

Association Vélo

5, avenue Collignon

31200 Toulouse

Tel : 05 34 30 94 18

Courriel : toulouse@fubicy.org



Pour le développement du cyclisme urbain

Elections Municipales 2014

Propositions pour l'agglomération toulousaine



Pour le développement du cyclisme urbain

1. Objectifs

Ces dernières années ont vu continuer la progression du nombre de vélos dans Toulouse, principalement au centre-ville, mais également plus modérément en périphérie. Le vélo à assistance électrique réalise également une belle apparition dans nos rues, et a entrepris de se démocratiser.

Ce ressenti n'a malheureusement pas pu être confirmé par des chiffres officiels, la dernière enquête ménage réalisée par Tisséo datant de 2004 au niveau de l'Agglomération Toulousaine.

Les objectifs fixés par le PDU 2012 sont d'atteindre 7,6% de déplacements effectués à vélo en 2020 sur l'ensemble du territoire du PDU (soit un passage de 5% à 10% des déplacements mécanisés). D'autre part, Toulouse Métropole a ratifié la charte de Bruxelles l'engageant à atteindre 15% des déplacements à vélo sur son territoire à cette même échéance. Le PDU fixe la participation financière annuelle des collectivités à 16 M€/an pendant 10 ans.

Concernant la marche à pied, les objectifs sont modestes, fixant une progression de 23% en 2008 à 24% en 2020. Il est prévu au PDU un budget d'un 1M€/an jusqu'en 2020 pour Toulouse Métropole dédié à la création de zones 20 et d'aires piétonnes.

Les objectifs de 7,6% de vélo sur le périmètre du PDU et 15% sur Toulouse Métropole sont ambitieux et redonnent au vélo la place qu'il mérite en tant que moyen de transport urbain efficace et crédible. Une véritable politique cyclable donnant enfin la priorité au vélo et utilisant les moyens financiers dévolus de manière efficace est nécessaire pour les atteindre. Pour la marche à pied, les objectifs (progression de 23 à 24%) sont modestes.

2. Propositions pour une politique cyclable dynamique

Pour qu'une politique cyclable soit efficace, cohérente et porte ses fruits, elle se doit d'être plus qu'un panel de mesures accolées les unes aux autres.

Elle doit être présente à tous les étages des projets pilotés par la municipalité. Elle s'inscrit globalement dans une politique de **restriction de l'usage de l'automobile** et de **développement des transports en commun**, dont le vélo et la marche à pied sont des partenaires naturels.

Sa gouvernance doit également être simplifiée. Le passage à la Communauté Urbaine a dilué les compétences et les prises de décisions sur de trop nombreux échelons, que ce soit au niveau politique ou administratif. La politique cyclable doit être recentralisée, autour d'un **vice-président en charge des modes actifs**, assisté d'un chargé de mission ayant autorité sur des référents vélos répartis dans les pôles, validant systématiquement tous les aménagements de voiries réalisés sur le territoire de Toulouse Métropole.

La rédaction du cahier de recommandations des aménagements cyclables, en concertation avec l'association vélo, a été une bonne avancée pour l'amélioration de la qualité des aménagements. Il convient aujourd'hui de veiller à la bonne application de ce cahier sur l'ensemble de la communauté Urbaine, de continuer à l'améliorer, mais également de **mettre à niveau le réseau existant**, en particulier par l'abaissement de toutes les bordures basses, la suppression de toutes les chicanes, et l'éclairage des principaux axes, en particulier l'axe Garonne et le canal du midi, tout en assurant une continuité des aménagements et une cohérence de l'ensemble du réseau.

L'Association Vélo propose une politique cyclable dynamique par la prise en compte du vélo lors :

- Des **aménagements de voirie** (respect systématique de la loi sur l'air par la création de pistes cyclables, de zones 30, de stationnement vélos), de leur **entretien** (nettoyage des équipements cyclables) et de leur **signalétique** (par le développement de la signalisation des itinéraires cyclables et de l'indication des distances et du temps de parcours);
- De la **conception des équipements publics** (bâtiments municipaux, écoles, collèges, lycées, gares, stations de métro) par une réflexion globale sur leur accès et la création de stationnements vélos sécurisés. En particulier, nous proposons que les **abords de toutes les écoles, collèges et lycées de l'agglomération soient réaménagés** afin de créer une zone apaisée libérée de toute circulation automobile.
- De la **conception des bâtiments neufs** (logements, bureaux, commerces, services publics),



Pour le développement du cyclisme urbain

via le plan local d'urbanisme (PLU) et la délivrance des permis de construire, en imposant la création de stationnements vélos sécurisés, de vestiaires, et de douches (pour les bureaux).

