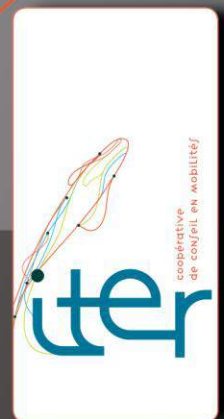


Etude mobilités

Phase 3 : Elaboration du projet de plan de déplacement

Commune de Venerque – Version 1 du 10 Novembre 2023



118 rue Bonnat
31400 Toulouse

T / 05 62 73 53 93

www.iternet.org

- 
1. RAPPEL DE LA COMMANDE ET DES PRINCIPALES CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC
 2. DÉFINITION DES PRINCIPES DE MOBILITÉ ET DÉCLINAISON DES ACTIONS
 3. SYNTHÈSES DES ACTIONS

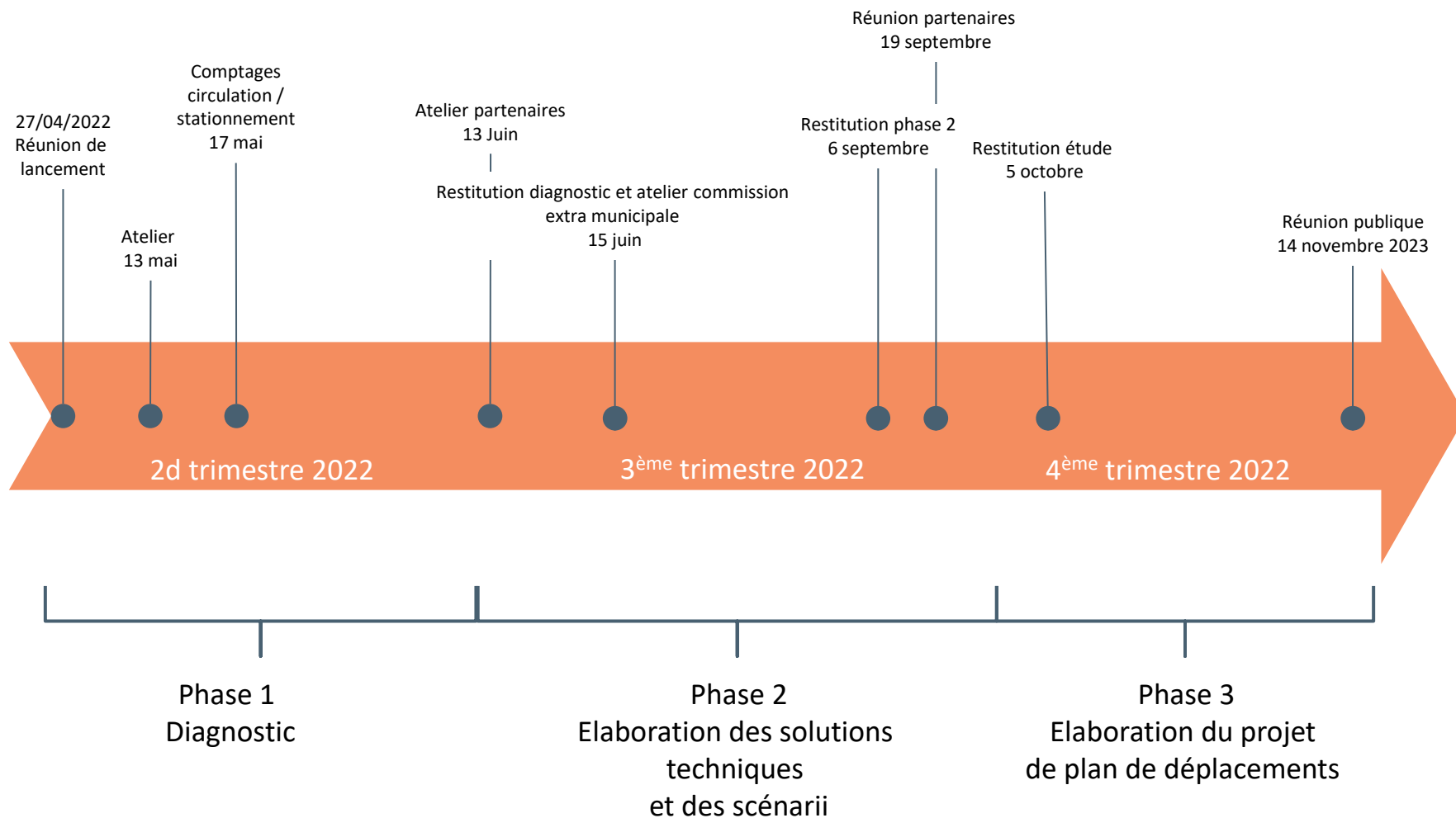
Les **objectifs de l'étude** sont de :

- Disposer d'une vision globale sur les mobilités,
- Décliner les mobilités actives dans le PLU,
- Décliner le plan vélo du Pays Sud Toulousain,
- Elaborer un programme opérationnel d'aménagement.

Pour atteindre ces objectifs, l'étude se décompose en **trois phases**:

- **Phase 1 – Diagnostic** : analyse des documents réglementaires et des projets, comptages circulation et stationnement, observations qualitatives, atelier de co-construction du diagnostic avec la commission extra-municipale, synthèse des enjeux
- **Phase 2 – Elaboration des solutions techniques et des scénarios** : scénarios, atelier de co-construction du schéma de mobilités avec la commission extra-municipale et les partenaires,
- **Phase 3 – Elaboration du projet de plan de déplacements** : préconisations, estimation financière et phasage.

