



Plan Piéton Toulousain

Les propositions de Deux Pieds Deux Roues

Mai 2020

Table des matières

Première partie : Le contexte

1. L'association Deux Pieds Deux Roues
2. 2P2R & le PDU (Plan de déplacement Urbain) 2020-2025-2030
3. Vision globale des mobilités
4. Schéma directeur piéton d'agglomération selon Tisséo
5. Plan piéton : la contribution de 2P2R

Seconde partie : Un plan piéton selon 2P2R

1. Axe 1 : Enjeux & Buts
2. Axe 2 : Définitions
3. Axe 3 : Diagnostic
4. Axe 4 : Démarche
5. Axe 5 : Plan d'actions
6. Axe 6 : Expérimentation
7. Axe 7 : Communication
8. Conclusion

Annexe

Extrait de la contribution 2P2R à l'enquête publique sur le projet 3° ligne de métro (volet marche)

Première partie

Le contexte



1. L'association Deux Pieds Deux Roues

L'association 2 Pieds 2 Roues agit pour le développement de la pratique du vélo et de la marche à pied au quotidien (appelés modes actifs). Créée en 1981, elle intervient -depuis bientôt quarante ans- sur le territoire de Toulouse et ses environs pour que soit pris en considération ces moyens de transport utilisés au quotidien par un nombre croissant de personnes. Pour cela, elle est active dans les groupes de travail, étudie les projets, émet des avis, soumet des contributions, participe aux consultations, propose des solutions aux problèmes de circulations et œuvre pour une meilleure qualité de vie en milieu urbain ou péri-urbain. Elle compte plus de 1600 adhérents répartis dans une vingtaine d'antennes sur Toulouse et sa périphérie. Elle est membre de la fédération française des usagers de la bicyclette (FUB qui compte plus de 350 associations locales) et adhère au réseau national « Rue de l'Avenir ».

Contact : Deux Pieds Deux Roues, 5 avenue Collignon, 31200 Toulouse

Courriel : contact@2p2r.org

Site internet : <http://www.2p2r.org>

Twitter : <https://twitter.com/2pieds2roues>

Facebook : <https://www.facebook.com/2p2rtoulouse>

2. 2P2R & le PDU (Plan de déplacement Urbain) 2020-2025-2030

Compte-tenu de sa vocation, 2 Pieds 2 Roues (2P2R) est intervenue dès le départ dans le cadre de la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU), valant projet de mobilités 2020-2025-2030. Elle a participé aux réunions publiques, aux ateliers organisés par la collectivité, participé au débat public sur la troisième ligne de métro ; elle a, par des écrits, exprimé ses points de vue, notamment lors des enquêtes publiques (PDU et PLUiH - Plan Local d'Urbanisme Intercommunal - Habitat).

2P2R a proposé, en particulier, en février 2016, un programme ambitieux et réaliste de mesures (à retrouver sur le site internet de 2P2R) :

http://www.2p2r.org/IMG/pdf/revision_du_pdu- mobilités_2025-2030- propositions_2p2r-fevrier2016.odt.pdf).

3. Vision globale des mobilités

L'agence de Santé publique France évalue à 67 000 le nombre de victimes annuelles (48 000 morts prématurées) lié à la pollution de l'air :

<http://www.santepubliquefrance.fr/Accueil-Presses/Tous-les-communiqués/Impacts-sanitaires-de-la-pollution-de-l-air-en-France-nouvelles-donnees-et-perspectives>). La moitié de la pollution de l'air provient de la circulation motorisée.

Les enjeux de mobilité sur l'ensemble de la zone urbaine toulousaine sont donc immenses et capitaux, certes -avant tout- en termes de santé publique et aussi en termes écologiques (lutte contre le réchauffement climatique), économiques, de qualité de vie, de lien social et paix sociale.

Le PDU doit donc énoncer des solutions qui prennent en compte de façon réellement significative ces enjeux.

2P2R est convaincue que les modes actifs sont une des solutions à ne pas négliger.

Les parts modales* vélo et marche sont à l'heure actuelle respectivement de 2% et 22%. **Nous pensons que les modes actifs (marche à pied et vélo) peuvent atteindre une part modale d'environ 40% à l'horizon 2030, soit 30% pour la marche à pied et 10% pour le vélo.**

*Parts modales 2013 données sur un périmètre correspondant à l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) soit 179 communes de la région toulousaine. Nous basons nos projections sur ce qui existe dans d'autres villes françaises (Strasbourg pour le vélo, Lille ou Lyon pour la marche à pied).



Toulouse ville 30 : oui, 30 % de part modale pour la marche à pied!

4. Schéma directeur piéton d'agglomération selon Tisséo

Si Tisséo, maître d'ouvrage, a bien prévu un volet « marche » dans le PDU, à travers un schéma directeur piéton d'agglomération (SDPA, fiche 15 du document de projet PDU), le descriptif ne fait ressortir ni ambition, ni objectifs opérationnels, ni actions, ni programmation, ni budget, ni critères d'évaluation. La définition de schéma directeur paraît galvaudée dans la mesure où l'on ne trouve pas une hiérarchisation d'opérations concrètes chiffrées avec échéancier.

Les premières séries d'ateliers de concertation ont confirmé ce peu d'intérêt pour la marche de la part de la collectivité. Ce n'est qu'en 2019 que Tisséo a organisé 4 ateliers dans l'objectif de réaliser un document pour février 2020 et tenter de répondre ainsi à la réserve posée par la commission d'enquête exigeant l'élaboration d'un schéma directeur vélo et d'un schéma directeur piéton d'agglomération avant deux ans. Certes, ce document comporte dix recommandations illustrées d'une trentaine de pistes d'actions. Cependant, il va falloir attendre une déclinaison opérationnelle en acteurs, budget et calendrier, autant d'éléments non précisés à ce jour.