- De l'expression de la **démocratie locale**, en associant et en impliquant les associations d'utilisateurs, dont l'Association Vélo, à l'élaboration de tout projet concernant le vélo.
- De la **conception de Transports en Commun en Site Propre**, qui doivent être systématiquement couplés à la réalisation de voies cyclables continues et de qualité et ne doivent pas comporter de nouveaux axes routiers, ni être destructeurs d'espaces naturels.
- De la gestion du réseau de transports en commun, par la **création de vélostations et/ou de stationnement vélo sécurisé dans les zones d'activités**, favorisant l'intermodalité.
- De la **communication**, en expliquant les nouvelles dispositions du code et les nouveaux aménagements (double sens cyclable...), et en initiant des actions de promotion du vélo **impliquant les associations d'utilisateurs**, en particulier dans les établissements scolaires et les entreprises. Des totems pourraient être déployés en ville affichant le nombre de cyclistes passés.
- Du jalonnement des axes cyclables indiquant les principales destinations et les temps de parcours aussi bien sur Toulouse que vers les périphéries (exemple Toulouse/Blagnac)
- De la **répression du stationnement sauvage** sur les bandes cyclables et les trottoirs par l'intensification des contrôles, l'augmentation du prix du PV pour le mettre au même niveau que le stationnement sur couloir bus (135€), **des contrôles fréquents des polices**, et la protection physique, partout où cela sera possible, des bandes pour y rendre le stationnement impossible.

Nous demandons également :

- Une véritable cohérence du réseau cyclable avec **une continuité et un confort** incitant l'usage massif de ces équipements.
- Des **comptages réguliers** et comparables afin d'identifier les axes à équiper et d'évaluer les évolutions de la pratique du vélo.

En synthèse, l'Association Vélo propose :

- **Un changement de la gouvernance à Toulouse Métropole** avec un vice-président en charge des modes actifs, assisté d'un chargé de mission ayant autorité sur des référents vélos répartis dans les pôles.
- Que la **loi sur l'air soit systématiquement appliquée** sur l'ensemble de l'agglomération Toulousaine.
- Que l'ensemble des villes de l'agglomération appliquent le code de la route en **généralisant les double-sens cyclables**.
- Que l'ensemble des villes de l'agglomération **déploie à grande échelle le cédez-le-passage cycliste au feu**.
- Que l'ensemble des projets actuels et futurs de transports en commun en site propre (BHNS, tram) **comporte un aménagement cyclable continu et de qualité ainsi que du stationnement vélo**. Si le choix doit être fait entre le stationnement voiture et la continuité cyclable, **le vélo doit systématiquement être prioritaire**, en respect de la loi sur l'air.
- Que l'**emport des vélos** soit possible sur tous les projets de tram et de BHNS.
- Que les **abords de toutes les écoles, collèges et lycées de l'agglomération soient réaménagés** afin de créer une zone apaisée libérée de toute circulation automobile.
- La poursuite de l'**aménagement de garages à vélos sécurisés et visibles** dans les principales gares multimodales de l'agglomération, notamment à St Agne et Portet-sur-Garonne.
- **Une mise à niveau du réseau cyclable** par la mise à zéro de tous les bateaux zéros, la suppression de toutes les chicanes et l'éclairage des principaux axes cyclables.
- **Une plus grande sévérité envers le stationnement sauvage sur les bandes cyclables avec un montant d'amendes à 135€, des contrôles fréquents des polices** et la mise en place de protections physiques pour empêcher ce stationnement.



Pour le développement du cyclisme urbain

3. Propositions pour l'Hyper-centre de Toulouse

Le mandat qui s'achève a vu la réalisation de projets ambitieux pour le centre-ville de Toulouse, avec une priorité donnée aux piétons et aux cyclistes et un centre-ville plus apaisé. L'Association vélo partage la vision de la ville proposée par le réaménagement de la rue d'Alsace-Lorraine, la piétonisation du cardo romain et l'ambitieux projet Busquets, avec la piétonisation de la place du Capitole et le réaménagement des bords de Garonne.

Le projet Busquets, dont la première tranche est aujourd'hui en cours d'achèvement, doit être poursuivi, avec notamment le réaménagement de la ceinture des boulevards, des bords de Garonne et des allées Jean Jaurès et la limitation de la circulation automobile à une voie. La politique de suppression de la circulation de transit dans l'hyper-centre doit également être poursuivie, avec un réaménagement de la rue de Metz et de la république et la fermeture aux véhicules motorisés du pont neuf (hors bus et urgences), ainsi qu'un nouveau plan de circulation pour supprimer les derniers axes de transit par l'hyper centre : l'axe Boulbonne/rue Saint Antoine du T, l'axe Wilson/Esquirol par la rue St Pantaléon et l'axe rive droite de Garonne entre le canal de Brienne et le pont neuf. Le grand rond doit être réaménagé avec la conversion d'au moins une voie de circulation en piste cyclable et la suppression du stationnement automobile.

La limitation de la voiture en ville a malheureusement engendré une augmentation de la circulation des deux roues motorisés, qui circulent dans les rues piétonnes qui leur sont pourtant interdites, et qui stationnent de manière anarchique sur les trottoirs.

