

# *Contribution vélorutionnaire*

## *à la concertation sur le PDU toulousain*

**Nous écrire: [Contact@velorution-toulouse.org](mailto:Contact@velorution-toulouse.org)**

**L'association Vélorution! Toulouse compte 800 adhérents dans la métropole.**

Le Plan de Déplacements Urbains proposé ne marque pas de changement en matière de politique de transports urbains. Selon nous, il **accroîtra les problèmes** actuels de **congestion**, de **pollution**, de **dangerosité** et de **mal-être urbain** pour les toulousaines et toulousains.

La volonté affichée<sup>1</sup> par Toulouse Métropole de « faire la part belle » au vélo est **contradictoire** avec ce que les cyclistes vivent sur le terrain<sup>2</sup> et les moyens réellement mis en oeuvre.

Nous souhaitons, en formulant ici des propositions concrètes, qu'elles soient prises en compte par les différentes instances ayant à intervenir au niveau du PDU (Tisséo, collectivités locales, associations, entreprises, particuliers). Mais avant d'y parvenir, il est important de faire quelques constats sur les choix de la nouvelle municipalité.

### Sommaire

#### **I. Nos constats**

1. Privatisation de l'espace public au détriment des piétons et cyclistes
2. Des voitures dangereuses et dont le nombre n'est pas en baisse.
3. Des investissements astronomiques en faveur de la voiture et des places de parking en hausse
4. Les 2-roues motorisés souvent dangereux pour les cyclistes
5. Un maillage des transports en commun insuffisant
6. Les PMR toujours mis de côté
7. Les Vélos en Libre Service, une opération de communication avec un retour sur investissement faible.
8. Un manque de démocratie dans la réalisation des aménagements
9. Les objectifs de la COP21 et la loi sur l'air pas respectées à Toulouse
10. Un manque d'initiatives en faveur de la bicyclette
11. Des aménagements vélo qui restent maladroits et marginaux
12. Conclusion

#### **II. Nos propositions**

1. Pour tous les usagers
2. Pour les vélos
3. Concernant les 2-roues motorisés
4. Concernant les voitures
5. Pour les piétons et les PMR
6. Pour les transports publics

---

<sup>1</sup>"Toulouse Métropole s'engage sur quatre objectifs majeurs en matière de développement de la pratique du vélo, dans le cadre de sa politique en faveur des modes de déplacements doux et des transports en commun." <http://www.toulouse-metropole.fr/missions/deplacement/plan-velo>

<sup>2</sup>Exemples d'erreurs d'aménagement urbain réalisé par l'association 2pieds 2roues sur <http://velobs.2p2r.org/>

# I. NOS CONSTATS

## 1. Privatisation de l'espace public au détriment des piétons et cyclistes

Toulouse s'est illustrée cette année 2016 avec une privatisation de l'espace public, à but lucratif ou non, au détriment des piétons et des cyclistes. La place du Capitole a été louée à un événement Coca-Cola, ainsi qu'à Mc Donald's sous couvert d'un événement sportif de pied-ballon. Enfin, l'une des pistes cyclables majeures de Toulouse, sur les allées Jules Guesde, a été rendue impraticable pour les cyclistes, poussettes et PMR durant un mois entier pour poser un écran géant, sur lequel passaient des publicités gratuitement, sans qu'il soit proposé un itinéraire bis.

De même lors de la fête de la musique, les voitures étaient nombreuses à vouloir franchir une foule pourtant compacte, notamment sur le Pont-Neuf où une absence de circulation aurait été préférable.

**Il n'est pas normal de considérer en 2016 la circulation des voitures plus vitale pour la vie de la cité que celle des piétons et des vélos.**

## 2. Des voitures dangereuses et dont le nombre n'est pas en baisse.

Nous saluons le passage de nombreux quartiers de Toulouse en zone 30. Nous déplorons cependant le manque total de communication concernant les tourne-à-droite et les contresens cyclables, dont l'existence est aujourd'hui niée par les automobilistes que nous croisons tous les jours.

La voiture conserve la possibilité de rouler à des vitesses excessives et dangereuses, occupant une surface très importante de l'espace public, avec une forte participation à la pollution de l'air.