Par ailleurs, quelques actions qui concernent surtout l'hyper-centre (407 lames de jalonnement installées en 2018!) ont été réalisées mais 2P2R déplore l'absence totale d'une démarche globale et volontariste.

5. Plan piéton : la contribution de 2P2R

2P2R a donc décidé de travailler la question de façon spécifique. Sept grands axes de travail ont été dégagés. Ils sont détaillés dans la deuxième partie.

Seconde partie

Un plan piéton Selon 2P2R



1. Axe 1 : Enjeux & Buts

a. Enjeux : Pourquoi marcher?

La marche représente un mode de déplacement d'avenir, peu exigeant en énergie, en infrastructures, protecteur de l'environnement (climat, air), préservateur de santé (activité physique), vecteur de lien social, en adéquation avec services et commerces de proximité, en harmonie avec une vie de quartier, échelle humaine. Quel que soit le niveau de ressource de la personne, le déplacement à pied est toujours possible. Marcher c'est naturel, c'est le propre de l'humain.

Les objectifs sous-jacents à un plan piéton relèvent de :

- la santé publique
- la santé personnelle et bien-être
- l'environnement
- la préservation des ressources naturelles : consommation moindre de matériaux, d'énergie
- l'économique : une économie de proximité
- la consommation : plus responsable et non coûteuse en déplacement
- la question foncière : raréfaction de l'espace vital
- la question financière : coût des infrastructures piéton / infrastructures auto sans commune mesure
- la question sociale et sociétale
- la question de l'exclusion : marcher est accessible à tous quelque soit les moyens financiers, son âge, son genre
- Le droit à la ville : existent des lieux de non-droit où l'on ne peut plus marcher pour cause d'insécurité ou d'inaccessibilité ou d'inconfort notable
- la qualité de vie en ville
- le paysage urbain
- la citoyenneté, la démocratie
- l'image de la ville
- l'image des élus
- L'historique : si on raisonne du local au global, enjeu d'avenir de l'humanité tout simplement

b. Buts : Objectifs, Finalités

Pour reformuler et synthétiser, l'objet de ce plan visera à :

- Remettre le piéton au cœur de la ville
- Remettre la marche au goût du jour (ré-enchanter la marche)
- Faire de la marche un mode de déplacement reconnu
- Restaurer le droit à la marche pour tous
- Remettre la ville à la dimension humaine
- Permettre aux habitants d'accéder facilement en TC ou en modes actifs à tous les services de la ville
- Faire des modes actifs (avec les TC) les déplacements prioritaires de la ville
- Revenir à des logiques de proximité
- Pacifier, apaiser, sécuriser la ville
- Restituer l'espace public (confisqué par un occupant principal...)
- Rétablir une égalité, une justice par rapport aux diverses formes de mobilité
- Redistribuer, rééquilibrer l'occupation (en fonction des usages) de l'espace public

- Inverser le rapport des parts modales
- Sortir de la fatalité du tout-voiture
- Sortir de la loi de celui qui occupe le plus de place dans l'espace public (modes de transport motorisés)
- Se donner des objectifs spécifiques : par ex, nombre d'écoliers venant à pied, etc.
- Peser sur, améliorer les documents d'urbanisme
- Embellir la ville
- Participer d'une image séduisante de la ville
- Redorer le blason de la ville, en matière de mobilité, de qualité de vie

2. Axe 2 : Définitions

Pour 2P2R, il apparaît indispensable de :

1. Rappeler voire redéfinir mots et concepts afin que tous les partenaires parlent le même langage. Ainsi, le plan piéton devrait plus que utilement reprendre, dans un chapitre spécifique, sans que ce soit forcément un lexique, les notions suivantes :

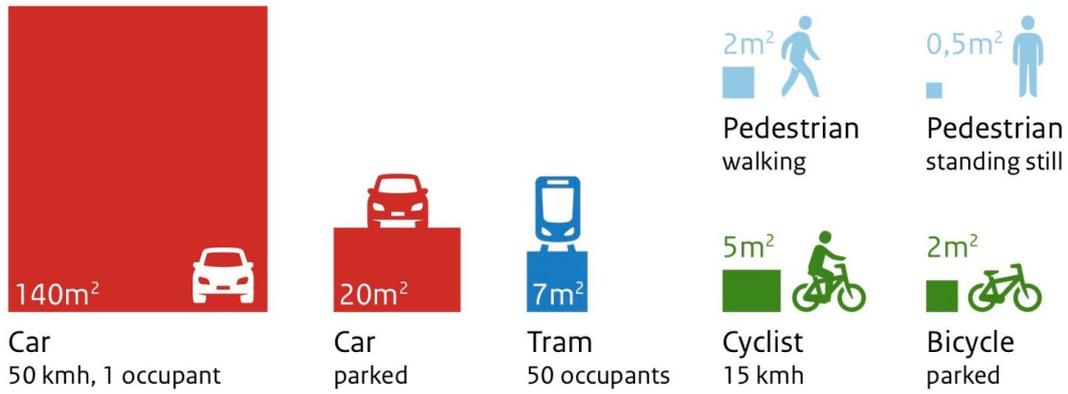
- SDPA, plan piéton
- Modes doux, modes actifs
- Le piéton, la piétonne, les piétons, les marcheurs
- Les différents types de marche
- Droits du piéton
- Devoirs du piéton

- Ville, zone urbaine
- Espace public
- Trottoir
- Cheminement
- Traversée piétonne
- Zone piétonne, zone, partagée, zone de rencontre, rue (chaussée), zone 30, voies vertes...
- Marchabilité
- Part modale
- Tunnel virtuel

- Rénover, requalifier, restaurer (rappeler les nuances entre ces termes)

2. Rappeler les textes de lois (du code de la route aux textes sur l'accessibilité) ou encore des textes faisant autorité comme le code de la rue.

