

CONTRIBUTION DES ELUS VERTS DE TOULOUSE

Juin 2010

La piétonnisation est l'un des engagements majeurs de notre majorité. Si nous devons en la matière rattraper un retard important, nous ne pouvons pas attendre la mise en œuvre d'un projet de longue haleine sans proposer des aménagements transitoires, premiers jalons de ce projet. C'est pour cette raison que la Ville a d'ores et déjà engagé un processus de piétonnisation expérimentale.

Mais il s'agit toutefois d'aller plus loin, pour renforcer la place du piéton et des modes doux dans le centre ville, tout en tenant compte des différentes fonctions assurées par les voies qui le constituent.

Nous pensons qu'il est possible de créer une trame piétonne dès cette année, et ainsi de concrétiser notre engagement, pour un coût très mesuré et avec une forte lisibilité pour les Toulousains. Ainsi, nous proposons de créer une zone de rencontre sur l'aire Daurade, Capitole, Carmes, maillée de rues piétonnisées.

Voici les grandes lignes de cette proposition, que nous avons présentée au Maire de Toulouse. Elle porte pour l'essentiel sur des aménagements que nous jugeons réalistes et peu onéreux à très court terme, dans le cadre de l'action de piétonnisation transitoire. Mais nous avons également souhaité contribuer à la réflexion en cours sur le long terme (page 4), qui fait l'objet d'un jury dont les résultats seront connus à l'automne.

Aire piétonne, zone de rencontre : qu'es aquò ?

L'AIRE PIETONNE est définie réglementairement comme « une section ou un ensemble de sections de voies en agglomération affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente » (art. R. 110-21 du Code de

la route). Les autres règles la concernant résultent de cette affectation :

- le piéton y est prioritaire sur tous les autres usagers autorisés à y accéder à l'exception des tramways ;
- la présence de véhicules motorisés y est exceptionnelle, mais possible sur

autorisation et selon les règles de circulation définies par le maire. Toutefois cette autorisation ne peut concerner que des véhicules liés à la desserte de l'aire piétonne (riverains, transports publics, véhicules de livraisons, transports de fonds, services à la personne...) ;

- les cyclistes sont autorisés à y circuler, sauf dispositions différentes prises par le maire ;
- tous les véhicules soumis au Code de la route qui sont amenés à y circuler doivent respecter l'allure du pas, y compris les cyclistes ;
- enfin, aucun véhicule motorisé n'est autorisé à y stationner ; l'arrêt reste cependant possible pour les véhicules ayant accès à l'aire piétonne.

LA ZONE DE RENCONTRE se définit sur le plan réglementaire comme une zone à priorité piétonne. Ouverte

à tous les modes de circulation, les piétons peuvent s'y déplacer sur toute la largeur de la voirie en bénéficiant de la priorité sur l'ensemble des véhicules (à l'exception des tramways).

Pour assurer cette cohabitation de tous les usagers, la vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h.

De plus, sauf situation exceptionnelle, toutes les chaussées y sont à double-sens pour les cyclistes. Le stationnement des véhicules n'y est autorisé que sur les emplacements matérialisés à cet effet.



2010-2011 : les premiers jalons

3 axes forts pour des aménagements lisibles...

- 1 Wilson - quais de Garonne par la rue Pargaminières.
- 2 Wilson - quais de Garonne par la rue Gambetta.

Ces deux axes recomposent un coeur piétonnier autour de la Place du Capitole et du Square de Gaulle, ce qui renforce leur fonction de centralité urbaine. La piétonnisation de ces deux parcours où la circulation automobile est actuellement peu contrainte est emblématique du nouveau souffle donné à un espace public rénové et apaisé.

3 A ces deux aménagements s'ajoute la création d'une réelle promenade piétonne des quais de Garonne entre le Bazacle et le Pont neuf, par la suppression de l'une des deux voies de stationnement. Ce qui permet en outre d'aménager une piste cyclable bidirectionnelle. A plus long terme, cette promenade pourra être prolongée jusqu'au pont St Michel.

Au final, la piétonnisation est ainsi rendue plus lisible ; l'attractivité des quais de Garonne est renforcée, de même que son identité patrimoniale.

... Et simples à réaliser

Ces 3 axes sont intégrés à une zone de rencontre (cf. schéma en regard de cette page), au sein de laquelle se trouvent des rues piétonnes et des rues à priorité piétonne.

L'essentiel des voies que nous proposons de piétonniser constitue déjà un réseau semi piéton (dont le sol est le plus souvent pavé), ce qui facilite leur identification comme rues piétonnes.

