



Point Mobilité du quartier 1.2

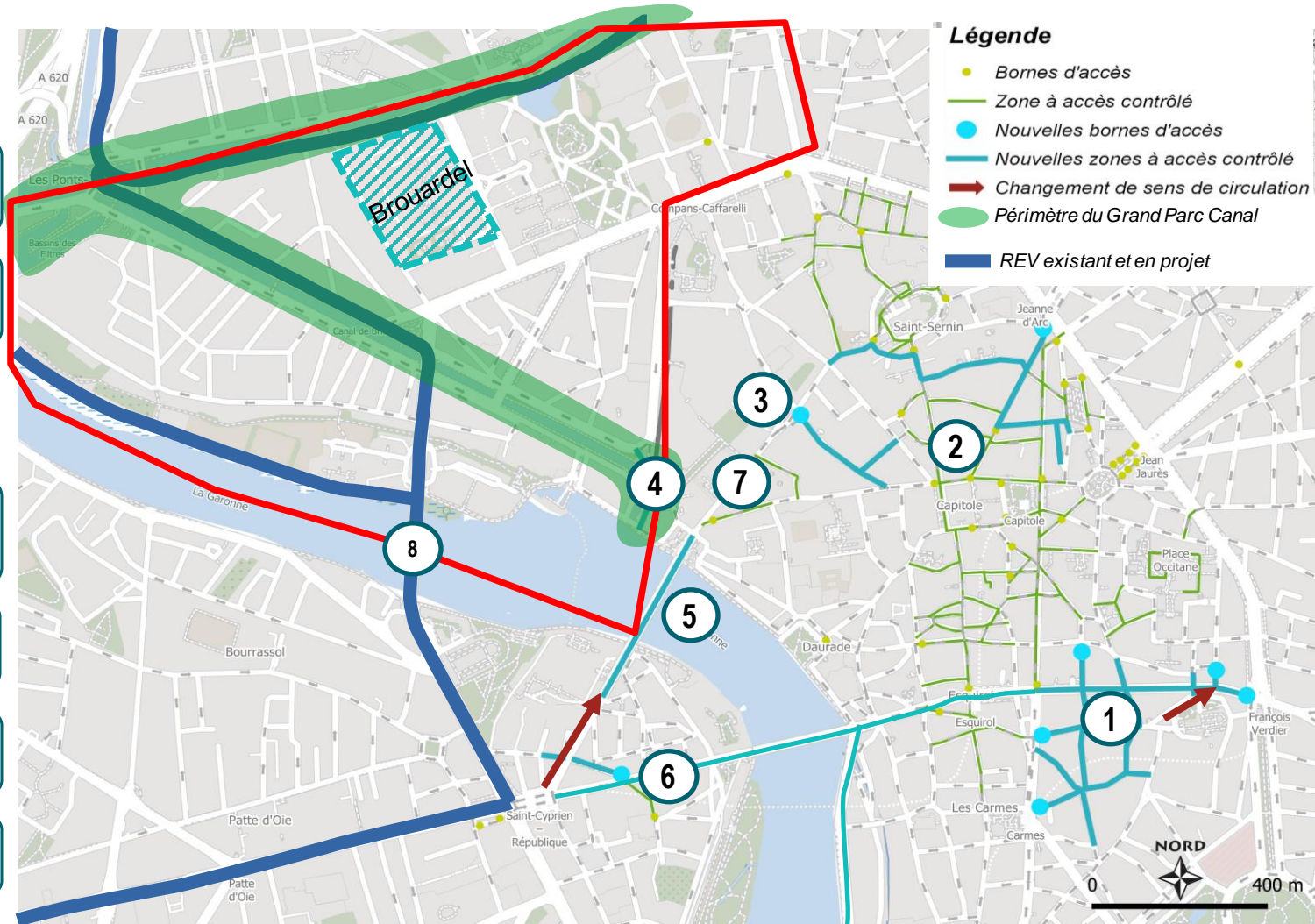


Aimer Vivre à Toulouse

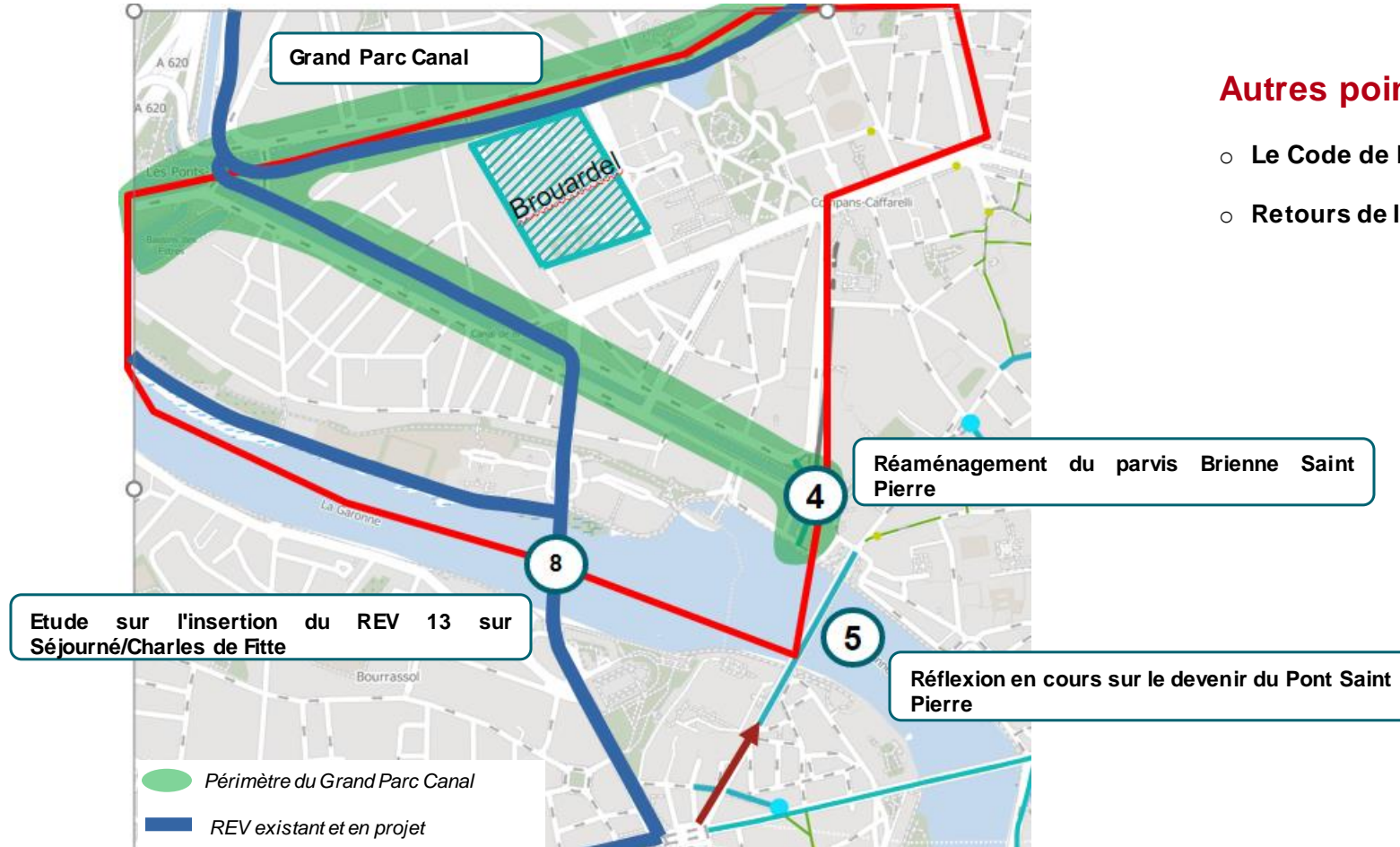
MAIRIE DE  **TOULOUSE**

Le plan de circulation du centre ville en 2025

- 1 Requalification et mise sous contrôle d'accès de la Rue de Metz et de la Rue Croix-Baragnon
- 2 Mise sous contrôle d'accès de la Rue de Rémusat depuis Bellegarde, de la Rue du Périgord et de la Rue Cartailhac
- 3 Mise sous contrôle d'accès de la Rue Deville et de la Rue du Collège de Foix, apaisement de la Rue des Lois
- 4 Réaménagement du parvis Brienne Saint-Pierre et étude sur l'apaisement de la circulation sur l'allée de Brienne
- 5 Mise à sens unique de la Rue du Pont St-Pierre pour une piste cyclable bidirectionnelle + sens unique OU piétonnisation du Pont Saint Pierre
- 6 Piétonnisation de la Place de l'Estrapade et du parvis de l'École maternelle Duportal
- 7 Réaménagement de la Rue Valade pour y introduire un contre-sens cyclable sécurisé et de la végétation
- 8 Étude sur l'insertion du REV 13 sur Séjourné/Charles de Fitte



Les projets en cours de réflexion en lien avec le quartier 1.2



Autres points à l'ordre du jour :

- Le Code de la Rue / La Ville à 30