3. Rappeler des chiffres référence –éloquents- tels le nombre de m² occupé par un piéton, un vélo, une auto, la part de la rue dévolue à chaque mode ou encore les budgets consacrés aux infrastructures de chacun de ces modes de déplacement, observés dans des agglomérations françaises et européennes.



4. Définir de nouveaux concepts tels que celui de “Mobilités Citoyennes”.

3. Axe 3 : Diagnostic

Identifier au mieux puis hiérarchiser les actions à mener, d'une part, et prévoir une évaluation rigoureuse du Plan, d'autre part, passent par **un diagnostic le plus complet et le plus précis possible.**

Ce diagnostic doit se mener comme une vaste concertation afin d'interpeller les acteurs et le grand public tout en amont de la démarche. Il constitue une étape capitale du processus.

Les vertus de ce diagnostic sont nombreuses :

- repérer ou vérifier les axes de travail, les chantiers à mener
- mettre tous les acteurs au même niveau de connaissance
- sensibiliser, inviter à la prise de conscience, donner l'envie d'agir
- plus tard, il s'agira de mesurer les évolutions, le « avant-après » sur de nombreux facteurs, qui représentent autant de critères d'évaluation du Plan.

Ces considérations prouvent la nécessité de cerner au mieux la situation de départ.

Parmi les méthodes à prendre en compte :

1. S'appuyer sur les villes de référence en Europe (ex : part modale marche de Pontevedra = 70% !)

2. Analyser les habitudes de mobilités, les flux, les typologies de marcheurs, par comptage, statistique, enquête, sondage et aussi par observation, photo, vidéo

3. Mesurer les kilomètres de trottoirs avec classification en fonction de leur état (largeur, etc.)

4. Evaluer les budgets consacrés jusqu'à présent à la marche

5. Lister les usages de la rue (de l'espace public)

6. Capitaliser toutes les études préalables éventuellement réalisées (diagnostics locaux, sondages, enquêtes)

4. Axe 4 : Démarche

a. Démarche

Pour 2P2R, un plan piéton doit, dans son élaboration, observer à la fois une démarche descendante « théorique » (issue des textes, des lois, par comparaison avec d'autres villes) et une approche ascendante « pratique » issue du terrain incluant enquête, sondage, approche par quartier ; des plans piétons sont adoptés après deux ans minimum de sensibilisation, consultation, concertation.

b. Acteurs

Il s'agit de réunir les 3 expertises : politique (et financière), technique, d'usage.

Parmi ces acteurs :

- Collectivité locale : élus & techniciens
- Professionnel de l'habitat : Copropriété, promoteur immobilier...
- Professionnel de l'urbain : urbaniste, sociologue, philosophe...
- Professionnel de la concertation

- Professionnel de la santé : généraliste, pneumologue, ARS...
- Professionnel de l'enfance : éducation populaire, assistante maternelle...
- Professionnel de l'économie : commerçant, artisan, club d'entreprise...
- Habitant (voire le touriste)
- Comité de quartier
- Représentant d'usagers (2P2R, Toulouse en transition, Associations de parents d'élèves, etc.)
- ...

c. Philosophie / Esprit

La rue redevient un concept à privilégier ; elle constitue l'essentiel de la trame urbaine des mobilités.

Dans sa conception, **la rue** ne doit plus être considérée comme un simple axe de transit mais **comme un lieu d'échange, de rencontre, de partage : la marche c'est le lien social. Toutes les catégories de population doivent pouvoir profiter de l'espace public : La politique piétonne sera inclusive.**

La rue n'étant pas, le plus souvent, un espace extensible et les mobilités se diversifiant, elle devra, au départ, **imaginer la cohabitation de tous dans un esprit de respect mutuel.**

Il va s'agir de **rétablir l'équilibre entre les modes de déplacement, de redistribuer l'espace. Il n'y aura pas de report modal sans recomposition spatiale.**

d. Cohérences

Le Plan Piéton sera bien sûr en cohérence avec les politiques européennes, nationales, les textes légaux ainsi qu'avec les autres documents locaux qui seront le cas échéant à adapter : SCOT, PCAET, PDU, PLUIH, PAVE, etc.

e. Stratégie

La stratégie « gagnant – gagnant » sera sans doute le leitmotiv durant toute la durée du plan. Tous les habitants de la métropole ont à gagner dans cette orientation fondamentale « marche » de l'agglomération toulousaine. Un plan de communication fort accompagnera ce Plan. Il s'agira également d'allier d'une part la réflexion, la participation d'autre part le concret, les réalisations.

f. Suivi / Evaluation

Il apparaît indispensable de bien mettre en évidence, en toute transparence, les évolutions issues des réalisations. Mesurer leur impact social, économique, le taux d'atteinte des objectifs. Ce suivi-évaluation portera sur les critères évoqués dans le chapitre « diagnostic », tant quantitatifs (part modale, nombre de bancs posés, nombre de m2 restitués, etc.), que qualitatifs (photo, film avant/après, satisfaction des riverains)...

Impact économique : évolution des commerces et services entreprises (quantité et typologie), nombre d'applications liées à l'usage de la ville créées, fréquence de leur usage...