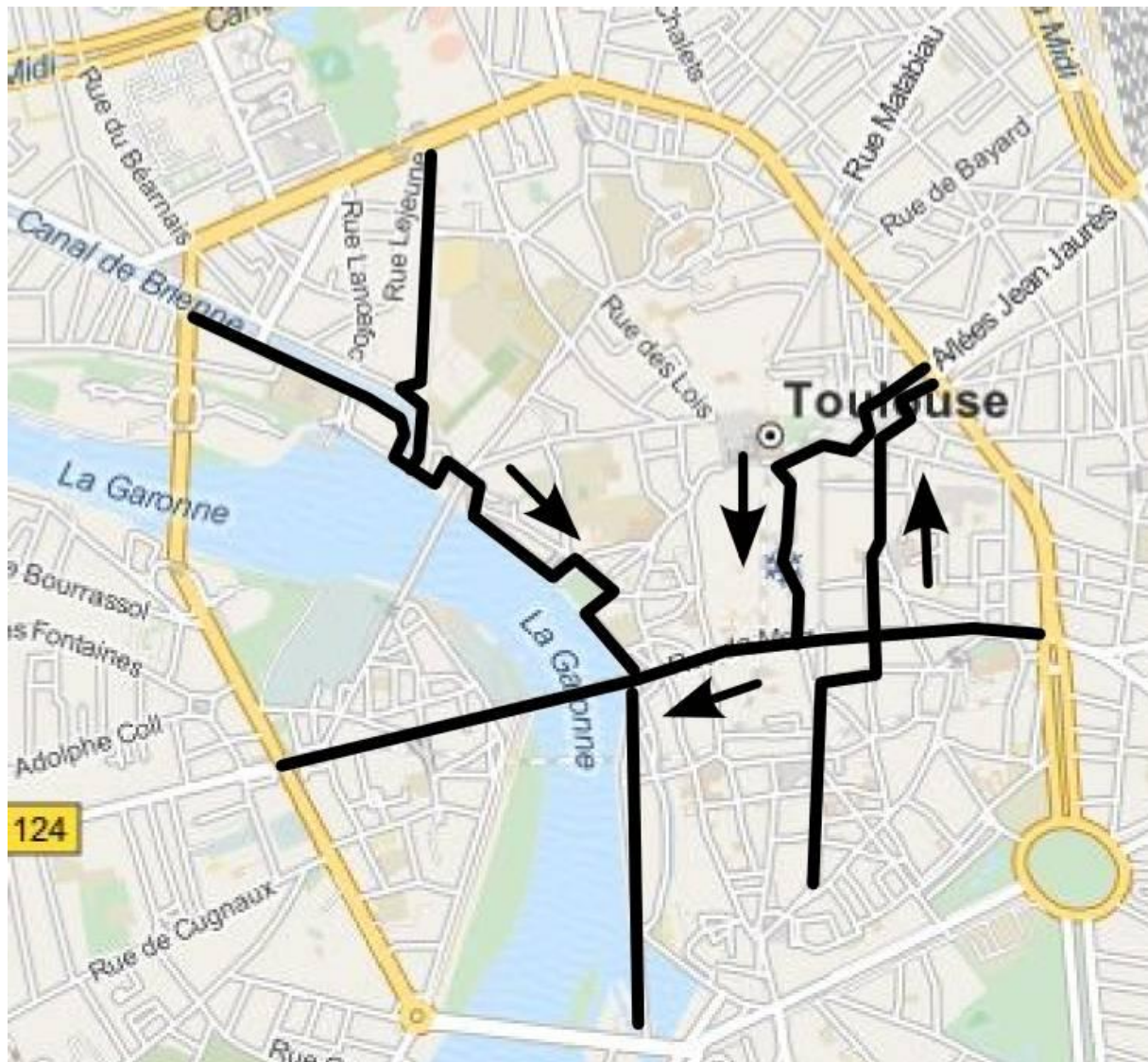
La création de places de stationnement vélo au premier étage du parking du Capitole est une très bonne décision et doit être étendue aux autres parkings du centre ville. Le parking du Capitole doit maintenant être rapidement fermé à la clientèle générale pour être réservé aux riverains, afin de finaliser la piétonisation du Capitole. Enfin, l'offre de stationnements vélos en surface doit continuer d'être développée.

Le canal du midi, patrimoine mondial classé à l'UNESCO, est aujourd'hui dans Toulouse une voie rapide automobile. Celui-ci doit être réaménagé en voie verte sans interruption ni obstacles ou chicanes, en réservant une de ses rives aux modes actifs (piste cyclable en site propre et cheminement piéton) et au tramway. D'autre part, les deux rives du canal doivent être aménagées pour les modes actifs afin de résoudre les problèmes de saturation de la voie verte et de prévenir les conflits entre les cyclistes et les piétons.

La piétonisation pourra être étendue en créant des aires piétonnes temporaires le soir et le week-end (rue de la Colombette par exemple et l'intérieur des quartiers). De la même manière, les dimanches sans voitures devraient être étendus à tous les quartiers.