- Retours de la concertation du REV



Point d'avancement de
l'étude sur l'insertion du
REV 13 sur l'avenue
Séjourné et les Allées
Charles de Fitte



Aimer Vivre à Toulouse

MAIRIE DE  **TOULOUSE**

REV 13 Séjourné

Contexte

- ⇒ Insertion du Réseau Express Vélo 13
- ⇒ Sur l'avenue Paul Séjourné, une volonté des usagers de ne pas utiliser les contre-allées
- ⇒ Transformation du bus 14 en Linéo
- ⇒ Nombreux projets d'apaisement de l'hypercentre

Objectifs

- ⇒ Étudier différentes propositions d'insertion du REV 13 et de voies bus sur le boulevard Paul Séjourné et les allées Charles de Fitte jusqu'au giratoire Jane Atché
- ⇒ S'assurer de leur cohérence par rapport aux modifications circulatoires attendues sur le centre-ville tant à court-terme qu'à long-terme :
 - Pont Saint-Pierre,
 - Grand Parc Canal,
 - Canal de Brienne,
 - Parvis de l'École d'Économie



REV 13 Séjourné

Rappel des principaux éléments du diagnostic présentés lors de la commission de quartier du 01/12/22 :

Trafics voiture :

- Environ 2000 veh/h aux heures de pointe sur le Pont des Catalans, dont une majorité du flux orienté des Allées Charles de Fitte vers l'avenue Séjourné (Sud --> Nord);
- Une tendance à la baisse depuis la crise sanitaire.