Il apparaît également que les constructeurs ont triché sur les taux d'émissions de particules, que les particuliers retirent les pots catalytiques avec la complicité des professionnels du secteur, sans réaction des pouvoirs publics ; par ailleurs, la moitié des particules fines provient des plaquettes de freins, domaine qui n'a pas envisagé de faire un saut technologique important en matière de propreté, particules fines qui sont mises en cause dans les décès prématurés de plus de 40,000 personnes en France chaque année, sans compter des centaines de milliers d'allergies et indispositions respiratoires, de peau, etc.

Les accidents sont repartis à la hausse et il existe un seuil minimal en de ça duquel il sera impossible de descendre.

Aucune mesure n'est prévue pour lutter contre le stationnement anarchique des 2 roues motorisés et leur très forte accidentologie.

La diminution de la vitesse sur la rocade à 70 km/h, et à 30 km/h en agglomération n'est pas à l'ordre du jour, malgré les épisodes de pollution de plus en plus fréquents et les gains avérés qu'elles permettraient en matière d'émissions de particules mais aussi d'accidentologie. L'expérimentation de la réduction de vitesse sur le périphérique urbain parisien a vu une baisse du nombre de bouchons, permettant des gains du temps de déplacement, d'au moins 20 minutes en début de matinée et une baisse sensible de la pollution.

Nous rappelons que Toulouse part "de loin" puisqu'en proche banlieue, la part modale de la voiture est **la plus élevée de France** pour une agglomération de plus de 500 000 habitants, avec 72% des déplacements<sup>3</sup>.

## 3. Des investissements astronomiques en faveur de la voiture et des places de parking en hausse

Le parking de Marengo de 400 places étant un échec commercial, il est prévu en bonne logique, d'y ajouter un autre parking sous les allées Jean Jaurès<sup>4</sup>. Le projet Toulouse EuroSudOuest fait donc la part belle à la voiture<sup>5</sup>.

Les 12 867 places de parking pour la ville de Toulouse seule pour seulement 5 377 abonnés résidents sont à mettre en

---

<sup>3</sup>Les déplacements dans la Grande Agglomération Toulousaine 2013 Principaux résultats de l'Enquête Ménages Déplacements et de l'Enquête Cordon Routière [www.aaa-toulouse.org/sites/www.aaa-toulouse.org/IMG/pdf/emd2013\\_100p\\_dossier\\_light.pdf](http://www.aaa-toulouse.org/sites/www.aaa-toulouse.org/IMG/pdf/emd2013_100p_dossier_light.pdf)

<sup>4</sup><http://thepot.blog.lemonde.fr/2016/01/19/a-toulouse-les-parkings-paieront-le-futur-metro/>

<sup>5</sup><http://www.toulouse-metropole.fr/-/toulouse-euro-sud-ouest-la-metropole-se-prepare-a-l-arrivee-de-la-lgv?redirect=%2F>

face de 30 000 abonnés à VéloToulouse<sup>6</sup>. L'agglomération est en surplus de places de parkings, en son centre mais également dans sa périphérie.

Le total du budget 2016 pour les mobilités et réseaux d'infrastructures représente 136,65M€, dont seulement 11M€ pour les couloirs de bus et 6M€ pour les vélos<sup>7</sup>. Si les aménagements vélos ne représentent que 4,3% du budget (avec Vélib qui prend plus de la moitié), il n'est pas étonnant que la part modale du vélo ne décolle pas.

**Contrairement aux préconisations de la loi sur l'air, aucune réduction du nombre de véhicules motorisés n'est envisagée.** La création de nouvelles voies type « roclades », notamment boulevard Eisenhower, montre que les investissements sur la voiture continuent à la hausse.

Etant cent fois moins lourd qu'un véhicule individuel, un vélo use cent fois moins rapidement la voirie qu'une voiture (si ce n'est moins). Nous nous étonnons donc que dans un souci de meilleure gestion des deniers publics, les aménagements vélo restent le parent pauvre des déplacements, alors même que les **habitants se déplaçant à vélo sont bien moins coûteux pour la collectivité**, que les habitants conduisant une automobile.

#### **4. Les 2-roues motorisés souvent dangereux pour les cyclistes**

Le stationnement sur les places réservées aux cycles et sur les trottoirs est de plus en plus pratiqué par les usagers de ce mode de déplacement, dans l'impunité totale ;

La circulation sur les couloirs cyclables et sur certains aménagements (sas cyclables à proximité des feux) continuent d'être squattés, les cycles ne peuvent s'avancer -pour leur sécurité- et aucune contravention ne semble être faite.