Les propositions de l'Association Vélo pour l'hyper-centre :

- **Poursuite du projet Busquets**, avec réaménagement de la ceinture des boulevards, des allées Jean Jaurès, du grand rond, du **réaménagement des bords de Garonne** avec prolongation de la piste quai Lombard (quai de Tounis, pont de halage de Tounis).
- **Suppression totale du trafic de transit**, avec en particulier la **fermeture aux véhicules motorisés du pont neuf (hors bus et urgences)**, le **réaménagement de l'axe rue de Metz/république** avec un nouveau plan de circulation pour éviter l'axe Boulbonne/rue Saint Antoine du T, l'axe Wilson – Esquirol par la rue St Pantaléon et l'axe rive droite de Garonne entre le canal de Brienne et le pont neuf.
- **Fermeture du parking du Capitole** à la clientèle générale, avec un usage réservé aux riverains.
- Augmentation de l'offre de **stationnements vélos en surface et dans les parkings souterrains**.
- **Réaménagement du canal du midi en voie verte sur les deux rives**.
- Régulation de la circulation et du stationnement **des deux-roues motorisés**.



Axes de transit automobiles à supprimer



Pour le développement du cyclisme urbain

4. Propositions pour l'Agglomération Toulousaine

1. Ville 30 et réaménagement des 2x2 voies

La circulation automobile est aujourd'hui toujours très prégnante sur les communes de l'agglomération Toulousaine, générant bruit, pollution et insécurité routière. La limitation de vitesse à 50 km/h n'est pas toujours respectée, et en particulier sur les nombreuses rues aménagées en 2x2 voies.

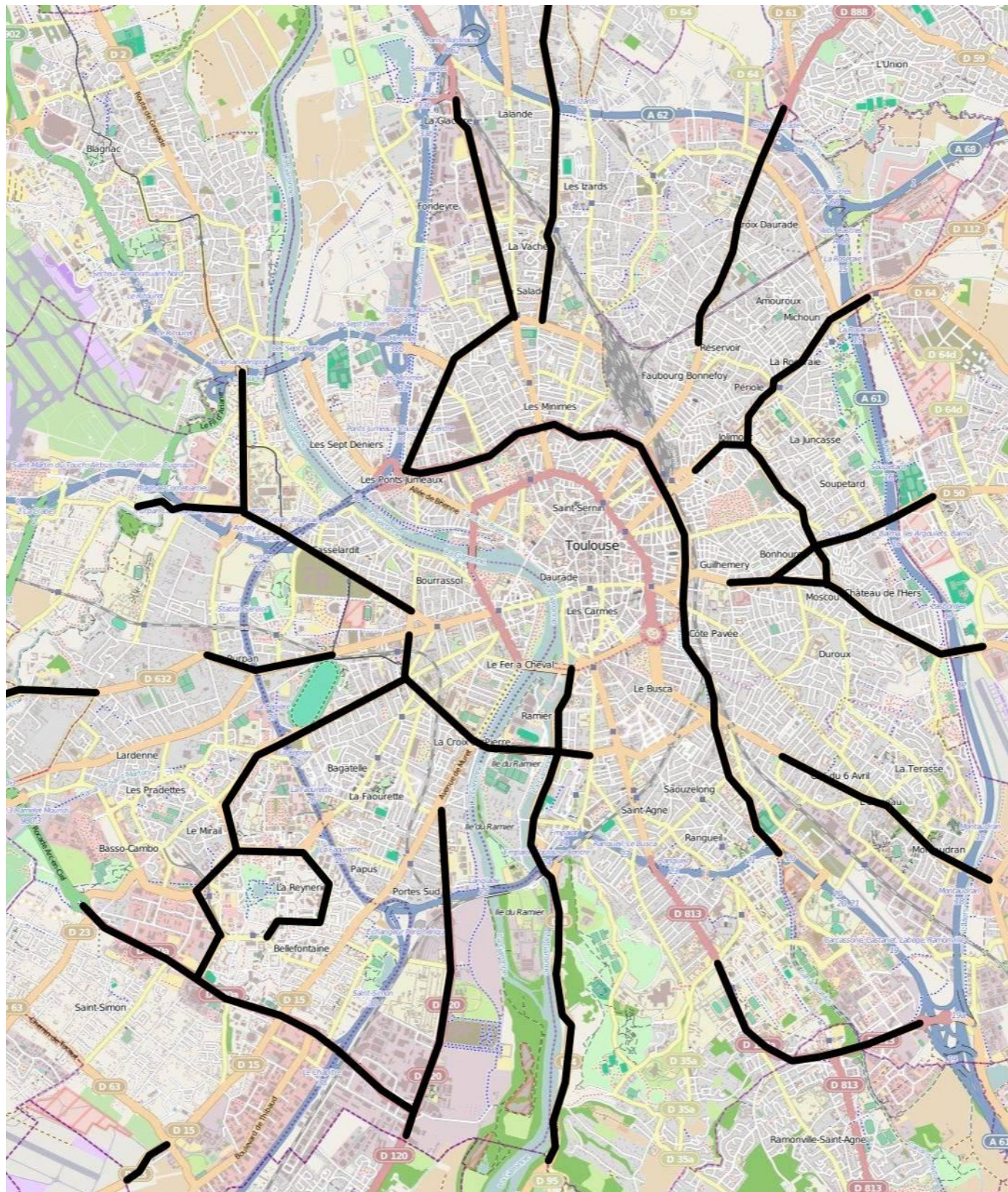
Une vitesse limitée à 30km/h en agglomération est une façon très économique et efficace d'accroître la sécurité routière, de diminuer le bruit et la pollution et d'encourager des choix alternatifs en termes de mobilité. Cela peut même entraîner une diminution de la congestion ! Le 30km/h doit devenir la vitesse par défaut dans notre agglomération, et des vitesses supérieures ne doivent être autorisées que là où c'est vraiment nécessaire.

