



Elections municipales 2020

Propositions de l'association 2 Pieds 2 Roues

Résumé de nos propositions

Nos propositions ont pour objectif **une très forte augmentation de la part des modes actifs** dans la mobilité de l'agglomération : +8 points pour la marche à pied et autant pour le vélo, soit **des parts modales de 30% pour la marche à pied et 10% pour le vélo**.

Pour y parvenir, 10 propositions majeures, **ambitieuses mais réalistes** :

1. **Piétonniser le Pont-Neuf et l'axe Est-Ouest**, de la rue de Metz à la place Saint Cyprien, avec un réaménagement de la halle aux grains et des allées Etienne Billières, et la **transformation de l'hyper-centre en Zone à Trafic Limitée (ZTL)**.
2. **Réserver les rives centre-ville du canal de midi et du canal de Brienne aux modes actifs et transports en commun**, avec suppression du stationnement et conservation d'une simple voie de desserte riverains. L'autre rive sera réaménagée en une chaussée à double sens automobile comportant une voie verte.
3. **Mettre en place de boucles de circulation et de zones piétonnes dans les faubourgs et les villes de l'agglomération**, afin de couper les flux de transit automobile, et de créer des zones de convivialité.
4. **Réaliser la ville 30 intégrale** : nous proposons donc que l'ensemble de la voirie de l'agglomération (y compris les villes de la périphérie) soit limité à 30 km/h, hors voies rapides, ce qui représente plus de 90% de la voirie.
5. **Réaménager les avenues qui sont à 2x2 voies en 2x1 voies**, en redistribuant l'espace au profit des transports en commun, des piétons et des vélos.
6. **Créer un Réseau Express Vélo de 8 lignes**, qui permettra d'irriguer toute l'agglomération par des aménagements continus, lisibles et confortables et présentant un véritable saut qualitatif, avec un réaménagement de la ceinture des boulevards.
7. **Créer un réseau de liaisons cyclables inter-quartiers et d'agglomération**. Certains de ces axes ne pourront être aménagés qu'avec la suppression de stationnement automobile, voire la mise à sens unique.
8. **Réaménager l'île du Ramier**, en y limitant très fortement l'accès aux véhicules motorisés.
9. **Affecter un budget de 40 M€/an pour la politique cyclable**.
10. **Transformer la rocade en boulevard urbain limité à 50 km/h**, avec la réservation d'une file aux transports en commun et covoiturage.

1. Objectifs

Ces dernières années ont vu régulièrement progresser le nombre de vélos dans Toulouse, principalement au centre-ville, mais également plus modérément en périphérie.

Les objectifs fixés par le PDU 2030 sont d'atteindre 3 à 5% de déplacements effectués à vélo en 2030 sur l'ensemble du territoire du PDU, ce qui est très nettement insuffisant. Concernant la marche à pied, les objectifs sont extrêmement modestes, fixant une progression de 23% en 2016 à 24% en 2030.

Plus de piétons et de vélos, c'est moins de voitures, donc moins de bruit, moins de pollution, moins d'accidents graves, et une ville plus agréable. C'est un espace libéré et redistribué pour plus de convivialité. C'est également moins de bouchons pour ceux qui continueront à prendre leur voiture ! Enfin, cela va dans le sens de la politique de transition énergétique mise en place au niveau national.

Nous proposons comme objectif en 2030 :

Vélo : 10 % (2013 : 2%) : +8 points

Marche à pied: 30 % (2013 : 22%) : +8 points

2. Propositions majeures

Afin d'avoir une adoption massive des modes actifs par les Toulousains, nous proposons plusieurs mesures ambitieuses qui traduiront une rupture forte avec les politiques qui ont été menées jusqu'à présent, redonneront toute leur place au piéton et au vélo et constitueront une véritable incitation au report modal.

2.1. Piétonniser le Pont-Neuf et l'axe Est-Ouest

Si le centre-ville de Toulouse est aujourd'hui largement piétonnier ou à circulation apaisée, il subsiste encore trop de rues ouvertes à la circulation automobile de transit. En particulier la traversée en voiture par l'axe Est-Ouest génère bruit, pollution, et insécurité routière. Nous proposons :

- **Le Pont Neuf réservé aux piétons, cyclistes et transports en commun** ; Bordeaux vient de le faire avec le Pont de Pierre.
- Une augmentation de l'espace piéton et cyclable sur l'axe Est-Ouest : **place Esquirol piétonne, zone de rencontre rue de la République, un espace apaisé rue de Metz.**
- **Un hyper-centre transformé en Zone à Trafic Limitée (ZTL)** : seuls les habitants, livreurs, abonnés de parking et exceptions seraient autorisés à pénétrer. Le transit auto/moto ne doit plus traverser le centre historique.
- La piétonnisation de la rive centre ville du canal du midi, et la mise à double sens de la rive opposée, ce qui permettra de supprimer la voie passant devant la halle aux grains. Mettons un terme à ce "torrent" de moteurs tournoyant autour de la **Halle aux Grains**.
- La suppression du terminal de bus du **Cours Dillon** et un réseau bus plus adapté : moins de bus grand format, plus de navettes légères dans l'hyper-centre.
- Le développement des livraisons à vélo, des vélo-taxi.
- **Que les places Roguet et Saint-Cyprien** ne soient plus des giratoires 2x3 voies automobiles mais une seule place apaisée et végétalisée où les piétons prennent plaisir à marcher.