Le calendrier prévisionnel



ATOUTS

- Un potentiel conséquent de flux domicile – travail en intermodalité vélo – train (vers Toulouse principalement)
- Sur le périmètre à enjeux, des volumes de véhicules (en circulation ou en stationnement) qui sont compatibles avec une évolution du plan de circulation,
- Le franchissement modes actifs de la Hyse,
- Des réserves d'offre de stationnement,
- Une population en attente de changement,
- Une dynamique partenariale existante (Région Occitanie, CD31, Pays Sud Toulousain, CCBA)



FAIBLESSES

- La commune n'a ni compétence voirie ni compétence mobilités
- Un potentiel de flux domicile – travail interne limité
- Pas d'aménagements cyclables,
- Des trottoirs parfois sous-dimensionnés
- Un faible niveau de services à destination des cyclistes,
- Une situation de carrefour entre plaine et côteaux avec des axes supportant du trafic de transit
- Un seul pont pour franchir l'Ariège et la Hyse
- Une route départementale sur le Vernet dans le prolongement du pont qui n'offre pas de possibilité de développer des modes actifs
- Une offre TC quasi inexistante



OPPORTUNITÉS

- Le projet de TAD porté par la CCBA
- Des cheminements modes actifs existants au Vernet, permettant de créer une continuité vers la gare ou le collège
- La création programmée par le SAGE d'une piste bidirectionnelle vers l'espace socio culturel
- De nombreux financements existent pour développer des politiques cyclables ambitieuses (aménagement, stationnement, apprentissage du vélo...) → Etat, Région, CEE, etc.



RISQUES

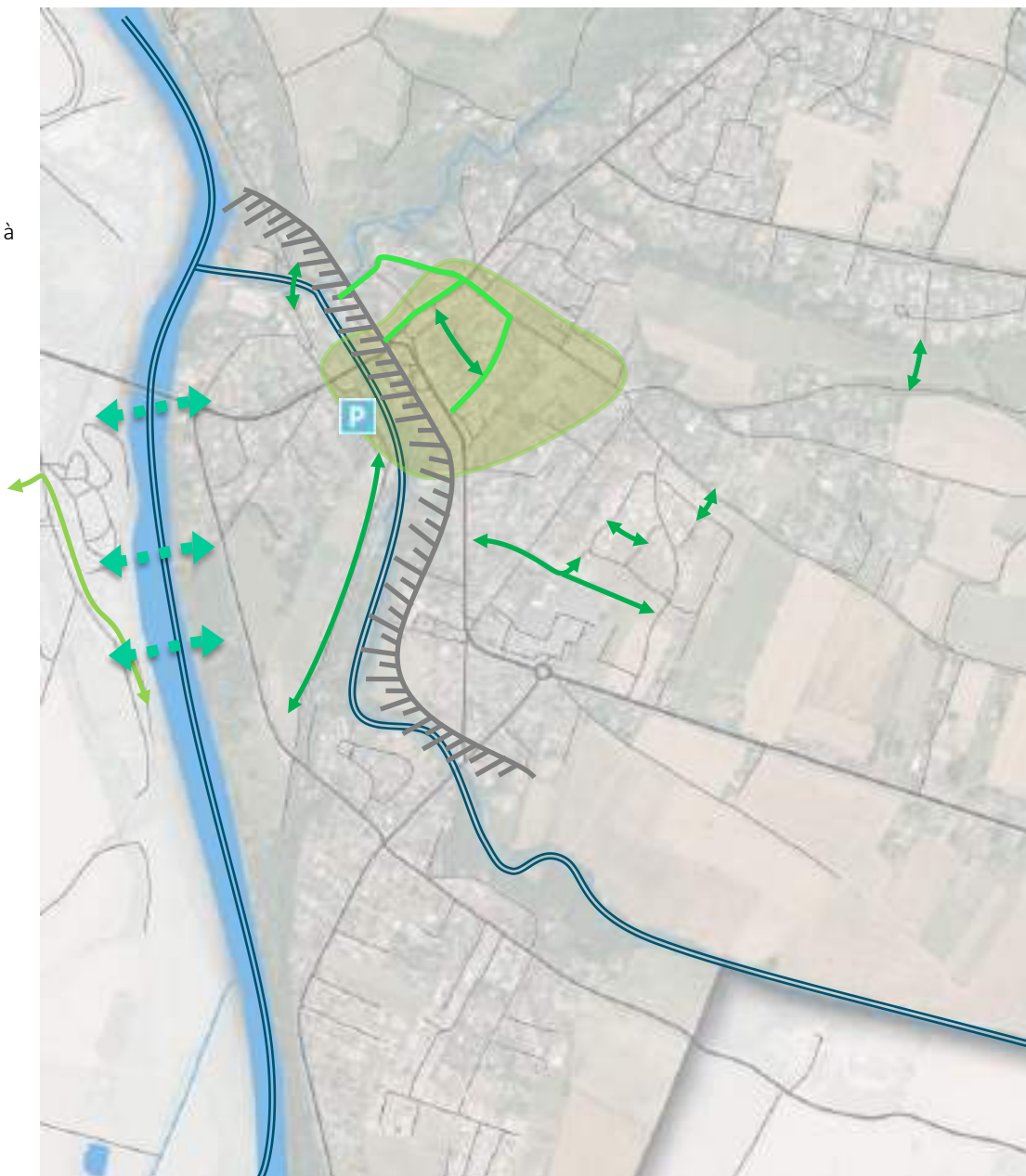
- L'évolution d'un plan de circulation et de stationnement implique un changement d'habitude et de comportement, qui doit être accompagné pour faciliter son acceptation par la population locale.
- L'impact sur les finances des communes



Points forts

Des côteaux pentus, contraignant l'aménagement du territoire

Des cours d'eau à franchir



Une offre de stationnement libre quasi inoccupée → réservoir d'offre pour accompagner des évolutions de la politique de stationnement en centre-ville

Présence de sens uniques sur la commune permettant de diffuser les flux routiers sur le réseau

Un potentiel de déplacement important avec Le Vernet (en destination ou en rabattement en gare)

Un regroupement des points d'intérêt dans une zone restreinte de la commune.