Nous proposons donc que l'ensemble de la voirie de l'agglomération toulousaine soit limité à 30 km/h, hors voies rapides, à l'exception d'une liste restrictive d'axes pénétrants, dont la carte, pour la commune de Toulouse, est donnée ci-après.

Nous proposons également que toutes les rues et routes qui sont à 2x2 voies soient réaménagées en 2x1 voies. Sur cet espace libéré, nous proposons que soit testée la mise en place de pistes cyclables centrales isolées du trafic et sécurisées (inspirées du modèle Nantais).

2. Couverture de la rocade entre la route de Narbonne et le canal du midi

La rocade est aujourd'hui enterrée (sous forme de tranchée, mais non recouverte) sur sa section entre la route de Narbonne et le canal du midi. Cette section pourrait donc être facilement couverte, rétablissant ainsi la coupure que l'aménagement de celle-ci avait créée, à l'image de ce qui fait actuellement sur le périphérique parisien. Cette section couverte pourrait être aménagée en espaces verts parcourus par une voie verte, créant une liaison est-ouest pertinente pour les piétons et les cyclistes.



Rues restant limitées à 50km/h



Pour le développement du cyclisme urbain

3. Réseau Express Vélo

Membre des Villes et Territoires Cyclables, Toulouse Métropole a signé la charte de Bruxelles l'engageant à atteindre 15% de part modale globale pour le vélo en 2020.

Pour cela, le vélo doit devenir une vraie alternative à la voiture individuelle dans les trajets quotidiens, c'est à dire sur les déplacements entre 0 et 15 km qui représentent 90% des trajets dans l'aire urbaine, notamment hors centre ville et de nuit (heures embauche/débauche).

Ainsi, alors qu'il est déjà largement adopté en centre-ville, le vélo doit désormais devenir plus concurrentiel à la voiture entre le centre-ville et sa périphérie, mais aussi en périphérie.

Pour cela, dans son Plan Vélo (délibération du 17 avril 2011) et son PDU (projet actuel), Toulouse Métropole a identifié 5 axes structurants pour la circulation à vélo :

- Axe Garonne
- Bonnefoy - L'Union
- Axe Est-Ouest : Balma-Lardenne en passant par la rue de Metz
- Narbonnais : rue St Michel, URSS, Jules Julien, route de Narbonne (ou un axe parallèle)
- Avenue de Muret, route de Seysses

L'Association Vélo propose donc que des Réseaux Express Vélo (REV) soient réalisés sur ces axes par les collectivités suivant l'exemple de nombreuses villes (Nantes, Bordeaux, Strasbourg, etc.)

L'objectif des REV, notamment par rapport aux aménagements classiques, est de permettre de se déplacer à vélo avec une vitesse moyenne rendant le vélo concurrentiel de la voiture sur des trajets de 3 à 15 kms.

Il ne s'agit pas d'atteindre des vitesses élevées en pointe mais de fluidifier les trajets, limiter les changements de rythme pour optimiser et atteindre une vitesse moyenne comprise entre 15 et 20 km/h.

4. Liaisons d'agglomération

Les liaisons cyclables péri-urbaines constituent un enjeu fort pour le mandat à venir. C'est l'implantation du vélo dans ces zones, aujourd'hui très faible, qui déterminera si les objectifs de la charte de Bruxelles seront atteints.

