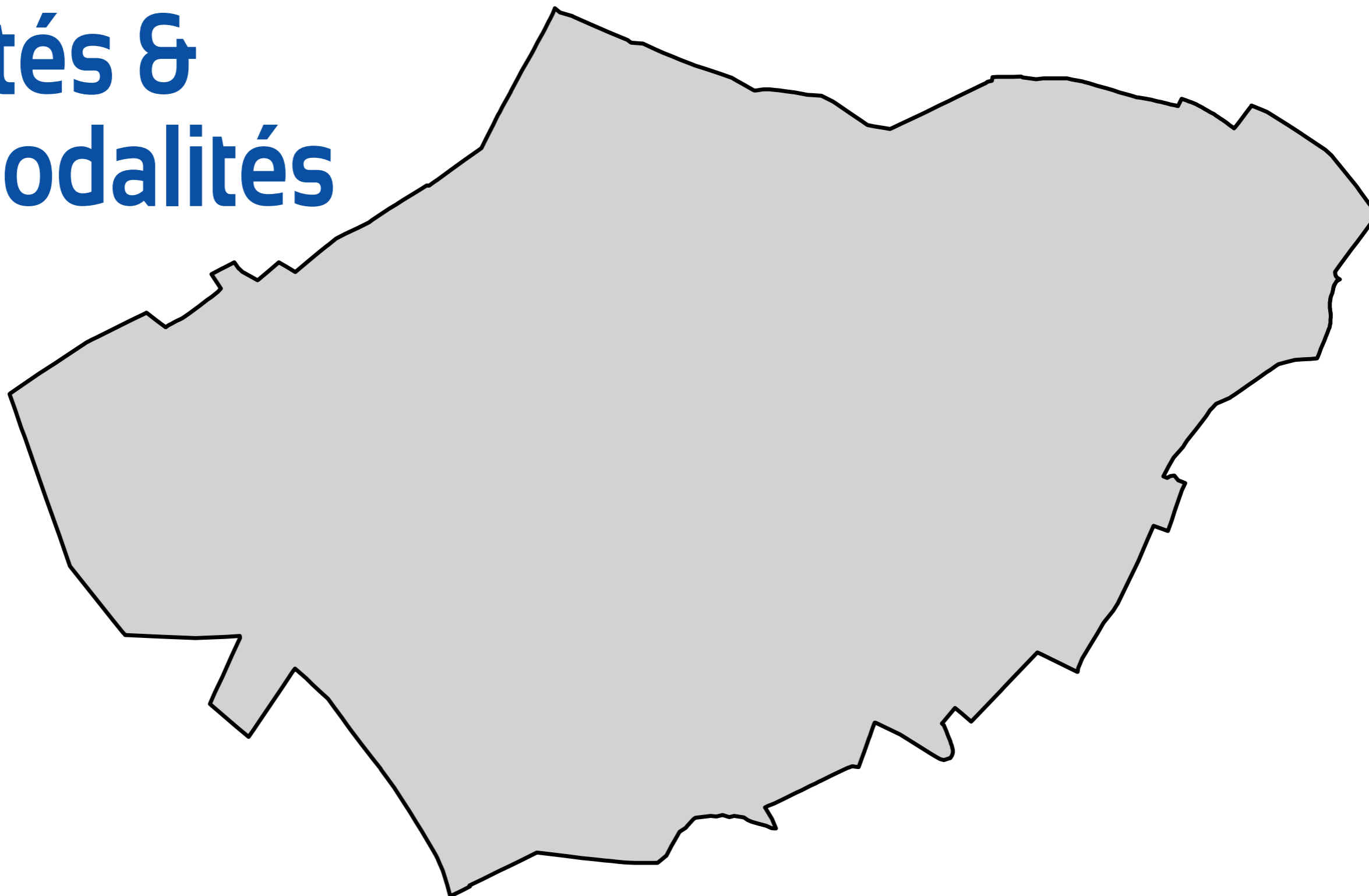


OAP Mobilités & Intermodalités



● ● > FONDEMENTS DE L'OAP

// RÈGLEMENTAIRE + PADD

// UN SUJET, PLUSIEURS ENJEUX

// ENJEUX DU STATIONNEMENT

● ● > OBJECTIFS ET ORGANISATION DE L'OAP

● ● > CONTENU DE L'OAP

// CONNECTER LES RÉSEAUX

// QUALIFIER LE RÉSEAU

// OPTIMISER LE STATIONNEMENT

IMPORTANT

Ce document est un support de travail pour discuter des principes de la densification. Il est donc provisoire et sujet à modifications ultérieures.

Pour mémoire, l'ensemble des pièces opposables du PLU ne le devient qu'après approbation du PLU, qui intervient elle-même après une phase de consultation du public et des services de l'Etat, et une enquête publique.

FONDEMENTS DE L'OAP

« Obligation » réglementaire depuis la loi Climat et Résilience

Article L151-6-2, Code de l'Urbanisme

*Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, **les transports, les déplacements** et, en zone de montagne, sur les unités touristiques nouvelles.*

Article L151-7, Code de l'Urbanisme

I. - Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

FONDEMENTS DE L'OAP

Axe 2 du PADD

MODERNISER L'ORGANISATION DU TERRITOIRE COMMUNAL

Structurer une véritable centralité, propice au vivre-ensemble

- > Favoriser les modes de déplacements doux et réorganiser le stationnement

Qualifier le réseau structurant pour faciliter les connexions entre quartiers

- > Travail sur les entrées de ville, vecteur de l'image de la commune
- > Réorganiser les connexions en coordination avec restructuration du Bourg centre
- > Encourager la fluidité des liaisons et des échanges entre les différents quartiers résidentiels
- > Diminuer l'effet de rupture généré par la RD16
- > Donner une vocation urbaine à l'avenue de Toulouse
- > Sécuriser les voies structurantes du territoire aux abords des espaces urbanisés (RD 16, avenue et rond-point de la Caprice, avenue de la mairie, carrefour Cousquille) par des aménagements adaptés afin de garantir des déplacements sécurisés pour l'ensemble des usagers.
- > Prolonger la RD916 en direction de Belberaud

Elaborer une politique de stationnement répondant aux besoins de tous

- > Organiser et restructurer l'offre en stationnement aux abords des équipements publics, services et commerces de proximité
- > Encourager la mutualisation des espaces de stationnement
- > Associer des emplacements de parking intégrés et de qualité aux projets d'aménagement
- > Mettre en place des espaces de stationnement favorisant l'intermodalité (stationnement covoiturage, stationnement vélos...)
- > Répondre aux besoins du stationnement résidentiel en dehors des espaces publics

Axe 3 du PADD

INTEGRER LE PROJET COMMUNAL DANS SON ENVIRONNEMENT

Favoriser les modes de déplacements doux

- > Veiller à un partage plus sûr de la voirie entre les différents modes de déplacements notamment en multipliant les espaces de circulation apaisés en zone urbaine
- > Développer un maillage de circulations douces « inter-quartiers » et « inter-équipements » (équipements scolaires, sportifs, récréatifs et culturels...) sur l'ensemble du territoire communal pour favoriser l'émergence d'une « ville de proximité »
- > Développer le réseau de liaisons douces existantes et plus largement les sentiers de découvertes du territoire
- > Renforcer la place du piéton dans les aménagements d'espaces publics et faciliter les déplacements des personnes en situation de handicap, des personnes âgées ou encore des poussettes et des enfants en proposant une accessibilité pratique et sécurisée de l'espace public par des aménagements adaptés
- > Améliorer l'accès aux équipements, commerces et services (liaisons douces, accessibilité aux personnes à mobilité, sécurisation des traversées piétonnes)
- > Développer des liaisons douces entre les futurs secteurs de développement et le centre

Développer l'intermodalité et favoriser l'utilisation de transports collectifs

- > Développer l'offre de transports en commun efficiente en lien avec la future arrivée du métro à Labège et avec le développement de l'urbanisation
- > Favoriser le covoiturage en complément des transports collectifs
- > Conforter le rôle intermodal de la gare
- > Encourager la multi-modalité dans le futur bourg centre

FONDEMENTS DE L'OAP

«Axe 2 du PADD

MODERNISER L'ORGANISATION DU TERRITOIRE COMMUNAL

Structurer une véritable centralité, propice au vivre-ensemble

- Favoriser les modes de déplacements doux et réorganiser le stationnement

Qualifier le réseau structurant pour faciliter les connexions entre quartiers

- Travail sur les entrées de ville, vecteur de l'image de la commune
- Réorganiser les connexions en coordination avec la restructuration du Bourg centre
- Encourager la fluidité des liaisons et des échanges entre les différents quartiers
- Diminuer l'effet de rupture généré par la RD16
- Donner une vocation urbaine à l'avenue de Toulouse
- Sécuriser les voies structurantes du territoire aux abords des espaces urbanisés (RD 16, Caprice, avenue de la Mairie, carrefour Cousquille)
- Prolonger la RD916 en direction de Belberaud