#### **5. Un maillage des transports en commun insuffisant**

Le report modal n'est pas assez incitatif car il n'instaure pas de "concurrence loyale" entre les différents modes de déplacements.

Le maillage des transports en commun reste faible en dehors de quelques noeuds au centre et en périphérie mais aucune liaison circulaire de type rocade: les jonctions restent majoritairement discontinues.

La construction d'une nouvelle ligne de métro coûtera très cher (aux alentours de 2 milliards d'€ avant travaux d'après certains des acteurs politiques et techniques), celle-ci devra donc être réalisée en plusieurs tronçons, privilégiant probablement la liaison Matabiau/aéroport alors que celui-ci est déjà desservi par un équipement lourd de transport public -tramway-. Par ailleurs, ce métro ne sera pas adaptable aux précédentes lignes, c'est un nouvel équipement en matière technique, dont avec un coût de gestion également important pour la collectivité.

Il est aussi à l'étude de réaliser un aéro-tram, une liaison par câble ; encore un nouvel équipement, avec une technicité particulière.

Ces aménagements ne visent absolument pas à réduire le trafic automobile **qui ne cesse d'augmenter**, alors que l'agglomération est de plus en plus saturée depuis de nombreuses années. Et les coûts apparaissent excessifs en regard des capacités à avoir pour absorber les usagers potentiels, souvent captifs de la voiture du fait de l'inadaptation de l'offre en matière de transports publics.

Les nouvelles lignes de bus LINEO ne seront pas réalisées en site propre, elles continueront donc de voir ces bus coincés dans les bouchons de voitures...

#### **6. Les PMR toujours en difficulté à Toulouse**

Les personnes à mobilité réduite ne jouissent pas d'un accès correct aux transports publics et dans l'espace public. L'accessibilité aux lieux publics est défailante, avec une loi sur l'accessibilité qui ne cesse d'être reportée dans son application.

Or, bien souvent, leurs demandes convergent avec celles des cyclistes: trottoirs aménagés, suppression des potelets et

---

<sup>6</sup>Rapport\_budget\_primitif\_2016\_Ville\_de\_Toulouse, p. 28

<sup>7</sup>Rapport\_budget\_primitif\_2016\_Toulouse\_Metropole, p.28

barrières soi-disant anti-deux-roues-motorisés, mais qui de fait ne font que renforcer la pénibilité des itinéraires<sup>8</sup>.

## **7. Les Vélos en Libre Service, une opération de communication avec un retour sur investissement faible.**

Le choix d'opérateur de VLS (Vélo en Libre-Service) accroît la dangerosité (panneaux publicitaires de JC Decaux posés au milieu des voies cyclables<sup>9</sup>) et propage une image négative du vélo. En effet, l'accidentologie chez les usagers du Vélib', moins bien formés à la circulation que via les ateliers vélos par exemple, est largement supérieur à celle des cyclistes en général : pour moins de 5 % des trajets cyclistes, ils représentent 50 % des accidents et incivilités !

L'opérateur JC Decaux met à disposition des vélos lourds, lents et très chers : le contrat actuel est de 6,2 M€ par an (5,2M€ prévus en 2016<sup>10</sup>) pour 2500 bicyclettes, soit près de 3000 €/an/vélo, avec un nombre d'utilisateurs qui ne progresse plus significativement et demeure en dessous des prévisions. Le coût pour la commune de Toulouse est supérieur au coût envisagé pour l'ensemble des investissements liés au vélo dans l'agglomération de Toulouse Métropole, soit 6M€.

## **8. Un manque de démocratie dans la réalisation des aménagements**

Les aménagements cyclables s'avèrent souvent dangereux, réalisés sans concertation avec l'ensemble des associations d'usagers. Notre association, qui demande régulièrement d'être associée, notamment par des réunions avec Toulouse Métropole, sur les aménagements cyclables, n'a toujours pas reçu de réponse favorable.

Le seul mode de déplacement entièrement écologique sur tout type de distance reste donc considéré comme un moyen marginal de se déplacer à Toulouse. Alors que les ateliers-vélo ont, sans moyen public, multiplié par 10 le nombre des adhérent-e-s à une association d'usagers.