Plus les acteurs seront associés en amont du plan, plus ils resteront fortement liés au suivi-évaluation et seront partie intégrante du comité de suivi à mettre en place (cf. conseil des mobilités à Rennes).

5. Axe 5 : Plan d'actions

Trois idées-forces permettent de structurer les actions à prévoir dans ce chapitre :

1. « **Rendre l'espace public attrayant** » : sûr, confortable, beau, utile.
2. « **Inciter le citoyen à utiliser la marche pour se déplacer** » afin qu'il pense « marche », se réapproprie l'espace public, se responsabilise en participant à la gestion de l'espace public et à gouvernance du plan piéton.
3. « **Accroître les espaces publics en nombre et en surface** ».

Ceci dit, rien ne se fera sans **moyens accrus** :

4. **Humains**
5. **Financiers**

a. Rendre l'espace public attrayant

i. Sécurité, sûreté

Libérer les trottoirs, espaces exclusivement consacrés au piéton, passe par :

- traiter les « trottoirs-parking »
- Transformer les pistes cyclables sur trottoirs en pistes en site propre ou bandes cyclables
- en lieu et place de stationnements autos, aménager des zones techniques pour mise en attente des conteneurs et poubelles, stationnement vélos et deux roues motorisés, installation de mobilier de commerces (terrasses, panneaux, gondoles, etc.), implantation de mobilier urbain (borne incendie, armoire électrique, poteau signalisation, candélabre, banc, etc.) ; ainsi sera enfin respecté le principe du tunnel virtuel.

Assurer les continuités piétonnes

- En finir avec les trottoirs cul de sac
- Réduire les distances (perméabilité, raccourcis)
- Résorber les coupures urbaines (privilégier les passerelles aux tunnels)
- Poser une signalétique sur les temps de parcours (elle donne l'information de la faisabilité du mode marche, rassure alors que l'indication des kms peut rebuter)
- Gommer les espaces de non droit (inaccessibilité pour un piéton spécifique avec poussette, canne, chariot, fauteuil)
- Prévoir un éclairage, une ambiance, rassurant la nuit

Sécuriser les traversées, zone de confrontation avec les autres véhicules (autos, motos, vélos, etc.) Cela passe par :

- privilégier les trottoirs traversants (c'est le trottoir qui traverse la rue et non la rue qui coupe le trottoir) ou les plateaux traversants ;
- Systématiser les bandes d'arrêt en amont des passages piéton (sas de sécurité) en couplant notamment avec les sas à vélos, en doublant leur longueur et en adoptant un nouveau (véritable) marquage au sol (bande blanche peinte plus large voire double et quasi-continue ; logos vélo et piéton dans le sas) ; bien différencier les traversées vélos le cas échéant ;
- libérer les vues (règle des 5m) de part et d'autre d'une traversée ;
- réduire la vitesse globale des véhicules en instaurant la ville « 30 » ;
- multiplier les aires piétonnes (véhicules tolérés) et zones de rencontre (limitée 20) ;
- étudier la suppression d'un maximum de feux tricolores. Quand les feux restent avantageux, les équiper de compte à rebours (temps d'attente et temps restant à traverser, en réduisant le premier et allongeant le second, en fonction du comportement du piéton et non du flux de

- voitures) ; en option, à équiper de déclencheur thermique.
- écourter les distances : le piétons ne doit pas faire des détours.
 - développer la traversée intégrale : le feu est rouge pour les voitures et cyclistes dans toutes les branches du carrefour et ainsi les piétons peuvent traverser en diagonale.

Mettre en place une présence d'agent public : de la police de proximité au « bienveillant ».

ii. Confort

Le confort d'un trottoir passe par :

- Sa planéité (pente, déclivité minimale, traitement des bateaux) ;
- Sa largeur : 2.20 m, préconisation du CEREMA, doit être considérée comme un minimum ;
- Le revêtement de surface : homogène, non glissant, entretenu (rapiéçage immédiat) ;
- La présence de mobilier d'accueil : banc, point d'eau, toilette publique (ou privée accessible) ;
- L'existence de signalétique : plaques de nom de rue, directions, plans de quartier ;
- La présence de végétaux : arbre d'alignement, coin de verdure, plate-bande (ombre, agrément), mur végétal, square, jardin, parc ;
- La résorption des odeurs (égout, excréments, évacuation de restaurant...) ;
- La réduction du bruit (automobile, chantier...) ;
- La propreté qui doit être assurée par la prévention (communication sur le civisme, vidéosurveillance, avertissement), un entretien rigoureux, la verbalisation.

iii. Beauté, esthétique, culture

La beauté des espaces publics passe par l'harmonie des proportions, la mise en valeur du patrimoine (via éclairage façade, panneaux signalétiques, etc.), des immeubles riverains aux petits édicules ; elle passe par la végétalisation ; elle passe aussi par la disparition des pollutions visuelles (câbles, multiplication de poteaux, poubelles sauvages ou non...) ;

Elle passe par la présence de l'art, avec ses formes modernes comme les arts graphiques de la rue.

Il importe de créer une ambiance propice à la fréquentation de l'espace public, facteur de sécurité et d'image.

iv. « Utilité »

Il s'agit de :

- développer des services d'accompagnement (pédibus aux abords des écoles, services de portage de courses, livraison à domicile pour les commerces de proximité, services de vélo-taxi ou navette ou transport à la demande) ;
- introduire des structures utiles : sièges à pédalier permettant de recharger son téléphone, d'occuper et animer l'espace ; totems indiquant la température, la météo, la qualité de l'air, informant sur les animations du quartier ; plates-bandes pouvant produire fruits et légumes à disposition ;
- promouvoir des marchés, commerces et services de proximité.