Elaborer une politique de stationnement répondant aux besoins de tous

- Organiser et restructurer l'offre en stationnement aux abords des équipements publics, services et commerces de proximité
- Encourager la mutualisation des espaces de stationnement
- Associer des emplacements de parking intégrés et de qualité aux projets d'aménagement
- Mettre en place des espaces de stationnement favorisant l'intermodalité (stationnement covoiturage, stationnement vélos...)
- Répondre aux besoins du stationnement résidentiel en dehors des espaces public

FONDEMENTS DE L'OAP

«Axe 3 du PADD

INTEGRER LE PROJET COMMUNAL DANS SON ENVIRONNEMENT

Favoriser les modes de déplacements doux

- Développer les liaisons douces entre le centre, les quartiers, les équipements, les futurs secteurs de développement, etc.
- Favoriser l'émergence d'une « ville de proximité », cyclable et « marchable »
- Qualifier le réseau de mobilités douces (aménagements, bancs, etc., sentiers de découvertes du territoire...)
- Renforcer la place du piéton dans les aménagements d'espaces publics
- Assurer l'accessibilité pour tous : personnes en situation de handicap, personnes âgées, poussettes et enfants...
- Améliorer l'accès aux équipements, commerces et services par les modes doux
- Veiller à un partage plus sûr de la voirie entre les différents modes de déplacements : sécurisations, accessibilités...

Développer l'intermodalité et favoriser l'utilisation de transports collectifs

- Développer l'offre de transports en commun efficiente en lien avec la future arrivée du métro à Labège et avec le développement de l'urbanisation
- Favoriser le covoiturage en complément des transports collectifs
- Conforter le rôle intermodal de la gare
- Encourager la multi-modalité dans le futur bourg centre

LES MOBILITÉS
un sujet, plusieurs enjeux

RÉDUCTION DE LA PLACE DE LA VOITURE EN VILLE, UNE NÉCESSITÉ URBANISTIQUE ET ENVIRONNEMENTALE



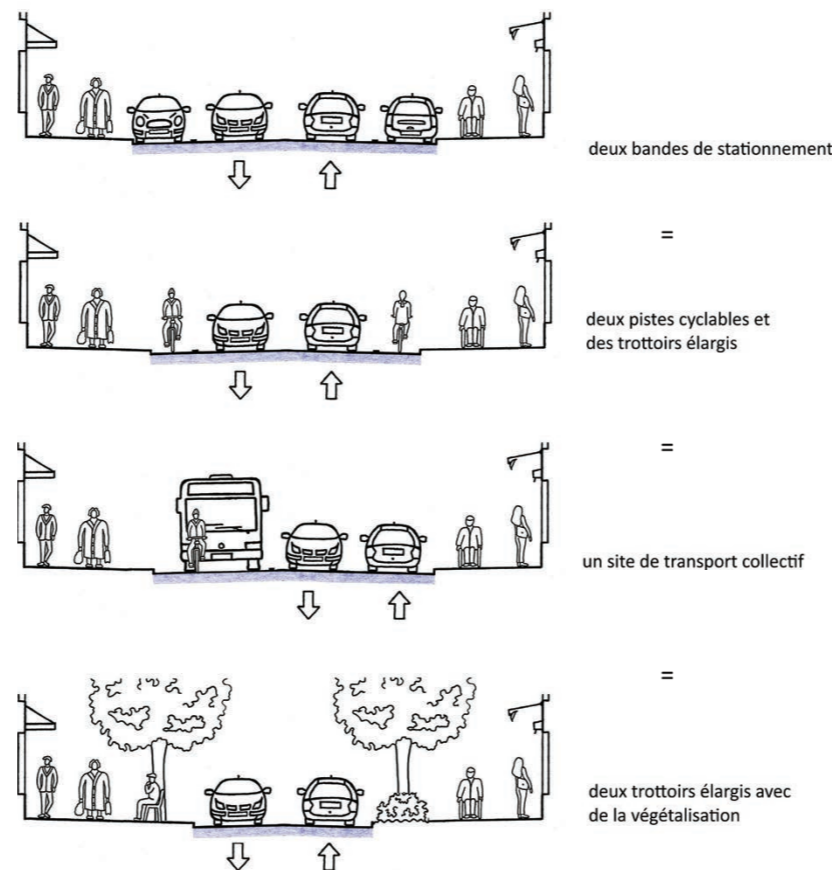
- > Occupation de l'espace public importante
- > Coûts directs importants (entretien, fonctionnement)
- > Coûts indirects (accidents, pollutions)
- > Impact environnemental (fragmentation des espaces, pollutions, mortalité)

Transition écologique = développer les modes alternatifs

<https://solutionslocales.fr/reduire-voiture-ville/>, octobre 2020

QUELQUES ÉLÉMENTS SUR LE STATIONNEMENT

- > Stationnement des véhicules légers (VL) = place considérable dans l'espace public urbain : un véhicule occupe une place au domicile, une place au lieu de destination, ainsi que de la place entre ces deux points fixes.
- > Stationnement = envahissant, voire illicite ou gênant pour les autres usagers, sur les trottoirs, les bandes cyclables, les TC, etc.
- > Un VL ne bouge pas pendant 90 % du temps...



1 voiture = 10 vélos

Les parcs en surface sont de gros consommateurs d'espace : **10 000 m² pour 400 places.**

La surface occupée par une voiture permet le stationnement d'une dizaine de vélos.

Stationnement des véhicules sur voirie

Longitudinal 10 m ² (5 x 2 m)	Perpendiculaire 12,50 m ² (5 x 2,5 m)	PMR 16,5 m ² (5 x 3,3 m)	Vélos 1 m ² (2 x 0,5 m)	Motos 2,80 m ² (2,3 x 1,2 m)

Stationnement en parc

Voitures 19 m ² (7,5 x 2,5 m)	Vélos 1,50 m ² (3 x 0,5 m)	Motos 4,2 m ² (3,5 x 1,2 m)

3. Source « Chiffres et informations sur le stationnement à Paris pour comprendre et choisir », États généraux du stationnement, mars 2021. <https://www.paris.fr>

« Le stationnement sur l'espace public », CEREMA, 2021

LES MOBILITÉS

un sujet, plusieurs enjeux

1/ QUALITÉ DE VIE ET SANTÉ

- > Exercice quotidien
- > Diminution des pollutions
- > Diminution du bruit

2/ ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

- > Baisse des GES
- > Baisse des températures

3/ FINANCES PUBLIQUES

- > Moins de voiries à entretenir
- > Optimisation des réseaux de TC («remplissage»)

4/ PATRIMOINE ET TOURISME

- > Attractivité : temps de parcours, ville apaisée
- > Aménités pour la population

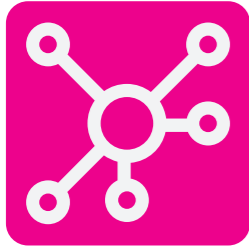
5/ MOBILITÉS

- > Capacité à se déplacer à volonté
- > liberté de déplacement



OBJECTIFS ET ORGANISATION DE L'OAP

Organiser l'intermodalité sur la commune



CONNECTER LES RÉSEAUX

- > Hiérarchiser les voiries communales
- > Permettre la « cyclabilité » de la commune
- > Connexions parkings/autres réseaux



QUALIFIER LE RÉSEAU

- > Améliorer les conditions de la « cyclabilité » de la commune
- > Assurer la « marchabilité » de la commune