Ces rues piétonnes ne sont plus accessibles qu'aux véhicules motorisés munis d'une autorisation permanente (résidents, transports collectifs, secours, collecte des déchets, livraisons, taxis) ou ponctuelle (travaux, dépannages, déménagements). Les entrées de ces rues sont équipées de barrières ou de bornes rétractables, limitant l'accès à ces seuls véhicules.

Le réseau de navettes urbaines électriques est renforcé par la création d'une deuxième ligne.

Cette trame s'inscrit dans un plus large périmètre traité en zone de rencontre, correspondant à des secteurs emblématiques du coeur de ville (Daurade, Capitole, Carmes).

Réalisation Groupe des élus Verts de Toulouse **Adresse** 27 rue des lois, 31 000 Toulouse **Tél** 05 61 22 24 61 / 05 67 73 81 39 **Courriel** lesverts@mairie-toulouse.fr **Site web** www.toulouse.elusverts.fr

IPNS Ne pas jeter sur la voie publique

Une offre de stationnement repensée et adaptée aux besoins

Dans cette zone de rencontre, le stationnement des véhicules reste autorisé dans les rues non-piétonnisées, sur les emplacements prévus à cet effet.

Concernant les rues piétonnes, l'esprit de la proposition est de libérer de l'espace public tout en créant une offre de stationnement pour les résidents du centre. Cela implique de trouver des solutions de stationnement longue durée et d'inscrire cette priorité au plan d'action du Plan local de stationnement (PLS). Ainsi, il est notamment souhaitable d'engager une négociation avec le délégataire du parking Capitole pour mieux adapter l'offre à ce besoin.

De même, la mutualisation des parkings de l'Université des Sciences sociales, de la Cité administrative et de l'îlot Valade (mairie) permettrait d'offrir des places en grand nombre pour les résidents en horaires alternés avec les actifs.

La nécessité de réaménager et de mettre aux normes les zones de stationnement pour les personnes à mobilité réduite implique de conserver un contingent de places en surface réservées aux personnes handicapées.

Enfin, l'accès au parking Capitole est préservé et fléché. A moyen terme, la renégociation du contrat passé entre la Ville et Vinci Park permet de créer une offre de stationnement gratuit et sécurisé pour les vélos en centre-ville au niveau des parkings Capitole et Esquirol... Ce qui lève l'un des freins majeurs à l'usage du vélo pour les cyclistes en centre-ville.