Des aménagements cyclables hétérogènes et discontinus :

- Bandes cyclables, piste séparée sur le pont des Catalans, aménagements tactiques... avec des transitions difficiles;
- Des traversées de carrefour difficiles et non protégées : Lascrosses, Amidonniers...
- Discontinuité au niveau des allées de Brienne.

Des cheminements piétons difficiles avec des coupures :

- Traversées difficiles (boulevard Lascrosses, Amidonniers, Carrefour des Abattoirs..)
- Conflits avec les cycles sur les trottoirs (présence de nombreux enfants)



REV 13 Séjourné - les scénarios étudiés

3 scénarios d'insertion :

- 1) Assurer la performance et la lisibilité pour les bus
- 2) Faciliter la circulation automobile
- 3) Aménager au niveau Réseau Express Vélo

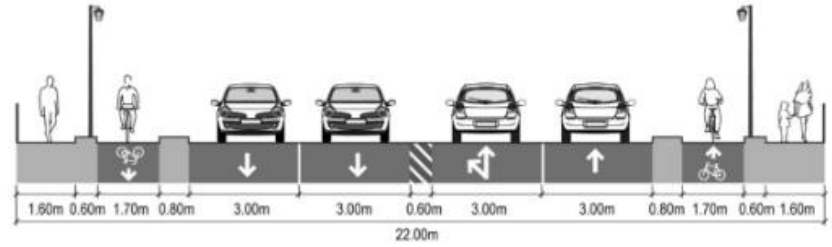
Choix de tester le scénario 3 :

Beaucoup plus qualitatif pour les modes actifs
Le plus contraignant pour les flux VP

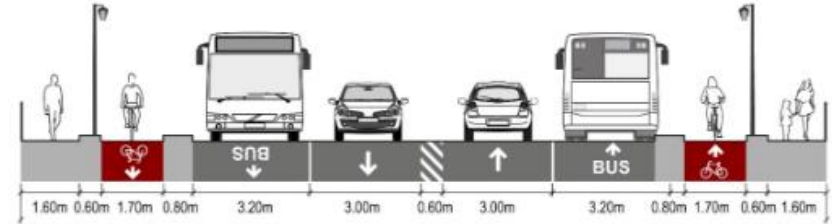
Hypothèses sur les flux :

- Test 1 : 100% de la demande estimée à horizon 2024;
Test 2 : 85% de la demande (hypothèse de 15% report modal).

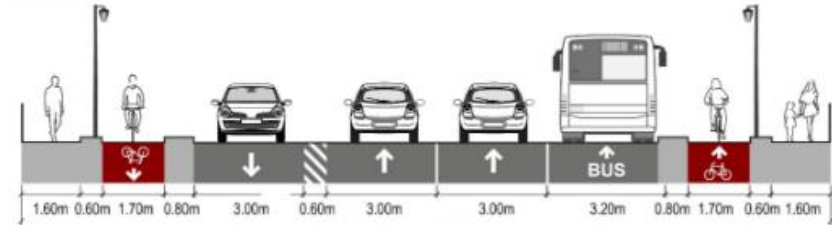
Actuel



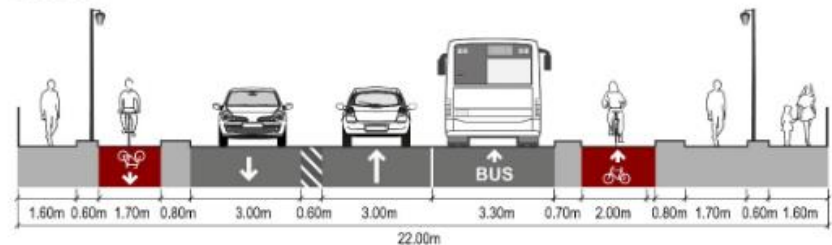
Scénario 1



Scénario 2



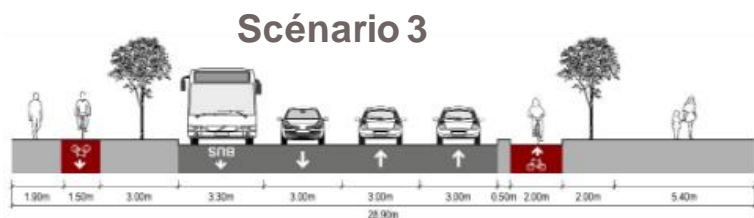
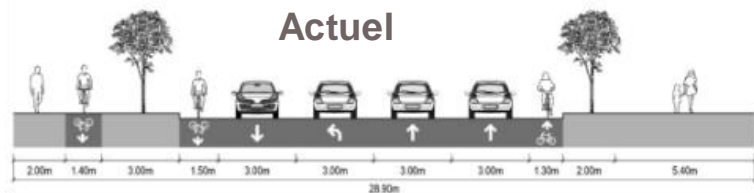
Scénario 3