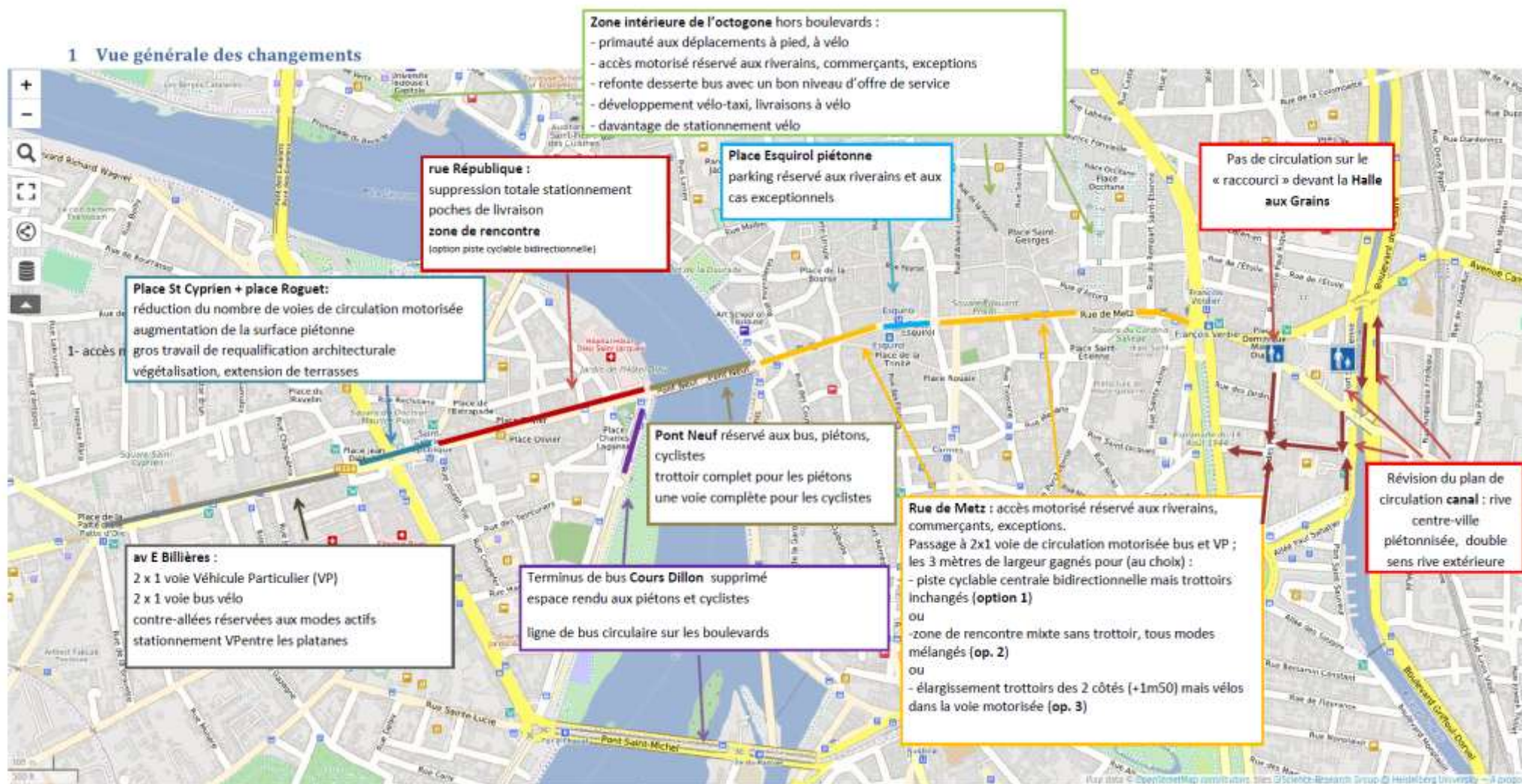


Figure 1 : synthèse des propositions pour l'axe Est-Ouest

2.2. Réserver les rives centre-ville du canal du Midi et du canal de Brienne aux modes actifs et transports en commun

Le plan de réaménagement du canal du Midi et du canal de Brienne a été dévoilé en mai 2019 dans le cadre de la candidature de Toulouse au classement UNESCO. Si ce plan propose des avancées indéniables avec l'aménagement des deux rives des canaux en voies vertes et la fermeture des trémies aux automobiles, celui-ci ne va pas assez loin sur le projet de réaménagement, et n'est pas assez ambitieux sur le calendrier.

2 Pieds 2 Roues propose que d'ici la fin du mandat les rives côté centre-ville du canal du midi et du canal de Brienne soient entièrement réservées aux modes actifs et transport en commun, avec la suppression du stationnement et une simple voie de desserte riverain. Une modernisation du sens de circulation avec des boucles permettra d'éviter le transit par cette voie de desserte.

L'autre rive sera réaménagée en une chaussée à double sens automobile et comportant une voie verte. Nous proposons ainsi un doublement de la voie verte du canal du midi sur toute la partie toulousaine.

Pour le canal du midi, le projet impactera principalement la section canal du midi / port St Sauveur, mais nous souhaitons qu'un réaménagement soit également opéré sur les boulevards de Montplaisir et de la marne, avec réduction à une file de circulation automobile, suppression du stationnement et modification du plan de circulation.

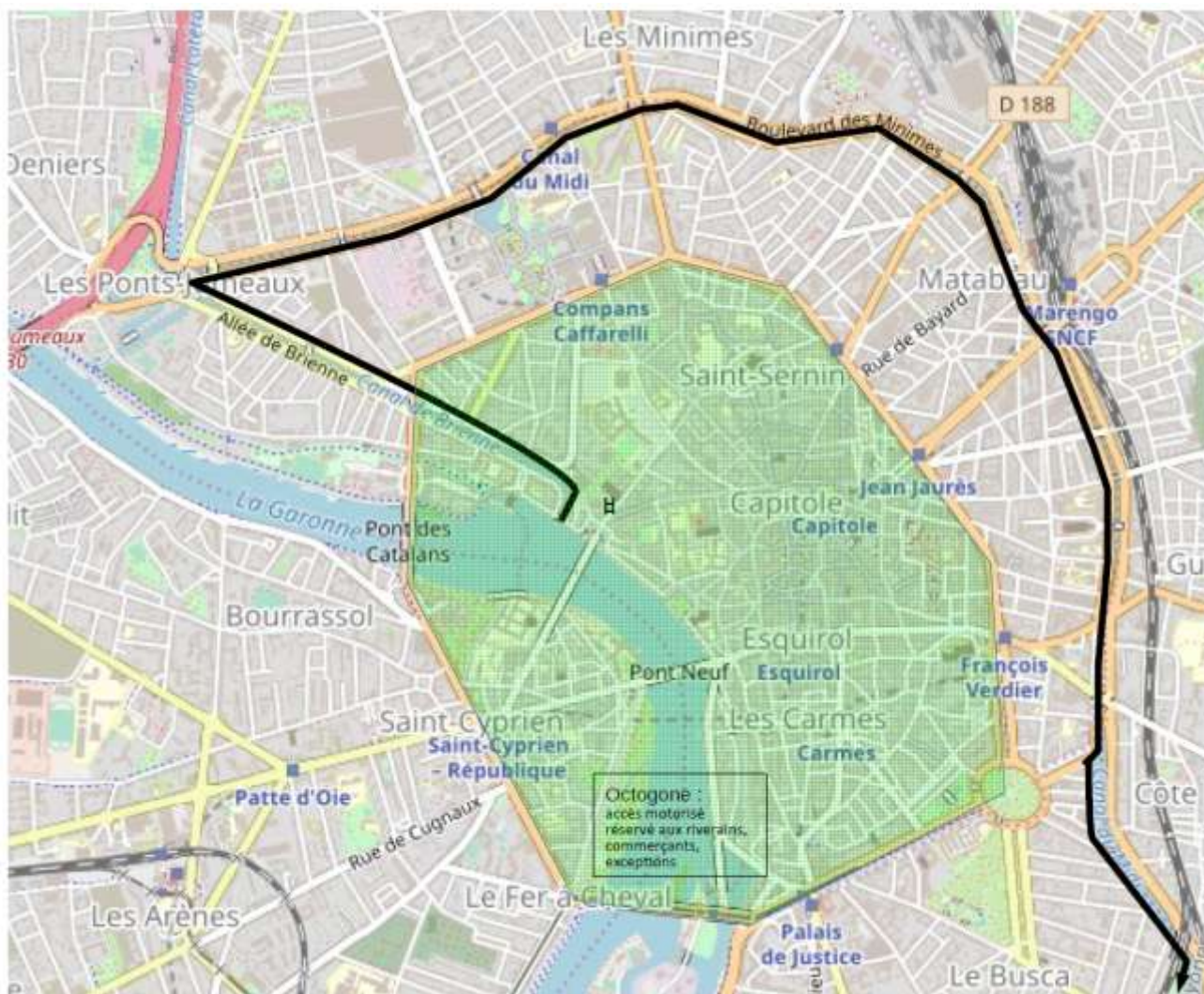


Figure 2 : Parties des canaux réservées modes actifs et TC

2.3. Mettre en place des boucles de circulation et de zones piétonnes dans les faubourgs et les villes de l'agglomération.