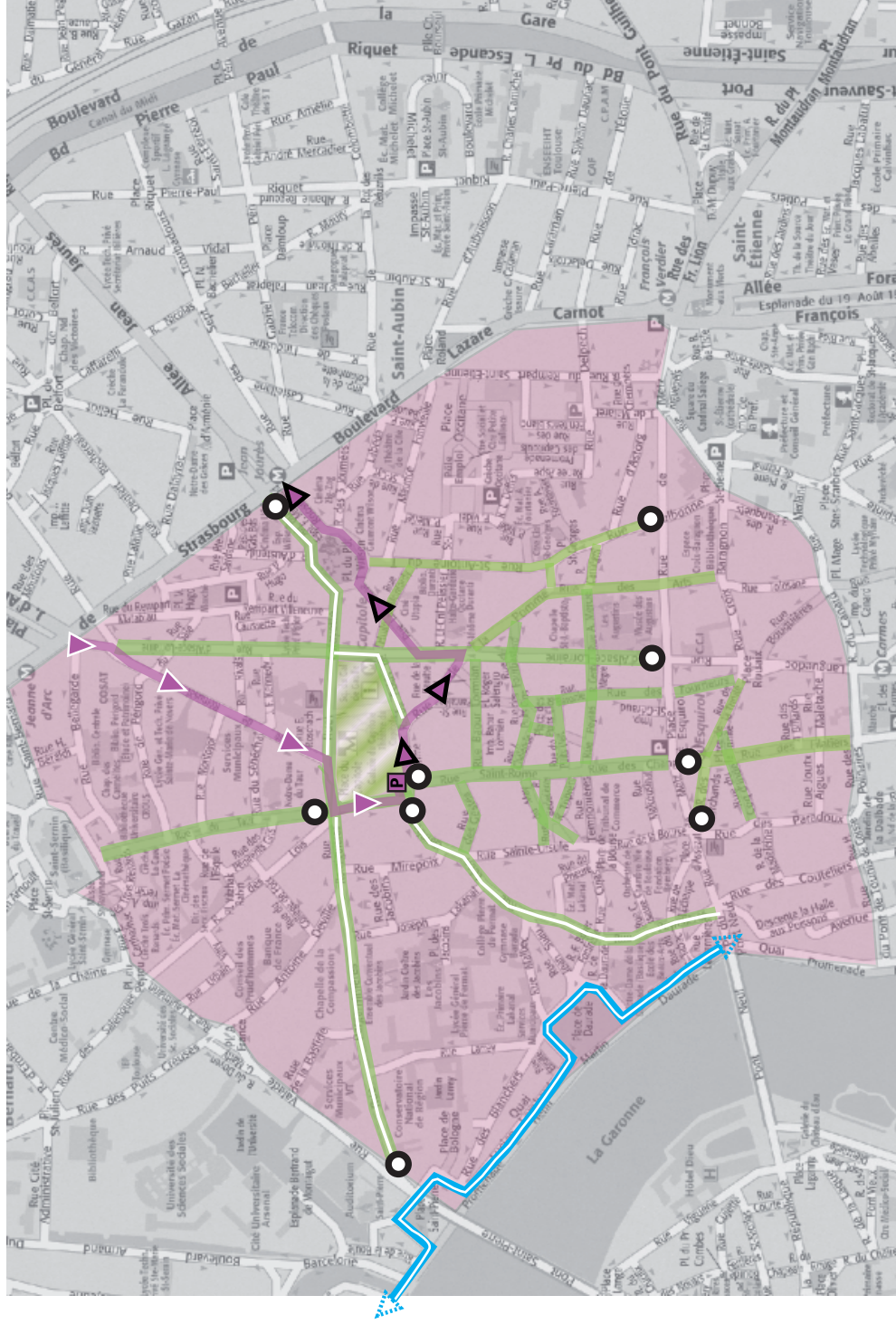
Une mise en oeuvre progressive

A l'image de l'action de piétonnisation en cours sur l'axe Saint-Sernin - Les Carmes, ces aménagements de court terme peuvent être engagés dès la fin de l'année 2010. Ils seront précédés par la mise en place de barrières à titre provisoire, chaque samedi durant deux mois.

Ainsi, à très court terme, les rues à piétonniser seront fermées à la circulation le samedi. Des agents assureront sur place l'information du public et feront remonter d'éventuels problèmes.

La présence de ces médiateurs assurera la bonne compréhension du dispositif et permettra de sensibiliser l'ensemble des usagers. L'acceptation publique en sera facilitée. De plus, une campagne de communication municipale accompagnera cette mise en place progressive.

SCHEMA DE PRINCIPE 2010-2011: des voies piétonnisées dans une zone de rencontre



VOIES PIETONNES. Elles comprennent :

- Un réseau de rues piétonnisées à partir de rues actuellement semi-piétonnes.
- Deux axes forts piétonnisés.

ITINERAIRE d'accès au parking Capitole et de sortie.

BARRIERES OU BORNES (certaines déjà en place) limitant l'accès des rues piétonnes aux seuls véhicules autorisés pour la desserte de la zone.

ZONE DE RENCONTRE



COEUR PIETONNIER

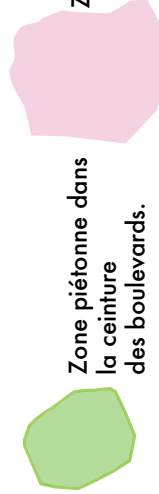
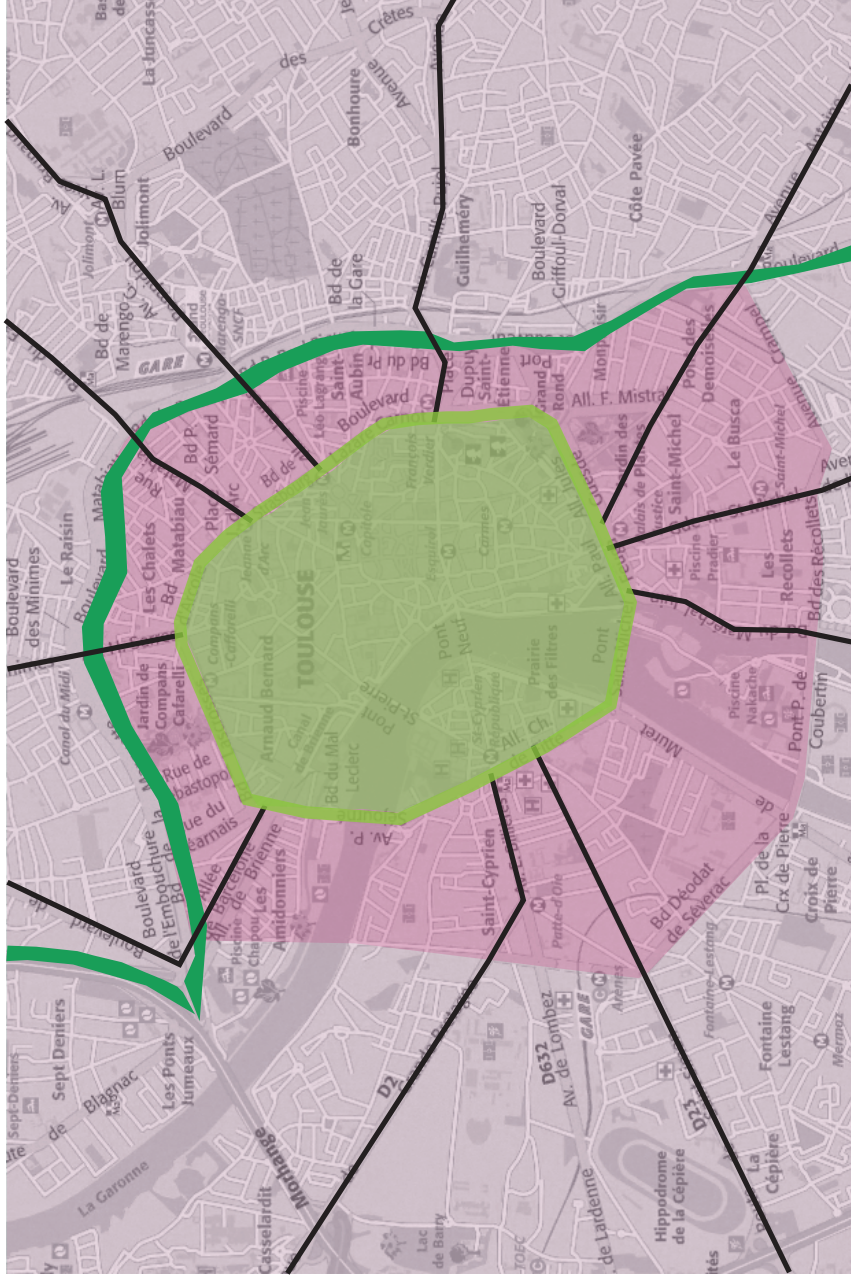


