



Suite à un énième aménagement de voirie non conforme, 2 Pieds 2 Roues écrit aux élus

2P2R leur rappelle les obligations légales pour tous les nouveaux aménagements

L'aménagement récent de l'avenue de Fronton a été un élément déclencheur. À la fin du printemps, 2P2R constate que le trottoir a été rétréci bien en dessous de la norme. 2P2R découvre également une piste cyclable devenue discontinue, tout ceci dans le cadre du Linéo 10. C'est une régression en termes de confort et de sécurité pour les piétons et cyclistes ; un bénéfice marginal pour les usagers du Linéo; un gain de temps pour les automobilistes et usagers de deux-roues motorisés.

L'amélioration de l'offre de service bus est une très bonne chose pour l'agglomération. Cependant, elle ne doit pas se réaliser sur le dos des modes actifs. **Si l'on veut optimiser les temps de trajet des bus, réglons plutôt l'usage de la voiture.**

Dans cet esprit, 2P2R a écrit aux élus concernés un courrier relatif à l'avenue de Fronton. 2P2R leur demande une remise aux normes légales concernant les espaces piétons et cyclables (cf. pièce jointe).

Le Linéo OUI, mais des trottoirs et aménagements cyclables illégaux NON !

Par ailleurs, l'avenue de Fronton n'est pas un cas isolé. **Des rues, routes ou avenues sont discrètement refaites sans respect des obligations** (cf pièce jointe).

« La loi n'est pas applicable partout. Il faut l'interpréter. Il y a parfois des contraintes de circulation ou de stationnement. Et puis, il n'y a pas toujours de besoin pour les piétons ou cyclistes. » Cette petite musique, on l'entend lors de discussions avec des technicien·nes ou des élu·es de Toulouse Métropole.

Non, pas d'interprétation, le cadre légal est clair (article L228-2 du Code de l'environnement). La loi LOM de 2019 l'a même précisé, levant toute ambiguïté. **2P2R a donc adressé un autre courrier, celui-ci à l'ensemble des élu·es toulousain·es pour leur rappeler les obligations en cas de projets de voirie.**

Les **aménagements cyclables** à mettre en place obligatoirement en cas de travaux sont à choisir parmi une liste : piste ou bande cyclables, voie verte, zone de rencontre, marquage au sol (sens unique à une seule file) ou couloir partagé bus/vélo.

Pour les piétons, les prescriptions existent depuis 2006 : **la largeur du trottoir doit faire 1m40 minimum et sans obstacle.** Il ne devra plus y avoir de place de stationnement dans les 5 mètres en amont des passages piétons en 2026.



À l'occasion d'un projet, **s'il manque de la place pour honorer les obligations, l'utilisation de l'espace "motorisé" est souvent une solution : stationnement, tourne-à-gauche, double-voie, etc.** Ce choix ne plaît pas à tout le monde, mais c'est l'intérêt général et la loi qui prévalent.

Au-delà de la loi, rappelons que Toulouse Métropole a adopté une [charte accessibilité](#) recommandant un "tunnel imaginaire" de 2 mètres de large, exempt de tout obstacle. Pour l'aménagement multimodal, Tisséo a voté une [délibération](#) mettant en avant le principe **PICTA**, priorisant les **PI**étons puis les **C**ycles avant les Transports en commun et les Automobiles. À quoi servent charte et délibération si elles ne sont pas respectées ?

Citons enfin un engagement politique: M. Moudenc promettait en septembre 2021 "[zéro discontinuité cyclable d'ici la fin du mandat](#)". Dans les faits, 2P2R observe des discontinuités supplémentaires. Ce sont de réels freins à la pratique du vélo, créant de l'insécurité pour les cyclistes. Il en est de même avec les engagements piétons : où en est le SDPA (Schéma Directeur Piéton d'Agglomération) ?

Des réalisations très médiatisées ont vu ou verront le jour comme la grande rue St-Michel, la future rue de Metz. Bravo, 2P2R accompagne ces projets. Pour autant, 2P2R ne peut pas accepter des aménagements régressifs pour les modes actifs.