La circulation automobile dans l'octogone (ceinture des boulevards de l'hyper-centre) est aujourd'hui encore relativement intense, y compris en dehors de l'axe Est/Ouest. De nombreux automobilistes y transitent encore, alors que la circulation devrait être réservée aux riverains, livraisons, taxis, véhicules d'urgence, handicapés, etc. Cette problématique se pose pour tous les quartiers de Toulouse et de l'agglomération : avec le développement des applications de navigation, de nombreuses rues de desserte supportent un trafic intense.

Nous proposons donc la mise en place dans tous les quartiers de Toulouse et son agglomération :

- **de plans de circulations composés de boucles, obligeant un automobiliste qui rentre dans un quartier à en sortir du même côté**
- **de zones piétonnes sur tous les centres-villes et les coeurs de quartier** pour y favoriser une dynamique et une identité de vie de quartier.

Pour l'octogone, ces axes de transit à supprimer sont : l'axe Boulbonne/rue Saint Antoine du T (en piétonnisant la place St Georges), l'axe Wilson/Esquirol par la rue St Pantaléon et l'axe rive droite de la Garonne entre le canal de Brienne et le pont Neuf (en piétonnisant la place de la Daurade obligeant les voitures empruntant le quai Lombard à revenir en arrière rue des Blanchers).

De plus, les boulevards ne devront comporter qu'une seule file de circulation, et les parkings du Capitole et d'Esquirol devront être réservés aux riverains.

A moyen terme, l'accès à l'octogone devra être réservé aux seuls riverains et exceptions.

De plus nous proposons de réserver les parkings du Capitole et d'Esquirol aux riverains et vélos afin d'étendre la zone piétonne de la rue Gambetta à la place Wilson.

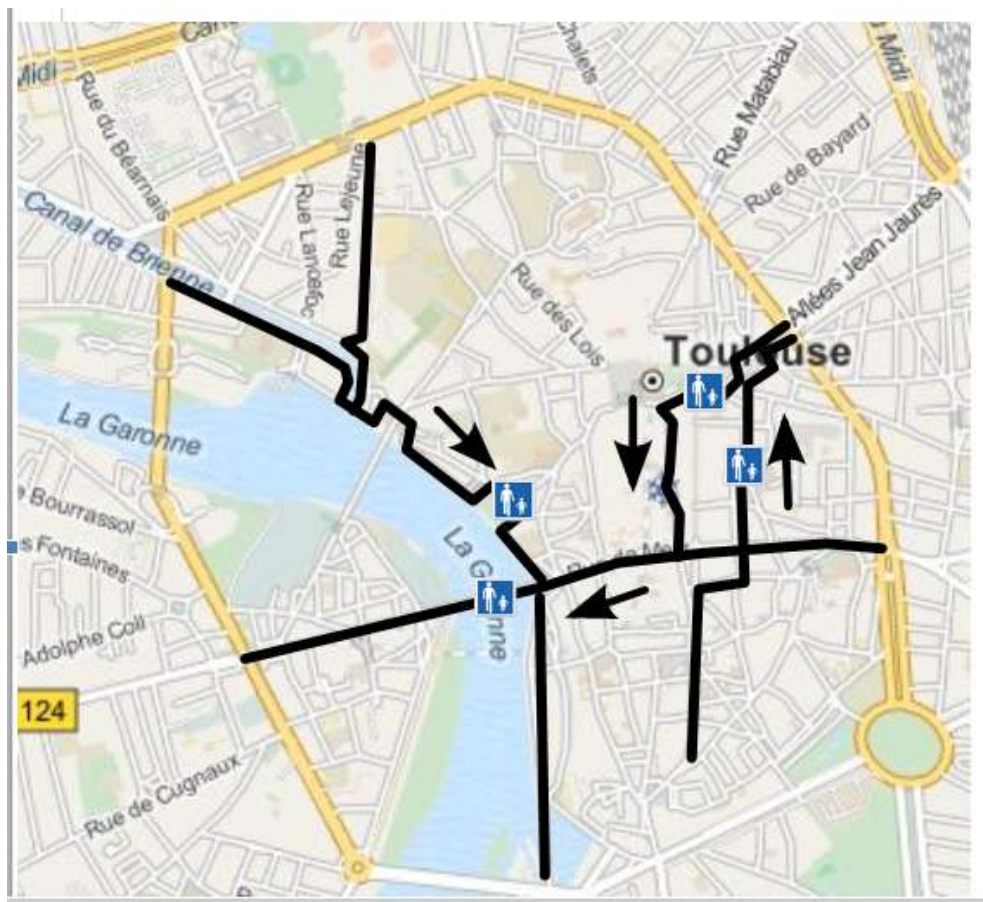


Figure 3 : Axes de transit automobiles de l'octogone à supprimer à court terme

2.4. Réaliser la ville 30 intégrale

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 axes 2x2 voies à l'intérieur des villes.

Une vitesse limitée à 30km/h en agglomération est une façon très économique et efficiente d'accroître la sécurité routière (diminution du nombre d'accidents et de leurs gravité), 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 maximum dans notre agglomération. Les vitesses supérieures ne doivent être subsister que sur les Voies Rapides sous responsabilité de l'Etat. De nombreuses villes en Europe et en France ont déjà adopté cette mesure qui est peu couteuse (voir <https://ville30.org/>).

Nous proposons donc que **l'ensemble de la voirie de l'agglomération (y compris les villes de la périphérie)** soit limité à 30 km/h, hors voies rapides, ce qui représente plus de 90% de la voirie. Cette transformation pourra se faire en 2 étapes, afin de maximiser l'acceptabilité de cette mesure, avec une 1ère étape où quelques axes structurants resteront à 50 km/h.



Figure 4 : logo de la campagne de promotion de la ville 30

2.5. Réaménager les avenues qui sont à 2x2 voies en 2x1 voies

De nombreuses avenues ou boulevards sont aujourd'hui aménagés en 2x2 voies, parfois avec contre-allées. Par exemple: av Brunaud, route St Simon, Bd Marengo, Av Pompidou, av E Billières... La carte ci-dessous permet de les visualiser. Ces larges voies ne sont pas propices aux modes actifs et créent de véritables coupures urbaines bruyantes, rendant les traversées difficiles.