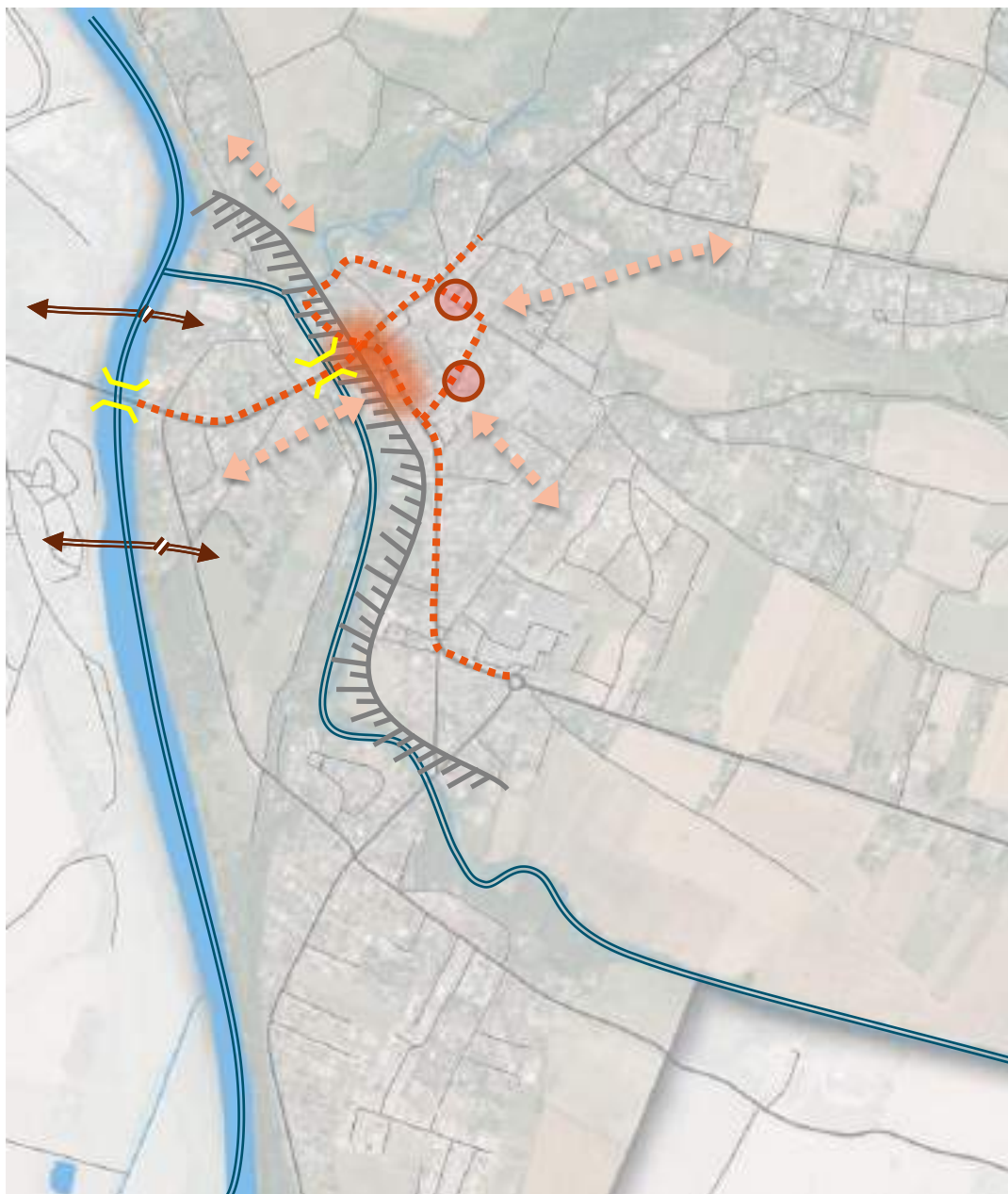
Présence d'une liaison pour les modes actifs

Des aménagements cyclables existants au Vernet

Points faibles

Des côteaux pentus, contraignant l'aménagement du territoire

Des cours d'eau à franchir



Des axes sollicités, notamment par des flux de transit et des vitesses élevées...

Un réseau en entonnoir lié à un unique franchissement d'une frontière physique

Secteur avec une multitude de problématique en matière de circulation et de stationnement (flux de transit, dépose minute à l'école, stationnement résidentiel) pouvant généré des conflits

Une absence de liaison sécurisée vers Le Vernet (gare - collège) pour les modes actifs

Forte densité de piétons et aménagements sous dimensionnés, dangereux (ou absence d'aménagement)

Un manque de liaison douce entre les zones résidentielles de la commune et le centre ville