## **9. Les objectifs de la COP21 et la loi sur l'air pas respectées à Toulouse**

Depuis de nombreuses années, la loi sur l'air conditionne le cadre des PDU, ainsi que l'ensemble des mesures prises pour lutter contre la pollution, pour limiter les nuisances diverses dues aux transports, afin de permettre aux habitant-e-s de jouir de transports publics cohérents et efficaces, de se déplacer en toute sécurité, de pouvoir également bénéficier des droits démocratiques qui leur sont dû par l'ensemble des représentant-e-s des institutions locales.

Les différentes mesures prises ces derniers mois attestent de cette cuisante défaite puisque la voiture gagne des libertés supplémentaires : baisse du tarif des parking, augmentation du nombre de voies sur la rocade, annonces d'une seconde rocade, volonté de faire une nouvelle autoroute vers Castres, verbalisation des infractions communes en baisse, hausse du nombre d'accidents, hausse des périodes de pollution, volonté de créer une nouvelle autoroute à destination d'une seule entreprise (jonction est) mais rejetée par toutes les associations et particuliers, etc.

## **10. Un manque d'initiatives en faveur de la bicyclette**

1. Rien n'est envisagé pour lutter efficacement par l'agglomération contre le vol, alors que ce fléau est par ailleurs peu poursuivi par les services de police...

2. Les actions des associations ne sont pas soutenues et diffusées par la métropole, aucune information n'est disponible sur leurs sites internet.

C'est le cas notamment des ateliers-vélo, qui ont permis de former les cyclistes à la mécanique de leurs engins, à l'échange et le partage de savoirs en matière de mécanique mais également en terme de déplacements (pièges, revendications, etc.). Ces ateliers-vélo ont évité à de nombreux cyclistes d'avoir des difficultés pour entretenir et réparer leurs bicyclettes, leur ont permis de retrouver facilement un vélo en cas de vol ou d'accident. Ils ont re-dynamisé fortement le secteur marchand, notamment en formant des mécanicien-ne-s, mais aussi en formant les cyclistes et en les rendant plus exigeant sur le nombre et la qualité des pièces. En l'espace d'une dizaine d'années, les ateliers-vélo ont multiplié par 10 le nombre d'adhérent-e-s aux associations d'usagers cyclistes...

Les ateliers-vélo sont toujours exclus de la possibilité de récupérer les vélos usagés récupérés par Toulouse-Métropole, ne disposent d'aucun financement public ou d'accompagnement, alors qu'ils constituent un excellent relais pour mettre en

---

<sup>8</sup>Les nombreuses barrières restreignant l'accès à la piste qui longe la Garonne entre le pont des Catalans

<sup>9</sup>Au passage de l'avenue de Muret vers le Pont St-Michel

<sup>10</sup>Rapport\_budget\_primitif\_2016\_Ville\_de\_Toulouse, p. 28

place des concertations sur les aménagements du fait de leurs contacts directs et réguliers avec les usagers cyclistes

3. Toulouse Métropole s'est doté d'un outil de **comptage des accidents de cycles** en fonction du type d'aménagement et de la localisation, cet outil n'est pas à disposition des associations ni du public.

4. Alors que la plupart des sports et activités bénéficient de locaux, parfois somptueux, **la bicyclette n'a aucun espace dédié** : ni vélodrome, ni pistes de saut en milieu couvert, ni terrains de bike-polo. Ce qui n'est pas le cas des joueurs de pétanque, de l'aviron, du pied-ballon. Il s'agit pourtant du **deuxième sport de France après la marche**<sup>11</sup>.

5. Il n'y a pas de politique volontariste pour permettre aux plus jeunes de se rendre à l'école à pied ou à vélo en toute sécurité. Les abords des écoles sont toujours encombrés de nombreux véhicules motorisés, des itinéraires sécurisés sont inexistantes.

## 11. Des aménagements vélo qui restent maladroits et marginaux

Certains aménagements sont toujours réalisés sur trottoir, mettant en confrontation directe piétons et cyclistes et accroissant inutilement les tensions entre les 2 seuls modes actifs de déplacements entièrement écologiques.

Le Réseau Express Vélo<sup>12</sup> est une déclaration d'intentions, accompagné d'aucun budget supplémentaire, ni de réalisation ambitieuse.

## 12. Conclusion

Cette liste de points noirs n'est pas exhaustive, elle montre cependant que ces problèmes sont récurrents depuis des décennies, qu'ils ne sont pas traités réellement du fait de l'importance des électeurs disposant d'une voiture particulière et la peur des politiques de les fâcher.