Nous proposons que ces axes 2x2 voies soient réaménagés en 2x1 voies. L'espace libéré pourra être affecté suivant la configuration des lieux à :

- une voie de bus
- une piste cyclable
- un élargissement et une végétalisation des trottoirs

Un effort particulier pourra être porté sur les boulevards de l'Octogone : les réaménager en affectant les deux contre-allées aux modes actifs :

- deux véritables pistes cyclables
- deux trottoirs larges dédiés aux piétons (minimum 2,4m de large)

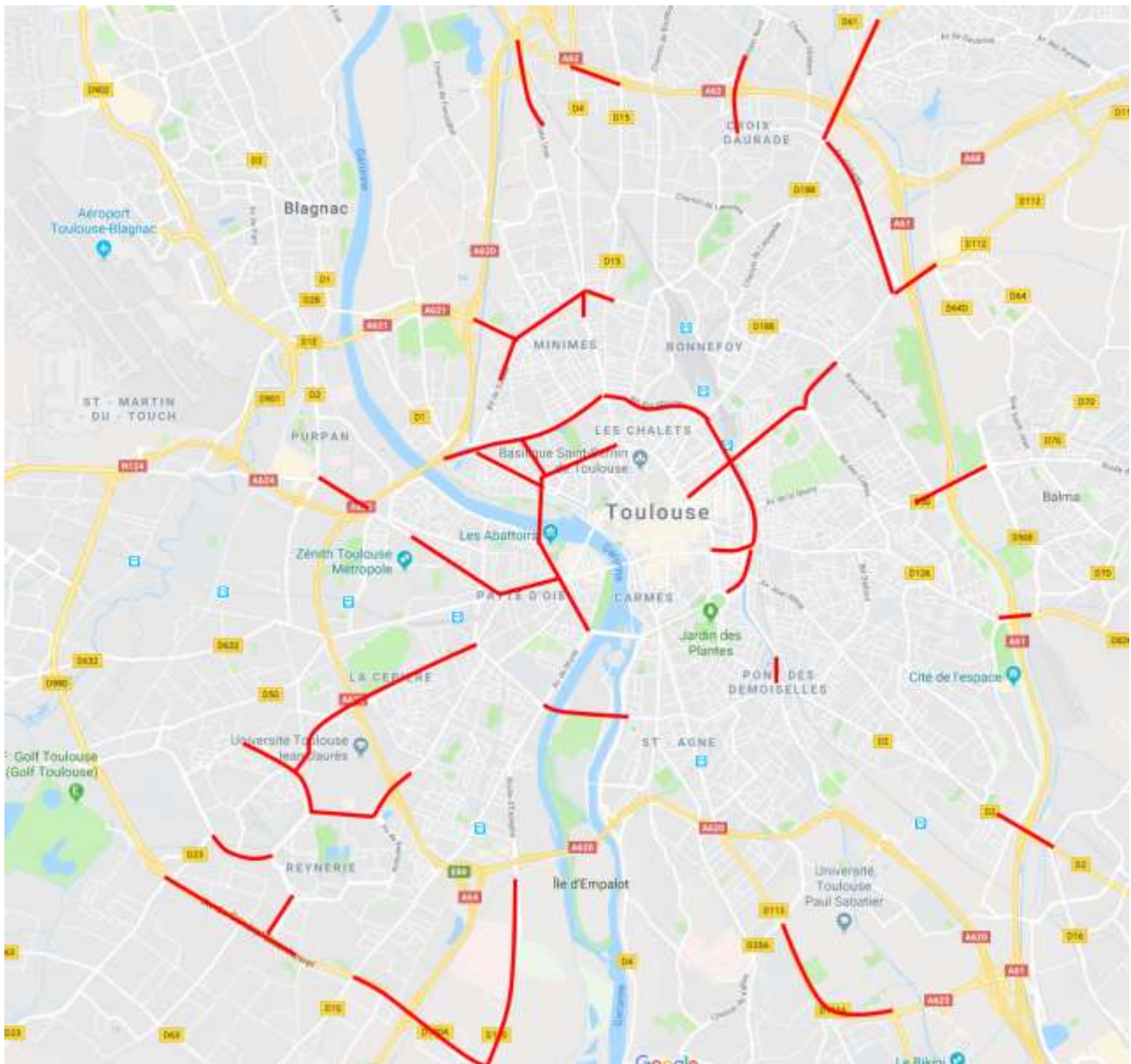


Figure 5 : Axes aujourd'hui à 2x2 voies, à réaménager

2.6. Créer un Réseau Express Vélo

Dans le cadre du réseau structurant, il est proposé de mettre en place un “réseau express vélo” (REV) qui permettra d’irriguer toute l’agglomération par **des aménagements continus, lisibles et confortables et présentant un véritable saut qualitatif**. L’objectif du REV, notamment par rapport aux aménagements classiques, est de permettre de se déplacer à vélo avec une vitesse moyenne comprise entre 15 et 20 km/h rendant le vélo concurrentiel de la voiture sur des trajets de 3 à 15 km. Il ne s’agit pas d’atteindre des vitesses élevées en pointe mais de fluidifier les trajets et de limiter les changements de rythme.

2 pieds 2 roues propose la création de 8 lignes de REV, dont voici ci-dessous un extrait. Nous proposons de programmer la réalisation ligne par ligne à raison d’une ligne par an.

Le principe de réseau REV a été acté par Tisséo dans ses grandes lignes, mais ne nous a pas été présenté dans le détail. Pour que celui-ci soit qualitatif, des arbitrages devront être faits aux dépens de la voiture aux endroits où l’espace est contraint (suppression de files de circulations ou de stationnements), avec en particulier **un réaménagement de la ceinture des boulevards**.