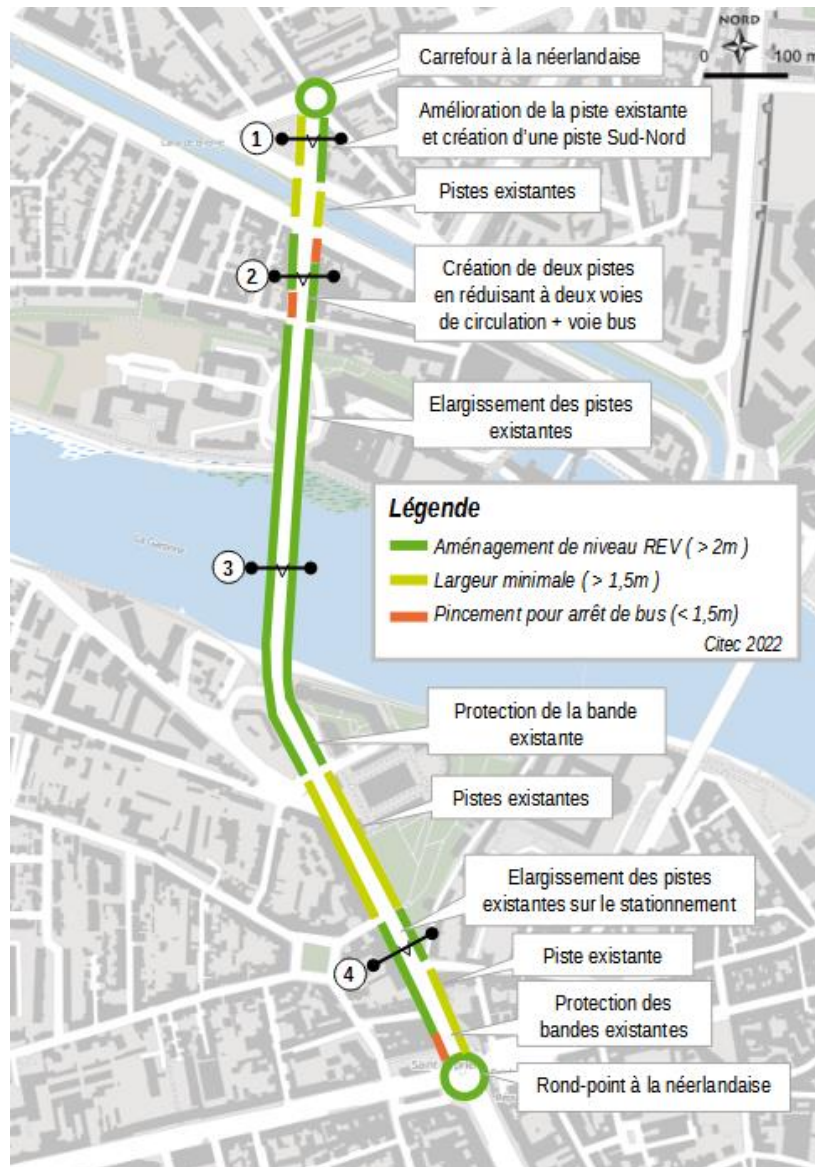
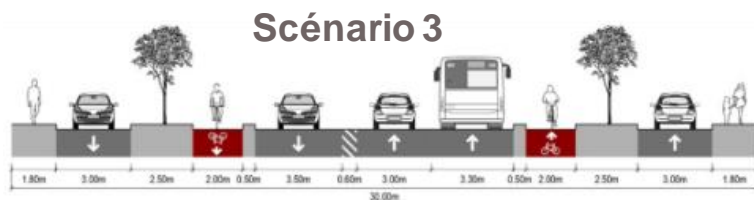
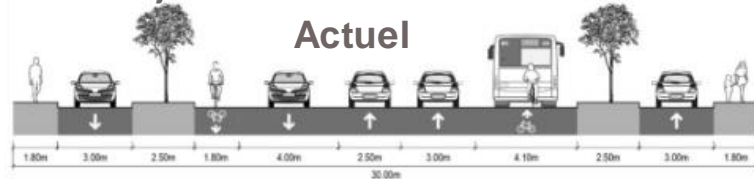
REV 13 Séjourné

Les aménagements étudiés

1. Avenue Paul Séjourné - section Barcelone – Lascrosses (Héraclès)



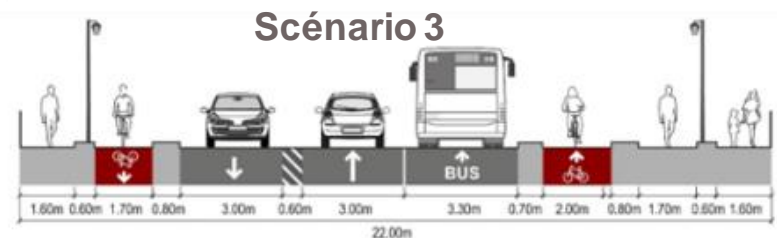
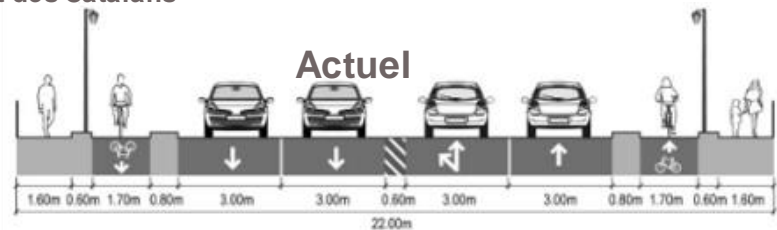
2. Avenue Paul Séjourné - section Amidonniers-Brienne