**Pourtant tout le monde est piéton à un moment ou à un autre.** La plupart des usagers de la rue sont en capacité d'utiliser soit le vélo soit les transports publics. Aussi nous nous permettons de suggérer un certain nombre d'améliorations à apporter avec l'élaboration de ce prochain PDU.

Le montant prévu pour le prochain PDU est estimé (avant sa réalisation...) à 3,8 milliards d'€, la part pour le vélo n'a pas été annoncée mais nous constatons malheureusement qu'à l'échelle du budget actuel nous serions à moins d' 1,5 % du budget global, donc sans la moindre péréquation et les prétendues volontés de Toulouse Métropole d'agir en faveur de la bicyclette.

---

<sup>11</sup>[http://www.sports.gouv.fr/IMG/pdf/ccs\\_juin\\_2014.pdf](http://www.sports.gouv.fr/IMG/pdf/ccs_juin_2014.pdf). Le cyclisme utilitaire et de loisir totalise **19,1 Mio** de pratiquants, derrière la marche (48,7 Mio) et devant la natation (12,7 Mio). La pétanque et le pied-ballon comptent presque quatre fois moins avec respectivement 5,5 et 5,3 Mio de pratiquants.

<sup>12</sup> "Un Réseau Express Vélo (REV), qui existe déjà à Copenhague et que Strasbourg construit actuellement, c'est un véritable réseau de pistes cyclables, comme un réseau de métro qui relierait plusieurs points de l'agglomération."  
<http://www.ladepeche.fr/article/2015/07/28/2151103-reseau-express-velo-toulouse-aura-son-autoroute-a-velo.html>

## II. NOS PROPOSITIONS

**1. Pour tous les usagers :** il s'agit de permettre une « *concurrence loyale* » entre les différents modes de déplacement :

- La mise à **30 km/h de l'ensemble des voies de l'agglomération** (hors autoroutes et rocade), avec des exceptions à 50 km/h pour les voies pénétrantes ;
- Permettre que plusieurs projets de PDU soient à l'étude, que chaque formation politique et/ou organisation puisse faire ses propositions, afin d'avoir un choix large de projets ;
- Organiser une **consultation locale** (un référendum tel que défini et possible par la loi de 2003) sur les différents projets et permettre aux citoyen-ne-s de choisir, en fonction des coûts annoncés, de leurs intérêts et des enjeux dont ils sont aussi de bons connaisseurs ;
- Mettre en place un plan fluvial et ferroviaire ambitieux pour alimenter la ville autrement que par les poids lourds, et **alléger ainsi le trafic routier**.
- **Enlèvement de tous les potelets inutiles**, et autres barrières à l'entrée des voies vertes, qui compliquent la vie de tous les utilisateurs de la voirie<sup>13</sup>. Préférer la prévention, comme dans la ville de Sotteville-lès-Rouen. Aujourd'hui, la France est l'un des seuls pays au monde à investir dans ce mobilier urbain coûteux et dont la présence se fait au détriment de tous les usagers de l'espace public, piétons et cyclistes en tête<sup>14</sup>. En priorité dans les rues étroites du centre-ville de Toulouse où leur **inutilité** et même leur pouvoir de nuisance se fait pesamment sentir.
- Nous proposons que **les événements festifs et publics empiètent plutôt sur la circulation routière**, par exemple sur les allées Jean Jaurès, en suivant l'exemple des Champs-Élysées, à Paris, qui maintenant sont régulièrement rendus aux piétons.
- Sur le plan des pistes cyclables édité chaque année (ou presque) par Toulouse Métropole et Tisséo devrait figurer, en plus éventuellement des stations Vélib's, les différentes associations (d'usagers, sportives, culturelles) et ateliers associatifs mais aussi l'ensemble des professionnels (artisans, commerçants) du secteur.