Le détail de nos propositions est disponible sur <https://velomax.2p2r.org>

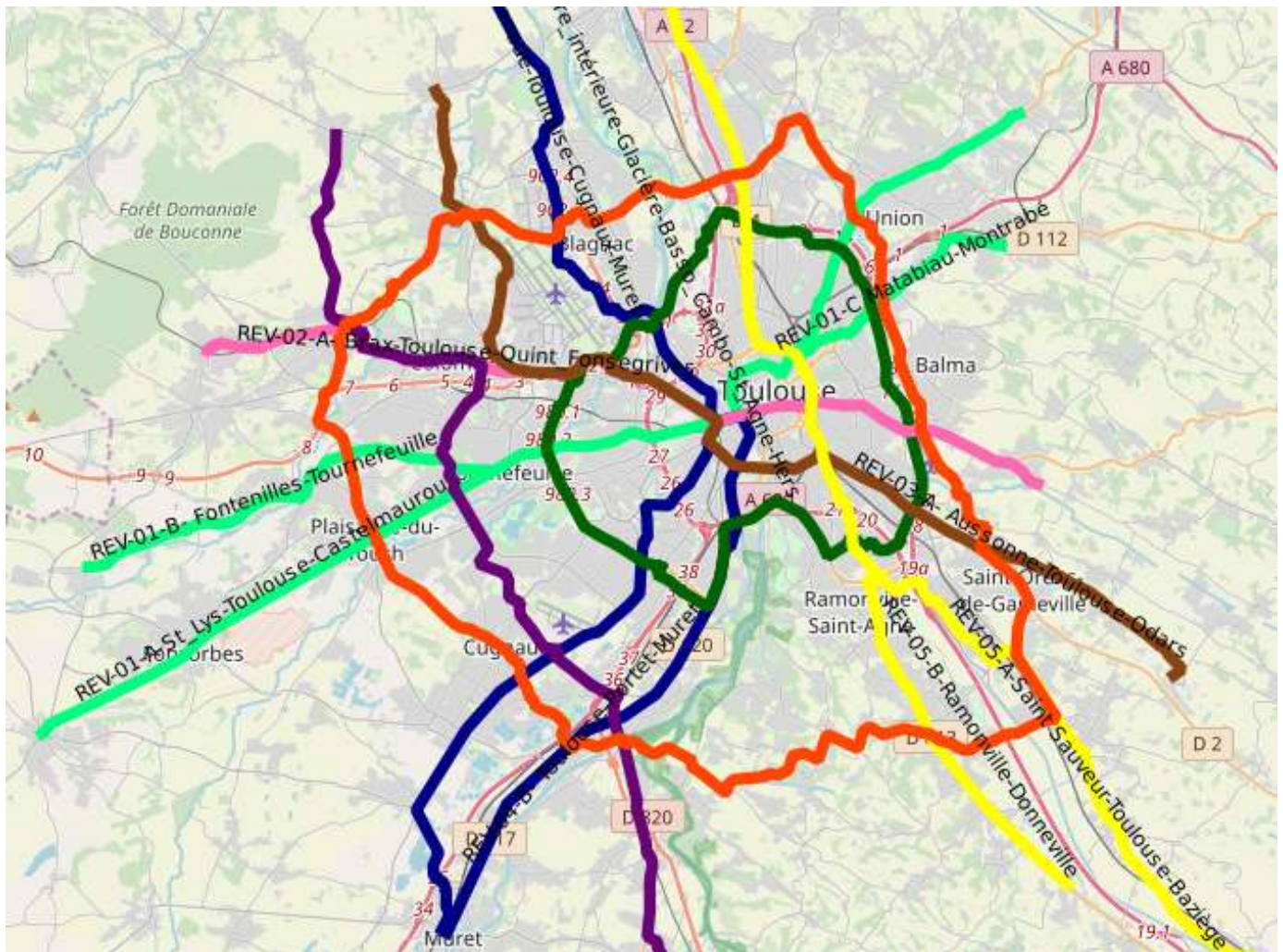


Figure 5 : proposition de réseau express vélo

2.7. Créer des liaisons cyclables inter-quartiers et 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 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.

2 Pieds 2 Roues propose la création d'ici 2030 d'un véritable réseau cyclable maillant l'agglomération, dont voici ci-dessous un extrait. Certains de ces axes ne pourront être aménagés qu'avec la suppression de stationnement automobile, voire la mise à sens unique de certaines voies de circulation automobile. C'est uniquement à ce prix que pourra être aménagé un réseau sécurisé et continu.

Le détail de nos propositions est disponible sur <https://velomax.2p2r.org>

La réalisation du Réseau Express Vélo et du réseau cyclable sera possible avec un investissement de 40 millions par an sur l'ensemble du périmètre du PDU d'ici 2030.

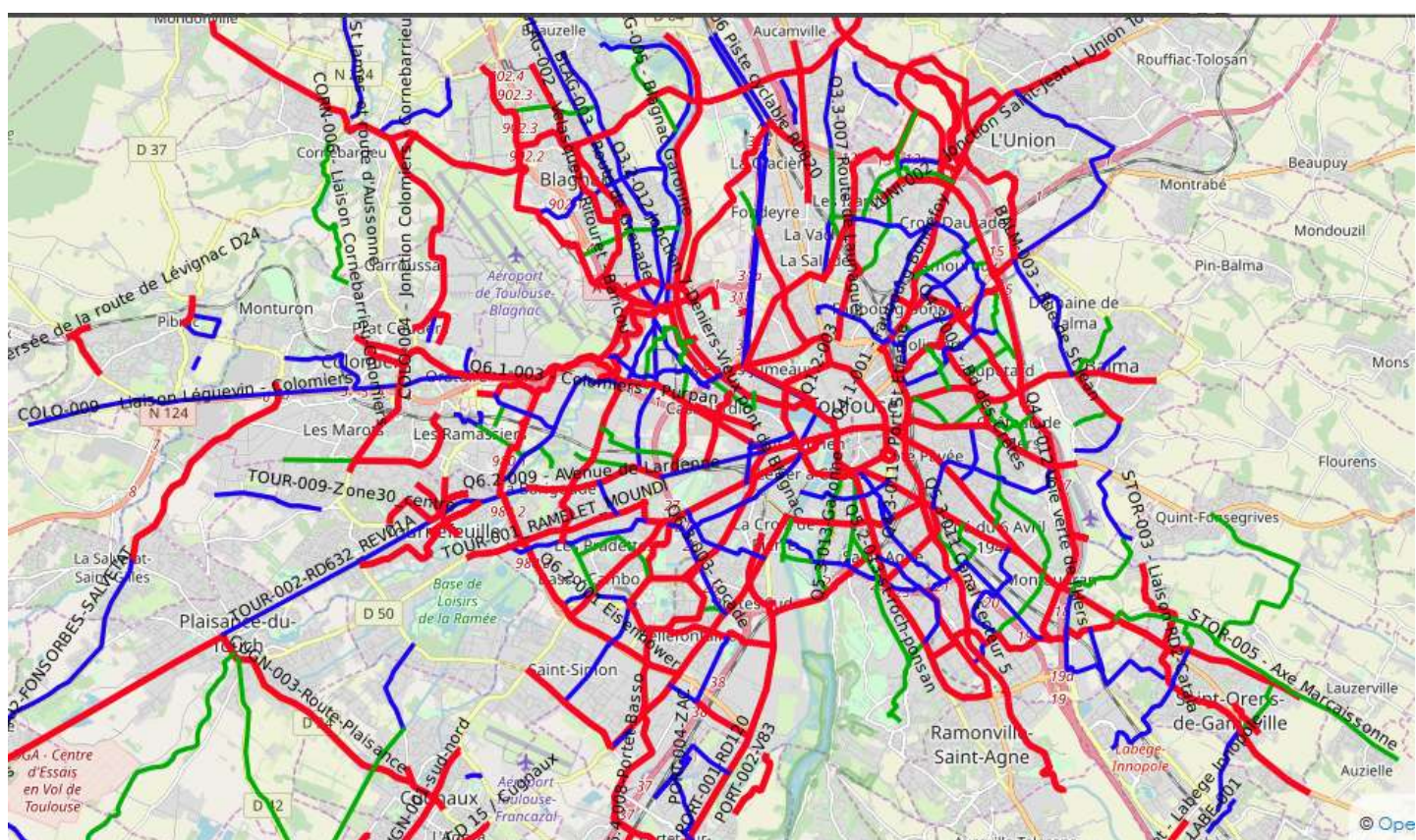


Figure 6 : proposition d'un réseau cyclable maillant l'agglomération

2.8. Réaménager l'île du Ramier

En 2018 une phase de concertation avait dégagé 10 priorités consensuelles pour l'aménagement de l'île, en particulier :

1. **Réglementer et limiter l'accès à l'île en voiture** (riverains, PMR, livraisons, secours...)
2. **Aménager une grande promenade en bord de Garonne tout autour de l'île** (vélo, roller, running, parcours de santé...)
3. **Créer et réhabiliter des passerelles piétons/cycles sur le Garonne** (accès à l'île depuis les quartiers riverains).