PROMENADE GARONNE : élargissement de l'espace piéton et création d'une piste cyclable bidirectionnelle (Pont-neuf - Bazacle dans un premier temps, prolongement possible vers le Pont Saint-Michel dans une seconde phase).



2014 - Forme définitive

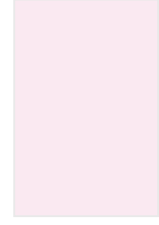
Aire piétonne et zone de rencontre étendues, faubourgs extérieurs en zone 30 et voies vertes intérieures du canal du Midi et du canal latéral



Zone piétonne dans la ceinture des boulevards.



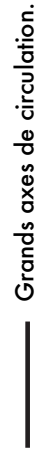
Zone de rencontre.



Faubourgs extérieurs en zone 30.



Voie verte le long du Canal du Midi.



Grands axes de circulation.

A l'horizon 2014 seront créés des aménagements de plus grande ampleur, en conformité avec une politique ambivalente de piétonnisation et de refonte des circulations sur l'ensemble du territoire communal. Ces aménagements s'articuleront en cercles concentriques, afin d'adapter le traitement des territoires à leurs différents usages.

1. Ainsi, le périmètre situé à l'intérieur de la première ceinture de boulevards est traité en zone entièrement piétonne. Les premières bornes d'accès installées dès 2010 dans les quartiers Capitole et Daurade sont transférées sur le pourtour de la zone piétonne qui englobe l'ensemble du cœur de ville.

2. Les premiers faubourgs seront classés en zone de rencontre. Elle concernera l'espace situé entre la ceinture des boulevards du centre ville et la deuxième couronne de boulevards (Canal du Midi, avenue Crampel, boulevards Delacourtié, Récollets, Déodat de Severac et Koenigs). L'organisation de la circulation automobile des particuliers est dite en «pétates» (à l'image de celle mise en place à Strasbourg) permet une limitation du transit automobile, avec une seule entrée possible dans chaque quartier (éventuellement deux). Ainsi ce schéma rend impossible le transit direct des voitures particulières de quartier à quartier.

Les double sens cyclables sont généralisés. Les artères principales comportent des pistes ou des bandes cyclables et des voies de bus. La voie verte le long du Canal du Midi est créée et précède la mise en place de la ligne de tramway Canal. La circulation automobile est ainsi supprimée sur la rive intérieure et la voie extérieure est mise en double sens.

3. Les faubourgs extérieurs sont en zone 30. Les artères principales comportent une piste ou une bande cyclable dans les deux sens et si possible une voie bus. Les voies inter-quartiers ou de desserte sont aménagées en zones 30 et le double sens cyclable y est généralisé. Des circulations «douces» entre quartiers sont assurées grâce à une armature de voies vertes réservées aux modes doux.