**2. Pour les cyclistes :**

a. Plus de **concertation** avec les associations

- Un plan Vélo définissant à moyen terme une accessibilité totale des cyclistes aux voies de circulation et aux transports publics, et sa mise en oeuvre ;
- Une convention de partenariat avec chaque **association d'usagers cyclistes**, avec des rendez-vous réguliers de concertation, permettant aux élu-e-s et technicien-ne-s de connaître et répondre à leurs attentes ;
- Mettre en place des **passerelles à destination unique des modes actifs** (cycles, piéton-ne-s, PMR) sur les obstacles lourds (canal, autoroutes, rocade, lignes de train), tous les 200/300 mètres dans le centre de l'agglomération, tous les kilomètres dans le reste de l'agglomération ;
- Solliciter et obtenir l'**avis positif** de ces associations pour réaliser tout nouvel aménagement (et éviter ainsi de reproduire par exemple l'erreur du carrefour du fer-à-cheval et l'aménagement de l'avenue de Muret) ; il est aussi possible de consulter les cyclistes par le biais de ces associations pour recueillir leurs avis ;
- Mettre en place le « budget participatif », c'est à dire qu'une part conséquente (50 %) du budget vélo revalorisé soit co-géré par les associations d'usagers.

---

<sup>13</sup><http://www.terraeco.net/voiture-stationnement-infraction,50419.html>

<sup>14</sup><http://transports.blog.lemonde.fr/2013/09/04/les-potelets-metalliques-cauchemar-du-pieton/>

## b. Deux mesures d'intérêt public sans surcoût pour la collectivité pour augmenter la pratique du vélo

- **Norme de circulation à 30 km/h.** Les cyclistes peuvent rouler librement sur la chaussée, en toute sécurité puisqu'ils sont à une vitesse presque similaire de celle des véhicules motorisés ; cela permettrait de diminuer les nouveaux aménagements cyclables, souvent **inefficaces** voire inutiles. En ville, la cohabitation pacifique doit être préférée à l'isolement des modes de déplacement.

Pour favoriser la transition, certaines routes peuvent passer par une phase où des voies seraient réservées aux vélos. Or, transformer une voie routière existante en voie réservée aux vélos ne coûte qu'un pot de peinture, soit beaucoup moins que de construire des pistes cyclables dédiées, des sites « propres » ou des voies de tramway.

- **Diviser par dix le nombre de places de stationnement voitures en surface** permettrait aux toulousains de se ré-appropriier l'espace public, et favoriserait largement les modes de circulation doux.

Potentiellement, nous pourrions remplacer 10 ha de stationnement en surface, ainsi que de nombreuses contre-allées inutiles<sup>15</sup>, **par des pelouses, jardins partagés, et aires de jeux pour les enfants**. Ces mesures permettraient à la ville d'économiser 2°C lors des épisodes de canicule, et jusqu'à 4°C en température ressentie, réalisant des millions d'euros d'économies sur la climatisation.

## c. Des aménagements et projets dédiés

- La création d'une zone centrale dans l'agglomération, regroupant des **activités associatives, culturelles et sportives** autour des cycle non-motorisés, par exemple à l'emplacement du parc des expositions qui devrait déménager prochainement, ou en soutenant le projet de rachat de l'ancien Restaurant Universitaire de la cité universitaire Daniel Faucher par des associations ;
- La création à ce même emplacement d'un camping saisonnier ou d'un relais pour les cyclotouristes ; beaucoup de cyclotouristes ne restent que peu de temps du fait qu'il n'existe aucun équipement pour les accueillir ;
- La modification du PLU, obligeant les bailleurs privés et publics à mettre ou remettre en place les parkings cycles dans les habitats collectifs, avec l'obligation d'avoir un point fixe d'attache et 2 emplacements par logement ;
- La réalisation de plusieurs remonte-pentes vélo, sur le modèle de ce qui se fait à Trondheim en Norvège<sup>16</sup>; les emplacements potentiels : Jolimont, avenue de la gloire, avenue Jean Rieux, Pech-David ; une estimation du coût avait été faite à Mulhouse et chiffrait à mille € le mètre ;
- Cesser la concession de JC Decaux -vu ses coûts prohibitifs et sa dangerosité- et créer un service public de VLS, de moyenne et longue durée.
- Interdire la circulation des voitures le dimanche dans les rues du centre-ville ; et libérer la Rocade aux vélos comme c'est fait tous les ans à Berlin à la Sternfahrt<sup>17</sup>, ce qui implique 200 000 participants.
- Cesser les aménagements dangereux: pistes cyclables qui longent des voitures garées. Professionnaliser les aménagements cyclables dans la métropole, qui souffrent souvent d'incohérences<sup>18</sup>.
- Faire une campagne ambitieuse de marquage très visible au sol pour les vélos, dans les double sens cyclables, et d'une manière générale sur toutes les routes de l'agglomération.
- Faire une campagne de communication qui rappelle le code de la route, et surtout son évolution récente en faveur

<sup>15</sup>Quasiment toutes les rues de l'agglomération toulousaine comportent aux moins une place de stationnement inutile qui peut être convertie en espace collectif partagé. Deux places de parking peuvent accueillir 25m2 de potager, permettant à 12 toulousains de se nourrir en légumes pendant 1 mois, au lieu de garer 1 voiture qui profite en moyenne à 1,2 personne, soit dix fois moins.