Ainsi nous proposons que cela se traduise concrètement par les aménagements suivants :

- **Mettre à double sens tout le chemin de la loge entre la route d'Espagne et l'usine Herakles.** Ce sera l'accès au Casino et pour les résidents de l'île.
- **Interdire l'accès du chemin de la Loge au-delà du Casino et l'accès à l'île via le pont du Garigliano et le pont St Michel** (hors ayants droits : véhicules d'urgence, de service, résidents, transports en commun).
- **Interdire l'accès à l'île à tous les véhicules motorisés par la passerelle de la Poudrerie** (réservée aux modes actifs).
- **Limiter le stationnement des véhicules individuels à seulement 2 zones** : au sud, mutualiser le parc de stationnement du Casino ; au nord, sous le pont du Garigliano (parking Camille Soula et/ou parking du TFC) : 200 places.
- **Réhabiliter le vieux pont d'Empalot pour les modes actifs** avec liaison vers Pech David.
- **Créer une navette bus** entre le téléphérique et le palais de justice qui traverse l'île.
- **Créer une navette fluviale qui embarque les vélos** non démontés.
- **Créer une halte SNCF - TER** au sud de l'île.

L'ensemble de nos propositions : https://www.2p2r.org/IMG/pdf/contribution-2p2r_ile-du-ramier-v3.pdf



Figure 7 : propositions pour l'île du Ramier

2.9. Affecter un budget de 40 M€/an pour la politique cyclable

Le budget dévolu aux aménagements a été une des réserves posées par la commission d'enquête sur le Projet Mobilités, car notablement insuffisant. Celle-ci a demandé qu'il soit porté à 25 M€/an sur l'ensemble de l'agglomération toulousaine (aire du Projet Mobilités). Ce chiffre reste insuffisant pour atteindre les objectifs proposés et avoir une véritable progression des modes actifs.

Nous proposons que 40 M€ / an soient investis d'ici 2030 dans la politique cyclable. Ce chiffre n'inclut pas les opérations d'aménagements globales (ZAC, transports en commun), ni les services de vélos en libre service.

Nous proposons également que ce budget, décidé par l'ensemble des collectivités compétentes (Toulouse Métropole, SICOVAL, CA du Muretain...) soit vérifié annuellement par un comité de suivi constitué d'élus et de représentants d'associations d'usagers, tant lors de la programmation que pour sa réalisation.

2.10. Transformer la rocade en boulevard urbain limité à 50 km/h

Les Voies Routières Urbaines sont des axes fortement sollicités dans l'agglomération toulousaine. **Les autoroutes qui étaient jadis une solution de mobilité deviennent une source de problèmes :**

- un **bruit** diurne et nocturne de plus en plus intense
- une **pollution atmosphérique** hors normes
- une **congestion chronique** occasionnant des pertes de temps
- des **quartiers déconnectés et sinistrés** sur la plan économique et social.

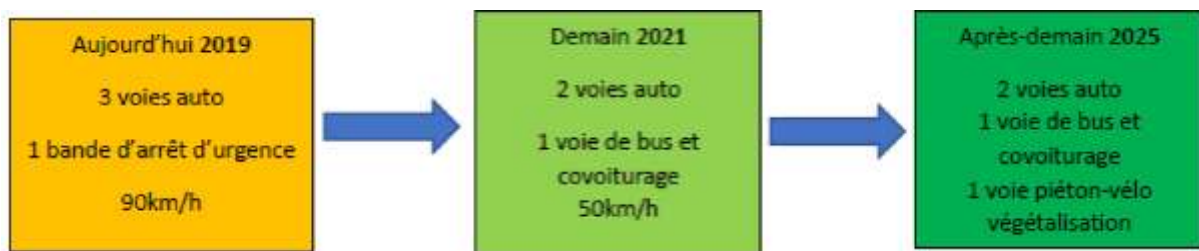
D'autre part, **celles-ci excluent d'office plusieurs catégories d'usagers** : piétons, cyclistes, usagers de bus. Bref, le modèle devient contre-productif, néfaste et illégitime.

Solution : la transformation

Face à ce constat d'une situation qui empire, la meilleure option possible, plutôt qu'une 2^{ème} rocade, semble être l'évolution du fonctionnement des voies rapides avec deux objectifs :

- **usage durable avec des modes moins polluants**
- **augmentation de la capacité de ces axes**

Quels sont les principes d'une transformation ?



L'objectif ultime est donc un partage « 2+1+1 » de la voie rapide urbaine.

Pour être réaliste, l'évolution doit tenir compte de l'existant : maintien des échangeurs existants, utilisation des infrastructures existantes.

1ère phase : 2+1

La largeur des voies sur les Voies Rapides est de 3,5m voire 4m. En réduisant la vitesse autorisée à 50km/h, la largeur des voies est de 3m. Autre conséquence, la bande d'arrêt d'urgence n'a plus lieu d'être.

Cette opération dégage suffisamment d'espace pour transformer la voie de gauche (3ème voie) en voie de circulation dédiée aux Transports en Commun (publics ou privés) avec des quais de desserte voyageurs (accès par passage souterrain, passage aérien ou passage protégé et un feu).

2ème phase : 2+1+1

Une fois que l'alternative à la "voiture solo" existe, la poursuite de la transformation devient possible :

- Affecter une voie continue aux modes actifs : piétons et cyclistes.
- Créer davantage de traversées piétonnes à niveau afin de reconnecter les quartiers
- Ajouter des espaces verts.
- Accompagner le développement des commerces le long des ces axes devenus des boulevards urbains.

Par ailleurs, le bus peut être remplacé par un tramway fortement capacitaire.

3. Annexe : autres propositions pour une politique dynamique modes actifs

Pour qu'une politique modes actifs 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 métropole. 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. L'élaboration par Tisséo des Schémas Directeur Cyclable et Piéton d'Agglomération (SDCA et SDPA) est une bonne chose, mais leur réalisation par les inter-communalités risque de manquer d'homogénéité.

3.1. Aménagements

3.1.1. Principes d'aménagements

Nous proposons :

- Que l'article 20 de la loi sur l'air soit systématiquement appliquée sur l'ensemble de l'agglomération y compris hors agglomération et en cas de simple réfection du revêtement.
- Que l'ensemble des voies urbaines de l'agglomération, sans exception, aient des trottoirs (ou des espaces assimilés aux trottoirs) aptes à une déambulation en sécurité (y compris pour les PMR)
- Que l'ensemble des villes de l'agglomération soient en conformité avec le code de la route en généralisant les double-sens cyclables. A savoir que toute création ou réfection de rue/route soit accompagnée d'aménagements cyclables.
- Que pour tout nouvel aménagement soient appliquées les préconisations figurant dans la Charte d'Accessibilité pour ce qui est de l'espace piéton.
- Que l'ensemble des projets actuels et futurs de transports en commun en site propre comporte des aménagements cyclables et piétons continus et de qualité ainsi que du stationnement vélo, et ne comporte pas de nouvel aménagement routier. 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 tous les projets d'urbanisme (ZAC, équipements publics) prennent en compte les modes actifs et proposent du stationnement vélo sécurisé. Tout pôle d'activité ou d'habitation devra être situé à moins d'1 km d'un axe cyclable structurant.
- 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.
- Que les réflexions d'aménagement et de plan de circulation n'aient pas pour but de fluidifier le trafic automobile mais de hiérarchiser les modes de transports en donnant priorité aux TC et aux modes actifs.
- Que l'utilisation de l'utilitaire Vélob's (qui permet aux usagers de remonter les problèmes rencontrés sur le réseau cyclable) soit effective sur toute l'agglomération.
- Qu'une plus grande place soit faite à l'expression de la démocratie locale, en associant et en impliquant les associations d'usagers, dont 2 Pieds 2 Roues, à l'élaboration de tout projet concernant les modes actifs.
- Que le principe PICTA proposé par Tisséo soit appliqué pour tout projet de voirie : la priorité est donnée :
 - aux piétons
 - puis aux cyclistes
 - puis aux transports en commun
 - et enfin aux automobilistes