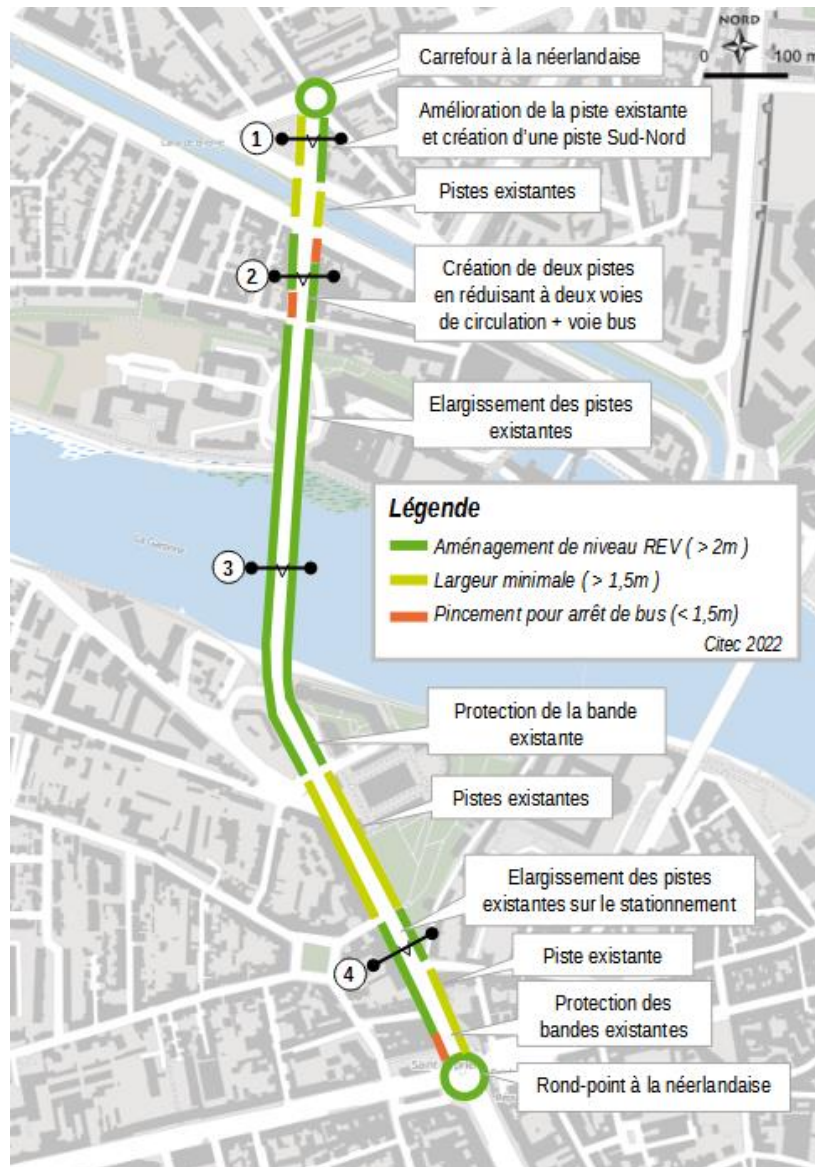
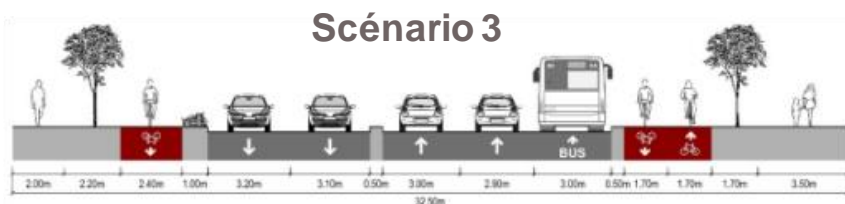
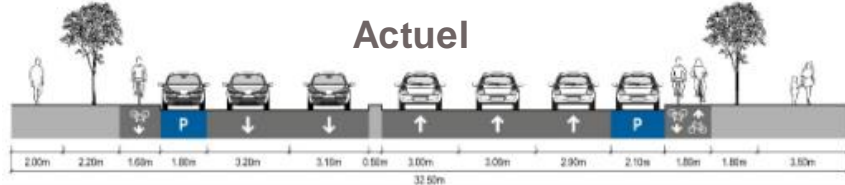
REV 13 Séjourné