Synthèse des enjeux et objectifs de mobilité

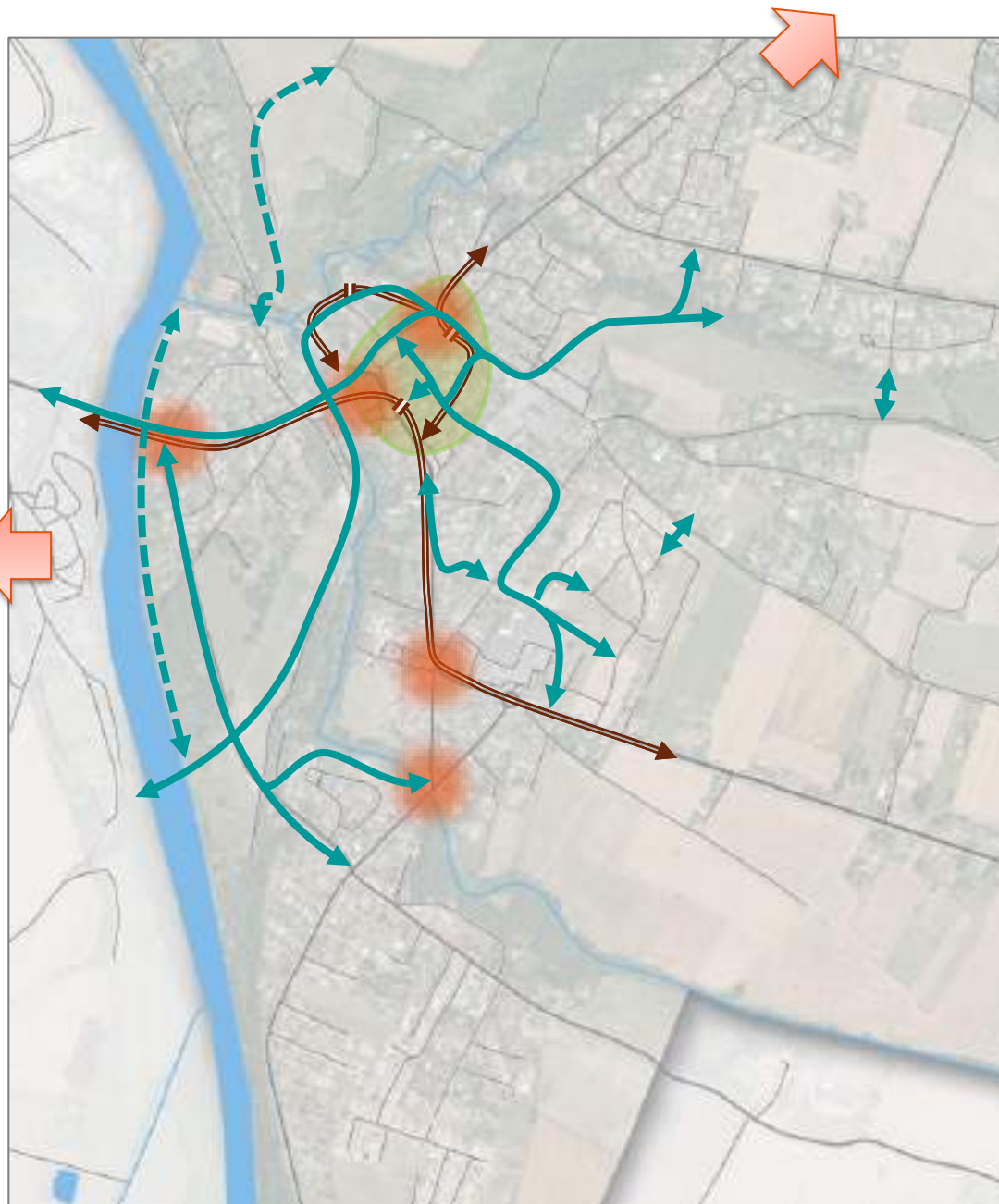
	Enjeux	Objectifs
	Des déplacements piétons et vélo en toute sécurité	Faciliter et sécuriser les traversées de carrefours (positionnement des traversées, abaissement des trottoirs ou trottoirs traversants, ...) Aménager des circulations piétonnes dans toutes les voies du centre-ville Aménager des itinéraires cyclables
	La marche et le vélo, des modes attractifs	Introduire un jalonement piétons et cyclistes et prévoir des espaces de pause pour les piétons sur ces itinéraires Compléter l'offre de stationnement vélo
	Des aménagements planifiés	Introduire des emplacements réservés dans le PLU pour faciliter l'aménagement des liaisons en modes actifs vers les futures zones à urbaniser ou vers le Vernet
	Un plan de circulation et des limitations de vitesse adaptés à la typologie de la commune	Réduire les vitesses réelles sur les axes fréquentés par les piétons et les vélos Rééquilibrer le partage de l'espace public par l'aménagement de zones de circulation apaisée Limiter le trafic de transit, notamment sur l'avenue des Pyrénées
	Un usage du stationnement rationnel et adapté aux besoins des différents usagers	Limiter ou contrôler l'offre de stationnement pour libérer de l'espace pour d'autres fonctions ou modes de déplacement
	Une offre de transport complémentaire	Avec les partenaires (Région, CCBA), développer une offre de transport à la demande pour les trajets ne pouvant être effectués en vélo (vers Muret, vers Escalquens)

Un projet de mobilité à mener de manière globale

- Un projet de mobilité se construit sur une politique cohérente avec une réflexion d'ensemble du milieu urbain (flux, stationnement, emprise de l'espace public...)
- Plusieurs paramètres peuvent être modifiés pour rendre le cadre urbain plus attractif pour les modes actifs :
 - La circulation
 - La vitesse des véhicules
 - L'aménagement de l'espace urbain
 - La création d'infrastructures cyclables
 - ...
- L'attractivité de la population pour les modes actifs se traduit par le développement d'un réseau d'aménagement maillé, sécurisé, direct et continu.
- Par conséquent, en cas d'incapacité de produire un aménagement connecté à un réseau, peu sécurisé ou discontinu (du fait de contraintes qui ne peuvent pas être modifiées), il est parfois nécessaire de rechercher des alternatives pour un même trajet.

Les principes du projet de mobilité

1. Limiter la vitesse et le trafic de transit dans le cœur de bourg
2. Sécuriser les points durs pour les modes actifs et connecter les centralités actuelles et futures ainsi que vers le Vernet
3. Requalifier le centre bourg, pour en faire une centralité attractive pour tous les modes
4. Développer des offres de mobilités complémentaires avec les partenaires



1 - LIMITER LE TRAFIC DE TRANSIT DANS LE CŒUR DE BOURG

Action 1.a. : un sens interdit sauf riverains sur la rue du Rempart Coligny

- **Description de l'action :**
 - Mise en place d'un sens interdit sauf riverains sur la rue du Rempart Coligny afin d'éviter le trafic de transit dans la rue étroite du Rempart Coligny (et d'un panneau de présignalisation d'interdiction de tourner à droite sauf riverains sur la rue du Dr Guilhem).
- **Délai de mise en œuvre :**
 - immédiat
- **Coût de mise en œuvre :**
 - Entre 150€ à 300€ HT le panneau, soit 300 à 600€ HT
- **Éléments opérationnels :**
 - Un panneau sens interdit se localise en entrée de la voie ou l'on veut interdire le sens de circulation.
- **Préalable :**
 - Informer les riverains, communiquer auprès de l'ensemble de la population vignerquoise via le bulletin municipal, le site internet de la commune, les réseaux sociaux, etc.



Action 1.a. : un sens interdit sauf riverains sur la rue du Rempart Coligny

Porteur de l'action / maître d'ouvrage	Partenaire(s)	Rôle de la commune	Programmation
Venerque (pouvoir de police)	Sage (gestionnaire de voirie)	• Financeur • Pouvoir de police • Coordonne la pose des panneaux avec le SAGE	2023

Coût investissement temporaire	Coût d'investissement final
	Entre 300€ et 600€

Action mutualisable :

Action 1.b. : modifier la géométrie du carrefour rue du Rempart Coligny



Action 1.b. : modifier la géométrie du carrefour rue du Rempart Coligny

- **Description de l'action :**

- Recalibrer la géométrie du carrefour pour contraindre le mouvement en tourne à droite depuis l'avenue du Dr Guilhem (il est possible de déployer le même dispositif pour le tourne à gauche depuis la Grand-Rue Rémusat).
- La giration des PL devra être vérifiée avant l'aménagement temporaire (peinture + balises) puis définitif de l'intersection
- A terme : un plateau surélevé pourrait être aménagé dans cette intersection, pour marquer l'entrée de ville.