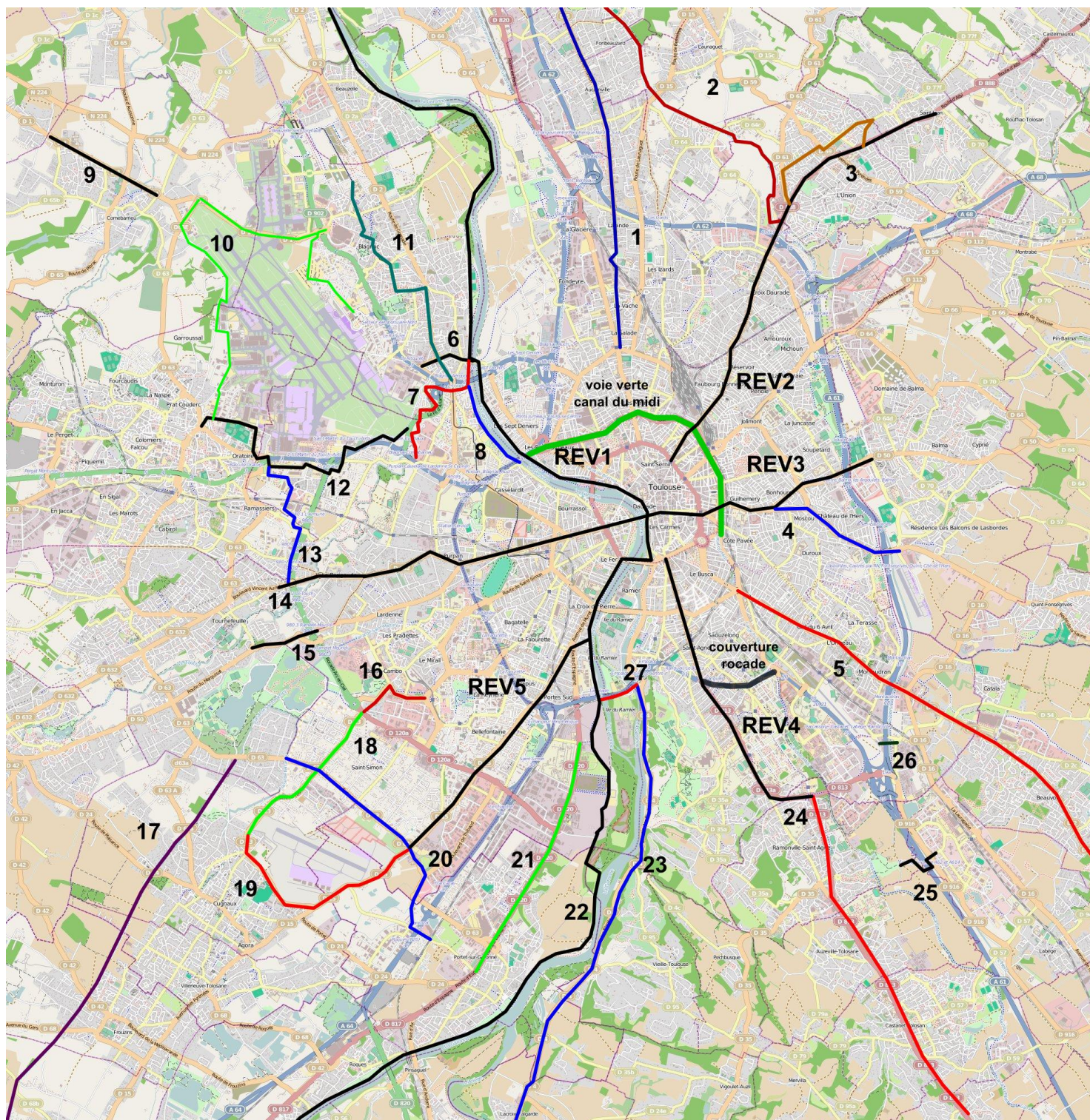
Pour cela, il est nécessaire de relier entre elles toutes les villes de l'agglomération par un réseau cyclable de qualité qui fait aujourd'hui défaut et constitue un réel obstacle à la pratique du vélo. Ceci devra être fait en s'appuyant sur le Réseau Express Vélo et en l'étendant à l'ensemble de l'agglomération.

L'Association Vélo propose :

- Que l'ensemble de la voirie de l'agglomération toulousaine soit limité à 30 km/h, hors voies rapides, à l'exception d'une liste restrictive d'axes pénétrants,
- Que toutes les rues et routes qui sont à 2x2 voies soient réaménagées en 2x1 voie avec test de mise en place d'un axe central vélo,
- Que la rocade soit recouverte sur sa section route de Narbonne/canal du midi et aménagée en espaces verts et voie verte.
- Qu'un Réseau Express Vélo (REV) soit réalisé sur les axes suivants et soit prolongé vers la périphérie :
 - Axe Garonne (REV1)
 - Bonnefoy - L'Union (REV2)
 - Axe Est-Ouest : Balma-Lardenne en passant par la rue de Metz (REV3)
 - Narbonnais : rue St Michel, URSS, Jules Julien, route de Narbonne (REV4)
 - Avenue de Muret, route de Seysses (REV5)
 - Sur des axes transversaux de quartiers à quartiers (le long de la rocade arc en ciel par exemple).
- Que soit réalisé un réseau cohérent et continu au niveau de l'Agglomération Toulousaine, reliant toutes les communes du Grand Toulouse, du Sicoval et du Muretain, suivant les propositions listées ci-après.



Pour le développement du cyclisme urbain



Proposition de réseau d'agglomération

Association Vélo

5, avenue Collignon

31200 Toulouse

Tel : 05 34 30 94 18

Courriel : toulouse@fubicy.org



Pour le développement du cyclisme urbain

1. Liaison Toulouse-Aucamville-St Alban par la route de Fronton.

Réaliser un aménagement continu reliant l'avenue de Fronton et la route de Fronton dans ces trois communes, avec jonction au réseau cyclable de Toulouse (piste avenue J. Zay) : des aménagements parcellaires existent qu'il convient de relier.

Aménagement d'un accès au canal latéral depuis Launaguet par le Bd Henri Gaussen.