<sup>16</sup><https://www.youtube.com/watch?v=7j1PgmMbug8>

<sup>17</sup><http://adfc-berlin.de/aktiv-werden/bei-demonstrationen/sternfahrt/334-sternfahrt-2016-fahr-rad-in-berlin.html>

<sup>18</sup>[http://www.voiriepourtout.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/amenagements\\_cyclables2\\_cle014378.pdf](http://www.voiriepourtout.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/amenagements_cyclables2_cle014378.pdf)

du vélo<sup>19</sup>.

=> **Monter l'objectif de part modale du vélo à Toulouse Métropole à 50% d'ici 2020.**

### **3. Concernant les 2 roues motorisés :**

- Verbalisation des infractions de stationnement et de circulation sur les parties cyclables ;
- Campagnes de sensibilisation aux dangers de circulation et au respect des règles du code de la route ;
- Surveillance toute particulière pour les livreurs...

### **4. Concernant les voitures :**

- Campagnes de dépistage des véhicules sans pot catalytique ;
- La mise à 70 km/h de la rocade ;
- Campagnes de dépistage des véhicules dépassant les normes admises de pollution ;
- Verbalisation accrue pour les véhicules mal garés ou de façon abusive ;
- Limitation à une voie par sens de circulation en dehors de la rocade ;
- Limitation à un seul côté de stationnement dans les rues ;
- Une voie de rocade (celle de droite) réservée aux véhicules de transports publics, véhicules d'urgences et services publics ;
- Stationnement systématiquement payant dans l'agglomération ;
- Cesser toute création de nouvelles voies routières type rocades ou autoroutes.
- Suppression des contre-allées inutiles<sup>20</sup>

### **5. Pour les piétons et les handicapés :**

- la mise à disposition de trottoirs élargis sur les espaces gagnés sur la voiture ;
- l'accessibilité accrue aux équipements publics, avec des moyens peu onéreux et efficaces, en concertation directe avec l'ensemble des associations afférentes ;
- La libération des abords des écoles, collèges et lycées de tout véhicule motorisé.

### **6. Pour les transports publics :**

- Un réseau cohérent, efficace et concurrentiel à l'utilisation de la voiture particulière par le développement généralisé des lignes en site propre ;
- Une ligne circulaire au niveau de l'ancienne ligne 1 et une autre au niveau de la rocade afin de mailler correctement l'agglomération et permettre des correspondances sans passer par le centre-ville (avec les

---

<sup>19</sup><http://www.securite-routiere.gouv.fr/connaitre-les-regles/questions-frequentes/une-nouvelle-signalisation-a-destination-des-cyclistes>

<sup>20</sup>Par exemple Avenue Etiennes Billières, il y a 2 contre-allées pour seulement 2 allées de parking. Supprimer les deux contre-allées et supprimer les emplacements parkings, ou sinon les mettre en accès via la rue principale, ralentissant ainsi le trafic. Transformer les contre-allées en zones réservées aux piétons et modes doux. Mettre en place une piste cyclable centrale sur le modèle Ramblas à Barcelone. Ne conserver que 2 voies réservées aux voitures.



phénomènes de saturation de véhicules et de passagers), dans le but aussi de réduire les temps de trajets pour des usagers périphériques au centre-ville ;

- Privilégier la création de nouvelles lignes de tramways, bien moins onéreuses qu'un métro puisqu'étant transposables d'une ligne à l'autre ;
- Diminuer le tarif des abonnements et du ticket afin de faire peser la charge sur les entreprises par **L'augmentation de la part transport**, actuellement à 2 % alors que le périmètre concerné est aussi important que celui de Paris ;
- Mettre en œuvre lors de la « semaine de la mobilité » en septembre la gratuité des transports publics, permettant ainsi aux usagers motorisés de tester et choisir le jour qui leur convient dans la semaine pour les utiliser.