- **Délai de mise en œuvre :**

- Expérimentation en 2023
- Aménagement définitif en 2025 au plus tard

- **Coût de mise en œuvre :**

- Expérimentation : balises + peinture : entre 300 et 1 000€
- Aménagement définitif : enrobé + bordures: entre 2 500 et 3 500€



Action 1.b. : modifier la géométrie du carrefour rue du Rempart Coligny

- **Description de l'action :**

- Recalibrer la géométrie du carrefour pour contraindre le mouvement en tourne à droite depuis l'avenue du Dr Guilhem (il est possible de déployer le même dispositif pour le tourne à gauche depuis la Grand-Rue Rémusat).
- La giration des PL devra être vérifiée avant l'aménagement temporaire (peinture + balises) puis définitif de l'intersection
- A terme : un plateau surélevé pourrait être aménagé dans cette intersection, pour marquer l'entrée de ville.

- **Délai de mise en œuvre :**

- Expérimentation en 2023
- Aménagement définitif en 2025 au plus tard

- **Coût de mise en œuvre :**

- Expérimentation : balises + peinture : entre 300 et 1 000€
- Aménagement définitif : enrobé + bordures: entre 2 500 et 3 500€

- **Compléments :**

- L'aménagement d'un plateau traversant permettrait de sécuriser l'intersection.
- Le coût prévisionnel est compris entre 15 et 25 000€



Action 1.b. : modifier la géométrie du carrefour rue du Rempart Coligny

Porteur de l'action / maître d'ouvrage	Partenaire(s)	Rôle de la commune	Programmation
SAGE (gestionnaire de voirie)	Département	• Financeur • Pouvoir de police • Travail partenarial avec le SAGE et /ou le CD31 sur l'aménagement du carrefour	Expérimentation : 2023 Aménagement définitif : 2025
Coût investissement temporaire		Coût d'investissement final	
300 – 1 000€		2 500 – 3 500€ pour la reprise du carrefour 15 – 25 000€ pour l'aménagement d'un plateau	

Actions mutualisables :

Action 1.a. : un sens interdit sauf riverains sur la rue du Rempart Coligny

Action 3.e : un projet urbain de requalification des accès au centre bourg



Action 1.c. : jalonner en direction du rond-point de Grépiac (et interdire le passage des poids lourds en transit dans Venerque)

- **Description de l'action :**
 - Coordonner avec les gestionnaires de voirie concernés l'interdiction du trafic de transit PL (sauf desserte locale donc)
- **Délai de mise en œuvre :**
 - immédiat
- **Coût de mise en œuvre :**
 - Temps de travail partenarial
- **Éléments opérationnels:**
 - Identifier les acteurs concernés sur les itinéraires amenant à traverser Venerque : communes (Grépiac, Le Vernet, autres communes ?), CD31, Etat. Eventuellement la Région en tant qu'AOM,
 - Définir collectivement à partir de quel point la circulation des poids-lourds est interdite, sauf desserte locale et quels sont les itinéraires de transit sur lesquels les poids lourds sont orientés,
 - Établir un plan de jalonnement continu avec les différents gestionnaires de voirie.



Action 1.c. : jalonner en direction du rond-point de Grépiac (et interdire le passage des poids lourds en transit dans Venerque)

- **Description de l'action :**
 - Rappeler l'interdiction de trafic de transit PL,
 - Orienter le trafic de transit (notamment PL) en jalonnant l'itinéraire vers le rond-point de Grépiac,
- **Délai de mise en œuvre :**
 - Aménagement définitif : entre 0 et 2 ans
- **Coût de mise en œuvre :**
 - Entre 150€ à 300€ le panneau
- **Éléments opérationnels:**
 - La mise en place d'un arrêté municipal permet de réguler la circulation des poids lourds. Cependant l'arrêté doit être motivé pour une des raisons suivantes :
 - La résistance et la largeur de la chaussée ou de l'ouvrage d'art
 - La tranquillité publique
 - La qualité de l'air
 - La protection des espèces animales ou végétales
 - La protection des espaces naturels
 - Malgré le caractère départemental de l'axe, le maire a le pouvoir d'exercer sa compétence en matière de circulation et de stationnement.



Action 1.c. : jalonner en direction du rond-point de Grépiac (et interdire le passage des poids lourds en transit dans Venerque)

Porteur de l'action / maître d'ouvrage	Partenaire(s)	Rôle de la commune	Programmation
Venerque Gestionnaires de voirie concernés	• Département • Etat • Communes traversées par des PL en transit (Grépiac, Le Vernet, etc.) • (Région)	• Pouvoir de police • Financeur • Travail partenarial avec les gestionnaires de voirie concernés	Aménagement définitif : entre 0 à 2 ans

Coût investissement temporaire	Coût d'investissement final
	300 à 600€

Actions mutualisables :

Action 1.d. : dégrader l'attractivité de l'itinéraire Pyrénées / Assezat

Action 1.e. : modifier l'intersection entre l'Avenue des Pyrénées et l'Avenue des Coteaux

Action 1.f. : création d'un giratoire entre la rue Jean Gilet, la Grand-rue Rémusat et l'Avenue d'Assezat

Action 1.g. : piétonnisation de la rue Simon de Lancefoc



Action 1.d. : dégrader l'attractivité de l'itinéraire Pyrénées / Assezat

- **Description de l'action :**

- Aménagement d'écluses sur l'Avenue des Pyrénées pour limiter les vitesses excessives et contraindre l'écoulement des flux de circulation motorisée. Dans un premier temps, ces aménagements peuvent être matérialisés par des balises ou des séparateurs modulaires. Si l'expérimentation s'avère concluante, la mise en œuvre de ces aménagements pourra être faite de manière définitive

- **Délai de mise en œuvre :**

- Expérimentation : entre 0 à 2 ans
- Aménagement définitif : plus de 5 ans

- **Coût de mise en œuvre :**

- Expérimentation :
 - Balises d'alignement : entre 30€ et 100€
 - Séparateur modulaire de voie : entre 40€ et 100€
- Aménagement définitif :
 - Ecluses : environ 5 000€