2. Liaison "verte" Toulouse-L'Union-Launaguet-Aucamville-Fonbeauzard-Castelginest-Bruguières par la vallée de l'Hers jusqu'au canal latéral.

Ce prolongement de la coulée verte de la vallée de l'Hers, actuellement en projet, reliant le canal du Midi au sud à la D888, devrait être réalisé dans le cadre d'un réseau vert.

En effet des chemins piétons existent le long de l'Hers, et un tronçon de piste cyclable à Castelginest (desserte du collège). Cet itinéraire traverserait les zones résidentielles des communes.

3. Liaison Toulouse-L'Union-St Jean suivant l'axe de la D888 (maillon du REV)

- Du boulevard Nettwiller à l'avenue des Pyrénées (L'Union), la piste cyclable existe mais dans un mauvais état dans la plupart des endroits (mise à part la liaison entre Castorama et le boulevard Nettwiller dans le sens vers Toulouse qui vient d'être entièrement refaite) : reste à réaménager et sécuriser les autres zones.
- De l'avenue des Pyrénées (L'Union) à Saint Jean, la piste est à réaliser entièrement, ainsi qu'un itinéraire « bis » : par la CD 61, le boulevard des Fontanelles, le chemin du merle puis le chemin de la belle hôtesse et traversée de St Jean.

Dans l'Union, les aménagements cyclables suivants permettraient de réaliser des jonctions cyclables pertinentes :

- Avenue des vents d'Autan et avenue des Tourterelles (les études sont prévues)
- Liaison cyclable entre la rue du Puy de Sancy et l'avenue des Pyrénées par le chemin piéton.
- Une passerelle et une piste cyclable bitumée permettant une jonction directe entre l'avenue de Bayonne et le chemin de Gabardie à hauteur du lac de St Caprais, permettant de rejoindre la station de métro de Gramont.

5. Franchissement de la rocade de Toulouse vers Balma-Quint

Un bus en site propre existe sur la RN126 vers Quint-Fonsegrives. Il reste donc à aménager la liaison vers Toulouse en franchissant la rocade.

6. Liaison Toulouse-St Orens continue suivant l'axe de la route de Revel et D2

Des aménagements existent le long de cet axe, mais manquent de continuité, notamment au niveau du franchissement de la rocade.

7. Liaison Toulouse-Blagnac-Cornebarieu par les digues Garonne.

Réaménagement de l'avenue Servanty à passer en circulation apaisée, mise en sens unique et création d'une piste cyclable pour rejoindre la piste en cours de réalisation le long du tramway et jonction également avec la toute nouvelle piste le long de la voie rapide passant par la rue de Lorraine.

8. Liaison "verte" Toulouse-Blagnac par les berges du Touch

Prévue au projet de réseau vert de la ville de Toulouse. Aménagement du Touch à la Garonne à finir depuis la route de Bayonne. Deux passerelles à construire sur le Touch : la première près de l'embouchure sur la Garonne, la deuxième au niveau de l'impasse de la Flambère, afin de désenclaver le quartier Purpan et rejoindre la piste de la rue Velasquez.



Pour le développement du cyclisme urbain

9. Garonne rive gauche

Aménager une voie verte sur la rive gauche de la Garonne, allant de la piste de la digue jusqu'à l'embouchure du Touch et sa future passerelle.

10. Liaison Blagnac-Cornebarrieu par la route de Toulouse.

La D1 a été aménagée sous aéroconstellation, mais reste à finir jusqu'à Cornebarrieu.

11. Tour de l'aéroport Blagnac et Liaison Blagnac-Colomiers par le Nord.

Les pistes partant de l'aéroport allant vers Toulouse manquent.

Des pistes existent le long de la voie lactée mais manquent de continuité.

Créer une piste avenue de Londres pour rejoindre la piste existante rue de borde basse (à marquer comme piste cyclable).

Sécurisation du carrefour jonction Rue Roland Garros (création piste, liaison Route de cornebarrieu pour rejoindre la piste en site propre le long de la rue Franck Joseph Strauss, amélioration de la jonction le long de la Route de Cornebarrieu à la sortie de la voie lactée, sécurisation de la traversée du pont au dessus de la voie lactée (pour rejoindre zone commercial », porte du Grand Noble)

Création d'une liaison vers Colomiers par contournement aéroport.

12. Liaison Blagnac-Beauzelle

Le tramway qui passe avenue de Grenade ne comporte ni aménagements cyclable, ni double sens cyclable ! Le projet d'aménagement du tramway doit donc être revu, afin, au minimum, de comporter des double sens cyclables. Il est également important de maintenir et d'améliorer la liaison cyclable sur l'ancienne route de Blagnac, qui souffrira du report de circulation automobile suite à l'aménagement de la route de Grenade.

13. Liaison Blagnac-Toulouse-Colomiers par le sud

Aménagement de la liaison depuis Blagnac par la rue Velasquez, chemin de l'Espeissiere, rue Marius Tercé, le passage sous la voie rapide, le rond point de la Fontaine lumineuse, av. E. Serres, Bld Brunaud, rond-point Flandre-Dunkerque, bld Pommies.