Les aménagements étudiés

3. Pont des Catalans



4. Allées Charles de Fitte – section Varsi Réclusane



REV 13 Séjourné

Les mesures d'accompagnement

1 Réaménagement et sécurisation du carrefour Béarnais / Sébastopol

2 Continuité cyclable Allée de Brienne

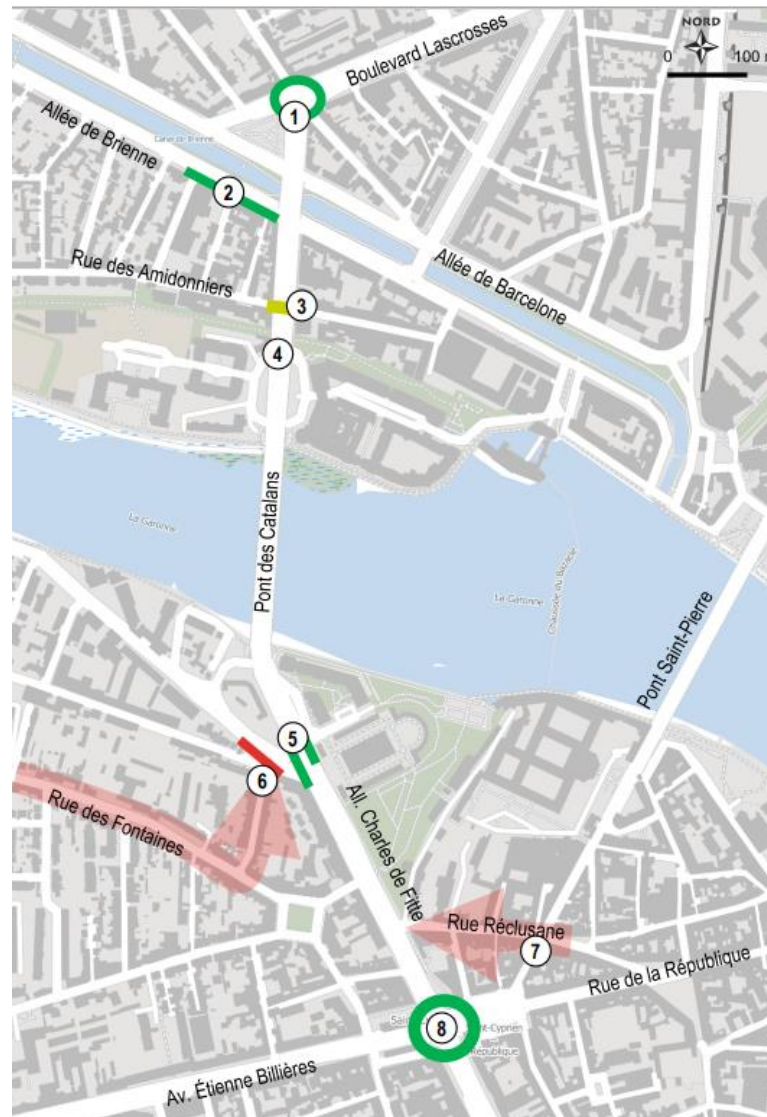
3 Création d'une traversée piétons - vélos au niveau de la rue des Amidonniers

4 Réaménagement à la marge du carrefour avenue de l'ancien Vélodrome

5 Sécurisation de la place des Abattoirs pour les piétons et vélos, Réduction de l'aspect routier

7 Réaménagement de la rue du Pont Saint Pierre et maîtrise du shunt de la Rue Réclusane

8 Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle sur le rond-point Jane Atché



REV 13 Séjourné - Premiers résultats à horizon 2025

Le scénario étudié permet :

- ✓ Une amélioration des cheminements piétons ainsi que des trottoirs élargis sur le Pont des Catalans;
- ✓ Un aménagement cyclable de niveau REV : piste cyclable continue, avec des largeurs confortables et séparée des flux routiers;
- ✓ Une qualité de service garantie pour le bus dans le sens sud – nord, et un traitement des dysfonctionnements dans le sens nord-sud;
- ✓ Une amélioration de la qualité urbaine aux Amidonniers et aux Abattoirs en réponse aux demandes des citoyens notamment grâce à la création d'une traversée piétonne et au réaménagement des carrefours;
- ✓ Une forte incitation au report modal par une amélioration des itinéraires cyclables et des temps de parcours bus.

REV 13 Séjourné - Premiers résultats à horizon 2025

Impacts sur la circulation

Le scénario 3 sans aucun report modal (100% du trafic VP actuel) :

- ✓ engendre des augmentations conséquentes de temps de parcours pour les automobilistes sur tous les itinéraires (max +50%)
- ✓ n'impacte que très peu les temps de parcours bus grâce aux sites propres et aux réaménagements de carrefours

Le scénario 3 avec 85% du trafic VP actuel :

- ✓ présente des temps de parcours VP égaux ou inférieurs à l'actuel (-3min pour l'itinéraire Lascrosses vers Fer-à-Cheval)
- ✓ offre un gain de temps de parcours d'environ 2min pour la L14 direction Marengo SNCF

REV 13 Séjourné

Suites de l'étude

✓ Résultats de l'étude à affiner à horizon 2030 :

⇒ pour tenir compte des aménagements prévus et de l'évolution de la demande de déplacements à horizon 2030 :

- Grand Parc Canal,
- ZAC de Brouardel...