Action 1.d. : dégrader l'attractivité de l'itinéraire Pyrénées / Assezat

- **Eléments opérationnels :**

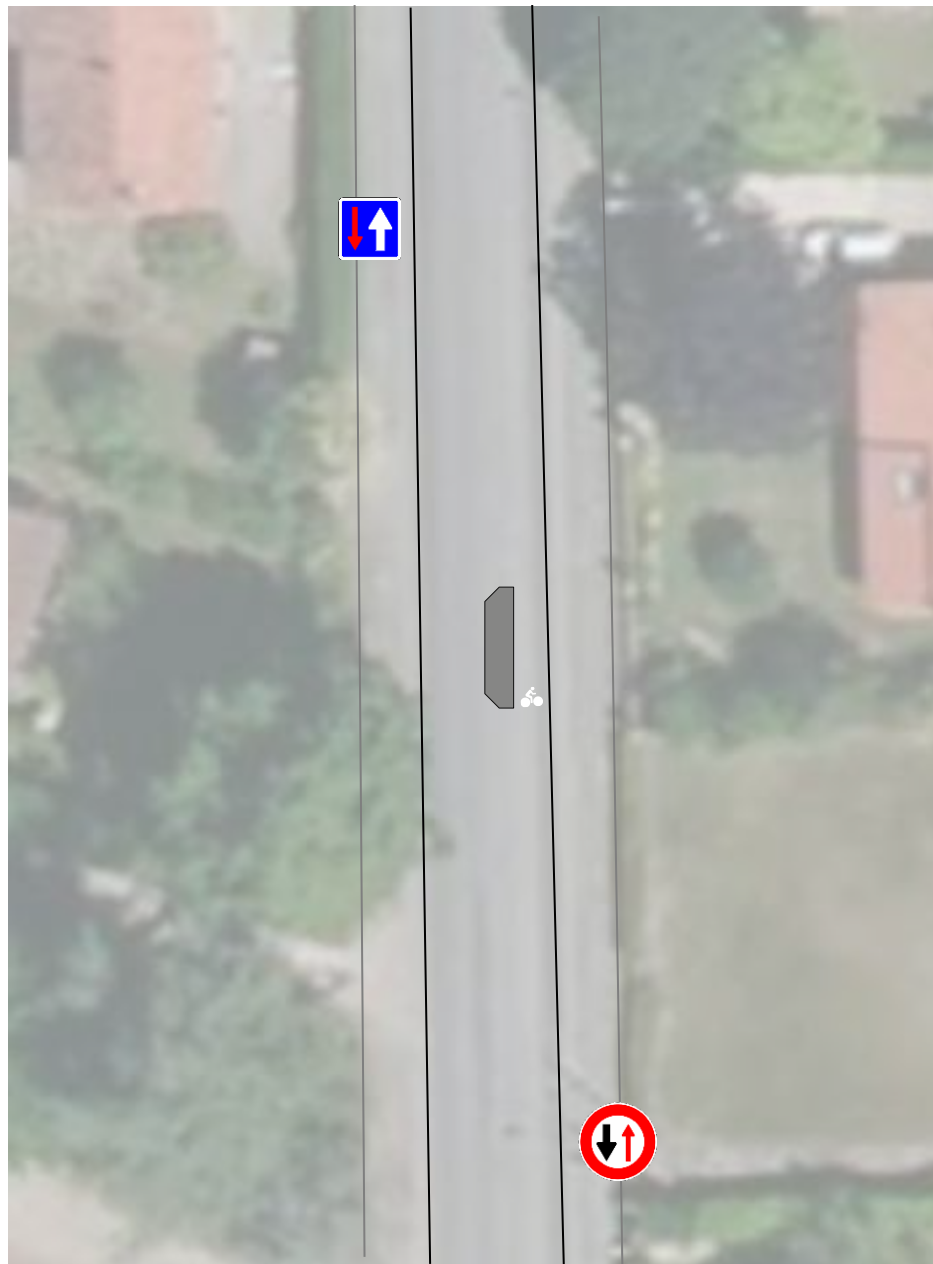
- Etant donné l'emprise disponible des écluses simples sont privilégiés.
- Les écluses, contrairement aux chicanes sont déconseillées en entrée d'agglomération. De plus, ce type d'aménagement supprime une voie de circulation ce qui convient mieux à un trafic inférieur à 7 000 véhicules/jour. La suppression de la voie de circulation peut se faire au centre de la route, ou sur une des deux voies de circulation (cela peut être double : suppression voie dans le sens 1, puis dans le sens 2).
- Une écluse peut s'accompagner par la mise en place d'un stationnement longitudinal mais étant donné les nombreuses entrées charretières, il n'est pas possible d'installer du stationnement sur l'écluse la plus au sud.
- **L'écluse doit permettre le passage des vélos.** Le passage est maintenu par un espacement entre le trottoir et l'îlot de contournement.
- Les ralentisseurs permettent également de ralentir la vitesse en centre ville. Cependant, ceux-ci doivent être franchis à une vitesse de 30km/h. Ils permettent de garantir une traversée piétonne sécurisée. Un ralentisseur est actuellement présent sur l'axe. Il n'est pas prévu d'en ajouter de nouveaux.



Action 1.d. : dégrader l'attractivité de l'itinéraire Pyrénées / Assezat

- **Eléments opérationnels :**

- Etant donné l'emprise disponible des écluses simples sont privilégiés.
- Les écluses, contrairement aux chicanes sont déconseillées en entrée d'agglomération. De plus, ce type d'aménagement supprime une voie de circulation ce qui convient mieux à un trafic inférieur à 7 000 véhicules/jour. La suppression de la voie de circulation peut se faire au centre de la route, ou sur une des deux voies de circulation (cela peut être double : suppression voie dans le sens 1, puis dans le sens 2).
- Une écluse peut s'accompagner par la mise en place d'un stationnement longitudinal mais étant donné les nombreuses entrées charretières, il n'est pas possible d'installer du stationnement sur l'écluse la plus au sud.
- **L'écluse doit permettre le passage des vélos.** Le passage est maintenu par un espacement entre le trottoir et l'ilot de contournement.
- Les ralentisseurs permettent également de ralentir la vitesse en centre ville. Cependant, ceux-ci doivent être franchis à une vitesse de 30km/h. Ils permettent de garantir une traversée piétonne sécurisée. Un ralentisseur est actuellement présent sur l'axe. Il n'est pas prévu d'en ajouter de nouveaux.
- La localisation projetée des écluses est à affiner sur site et avec les acteurs concernés, avant de les expérimenter (balises + peinture) et enfin de les aménager définitivement