L'espace public, lieu de vie, devient agréable et utile.

b. Inciter le citoyen à utiliser l'espace public et la marche

i. Penser marche

Il s'agit d'initier puis développer une culture « marche » sur l'agglomération toulousaine tant auprès de la population qu'auprès des élus et corps intermédiaires, relais d'opinion. D'ailleurs, il sera demandé à ceux-ci d'être exemplaires.

Pour acquérir et garder le réflexe « marche », l'habitant se souviendra, par exemple que :

- Marcher c'est plus rapide, plus court qu'on ne croit ;
- La plupart des services et commerces sont à proximité ;
- Marcher c'est agréable et, finalement, on ne perd pas son temps ;
- Marcher c'est bon pour la santé ;
- Marcher c'est responsable : bon pour la planète, le climat, la qualité de l'air, les autres.
- Marcher c'est utile
- Marcher c'est du lien social (voisins, commerçant, etc.)
- Marcher c'est rompre l'isolement

Dans le cadre de la santé, des actions telles que l'activité physique sur ordonnance ou autres actions à prévoir dans le cadre d'un partenariat avec l'OMS, amèneront le citoyen à prendre conscience de l'intérêt vital de la marche.

ii. Se réapproprier l'espace public

Il s'agit là d'inciter le riverain à réinvestir l'espace public qui par définition est un bien en commun à disposition de tous. C'est aux habitants qu'il revient d'animer l'espace public.

Il existe depuis longtemps les repas de rue ; depuis peu, fleurissent dépôts de livres et zones de gratuité ; c'est l'ensemble de ces initiatives qu'il convient de favoriser.

Toulouse et son agglomération se doivent d'être le relai d'opérations nationales telles que « rue pour tous, rue aux enfants », prônées par l'association « Rue de l'Avenir » ou encore la journée internationale « park(ing)day ». L'exemple de la Transtoulousaine, lancée en octobre 2018, montre combien les habitants sont ravis de redécouvrir et la marche et leur ville.

iii. Responsabiliser : associer à la gouvernance & à la gestion au quotidien

Les habitants doivent être totalement responsabilisés et impliqués dans la gestion au quotidien des espaces publics que ce soit les espaces verts où il leur revient de « jardiner la ville », ou au niveau propreté : et si on balayait devant sa porte au sens propre comme au sens figuré ?

On doit également les retrouver dans les instances locales, au niveau du quartier et au niveau plus global des instances de gouvernance du plan piéton. Urbanisme tactique : les habitants modèlent les rues avec de l'aménagement léger fourni par la collectivité.

c. Accroître les espaces publics

- dé-privatisation des espaces publics (terrasse, stationnement auto) par des actions de sensibilisation avant tout, la verbalisation pouvant intervenir si besoin.
- élargissement des rues, boulevard, avenue, via le PLUiH (alignement, obligation de construire en retrait)
- création de véritables places, jardins et parcs par une politique foncière volontariste utilisant l'arsenal juridique existant.
- conception des nouveaux équipements, des nouveaux quartiers ou pâtés de maison en raisonnant mode actif d'abord.

d. Se doter de moyens humains

- Sensibiliser et former élus et techniciens aux enjeux et spécificités des modes actifs afin qu'ils en acquièrent la sensibilité et la culture et deviennent à l'écoute des uns et des autres et des habitants.
- Renforcer les équipes « mobilités » non seulement avec des spécialistes modes actifs mais aussi avec des profils de développeur.
- Adhérer à des réseaux de villes piétonnes, par exemple au réseau français des villes-santé OMS, au club des villes cyclables et piétonnes.

e. Programmation, Planification, Budget

Compte tenu des enjeux fondamentaux et tout simplement vitaux, compte-tenu du retard pris en la matière par l'agglomération toulousaine, il s'agit de mettre en œuvre ce plan d'action via une programmation intense, rythmée, soutenue par un budget conséquent.

Cette programmation fera l'objet d'une contractualisation avec les partenaires concernés : les habitants, l'Etat, les entreprises, les institutions.

La durée du plan sera également significative d'une réelle et sincère détermination.

Le périmètre reste à préciser même si on peut penser que cela concerne le périmètre des transports urbains.

Appliquer le principe PICTA pour toute réalisation : en pense d'abord au Piéton puis au Cycliste puis aux Transports en commun et enfin à l'Automobile.

En termes de priorités, de stratégie, une planification s'impose.

Des réalisations significatives de réaménagements « modes actifs » pourraient s'opérer avec un ordre de priorité qui pourrait être le suivant, en fonction des données du diagnostic :

1. Abords des établissements scolaires (lieu symbolique d'éducation, de service de proximité et, par définition, intergénérationnel)
2. Aménagement centrifuge à partir de lieux très fréquentés comme les pôles d'échanges multimodaux
3. Aménagements de péri centres (ou centre de village)
4. Aménagement d'axes symboliques tel l'axe Est-Ouest "rue de Metz - rue de la République", depuis le canal jusqu'à st Cyprien ; cela illustrerait au mieux une véritable volonté politique et permettrait une communication concrète, s'appuyant sur des réalisations fortes.