✓ Lancement des études d'insertion :

⇒ Impact de la structure du Pont des Catalans sur la faisabilité des aménagements

⇒ Chiffrages des mesures d'accompagnements pour la reprise des carrefours

⇒ Assurer la cohérence et la continuité avec le reste du REV 13 envisagé à plus long terme



Code de la rue Ville à 30_{km/h}



Aimer Vivre à Toulouse

MAIRIE DE  TOULOUSE

Ensemble vers une ville plus apaisée

Une réponse aux conflits d'usage sur l'espace public

La Mairie de Toulouse s'est engagée dans une démarche de « Code de la rue » en faveur du partage de l'espace public et du Vivre Ensemble,

Il repose sur le constat suivant :

- les modes de déplacements individuels évoluent et se multiplient,
- les espaces publics évoluent aussi avec les usages,
- Le déficit d'information et de connaissance des règles génère des conflits d'usage, un sentiment d'inconfort ou d'insécurité, et des incivilités.

Le Code de la rue se déclinera au travers :

- d'actions pédagogiques pour mieux expliquer la réglementation des rues et promouvoir le vivre ensemble,
- d'actions réglementaires telles que le projet de Ville à 30
- d'actions de contrôle et de sanction des comportements inadaptés.

Code de la Rue - Ville à 30 km/h



Ensemble vers une ville plus apaisée

En Ville 30 km/h devient la règle et 50 km/h l'exception

La Ville à 30 est une action réglementaire du Code de la rue pour une meilleure cohabitation des acteurs de la ville.

La démarche Ville 30 consiste à établir la limitation à 30km/h comme norme de fonctionnement sur la majorité du périmètre urbain et à ne conserver la limitation à 50km/h que sur certaines rues absorbant un trafic important.

En ville, la rue ce n'est pas la route !

Code de la Rue - Ville à 30 km/h



Ensemble vers une ville plus apaisée

Du 16 mai au 30 juin :
Participer à la poursuite des projets
en faveur d'une ville plus apaisée

Deux possibilités :

Inscrivez-vous dès aujourd'hui sur le site « Je participe ! »
pour assister aux ateliers participatifs

- Secteur Est : 16 mai : Marengo - Toulouse Métropole
- Secteur Centre : 22 Mai : salle Osète
- Secteur Rive Gauche : 23 mai : Salle San Subra
- Secteur Sud-Est : 24 mai : Salle Polyvalente Niel Empalot
- Secteur Ouest : 25 mai : Petit Capitole
- Secteur Nord : 26 mai : Maison de la Citoyenneté Minimes

Code de la Rue - Ville à 30 km/h



Vous ne pouvez pas venir ?

Nous recueillerons vos avis et contributions sur le site :