OPTIMISER LE STATIONNEMENT

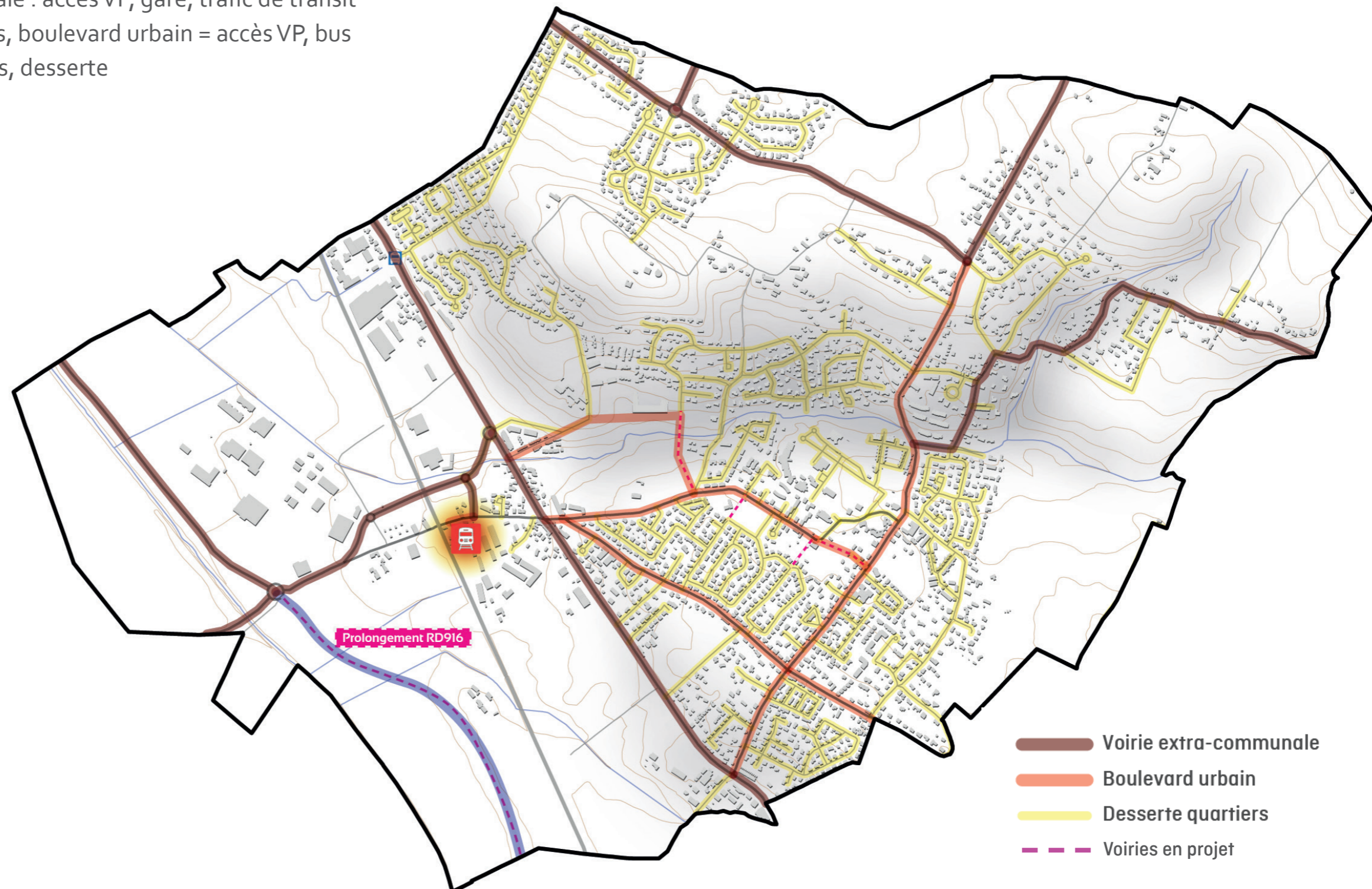
- > Concevoir les espaces de stationnement comme des espaces publics
- > Végétaliser les voies principales de desserte et les espaces de stationnements
- > Assurer la perméabilité des espaces de stationnement et des cheminements

CONTENU DE L'OAP
connecter les réseaux

ORIENTATION / HIÉRARCHISER LES VOIRIES COMMUNALES

= Préciser les usages préférentiels de chaque voie afin d'assurer la mise en cohérence de la forme des rues aux fonctions attendues

- > Circulation extra-communale : accès VP, gare, trafic de transit
- > Connexions inter-quartiers, boulevard urbain = accès VP, bus
- > Voies internes aux quartiers, desserte
- > Voies d'accès aux parcelles

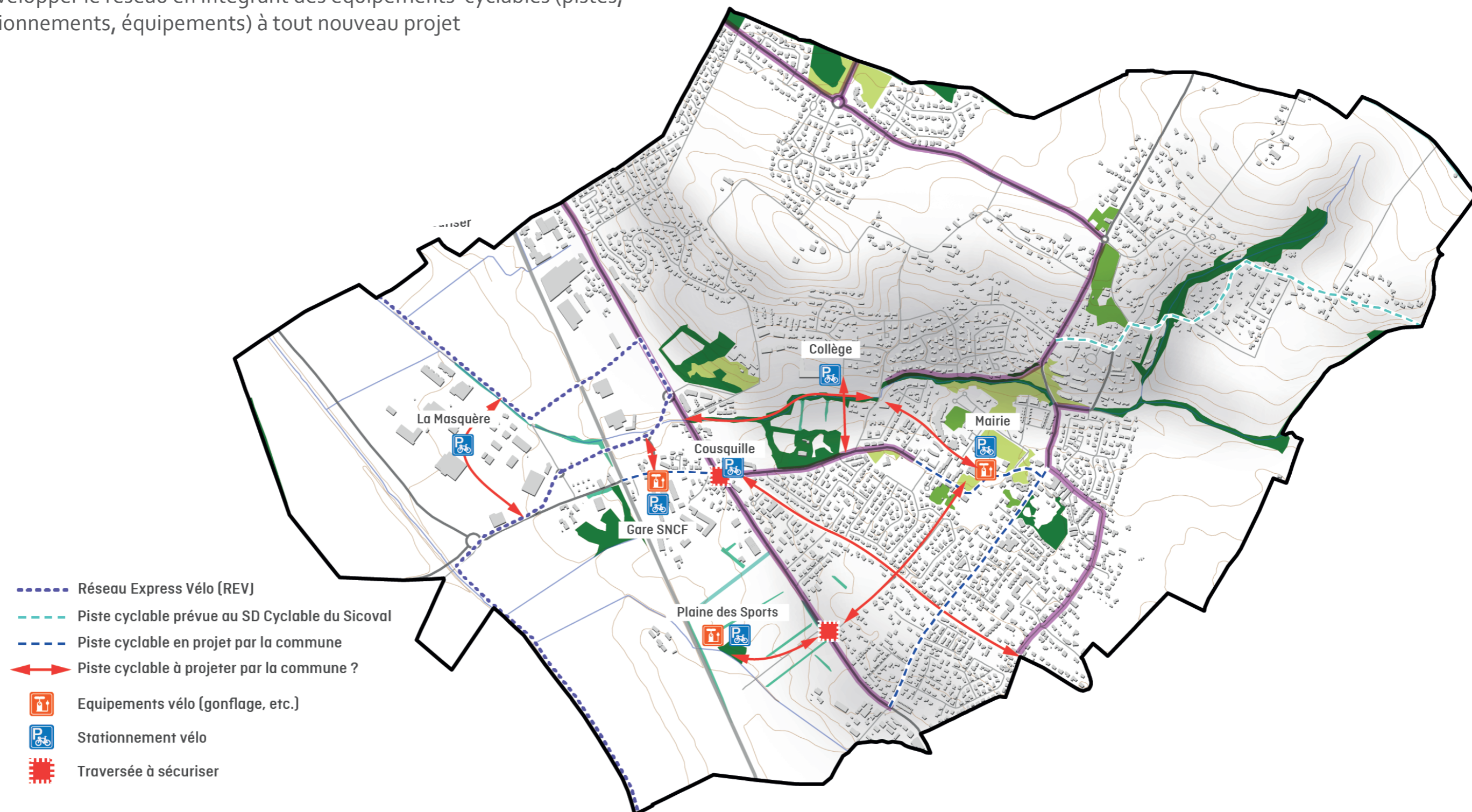


CONTENU DE L'OAP
connecter les réseaux

ORIENTATION / PERMETTRE LA « CYCLABILITÉ » DE LA COMMUNE

= Permettre une accessibilité cyclable aux quartiers, équipements, services et activités

- > Connecter aux autres modes (trains, TC) et autres réseaux cyclables (REV, etc.)
- > Développer le réseau en intégrant des équipements cyclables (pistes, stationnements, équipements) à tout nouveau projet