Action 1.d. : dégrader l'attractivité de l'itinéraire Pyrénées / Assezat

- **Eléments opérationnels :**

- Etant donné l'emprise disponible des écluses simples sont privilégiés.
- Les écluses, contrairement aux chicanes sont déconseillées en entrée d'agglomération. De plus, ce type d'aménagement supprime une voie de circulation ce qui convient mieux à un trafic inférieur à 7 000 véhicules/jour. La suppression de la voie de circulation peut se faire au centre de la route, ou sur une des deux voies de circulation (cela peut être double : suppression voie dans le sens 1, puis dans le sens 2).
- Une écluse peut s'accompagner par la mise en place d'un stationnement longitudinal mais étant donné les nombreuses entrées charretières, il n'est pas possible d'installer du stationnement sur l'écluse la plus au sud.
- **L'écluse doit permettre le passage des vélos.** Le passage est maintenu par un espacement entre le trottoir et l'îlot de contournement.
- Les ralentisseurs permettent également de ralentir la vitesse en centre ville. Cependant, ceux-ci doivent être franchis à une vitesse de 30km/h. Ils permettent de garantir une traversée piétonne sécurisée. Un ralentisseur est actuellement présent sur l'axe. Il n'est pas prévu d'en ajouter de nouveaux.



Action 1.d. : dégrader l'attractivité de l'itinéraire Pyrénées / Assezat

- **Eléments opérationnels :**

- Etant donné l'emprise disponible des écluses simples sont privilégiées.
- Les écluses, contrairement aux chicanes sont déconseillées en entrée d'agglomération. De plus, ce type d'aménagement supprime une voie de circulation ce qui convient mieux à un trafic inférieur à 7 000 véhicules/jour. La suppression de la voie de circulation peut se faire au centre de la route, ou sur une des deux voies de circulation (cela peut être double : suppression voie dans le sens 1, puis dans le sens 2).
- Une écluse peut s'accompagner par la mise en place d'un stationnement longitudinal mais étant donné les nombreuses entrées charretières, il n'est pas possible d'installer du stationnement sur l'écluse la plus au sud.
- **L'écluse doit permettre le passage des vélos.** Le passage est maintenu par un espacement entre le trottoir et l'îlot de contournement.
- Les ralentisseurs permettent également de ralentir la vitesse en centre ville. Cependant, ceux-ci doivent être franchis à une vitesse de 30km/h. Ils permettent de garantir une traversée piétonne sécurisée. Un ralentisseur est actuellement présent sur l'axe. Il n'est pas prévu d'en ajouter de nouveaux.
- **La localisation projetée des écluses est à affiner sur site et avec les acteurs concernés, avant de les expérimenter (balises + peinture) et enfin de les aménager définitivement**



Action 1.d. : dégrader l'attractivité de l'itinéraire Pyrénées / Assezat

Porteur de l'action / maître d'ouvrage	Partenaire(s)	Rôle de la commune	Programmation
SAGE (gestionnaire de voirie)	Département	- Pouvoir de police - Financier - Travail partenarial avec le SAGE	Expérimentation : 2023 Aménagement définitif : 2025

Coût investissement temporaire	Coût d'investissement final
300 – 1 000€	Aménagement définitif : Ecluses : 5 000€ en moyenne



Actions mutualisables :

Action 1.c. : jalonner en direction du rond-point de Grépiac (et interdire le passage des poids lourds en transit dans Venerque)

Action 1.e. : modifier l'intersection entre l'Avenue des Pyrénées et l'Avenue des Coteaux

Action 1.f. : création d'un giratoire entre la rue Jean Gilet, la Grand-rue Rémusat et l'Avenue d'Assezat

Action 1.g. : piétonnisation de la rue Simon de Lancefoc

Action 3.e. : un projet urbain de requalification des accès au centre bourg



Action 1.e. : modifier l'intersection entre l'Avenue des Pyrénées et l'Avenue des Coteaux

- **Description de l'action :**
 - Reprendre l'intersection Côteaux – Pyrénées pour créer un giratoire avec une géométrie plus contraignante pour les véhicules dans le sens de l'entrée de ville. Dans un premier temps, l'objectif est de retravailler l'îlot central actuellement présent avant de créer un giratoire de manière définitive.
 - Le SAGE a un projet différent de gestion de l'intersection (cf. p31).
 - Il appartient à la commune de choisir le projet compatible avec le futur aménagement de l'entrée ville (emplacement réservé « ER Aménagement d'un carrefour sur la RD 19 »)
- **Délai de mise en œuvre :**
 - Expérimentation : entre 0 à 2 ans
 - Aménagement définitif : entre 2 à 5 ans
- **Coût de mise en œuvre :**
 - Expérimentation :
 - 15 – 25 000€
 - Aménagement définitif :
 - 500 – 800 000€
 - (option n°1)



Action 1.e. : modifier l'intersection entre l'Avenue des Pyrénées et l'Avenue des Coteaux

- **Eléments opérationnels :**

- La disposition des branches doit être la plus orthogonale possible, les angles entre les branches doivent être compris entre 80 et 140 degrés pour éviter le risque d'être empruntées à contre sens par les automobilistes.
- Selon les contraintes (VRD notamment), un choix devra être fait entre un mini rond point (rayon extérieur de 7,5 à 12 mètres, îlot franchissable) et un rond point « classique » (rayon extérieur de 15 mètres, îlot non franchissable)
- L'axe de chaque branche doit être dirigé vers le centre de l'îlot central.
- Dans le cas d'un mini giratoire, afin d'avoir une bonne compréhension du fonctionnement circulaire, l'îlot central doit avoir une surélévation de moins de 15 cm (12 cm en cas de passage de transports en commun) et un diamètre compris entre 3 et 5m. Son aspect est primordial pour la perception et la compréhension du giratoire, car il n'offre qu'un faible relief.
 - (option n°1)



Action 1.e. : modifier l'intersection entre l'Avenue des Pyrénées et l'Avenue des Coteaux

- **Le projet du SIVOM SAGE : un projet à amender en phase de maîtrise d'oeuvre :**

- Ce projet a pour objectif de sécuriser l'intersection, notamment pour les cyclistes, limiter les vitesses et marquer l'entrée du centre ville. Plusieurs éléments sont à modifier dans l'esquisse ci-contre pour respecter ces objectifs :
- Décaler la traversée de la piste cyclable et ajouter un passage piéton à l'extrémité Est du terre plein (A),
- Limiter les surlargeurs PL pour s'assurer du respect des 30km/h (B),
- supprimer le stationnement dans l'anneau : il existe des places le long de l'avenue des Pyrénées ou sur le parking d'Intermarché. Ce foncier pourrait être utilisé pour un aménagement d'entrée de ville (C).
- (option n°2)
- (Document de travail)