Par ailleurs 2P2R a émis des propositions en faveur de la marche à l'occasion des élections municipales. On peut les retrouver grâce au lien:

https://www.google.com/url?q=https://www.2p2r.org/IMG/pdf/municipales2020_propositions_2p2r_final_v2.pdf&sa=D&ust=1589055975674000&usg=AFQjCNH0qAw_F9g4yfJV964QLzAmYD8hng

6. Axe 6 : Expérimentation

Un volet « expérimentation » est régulièrement présent dans les plans « piéton » élaborés par les villes ; dans son plan mobilité, Tisséo a prévu un axe « expérimentation » ; le sujet de la marchabilité des villes reste neuf et impose d'expérimenter davantage ; des villes comme Montreuil ont érigé l'expérimentation en stratégie systématique (stratégie du provisoire encore appelé urbanisme tactique) et s'en portent très bien.

Bien sûr, nombre des actions citées à l'axe 6, même celles qui ont fait leur preuves ailleurs, doivent passer par des pilotes, des expérimentations à même de sensibiliser, informer, convaincre l'ensemble des parties prenantes. Au départ, toute idée est bonne, sa réalisation doit être réfléchie, adaptée, expérimentée, évaluée, validée.

Pour 2P2R, il importe de :

- Systématiser l'expérimentation avant chaque réalisation de projet
- Préciser cette méthodologie d'expérimentation, en termes de communication
- S'inspirer d'expérimentations existant ailleurs
- Rechercher des sources d'expérimentation (cf. CEREMA)
- Profiter de voyage d'étude = voyage apprenant ; vertu pédagogique en même temps

Parmi les pistes d'expérimentation :

- Installer du mobilier provisoire sur plateau piéton, sur ancien parking
- Poser totem (indications météo, pollution, événementiel, comptage)
- Végétaliser une rue
- Ouvrir un passage privé
- Créer un passage piéton en diagonale
- Feux tricolores : Installer des caméras thermiques, feux inversés, compte à rebours
- Etablir plan de circulation toute(s) mobilité(s)
- Installer radar pédagogique
- Vidéo verbalisation
- Sortie d'école : interdire la rue aux autos aux heures d'entrée-sortie
- Inventer un indice de piétonnabilité

7. Axe 7 : Communication

a. But

Le défi est d'initier une culture « marche », commune à tous.

Il va donc s'agir d'associer, sensibiliser, informer, expliquer, faire apprécier, convaincre, inviter à agir, montrer les réussites, reconnaître les erreurs, en toute transparence, limiter, nuancer, contre-argumenter les freins, les objections.

b. Stratégie

Le diagnostic doit se mener comme une vaste concertation afin de sensibiliser le grand public et tous les publics, dès l'amont de la démarche.

La communication relative au plan piéton doit être axée sur la valorisation de la marche, la valorisation du marcheur, ainsi que sur la valorisation du Plan piéton, en s'appuyant, par exemple, sur la santé et l'environnement.

Le discours à tenir martèlera trois concepts :

La marche est un mode de déplacement à part entière (dans les villes observées, statistiquement, il y a toujours beaucoup plus de marche exclusive que de marche complémentaire de TC ou autre) ;

Le piéton est un acteur majeur, total, au même titre que le cycliste, l'automobiliste, le motard, l'utilisateur des transports en commun.

Marcher (se déplacer en général) est un temps utile.

c. Messages de communication

Le dialogue avec les publics visés peut porter sur des messages opérationnels nombreux :

- La marche : le mode de déplacement du 21^e siècle (comme l'auto a été celui du 20^e) ;
- « *il faut marcher avec son temps* » ou mieux : « ***il est temps de marcher avec son temps*** »
- Sur les représentations :
 - des temps de parcours,
 - des distances : « *mon commerçant est à côté, j'y vais à pied* »
 - du climat : *froid, pluie n'empêchent pas la marche*
 - Sur les besoins ou les désirs des publics visés :
 - *Vous voulez gagner du temps ? : marchez ! (pédalez)!*
 - *Vous voulez gagner de l'argent : marchez ! (pédalez)!*
 - *Vous voulez rencontrer du monde: marchez! (pédalez)!*
 - Pour réduire le sentiment d'insécurité
 - Sur une notion forte, par exemple : « *l'espace public, un bien EN commun* »
 - Santé : « *marchez ? buvez !!!* » (pour accompagner un programme de fontaines et points d'eau)
 - Sur le partage de l'espace
 - Sur les différents types de zones
 - Sur le Plan Piéton lui-même : ses enjeux, ses buts ses actions, ses réalisations, ses résultats
 - Sur les expérimentations, le cas échéant sur la stratégie (si urbanisme tactique est adopté).

d. Cibles

La communication relative au Plan Piéton doit être grand public et aussi se concentrer sur :

- Les marcheurs potentiels (par ex, les 40% de trajet auto de moins de 3 km)
- Les automobilistes, notamment les automobilistes contraints

- Les scolaires (cible stratégique classique car viser les scolaires c'est viser les citoyens de demain et d'excellents prescripteurs pour leurs parents)
- Les corps intermédiaires
- Les relais d'opinion et d'information (centres sociaux, clubs seniors, etc.)
- Les élus et techniciens des collectivités (quasi communication interne !)

e. Méthodes, Moyens

Miser beaucoup sur l'opérationnel, l'évènement.

- Conférence, journée à thème ex : journée de l'affordance
- Inaugurations
- Participer à des événements nationaux tels park(ing)day, semaine mobilité, rue aux enfants/rue pour tous est intéressant en soit et ajoute un intérêt supplémentaire (notoriété et image de la ville à l'extérieur, communication externe efficace en interne)
- Evénements locaux : Transtoulousaine, journée sans auto, ...
- Expositions telles : concours photo : « les grilles de ma ville », expo-photo sur les trottoirs du 21^e siècle (et du 19^es), exposition de Rue de l'Avenir « avant - après ».

f. Titre, Slogan, Devise

Le titre témoigne de l'ambition politique voulue à travers ce plan, de l'orientation donnée, du poids qui va y être mis.