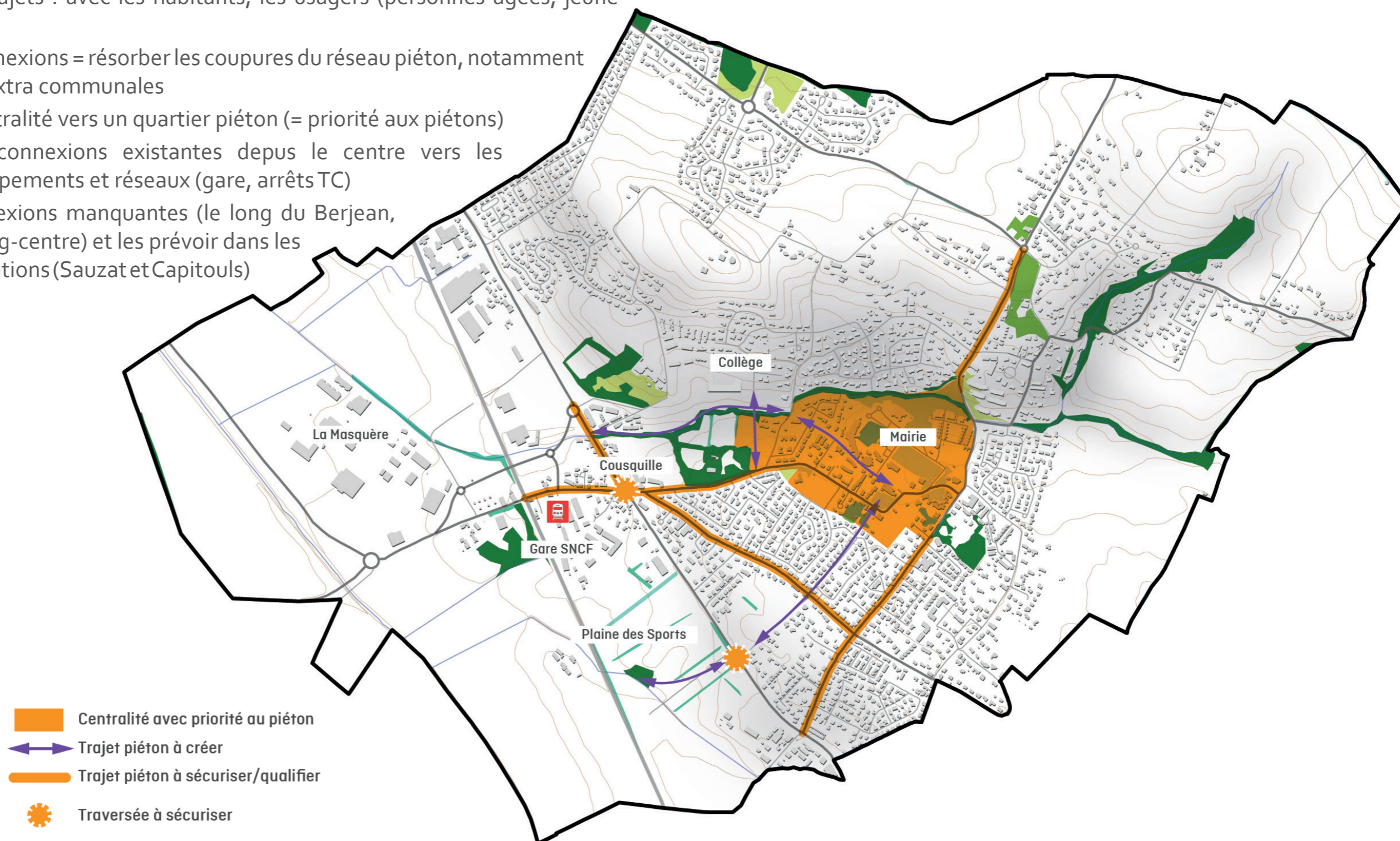


CONTENU DE L'OAP
connecter les réseaux

ORIENTATION / ASSURER LA « MARCHABILITÉ » DE LA COMMUNE

= faciliter et sécuriser les trajets piéton entre centralité, équipements, services et activités

- > Identifier les trajets : avec les habitants, les usagers (personnes âgées, jeune public...)
- > Assurer les connexions = résorber les coupures du réseau piéton, notamment sur les routes extra communales
- > Orienter la centralité vers un quartier piéton (= priorité aux piétons)
- > Sécuriser les connexions existantes depuis le centre vers les principaux équipements et réseaux (gare, arrêts TC)
- > Créer les connexions manquantes (le long du Berjean, au sein du bourg-centre) et les prévoir dans les nouvelles opérations (Sauzat et Capitouls)

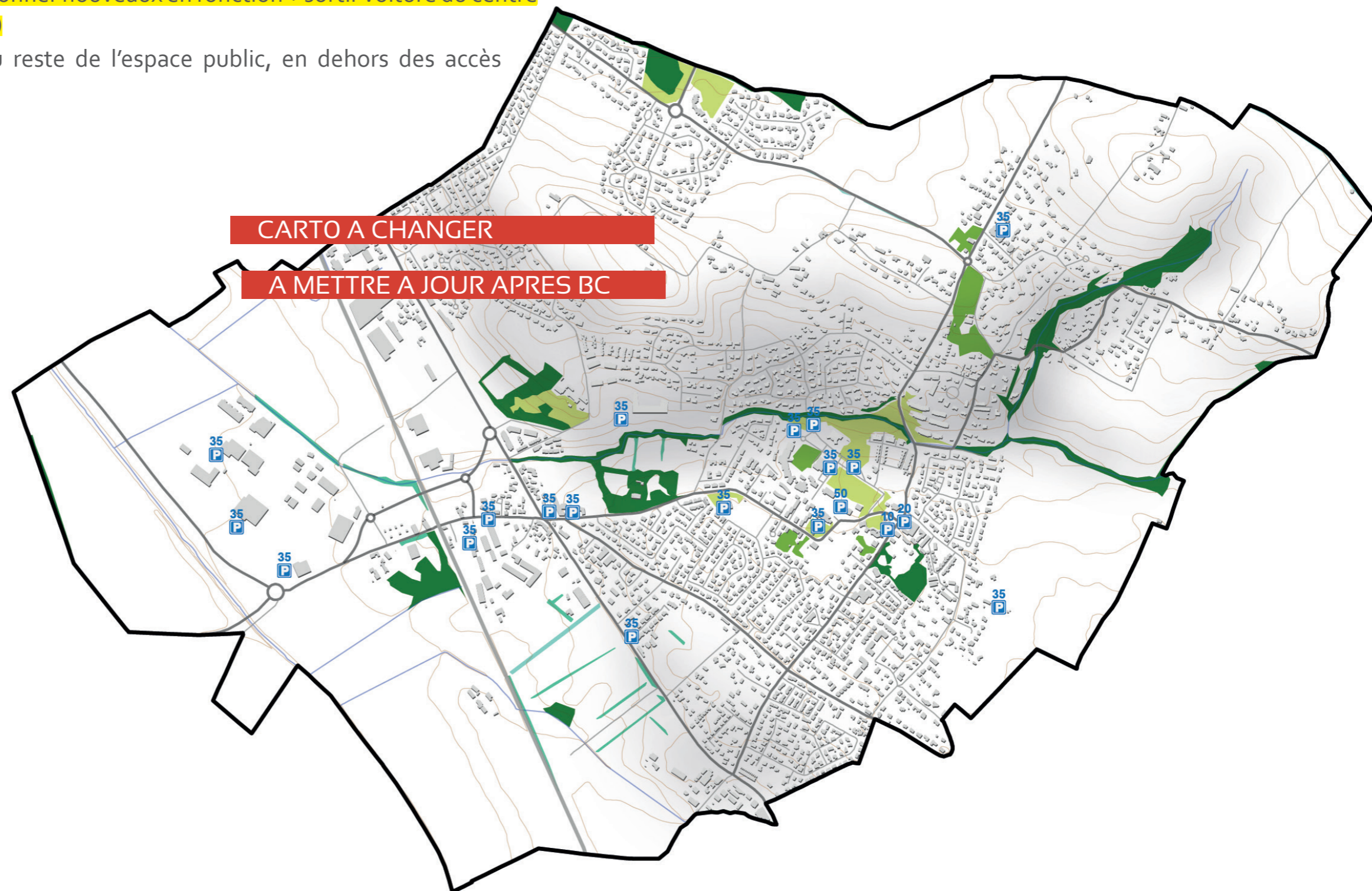


CONTENU DE L'OAP
connecter les réseaux

ORIENTATION / CONNEXIONS PARKINGS/AUTRES RÉSEAUX

= faciliter l'accès aux réseaux TC et actifs depuis les espaces de stationnement

- > Recenser parkings et positionner nouveaux en fonction + sortir voiture du centre (genre de parkings-relais ?)
- > Connecter les parkings au reste de l'espace public, en dehors des accès voitures



ORIENTATION / HIÉRARCHISER LES VOIRIES COMMUNALES

Voirie structurante / Boulevard urbain

Ce type de voies constitue un axe structurant, permettant de relier différents quartiers entre eux. Ils seront potentiellement vecteurs de l'image de la commune.