« Je participe ! » à partir du 16 mai et jusqu'au 30 juin 2023



Les suites de la concertation sur le REV

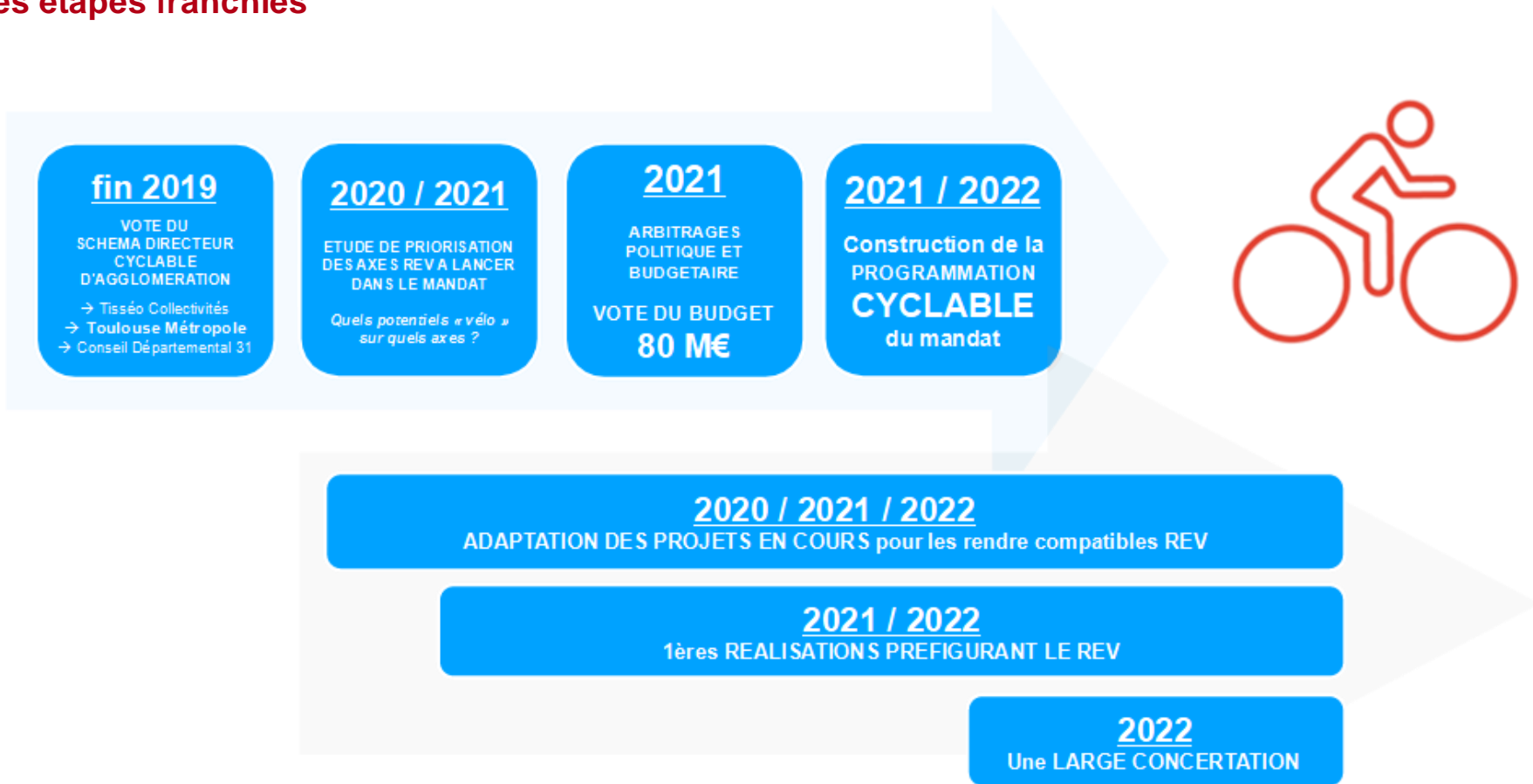


Aimer Vivre à Toulouse

MAIRIE DE  TOULOUSE

Le Réseau Express Vélo

Les étapes franchies



Le Réseau Express Vélo - Bilan de la concertation



5 réunions publiques



75 ateliers participatifs

23 lignes étudiées en ateliers cartographiques

REV 1 Nord et Sud

REV 8 Nord et Sud

REV 2 Nord et Sud

REV 9

REV 3

REV 10 Est et Ouest

REV 4

REV 11 Est et Ouest

REV 5 Nord et Sud

REV 12

REV 6 Sud et Est

REV 13

REV 7 Nord et Sud

REV 14 Nord et Sud

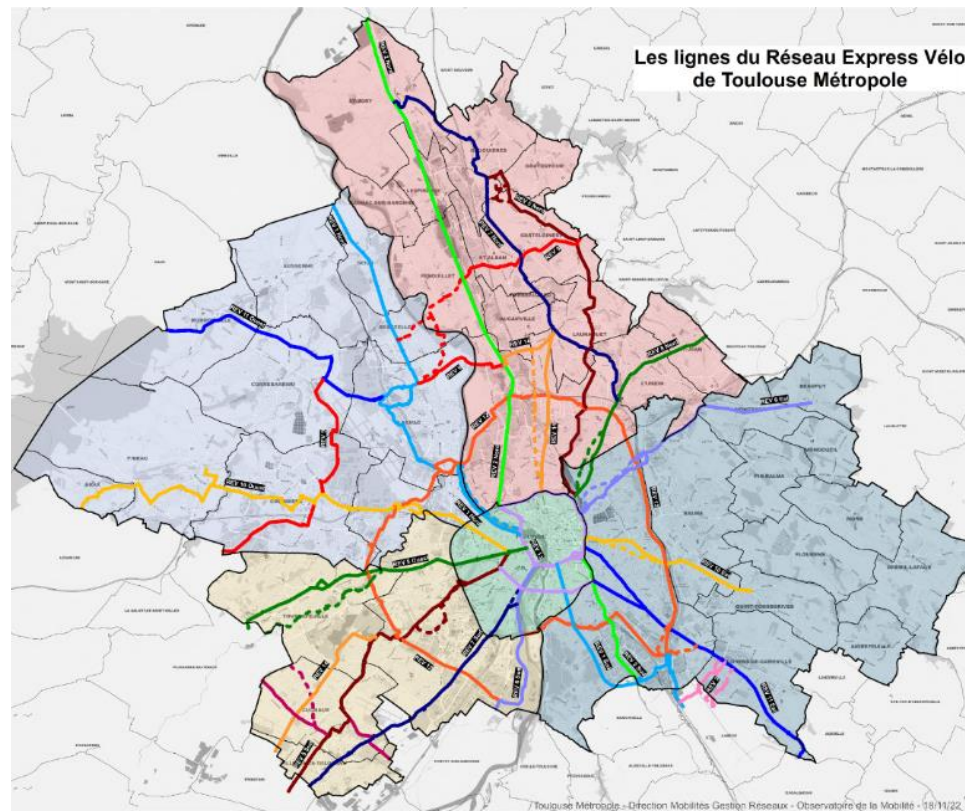


L'animation d'une plateforme digitale
jeparticipe



Plus de **1500** participants

Plus de **1300** contributions



Le Réseau Express Vélo - Etapes à venir



Le Réseau Express Vélo - Etapes à venir

Restitution de la concertation à venir - courant 2023

- 2 réunions envisagées : PTO+PTN+PTC (hors Toulouse) / PTS+PTE+PTC (à Toulouse)
- Format hybride (présentiel sur inscription préalable + diffusion en direct (puis en replay))
- Déroulé proposé : présentation (bilan chiffré, synthèse, contributions et leur intégration aux études, exemples, bilan expérimentation [comités de ligne] CODEV + questions/réponses (30 mn)
- Publication des CR et de la synthèse des contributions sur la plateforme, ainsi que des montages vidéos des ateliers sur carto, en amont de cette réunion de restitution
- Durée envisagée par réunion : 2h