14. Liaison Colomiers-Toulouse (avenue de Lardenne)

Rue de Caulet, av. St-Granier, aménager le passage le long de la rocade arc-en-ciel en aménageant la voie de service.

15. Liaison Toulouse-Tournefeuille par l'avenue de Lardenne et la route de Lombez (maillon du REV)

Finaliser la liaison Toulouse-Tournefeuille par l'avenue de Lardenne et la route de Lombez en complétant la partie sur la D632.

16. Liaison Toulouse-Tournefeuille par chemin du Ramelet Moundi

Du chemin du Marquisat vers le chemin du Ramelet Moundi, la route est dangereuse et nécessite un aménagement cyclable jusqu'au franchissement de la rocade arc-en-ciel et la connexion à la piste couvrant le canal de St Martory. Cet itinéraire est très utilisé par les salariés de la zone de Basso Cambo (TOP).

17. Tronçon 1 de l'aménagement de bus en propre de la voie du canal de St Martory.

Les voies cyclables parallèles actuelles à partir de Basso Cambo (coulée verte de Négogousse et Parc de la Mounède) ne constituent pas un aménagement cyclable acceptable à cause de leur dangerosité liée à leur isolement. L'absence d'aménagements cyclables le long du tronçon 1 (Basso Cambo – Rond Point de Simon) du transport en commun en site propre (TCSP) de la Voie du Canal St Martory lors de sa construction, violant la loi sur l'air, a été vigoureusement dénoncé par



Pour le développement du cyclisme urbain

l'Association Vélo.

18. Liaison Toulouse La Ramée-Cugnaux-Villeneuve Tolosane-Frouzins-Seysses par le canal de St Martory (à ne pas confondre avec la voie du canal de St Martory du Conseil Général)

Axe cyclable à double fonction : cyclisme urbain et cyclisme de loisir (rôle joué par la piste du canal du Midi); cet axe cyclable devra être créé en site propre.

NB: **La ville de Cugnaux a prévu cette piste** dans son projet de réseau cyclable ("Objectif à moyen terme : rejoindre La Ramée depuis Villeneuve et Cugnaux via le canal de St Martory").

19. Liaison Toulouse-Cugnaux suivant l'axe de la route de St Simon (à Toulouse) et route de Toulouse (à Cugnaux)

20. Liaison Toulouse-Cugnaux par la route de Seysses, la D15 puis la D924A.

Aménagement facilement réalisable sur une route large, qui a le défaut de traverser Portet-sur-Garonne, qui n'est pas dans Toulouse Métropole.

21. Liaison Tournefeuille-gare de Portet (via Toulouse)

Par le Chemin de Toucaut, le chemin de la Saudrune, puis la D63F le long du domaine de Candie jusqu'à la gare.

22. Liaison Toulouse-Portet par D120 route d'Espagne.

La D120 est la seule liaison directe possible (à moins de passer en bord de Garonne). **Cet axe routier très dangereux doit être aménagé pour les vélos.** Une piste a été créée le long du TCSP de la route d'Espagne, elle doit être prolongée au-delà.

23. Liaison Toulouse-Portet-Roques-Muret le long de la Garonne (maillon du REV)

Cette liaison doit être réalisée en partant de la piste du Cancéropôle vers le sud, en longeant la Garonne via Midi-Cueillette, passer par le bac de Portet puis continuer jusqu'à Muret via Roques. Cela s'intégrera dans le parcours cyclable de la Garonne du Conseil Général et constituera un maillon du réseau express vélo.

24. Liaison par la route de Lacroix-Falgarde le long de l'Ariège, en partant du chemin des Etroits.

Cette liaison permettrait de desservir les coteaux et serait aussi très utile aux cyclistes de loisirs.

25. Liaison Toulouse-Ramonville-Castanet.

Cet axe est discontinu, la Grand Rue St Michel, l'avenue de l'URSS, le franchissement de la rocade sont à finaliser (en REV).

Une piste cyclable à double sens existe le long de la RD 813 entre le métro de Ramonville et l'entrée de Castanet (croisement RD 813/Avenue des peupliers). Si la portion Métro – Rd point Sud de Ramonville est sans problème, le reste est inadapté aux cyclistes et doit être réaménagé. Une liaison entre la RD813 et l'avenue du 8 mai 1945 doit être créée.

26. Liaison Ramonville – Labège.

Cette liaison peut être aménagée en profitant de la passerelle sur L'hers aménagée pour le personnel du péage autoroutier. Reste à aménager le passage au-dessus de l'autoroute et la liaison avec la ferme des 50, et l'entrée de Labège sur la D916.

27. Liaison Ramonville – St Orens dans le prolongement de la LMSE



Pour le développement du cyclisme urbain

Résorption de la discontinuité sur la LMSE au franchissement de la rocade et de l'Hers mort.

28. Liaison Rangueil – Basso Cambo

Franchissement de la Garonne vers l'Île du Ramier : doublement de la passerelle de la poudrerie, réhabilitation du pont bow string parallèle à la voie ferrée.