Les carrefours avec le réseau «supra» (voies extra-communale) et infra (desserte) sont à traiter avec attention afin d'affirmer le rôle de la voie et de bien affirmer le changement de type de voirie.

Son profil vise la lisibilité et assure la fluidité des déplacements de tous les usagers. Son ambiance est urbaine et passante. Les différents flux sont séparés et bien identifiés, afin de laisser une place confortable et adaptée à chacun (transports en commun, transports scolaires, automobiles, deux roues, cycles, piétons,...).

A terme, l'ambiance urbaine de cette rue est liée aux façades des constructions, souvent implantées en limite du domaine public, qui structurent l'espace public. Elle peut également être structurée par une bande végétale ou un alignement d'arbres, existants ou à créer.

Les voies devront être suffisamment dimensionnées pour permettre le passage et le croisement aisés des bus. Une largeur de la voirie en double sens de 6,50 m minimum est nécessaire sauf contraintes techniques avérées.

Sur ce type de voirie, les voies vélos et les voies piétons sont séparées, la vocation de ce type de voie étant d'assurer des déplacements aisés et « rapides ».





CONTENU DE L'OAP qualifier les réseaux

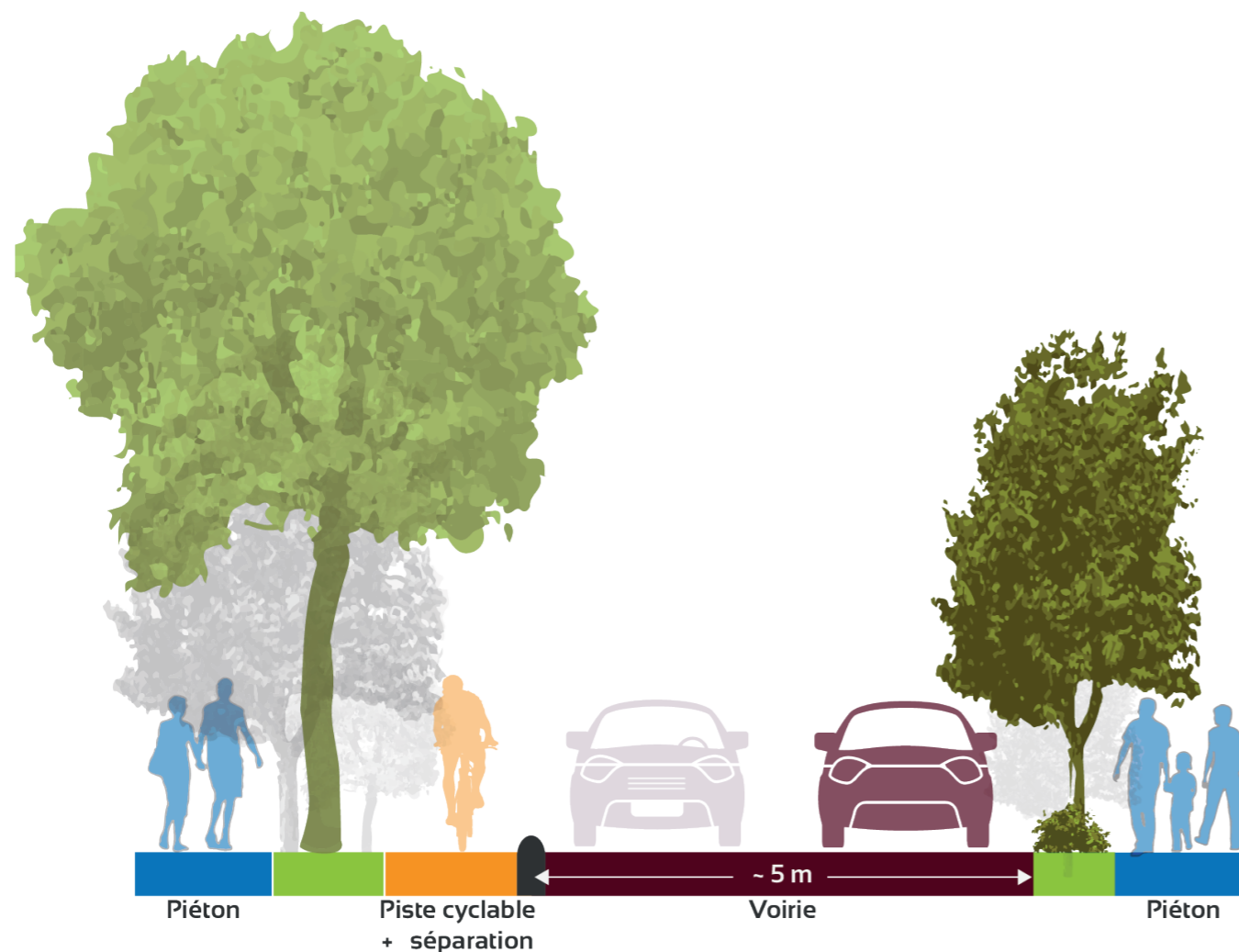
ORIENTATION / HIÉRARCHISER LES VOIRIES COMMUNALES

Rues de quartier

La rue de quartier dessert tout ou partie de l'îlot et permet l'accès aux habitations. Son emprise est plus réduite que sur une voie structurante pour assurer la sécurité et la tranquillité des riverains en cherchant à éviter les voies sans issue.

L'emprise de la chaussée est comprise entre 4,5 et 5,5 mètres, afin de permettre le croisement des véhicules. Afin de réduire l'emprise de la voirie, un gabarit réduit en sens unique est également envisageable dans les situations très contraintes.

Le stationnement peut être autorisé mais afin de minimiser la place, visuelle notamment, de la voiture, ils doivent être orientés préférentiellement vers les parcelles privées. Si une bande de stationnement est prévue, elle devra être conçue **comme un espace multifonctionnel (voir Stationnement)**.