3.1.2. Cheminement et espaces piétonniers

Nous proposons de :

- Faire impérativement l'inventaire de tous les trottoirs existants dans les voies de l'agglomération pour, dans un premier moment, mettre aux normes (cf. Charte d'accessibilité) les cas les plus graves et ce, dans les plus brefs délais, pour que des voies telles que le boulevard Pierre et Marie Curie, de Suisse, Silvio Trentin, route de Launaguet et tant d'autres (de vraies aberrations urbanistiques) offrent des espaces aptes à une déambulation piétonne en sécurité. Si ces aménagements ne pouvaient pas se faire immédiatement, décréter une limitation de vitesse à 30km/h, voire à 20km/h dans les voies ou tronçons de voies dépourvus de trottoirs aptes à une déambulation normale.
- Mettre en place un programme de mise aux normes accessibilité.
- Dégager les trottoirs de tous les éléments de mobilier urbain, et autres, fixes ou amovibles qui actuellement sont de vrais obstacles à la déambulation (containers verre, papiers, vêtements, panneaux publicitaires...) : nombre de ces obstacles pourraient être déplacés de quelques mètres et être posés sur les emplacements de stationnement pour les voitures.
- Développer un plan de déplacement "piétons", en privilégiant les zones de rencontres, les connexions intra et inter quartiers, les passerelles (fleuve, rivières, rails, autoroutes/rocade).
- Développer des espaces publics qualitatifs avec la végétalisation des murs, toitures et places, des zones de repos, du mobilier urbain (bancs, poubelles...), fontaines, ombre aux arrêts bus/tram.
- Réserver l'accès automobile des petites rues de desserte de quartier aux seuls riverains avec de simples panneaux "aire piétonne" et "interdit sauf riverains".
- Mailler les quartiers par des servitudes de passage (par exemple éviter que la fermeture d'une résidence interdise le cheminement piéton).
- Expérimentation de la vélorue : le vélo est prioritaire, il ne peut pas être dépassé par les voitures
- Expérimenter, innover, en partenariat avec le centre de recherche public CEREMA, les évolutions et nouveautés du code de la route. Toulouse ne doit pas être à la pointe que dans l'aéronautique mais aussi pour les modes actifs.
- Revoir le plan Terrasses :
 - Exiger que les terrasses, que ce soit dans le centre ville ou ailleurs, n'occupent l'espace piétons outrancièrement : la règle devrait être pas de terrasse occupant plus de la moitié de la surface réservée aux piétons pourvu que l'espace non occupé permette une déambulation normale (la place du Capitole est un exemple d'abus démesuré d'occupation par les entreprises privées de l'espace public)
 - Demander, sans délai, la dépose des anciennes terrasses en dur occupées aujourd'hui par des enseignes commerciales n'appartenant pas au domaine de cafés et assimilés (place d'Esquirol) ; demander de revoir le futur des terrasses en dur en général.
 - Pour les espaces terrasses (déjà en place ou à venir), appliquer comme priorité l'occupation de l'espace voiture (stationnement et/ou chaussée) et non pas celui voué aux piétons.

3.1.3. Chantiers

Les chantiers de constructions apparaissent comme étant la gêne n°1 d'après un sondage effectué en mai-juin 2019 par notre association. Il faut sérieusement inspecter les abords de chaque chantier afin de garantir une mobilité piétonne et cyclable de qualité :

- signalisation
- contournement
- sécurité

Ainsi, nous proposons une obligation expresse, et ce dès le début du chantier, dans la Charte des chantiers propres pour les entreprises responsables des chantiers ayant emprise sur la voie publique (trottoirs, pistes/bandes cyclables) de :

- créer un vrai passage sécurisé pour les piétons et/ou les cyclistes, dûment séparé de l'espace voitures, et permettant le passage sans encombre de PMR
- aménager de vrais passages piétons provisionnels, couplés d'une signalétique verticale parfaitement visible et solide. Ce sont les autorités qui doivent déterminer, très précisément et ce bien avant le démarrage du chantier, quels sont les aménagements à faire : les entreprises responsables du chantier se doivent de les appliquer, faute de quoi, le chantier ne pourra pas démarrer.

3.1.4. Carrefours à feux

Les carrefours à feu seront systématiquement équipés du cédez le passage cycliste au feu et d'un sas vélo qui devra être bien visible sur l'ensemble des communes de l'agglomération (et pas uniquement sur la ville de Toulouse où cette généralisation est en cours). Le cédez-le-passage cycliste au feu devra également être déployé dans toutes les directions aux carrefours à faible trafic.

Sur certaines artères, tels les boulevards, les feux seront synchronisés de manière à ce que les cyclistes puissent passer au vert à chacun d'eux à une vitesse d'environ 20 km/h ("onde verte").

3.1.5. Traversées piétonnes

Nous proposons de :

- Anticiper la [loi de mobilité](#) en interdisant le stationnement automobile à 5 mètres autour des passages piétons (application est prévue pour 2026 dans la loi). Proposition d'objectif : 50% des passages piétons conformes en 2021, 80% en 2022 et 100% en 2023.
- Expérimenter le "vert intégral" : on pourra sur certains carrefours à haute densité piétonne proposer une traversée piétonne sur toutes les branches du carrefour en même temps. Tous les véhicules sont au rouge sur les 4 branches. Possibilité de traverser en diagonale.
- Changer de paradigme pour les feux sur passages piétons en section courante : par défaut le piéton est au vert, la voiture rouge. Si un véhicule arrive, alors le piéton passe au rouge et le feu voiture au vert.
- Diminuer le temps d'attente piéton (45s max) et augmenter les temps de traversée (un bouton poussoir pourra permettre de rallonger la durée de traversée pour les publics plus lents) pour l'ensemble des traversées piétonnes régulées par feu.
- Doubler les détections par caméra d'un bouton poussoir, et d'installer un chronomètre près du feu piéton qui indique la durée d'attente et la durée avant la fin de la traversée (comme dans certains pays - Canada).

- Systématiser les trottoirs traversants où la chaussée est à hauteur du trottoir et non l'inverse.

