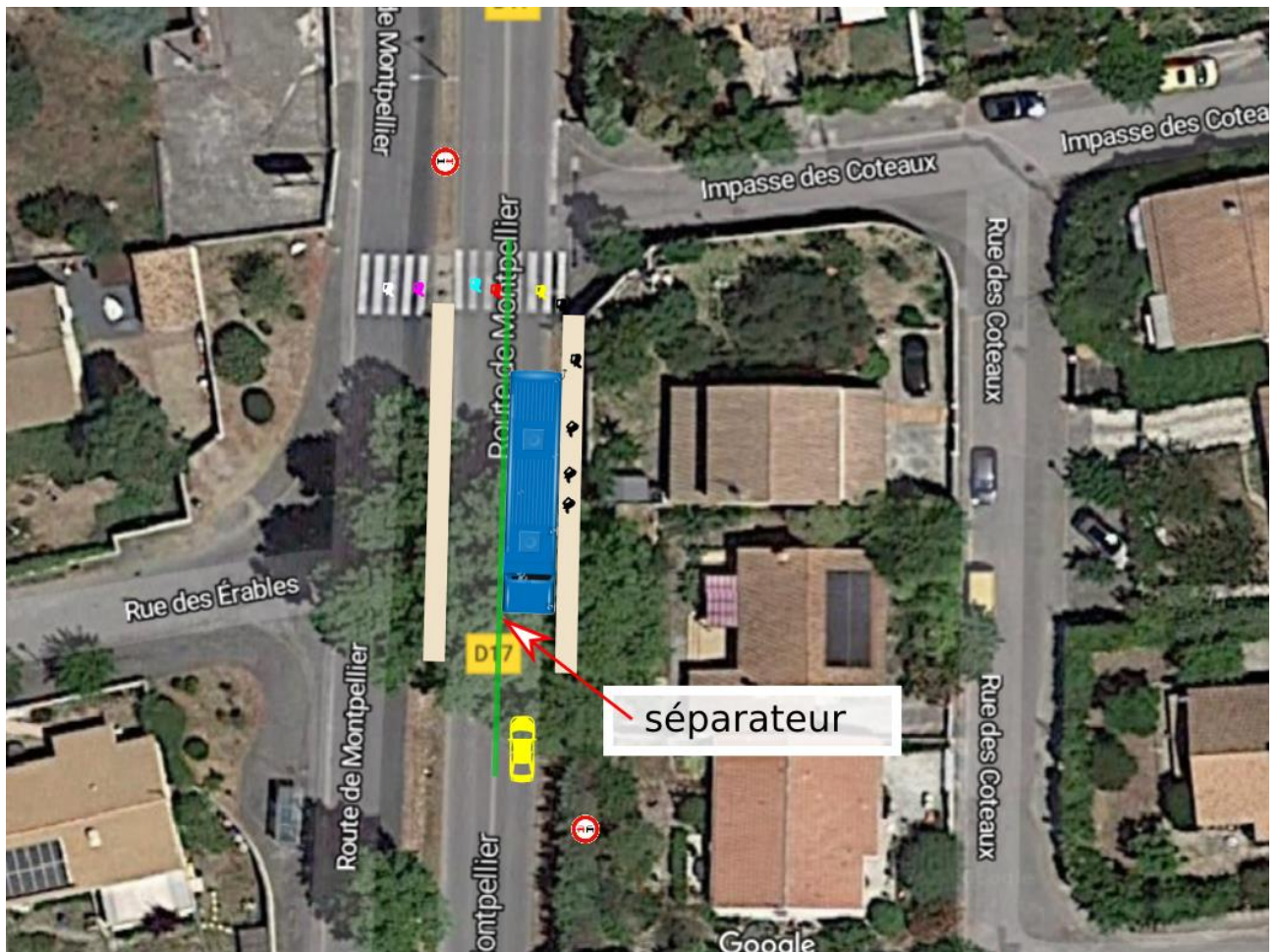
Accès depuis l'Est

Des aménagements existants permettent l'accès de la contre allée depuis des rues de Cabanis, du hameau de Cabanis et des Coteaux. Toutefois, ces aménagements mériteraient d'être élargis et adaptés afin de faciliter la circulation des cyclistes depuis ces rues et leur permettre un accès confortable à l'aménagement. Il convient de prévoir d'ajouter un accès de ce type au droit du Chemin des Pendances dont la fréquentation va croître du fait d'une future opération immobilière. Enfin, l'accès piéton au giratoire de l'Intermarché n'est ni pratique ni sécurisant pour des cyclistes venant des quartiers Ouest. Une rampe (dénivelé environs 50cm) ramenant l'aménagement cyclable à hauteur de la RM 17 permettrait un accès attractif pour tous ces usagers. L'accès peut se concevoir comme une entrée supplémentaire au giratoire ce qui aurait pour effet de simplifier la lecture des priorités.



Transports en commun

Les transports scolaires LIO concernent une population importante de jeunes se rendant au collège. La réduction de la voie motorisée sur la contre allée impose de créer de nouveaux quais sur la RM17 à l'arrêt « moulin neuf » en s'assurant de la sécurité des jeunes usagers lors de la montée et la descente. A ce titre, un séparateur au droit de l'arrêt pourrait être une solution afin d'éviter le dépassement du bus à l'arrêt et le risque d'accident.



Si cette option est retenue, la ligne 23 TAM pourrait continuer à desservir Moulin neuf , le demi tour étant toujours possible sur l'aire disponible à proximité du camion pizza « Gaston »