CONTENU DE L'OAP qualifier les réseaux

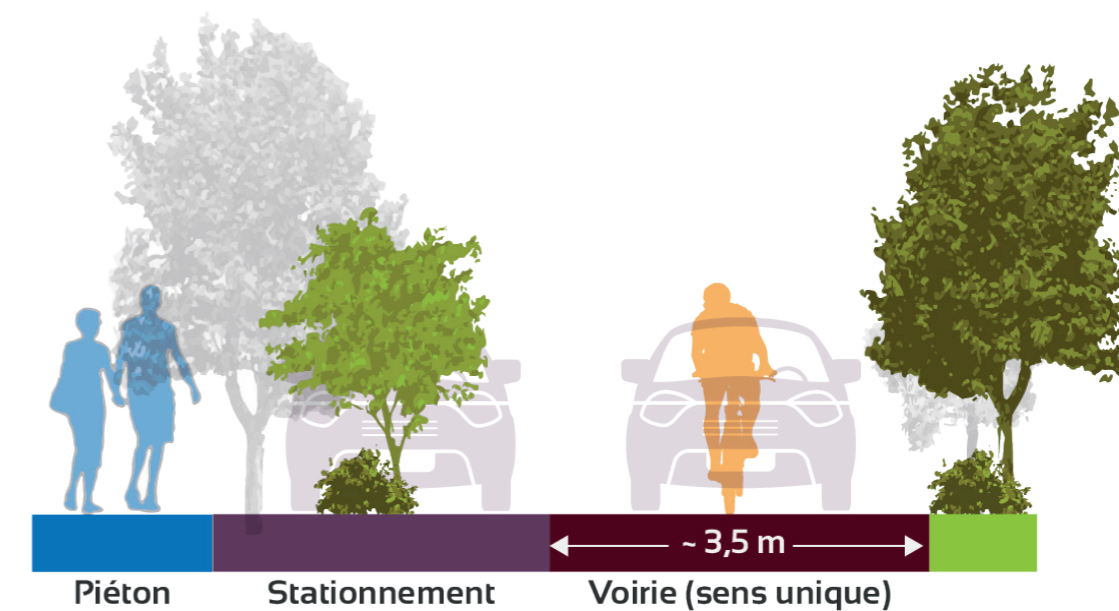
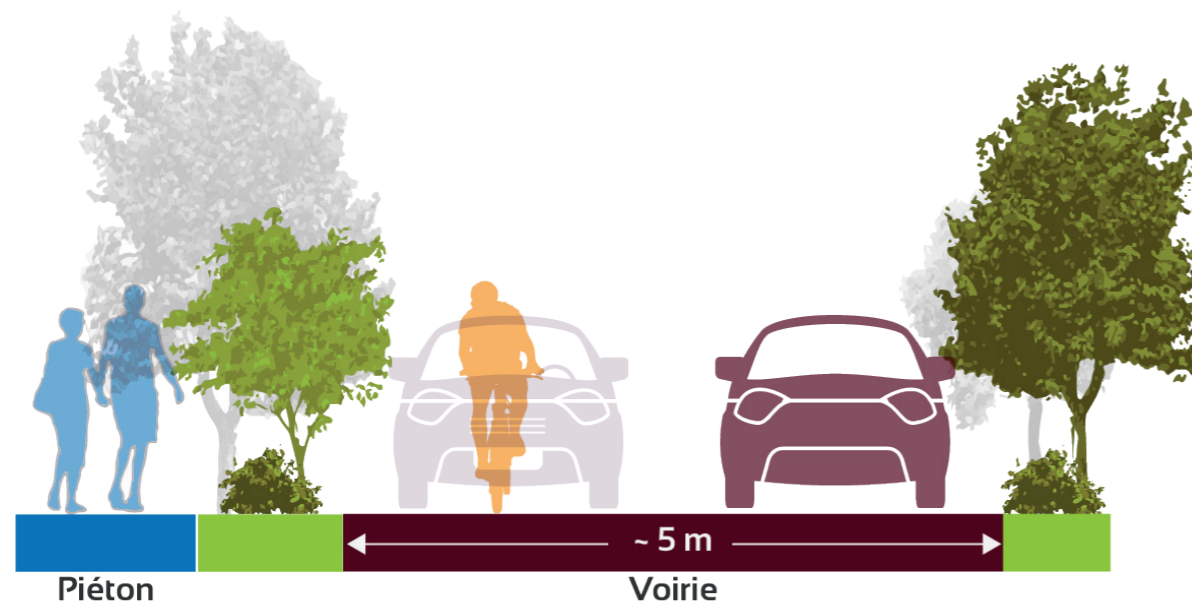
ORIENTATION / HIÉRARCHISER LES VOIRIES COMMUNALES

La desserte

Elle a pour fonction de permettre l'accès aux riverains et services (poste, ordures ménagères...) à leur parcelle. C'est une liaison apaisée et partagée par tous les usagers, souvent traitée en zone 30.

C'est également un espace polyvalent, voire récréatif pour la vie du quartier : son appropriation par les riverains est essentielle. L'ambiance recherchée est celle de la rue étroite ou de la ruelle, dans laquelle la priorité est donnée au piéton.

Son emprise est par conséquent limitée et la circulation des piétons, des vélos et des automobiles se fait au même niveau (pas de trottoirs). Si ce type de voirie n'a pas vocation à accueillir du stationnement (qui se fera majoritairement sur les parties privées), elle peut, ponctuellement, accueillir quelques stationnements limités (visiteurs). Le gabarit de la chaussée peut être réduit à 4,5 mètres de large structuré par la végétation et/ou le bâti. Dans sa configuration la plus réduite, elle peut également être en impasse et desservir un nombre limité d'habitations.





CONTENU DE L'OAP qualifier les réseaux

ORIENTATION / AMÉLIORER LES CONDITIONS DE LA « CYCLABILITÉ » DE LA COMMUNE

= Inciter/faciliter l'utilisation du vélo pour l'accès aux quartiers, équipements, services et activités

- > Sécuriser les parcours : pistes, carrefours (avec voitures et piétons), etc.
- > Qualifier le réseau pour faciliter et inciter à la pratique du vélo
 - Offrir des parcours de qualité par exemple en s'appuyant sur les continuités écologiques
 - Aire cycliste en lien avec des espaces publics
 - Stationnements vélo à la gare et sur les principaux secteurs d'équipements, de services, d'activités...
 - Equipements communaux pour la pratique du vélo (station gonflage)



Passage d'une voie cyclable en bord de cours d'eau (Saune à Quins-Fonsegrives)



Passage d'une voie cyclable au coeur d'une trame verte et bleue (Portet-sur-Garonne)

Un carrefour hollandais : méthodologie

C'est un carrefour protégé proposant une intersection composée de deux anneaux. Un à l'intérieur pour les voitures et l'autre, volontairement visible (en vert) sur l'extérieur, réservé aux vélos.



Aire cycliste (parking, station de pompage...)



Station de pompage en libre-service



Station de pompage en libre-service



Aire stationnement vélo



Abri vélo couvert

Sécurisation par mise en place d'un « carrefour hollandais »



CONTENU DE L'OAP qualifier les réseaux

ORIENTATION / ASSURER LA « MARCHABILITÉ » DE LA COMMUNE

= faciliter et sécuriser les trajets piéton entre centralité, équipements, services et activités

- > Aménager les espaces suivant leur utilisation/fonction et pour tous les publics (personnes âgées notamment) :
 - Des lieux de pause pour des arrêts de courte durée : banc-assise, assis-debout... = tous les 100 m ?
 - Des lieux de repos pour prendre son temps : assises publiques, identifier lieux d'attente potentiels (éventuellement informels)
 - Des lieux de loisir : aire de jeux, solarium, table de pique-nique... Mutualiser les aménagements : bancs/séparation, plantations/assises, etc.
- > Penser les parcours comme des promenades : en privilégiant des liens avec les espaces verts, en assurant des plantations le long des parcours, etc.
- > Baliser les parcours pour faciliter le repérage : vers la gare, le centre, le collège, la plaine des sports, le Berjean, etc.



Banc classique pour une pause sur un itinéraire piéton



Banc à proximité d'un espace de jeux pour enfants



Solarium sur l'espace public



Table de pique-nique + aire de jeux



Itinéraire piéton aménagé en milieu urbain



« Assis-debout » permettant une pause près d'un arrêt de bus



Mutualisation muret/banc en séparation d'espaces



Plantations permettant une assise



Plantations avec assise intégrée



Itinéraire piéton aménagé (informations, jeux...)

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/ville-confortable-pietons>

P

CONTENU DE L'OAP
optimiser le stationnement

RAPPEL : DES ÉLÉMENTS SERONT PRÉVUS DANS LE RÈGLEMENT

- > Nombre de places de stationnement par logement
- > Nombre de places vélos
- > Type de stationnement (aérien, etc.)
- > « Dérogations » possibles avec des accords avec des parkings privés, des stationnements vélos, d'autres réseaux