3.1.6. Stationnement vélos et lutte contre le vol

Afin de lutter contre le vol des vélos nous proposons de :

- Aménager un espace vélo sécurisé dans tous les parkings en ouvrage (à l'image de celui du Capitole).
- Positionner des consignes collectives sur la voirie dans l'urbain dense, pour tous les riverains n'ayant pas de local vélo dans leur immeuble.
- Lancer une étude comparative pour identifier la meilleure solution de stationnement sécurisé, constatant que le parking de Basso Cambo connaît de nombreux vols, au contraire de la vélostation de Matabiau.
- Systématiser les abris/parkings vélos/trottinette dans chacun des bâtiments publics et scolaires des collectivités de l'agglomération.
- Développer le Bicycode par les collectivités (journées de marquage offertes par la collectivité).
- Impliquer les forces de police pour lutter contre les réseaux de vol de vélo.
- Augmenter les capacités et la qualité des stationnements vélo en entreprise et opérations d'aménagement (PLUi).

3.2. Partage de l'espace et diminution de l'usage des modes motorisés

En plus des actions phares présentées dans ce document nous proposons de :

- En amont des pics de pollution, restreindre la circulation des véhicules motorisés sur la base de la vignette Crit'Air et abaisser les limitations de vitesse de 20 km/h.
- Mettre en place un Plan modes actifs dans toutes les écoles / collèges / lycées / universités : aménagements cyclistes et piétons au minimum sur un rayon de 500 mètres autour de l'établissement. Éloigner le "dépose minute" de l'entrée de l'établissement afin de sanctuariser les entrées de ces établissements, en créant en particulier des zones interdites aux voitures tout autour de l'école à l'heure de dépose/sortie des enfants.
- Mettre en place le stationnement payant pour les véhicules 2RM/3RM aux endroits payants pour les automobiles. Il est actuellement gratuit ce qui crée des nuisances fortes : occupation des trottoirs, pollution, bruit.
- Généraliser le dispositif de stationnement résident à l'ensemble de Toulouse. Ce dispositif vertueux incite les usagers à garer leur véhicule dans leur parking ou garage. Le domaine public ainsi apaisé devient propice aux déplacements actifs.

3.3. Services

3.3.1. Intermodalité

Afin de développer l'intermodalité, nous proposons de :

- Créer des pôles d'échange ou plates-formes multimodales vélo/train/TC (stationnement vélo sécurisé type vélostation Matabiau), location vélos (+VAE, vélos cargo), billetterie (tissé, SNCF, bus départementaux). Exemple de futures localisations : gares Saint-Agne,

Borderouge, Basso Cambo, Arènes, Portet-St Simon, Muret, Labège, Colomiers. Ces pôles d'échange seront raccordés aux réseaux structurants et REV.

- Pouvoir prendre le vélo dans la 3^{ème} ligne de métro aux heures creuses et dans le téléphérique à toutes heures.
- Expérimenter les racks à vélo sur les bus inter-urbains.
- Intégrer le trajet vélo et les possibilités d'intermodalités dans le planificateur de trajet de Tisséo.
- Installer des bornes de recharges pour VAE dans les grands pôles d'intermodalité.
- Ouvrir à la circulation des vélos l'ensemble des voies de transports en commun en site propre.

3.3.2. Location de vélos

Nous proposons le développement de la location humanisée sur toute l'agglomération (type Maison du Vélo, Maison de la Mobilité) avec un élargissement des types de vélos proposés (VAE, vélos cargos, vélos adaptés aux personnes à mobilité réduite).

Ces différents points de location proposeront des services similaires quelque soit leur localisation.

3.3.3. Ateliers d'auto-réparation

L'activité des ateliers d'auto-réparation, de recyclage des vélos et des pièces est à promouvoir.

Les ateliers seront répartis sur toute l'agglomération. Les déchèteries et les fourrières permettront de les fournir en vélos et pièces.

3.4. Sensibilisation-Incitation-Communication

3.4.1. Sensibilisation

Afin de mieux éduquer les usagers, nous proposons de :

- Mettre en place un plan de lutte contre le stationnement sauvage des voitures et 2 roues motorisés sur trottoirs et aménagements. Ce plan passera par la sensibilisation et la verbalisation des contrevenants.
- Généraliser la vidéo-verbalisation à toutes les caméras mises en place sur l'agglomération pour la verbalisation du stationnement sauvage des voitures. Celle-ci est aujourd'hui en place uniquement sur l'hyper-centre de Toulouse
- Systématiser les vélo-écoles dans tous les établissements scolaires de l'agglomération (écoles primaires et collèges).
- Sensibiliser au partage de l'espace avec la :
- mise en place de rencontres ou forum réguliers consacrés au partage de l'espace public où seraient présents tous les usagers afin d'échanger sur leurs besoins, craintes, difficultés... (piétons, PMR, 2RM, cyclistes, automobilistes, chauffeurs bus, livreurs, taxi...)
- mise en place d'opérations de sensibilisation sur le terrain
- Organiser des opérations de sensibilisation à l'éclairage des cyclistes (type Cyclistes Brillez) sur le domaine public et en entreprise.
- Rédiger un code de la rue (droits et devoirs de chacun) avec, entre autre, de l'information sur les nouvelles dispositions réglementaires, à destination de tous les usagers. Par exemple le double sens cyclable y serait expliqué pour le cycliste mais aussi pour l'automobiliste. Diffusion et opérations pédagogiques autour de ce code de la rue (sur le

domaine public mais aussi dans les établissements scolaires et universitaires et les entreprises).

3.4.2. Incitation

Afin d'inciter à l'usage des modes actifs nous proposons de :

- Subventionner l'achat de vélos cargo neuf ou d'occasion (biporteur, triporteur), VAE, remorques pour enfants.
- Établir un palmarès annuel des entreprises/administrations/communes les plus « cyclo-compatibles » : stationnement sécurité, indemnité km vélo, douches... Création d'un Label « vélo ».
- Favoriser le développement de "pédibus" et "cyclo-bus".

3.4.3. Communication

Pour mieux communiquer sur l'usage des modes actifs nous proposons de :

- Communiquer largement sur la qualité de l'air en lien avec l'ORAMIP ATMO (panneaux sur la rocade et sur le domaine public). Demander aux entreprises de communiquer sur la qualité de l'air auprès des salariés, en les encourageant dans le même temps à utiliser des modes de transports alternatifs à la voiture.
- Mettre en place une signalétique sur les itinéraires cyclables et piétons (directions, distances, temps de parcours) et à proximité (rabattement, desserte des centres d'intérêt public, économiques et culturels).
- Installer des compteurs totem à différents points clés du PDU permettant de communiquer et mettre en valeur le nombre de cyclistes passés (par exemple depuis le début de la journée, de l'année) comme cela existe dans de nombreuses collectivités.
- Étendre GéoVélo, l'application de calcul d'itinéraires cyclables, à toute l'agglomération (il n'englobe à ce jour que Toulouse Métropole). Voir <https://www.geovelo.fr/>
- Lancer des campagnes de publicité régulières pour inciter aux modes actifs.
- Que les collectivités locales soient exemplaires : respect des aménagements cyclables et trottoirs, déplacements à vélo et à pied en particulier pour les élus, aménagements de parkings à vélo et douches dans les bâtiments publics, forfait mobilité pour les agents.
- Mettre en place le forfait mobilité pour les personnels (remplaçant l'IKV) au sein des collectivités territoriales (mairie, métropole, Tisséo)