De nombreuses idées sont listées, au cours du séminaire, qui pourront servir sans doute à un moment donné de la démarche soit comme titre, soit comme slogan, soit comme accroche de communication, soit comme message.

Un titre est un outil de communication structurant et mobilisateur. D'autres outils seront bien sûr à mettre en place, tels que : réunion, plaquette, affiche, publications dans la presse, etc.

8. Conclusion

2P2R a rédigé cet avis avec ses propres moyens humains ; elle a choisi de ne pas reproduire la méthode de travail employée pour proposer un SDCA, principalement car les deux champs n'ont absolument pas le même état d'avancement de la réflexion et du travail accompli jusqu'alors. La marche, en tant que levier politique, reste un domaine peu exploré sur la région toulousaine. Les militants y sont peu nombreux.

L'ambition de 2P2R vise à apporter de la matière à cette réflexion à laquelle elle invite toutes les organisations toulousaines tant les enjeux sont vitaux. 2P2R se tient prête pour tout partage de travaux, d'approfondissement des éléments présentés dans ce document.

2P2R est aussi à la disposition de Tisséo pour travailler à l'amélioration du SDPA voté en décembre 2019.

**Selon l'OMS, on effectue en moyenne environ 7500 pas par jour, soit 2190 km par an (à raison de 80 cm pour un pas). De nos jours, moins de la moitié des Français réalise ces 7500 pas journaliers, surtout parmi les 18-24 ans. Un vrai problème car la sédentarité est le quatrième facteur de mortalité au monde, derrière l'hypertension, le tabagisme et le diabète. L'OMS préconise 10000 pas quotidiens (soit 8 km), chiffre atteint seulement par un Français sur quatre.
[cité par direct-matin, 18/09/2015]**

Annexe

Pour donner un exemple d'illustration des actions inventoriées dans le chapitre 4, 2P2R rappelle, dans cette annexe, un extrait de sa contribution à l'enquête publique sur le projet 3^e ligne de métro (volet marche).

1.1 Aménagements plus spécifiquement "marche"

Si l'ensemble des considérations jusqu'alors soulevées concernaient les modes actifs en général avec des précisions plutôt sur le vélo, 2P2R tient à faire un focus sur la mobilité piétonne. En effet :

"Tous les usagers du métro, sont, avant de monter dans leur rame et après l'avoir quittée, des piétons".

Ainsi, sans avoir eu ni le temps ni la capacité technique d'une analyse critique de tout le dossier d'enquête, 2P2R demande qu'une attention particulière soit portée au mode actif de déplacement qu'est la marche et que tout équipement soit pensé « marche », notamment en intégrant dans les réflexions, conceptions, réalisations les points suivants :

1°) Vu l'étroitesse des espaces publics en général sur l'agglomération toulousaine, **les stations de métros ne devront pas être construites aux dépens et au détriment des espaces piétons et des circulations piétonnes** existant aujourd'hui comme cela a été presque systématiquement le cas pour les lignes A et B.

Pour rappel, les deux lignes existantes ont entraîné une perte de centaines (voire de milliers) de mètres carrés de trottoirs suite au percement de toutes les bouches de métro (escaliers, ascenseurs, puits de ventilation...), alors que l'espace voiture n'a presque pas été affecté. 2P2R a commencé à faire un inventaire photographique hautement parlant pour illustrer ce point. Certaines bouches de métro sont de vrais murs pour les piétons (celle de Compans Caffarelli côté Cité administrative, ou encore celle des Minimes en face de la place du Marché aux cochons, pour n'en citer que deux).

2°) **Ce point 1 vaut bien sûr pour les espaces verts** qui entrent dans le domaine traditionnel du piéton : la station Toulouse-Lautrec, par exemple, telle que prévue, entraînera la disparition du seul petit carré de verdure du coin, alors que, juste à côté, il existe une impasse goudronnée et bétonnée qui accueille juste quelques places de stationnement. : **prévoir la sortie au niveau de cette impasse (peu utile) au lieu de l'espace vert**. Il s'agit là de mettre à exécution tous les discours avancés quant à la question climatique, à celle du verdissement de la ville et les orientations affichées dans le projet urbain toulousain.

3°) 2P2R demande ainsi, d'une façon générale, **d'imaginer l'emprise des bouches de métro sur des espaces de stationnement ou de circulation automobile**. Quand cela est structurellement ou techniquement vraiment impossible, **2P2R demande des espaces de compensation restitués aux modes actifs**, permettant le cas échéant d'aménager placettes ou jardins.

4°) En tout état de cause, autour et en direction de la station **les trottoirs devront répondre au minimum à la norme de confort proposée par le CEREMA à savoir 2m20 de large** (la sacro-sainte norme de 1m40 étant ridicule quant à sa fonctionnalité et systématiquement bafouée dans nombre de réalisations actuelles). Les piétons n'y seront pas gênés par des bandes cyclables peintes à la hâte comme il s'en crée trop sur Toulouse en ce moment. **Seront prévues de véritables aménagements (pistes) cyclables pour accéder aux entrées métro avec de véritables stationnement vélos gagnés eux aussi sur les espaces autos et non piétons.** Pour certaines stations, comme les futures Jean Maga out Saint-Martin du Touch, situées à des endroits compliqués d'accès pour les piétons et les cyclistes car dominés par les échangeurs routiers, il n'y a pas de chemin direct existant pour les piétons, qui doivent faire de grands détours, bloqués qu'ils sont par des voies ferrées, des rivières, des autoroutes. Il y a donc une **nécessité de créer des voies manquantes pour permettre aux piétons de rejoindre ces stations.**

5°) A propos d'encombrement, la construction de ces stations constituera une excellente opportunité pour également **inventer une gestion intelligente des mobiliers fixes (siège, poteaux signalisation, attaches-vélos...) et des mobiliers éphémères** (containers poubelles, panneaux publicitaires, stands...) le but étant de dégager de tout obstacle l'espace entourant les bouches de métro le rendant plus aisés pour les flux de piétons.