P CONTENU DE L'OAP
optimiser le stationnement

ORIENTATION/ CONCEVOIR LES ESPACES DE STATIONNEMENT COMME DES ESPACES PUBLICS

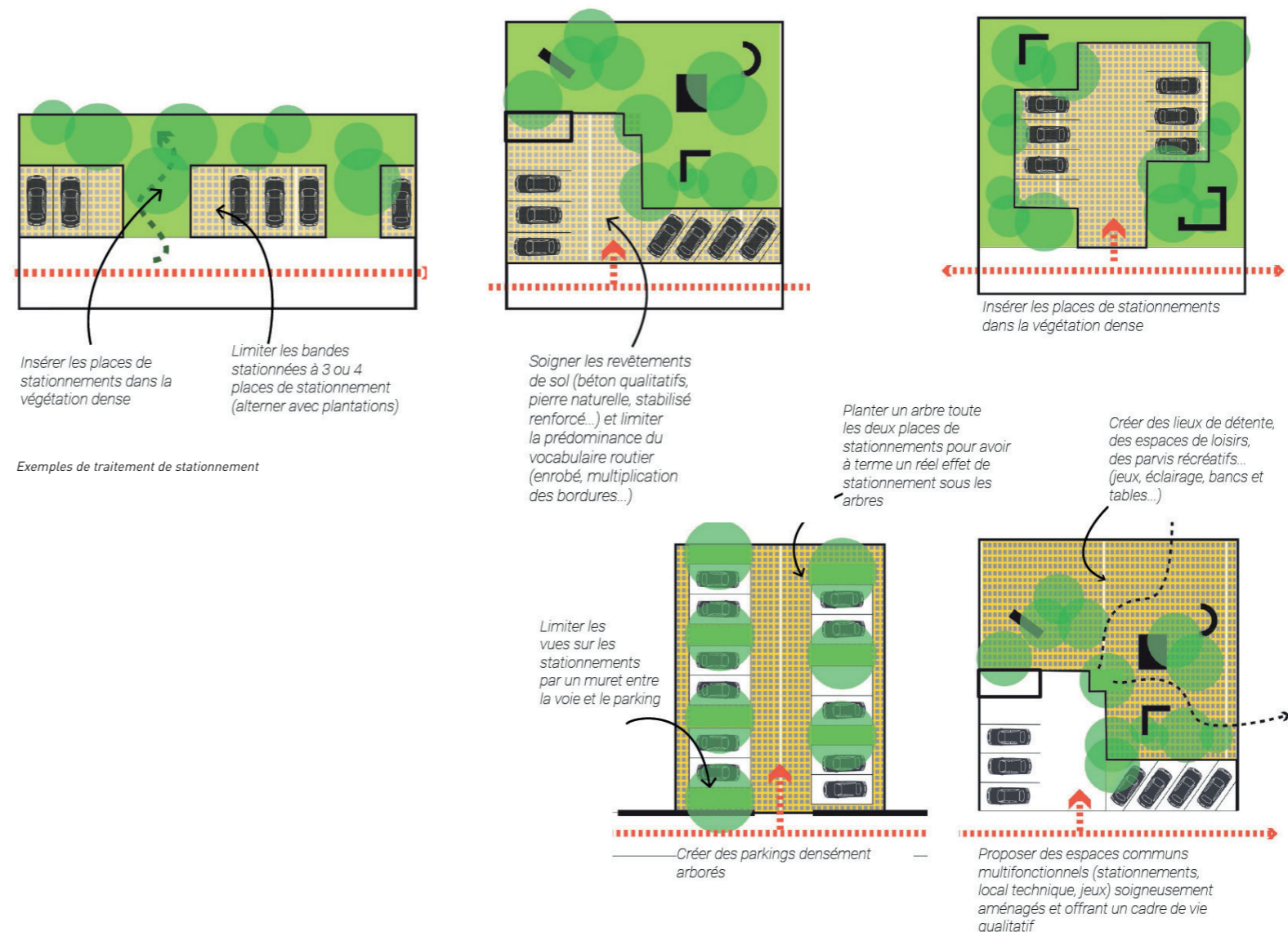
sur l'ensemble du territoire communal

= faire participer les espaces de stationnement à la qualité de l'espace public

- > Les zones de stationnement de surface doivent être traitées comme des espaces publics « vivants » et non comme des « parkings ». Ces espaces pourront également être aménagés pour servir à plusieurs fonctions, récréatif temporaire, gestion des eaux pluviales, etc.
- > Un traitement qualitatif des espaces doit donc être réalisé : aménagement de cheminements piétonniers identifiables et agréables, des espaces de pause accueillants et végétalisés, intégration et filtres paysagers sur les pourtours, composition en accord avec la morphologie des lieux, choix des revêtements, notamment vers des revêtements perméables ou facilitant des utilisations multiples, matériaux, etc.
- > Privilégier les petites poches aux grandes zones, plus simples à réaliser et générant un impact, visuel notamment, moindre.



D'une logique de parking à une logique d'espace public



P CONTENU DE L'OAP optimiser le stationnement

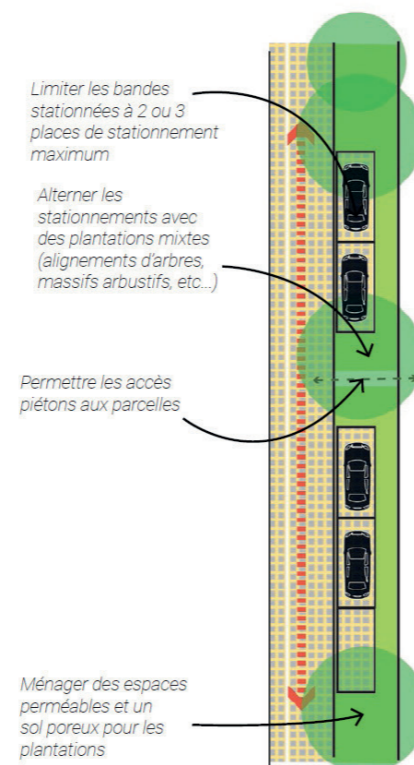
ORIENTATION/ CONCEVOIR LES ESPACES DE STATIONNEMENT COMME DES ESPACES PUBLICS

sur l'ensemble du territoire communal

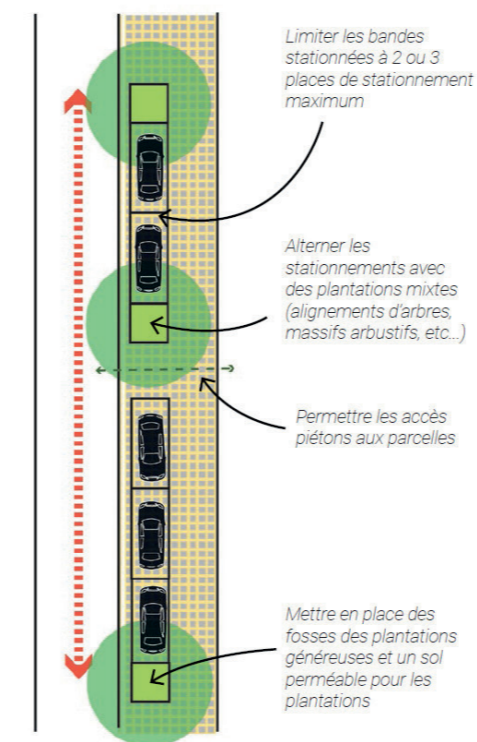
= faire participer les espaces de stationnement à la qualité de l'espace public

- > Libérer les façades de la présence des voitures, notamment à proximité des bâtiments de caractère
- > Limiter le caractère routier de ces espaces : marquage discret, mobilier urbain de qualité
- > Choisir des revêtements en harmonie avec les lieux
- > Organiser des espaces multifonctionnels, notamment le long des bandes longitudinales de stationnement

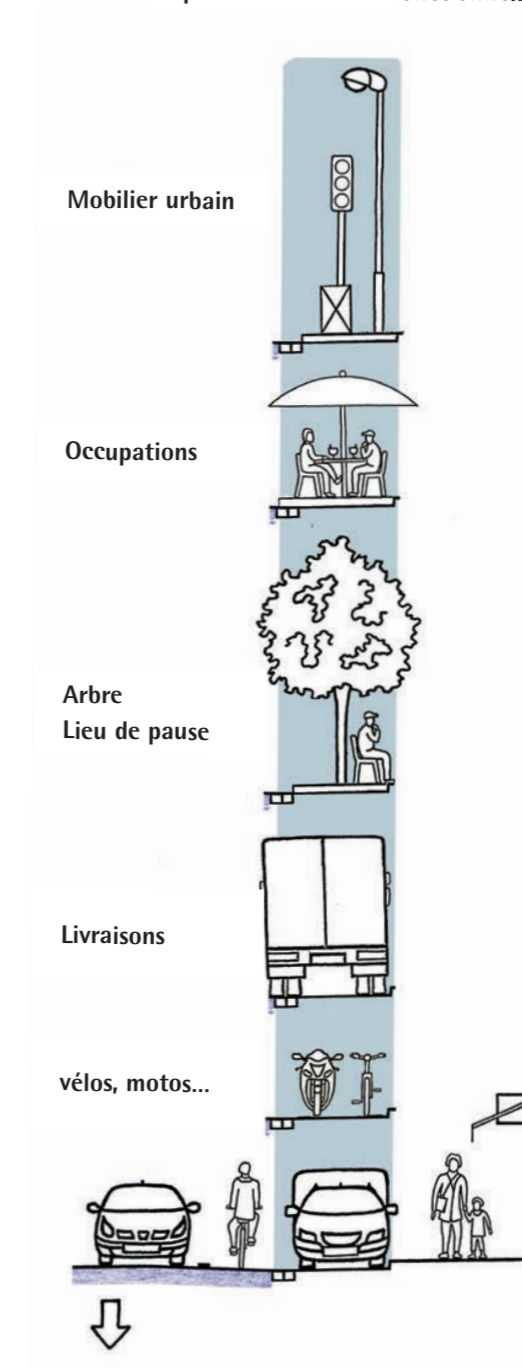
Exemple type de stationnement longitudinal sur voie de desserte :



Exemple type de stationnement longitudinal sur rue de quartier :



Exemple de bande multifonctionnelle





CONTENU DE L'OAP qualifier les réseaux

ORIENTATION / VÉGÉTALISER LES VOIES PRINCIPALES DE DESSERTE ET LES ESPACES DE STATIONNEMENTS

sur l'ensemble du territoire communal

= agrémenter de plantations les grands espaces de stationnement et les longs linéaires de stationnements afin de réduire leur impact visuel et de maximiser l'apport d'ombrage et de fraîcheur pour les emplacements

- > La plantation d'arbres d'alignement le long des voies de desserte est recommandée (voir OAP Nature et Cadre de vie).
- > Les stationnements pourront être végétalisés avec :
 - des arbres (alignement, bosquets...) permettant de fractionner les poches de stationnements
 - des superstructures légères couvrantes, support de dispositifs d'énergies renouvelables ou de végétation



Guide Sobriété Foncière
CAUE 31



CONTENU DE L'OAP qualifier les réseaux

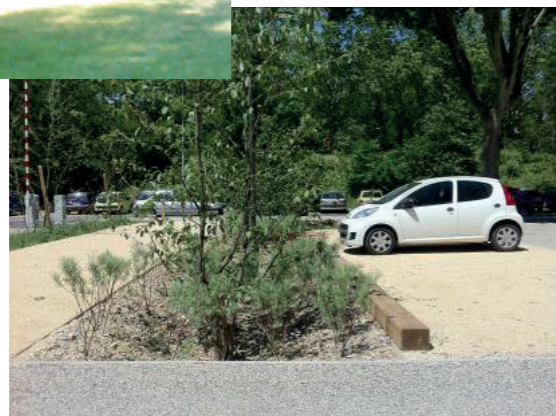
ORIENTATION / ASSURER LA PERMÉABILITÉ DES ESPACES DE STATIONNEMENT ET DES CHEMINEMENTS

sur l'ensemble du territoire communal

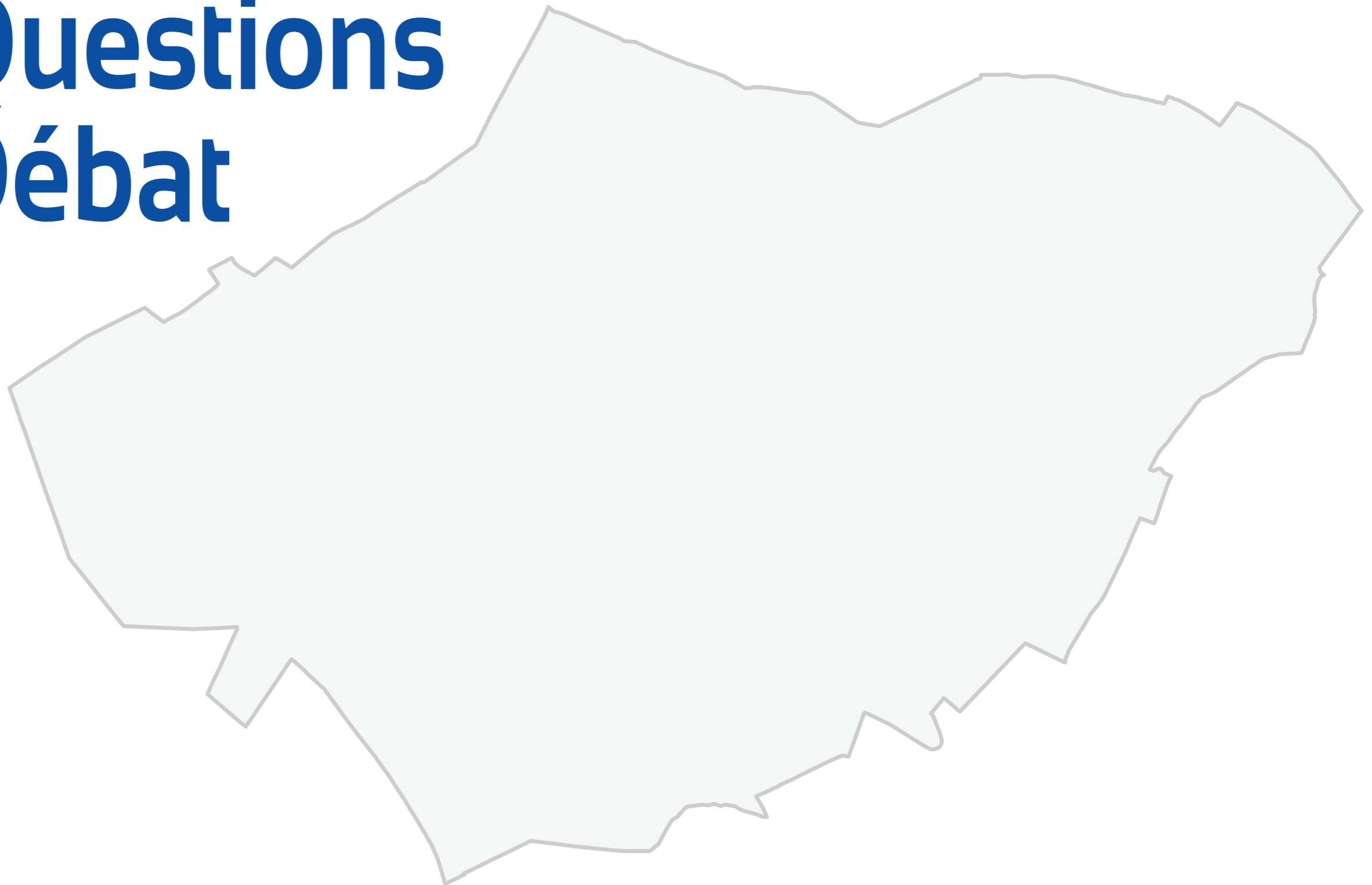
= permettre l'infiltration des eaux sur ces espaces pour ne pas surcharger les réseaux

> Les revêtements du stationnement, de la cour et des accès privilégieront les matériaux perméables et majoritairement naturels, en lien avec les usages mais toujours accompagné d'un couvert végétal herbacé et arbustif :

- de type non lié : mélange terre-pierre, graviers-gazons, sablés enherbés
- de type modulaire : pavés ou dalles avec joints enherbés, enherbé associés à des bandes roulantes minéralisées (perméables), platelage...
- de type lié : enrobés ou résines drainants



Questions Débat



Questions Débat

RETOURS DE L'ASSOCIATION PLU HARMONIEUX

- > De manière générale, le document correspond bien, par son approche et ses propositions, à notre approche de la mobilité
En particulier P11 et P12, structuration et hiérarchisation des mobilités et des infrastructures et P7 (« coût » du stationnement en ville)
- > P11
Cyclabilité pourrait être enrichie par
 - un vraie passerelle sur le Berjean
 - une piste mixte Avenue d'Insigne jusqu'à RD2 (pour connecter avec Auzielle et chemins du Sicoval)
- > Notion de contre sens cyclable à systématiser et à introduire dans les sens uniques de la commune, quand c'est possible (voir L228-2 CE)
- > En accord avec les projets cyclables proposés
- > Demande d'une valorisation et sécurisation particulière pour la liaison Centre ville/Futurs terrains de sports Capitouls (Borde haute suffisamment large pour permettre un partage très confortable de la voirie)
- > Propositions de « carrefours » page 17 à étudier de près
- > HUB gare : tout à fait d'accord !
- > OK sur les principes de « marchabilité » p18 (lieux de pose simples et sommairement aménagés pour renforcer l'attractivité de certains parcours)
- > OK sur propositions pour les stationnements qui permettent une forme de réversibilité
- > Très très sérieusement dubitatifs sur le nombre de stationnements prévus en extrémité de la rue des écoles
- > Concernant les rues de quartier : des solutions de partage du type avenue du parc (1/2 automobile; 1/2 cycle piétons) sont à introduire dans les concepts, et à négocier dans les lotissements ... (un peu de peinture et quelques panneaux de sens interdits pour commencer)
- > Ajouter la sécurisation du passage piéton au sommet avenue de la Bourdette (en face chemin de l'église)

Questions Débat

Quelques questions

- > P5 : prolongement de la RD 916 vers Belberaud : si c'est au delà du projet prévu vers le rond-point du Super U, nous pensons que les investissements majeurs doivent se focaliser sur le ferré
- > P5 : vocation urbaine à l'avenue de Toulouse :
 - si l'objet est d'améliorer notablement les cohabitations, tout à fait d'accord
 - si l'objet est d'y favoriser des installations commerciales, c'est beaucoup trop tôt, il faut travailler le centre ville préalablement

A NOTER

- > Article L228-2 du Code de l'Environnement
*« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route.
Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe.»*