6°) **Ces cheminements et espaces piétons seront plantés** : arbres d'alignement pour l'esthétique et la lutte contre la chaleur ; en particulier au niveau de la station des plantations de haute tige pourront agréablement et utilement servir de repère (« je vois les arbres, je ne suis plus très loin de la bouche de métro »).

7°) 2P2R propose de **se donner comme obligation d'accompagner chaque station d'une placette et d'un square ou jardin** : point d'eau, œuvre d'art contribueront à une première animation de ces nouvelles centralités de quartier que constituent ces entrées/sorties de métro. Avec ces plantations, jardins et autres espaces verts, créons au sens propre, une 3ème ligne de Métro verte.

L'idée générale consiste à **concevoir des espaces publics de qualité générant un environnement urbain propre à donner envie de se déplacer à pied.**

8°) Verte et ouverte : Les stations elles-mêmes sont à **concevoir comme des lieux plus conviviaux.** Pourquoi ne pas construire une station-bibliothèque ou une station-galerie d'art ? c'est l'ambiance qu'il est primordial d'assurer (entraînant sentiments de bien être, de bien vivre, de sécurité). A ce titre, la musique est la bienvenue (en veillant à bien accorder les styles et les horaires) ; mobiliers et services doivent compter -a minima- de quoi patienter en s'asseyant et des toilettes. Les toilettes extérieures («sanisettes»), encombrant l'espace public, étant disgracieuses, coûteuses à la réalisation et à l'entretien, victimes de vandalisme seront avantageusement remplacées par **des installations sanitaires incluses dans la station** ainsi mieux intégrées en termes de paysage, mieux surveillées en termes de sécurité et dégradation, mieux entretenues (en même temps que la station,

l'entretien comptant à l'heure actuelle parmi les points forts de Tisséo dans sa gestion des 2 lignes.

9°) les sols actuels des stations (carrelage gris), à l'esthétique convenable et plutôt bien entretenus se révèlent ...glissant par temps de pluie ! **Une aberration à corriger absolument pour les futures stations.**

10°) Envisager à ce sujet de **couvrir escaliers et escalators d'accès** à l'aide de marquise, chapiteau, ou autre ombrière (comme c'est le cas sur la bouche principale des Trois Cocus sauf qu'en matière d'ombre, le résultat y est catastrophique !). Ainsi L'association 2 Pieds 2 Roues demande de vrais éléments protecteurs à l'heure actuelle inexistant quasi à 100% sur les bouches des deux lignes.

11°) **Une information-signalisation renforcée à l'extérieur** est souhaitée sur les dysfonctionnements de la ligne : ascenseur, escalator, métro en panne notamment à l'adresse des personnes à mobilité réduite (et au bénéfice de chacun en fait). Toujours en matière d'information, orientée sensibilisation cette fois, **une signalétique recommanderait les bons usages**, par exemple : « prendre l'escalier, c'est bon pour la santé et bon pour la planète » (économie de l'énergie consommée par l'ascenseur ou l'escalator).

12°) La sécurité reste au cœur du débat ; la plupart des mesures ci-dessus y contribuent en participant à créer un climat apaisé ; **toutefois, une présence humaine est jugée indispensable dans les stations** ; Aujourd'hui, elle est assurée à certaines heures par des vigiles voire des médiateurs (mais habillés en noir...). Ceux-ci pourraient avoir d'autres tâches, plus larges et finalement accomplir un autre métier d'apparence moins répressive ou policière ; ex le ou la bibliothécaire dans la station-bibliothèque.

13°) toujours en matière de sécurité, hors la station, **celle-ci doit être accrue sur les parcours entre les stations et les parcs autos relais** ; exemple actuel de la station La Vache où ce parcours est très loin d'être acceptable : manque d'éclairage, manque flagrant de sécurité, trottoirs très étroits, jonchés d'obstacles divers, totalement inadaptés pour les PMR. Les distances parcourues à pied par les usagers du métro sur ces parkings peuvent atteindre plusieurs centaines de mètres, selon les cas. Il s'agit de repenser sur toute la ligne les cheminements piétons, aujourd'hui presque inexistant (ou du moins très insuffisants) : les rendre lisibles, visibles (éclairage renforcé) et sécurisés (surélevés ? protégés par des potelets ? délimités par une coursive ? par une allée ombragée ?).

A propos de ces parcs P+R, envisager de les équiper d'un dépose-minute, le cas échéant.

14°) En poussant la réflexion, **ces sites doivent être imaginés comme autant d'opportunités de lien social et de développement**. A ce titre, la collectivité serait plus que bien avisée de mener une politique foncière et immobilière de façon à favoriser le rapprochement éventuel de ces lieux soit d'équipements publics (salle de réunions, maison de quartier, etc.) soit de services ou commerces (comme cela se fait ailleurs avec des opérations de préemption si besoin).

Les nouvelles stations sont à voir non pas comme de simples équipements (bouche de flux de personnes en transit + parking éventuel) mais bel et bien comme autant de lieu de vie.