Action 1.e. : modifier l'intersection entre l'Avenue des Pyrénées et l'Avenue des Coteaux

Porteur de l'action / maître d'ouvrage	Partenaire(s)	Rôle de la commune	Programmation
SAGE (gestionnaire de voirie)	Département	• Pouvoir de police • Financeur • Travail partenarial avec le SAGE	Expérimentation : 2025 Aménagement définitif : 2030

Coût investissement temporaire	Coût d'investissement final
Expérimentation : 15 – 25 000€	500 – 800 000€

Actions mutualisables :

Action 1.c. : jalonner en direction du rond-point de Grépiac (et interdire le passage des poids lourds en transit dans Venerque)

Action 1.d. : dégrader l'attractivité de l'itinéraire Pyrénées / Assezat

Action 1.f. : création d'un giratoire entre la rue Jean Gilet, la Grand-rue Rémusat et l'Avenue d'Assezat

Action 1.g. : piétonnisation de la rue Simon de Lancefoc



Action 1.f. : création d'un giratoire entre la rue Jean Gilet, la Grand-rue Rémusat et l'Avenue d'Assezat

- **Description de l'action :**
 - Modifier les intersections de part et d'autre de Jean Gilet par la création d'un giratoire (expérimental dans un premier temps, puis définitif si l'action est concluante) sur l'Avenue Assezat, ainsi qu'une place sur la place Saint-Pierre.
- **Délai de mise en œuvre :**
 - Expérimentation : entre 0 à 2 ans
 - Aménagement définitif : entre 2 et 5 ans
- **Coût de mise en œuvre :**
 - Expérimentation :
 - 300 – 1 000€
 - Aménagement définitif :
 - 100 – 200 000€
- **Éléments opérationnels :**
 - Cf : action 1e



Action 1.f. : création d'un giratoire entre la rue Jean Gilet, la Grand-rue Rémusat et l'Avenue d'Assezat

Porteur de l'action / maître d'ouvrage	Partenaire(s)	Rôle de la commune	Programmation
SAGE (gestionnaire de voirie)	Département	• Pouvoir de police • Financeur • Travail partenarial avec le SAGE et le CD31	Expérimentation : Entre 0 à 2 ans Aménagement définitif : entre 2 à 5 ans

Coût investissement temporaire	Coût d'investissement final
300 – 1 000€	100 – 200 000€

Actions mutualisables :

Action 1.c. : jalonner en direction du rond-point de Grépiac (et interdire le passage des poids lourds en transit dans Venerque)

Action 1.d. : dégrader l'attractivité de l'itinéraire Pyrénées / Assezat

Action 1.e. : modifier l'intersection entre l'Avenue des Pyrénées et l'Avenue des Coteaux
Action 1.g. : piétonnisation de la rue Simon de Lancefoc

Action 3.e. : un projet urbain de requalification des accès au centre bourg



Action 1.g. : piétonnisation de la rue Simon de Lancefoc

- **Description de l'action :**

- Fermer la rue Simon de Lancefoc à la circulation motorisée,
- Il est nécessaire de maintenir un accès à la rue Jean de Mansencal, la piétonnisation ne sera donc pas totale entre l'intersection avec l'avenue des Pyrénées et la rue Jean de Mansencal. La gestion du sens interdit peut se faire uniquement avec un panneau ou en implantant une borne rétractable (attention à l'entretien !). Il est également possible de fermer physiquement la rue, avec une barrière par exemple, après l'intersection Simon de Lancefoc / Jean de Mansencal,
- Le mouvement en tourne à droite depuis Pyrénées vers Remusat est compliqué. De plus, les circulations piétonnes sont sous-dimensionnées sur cette partie de Pyrénées, une étude globale de cette section avec suppression du stationnement et proposition de refonte du carrefour est nécessaire,

- **Délai de mise en œuvre :**

- Expérimentation : entre 0 à 2 ans
- Aménagement définitif : entre 2 et 5 ans

- **Coût de mise en œuvre :**

- Expérimentation :
 - Entre 150€ à 300€ le panneau
 - Barrière amovible : 1 000€
- Aménagement définitif :
 - Borne rétractable : 1 500 à 2 000€
 - Étude aménagement carrefour : 5 à 10 000€

- **Éléments opérationnels :**

- Cf : action 1e



Action 1.g. : piétonnisation de la rue Simon de Lancefoc

Porteur de l'action / maître d'ouvrage	Partenaire(s)	Rôle de la commune	Programmation
Venerque SAGE (gestionnaire de voirie)	Département	• Pouvoir de police • Financeur • Travail partenarial avec le SAGE	Expérimentation : Entre 0 à 2 ans Aménagement définitif : entre 2 à 5 ans

Coût investissement temporaire	Coût d'investissement final
1 150 – 1 300€	6 500 à 12 000€

Actions mutualisables :

Action 1.c. : jalonner en direction du rond-point de Grépiac (et interdire le passage des poids lourds en transit dans Venerque)

Action 1.d. : dégrader l'attractivité de l'itinéraire Pyrénées / Assezat

Action 1.e. : modifier l'intersection entre l'Avenue des Pyrénées et l'Avenue des Coteaux

Action 1.g. : piétonnisation de la rue Simon de Lancefoc

Action 3.e. : un projet urbain de requalification des accès au centre bourg

Action 1.h. : marquer l'entrée de ville au niveau de l'avenue des Pyrénées

- **Description de l'action :**
 - Créer une réelle entrée de ville au niveau de l'intersection Pyrénées / Côteaux. Cela suppose d'acquérir la grange et son terrain avant de concevoir un projet de requalification de l'espace public pour :
 - marquer la transition entre l'espace commercial et le cœur de bourg,
 - Limiter les vitesses excessives,
- **Délai de mise en œuvre :**
 - Aménagement définitif : 10 ans (achat d'une parcelle nécessaire, emplacement réservé inscrit au PLU),
- **Coût de mise en œuvre :**
 - Une réflexion est en cours au sein de la collectivité. Elle sera intégrée ultérieurement dans le projet global de mobilité développé dans ce document.



Action 1.h. : marquer l'entrée de ville au niveau de l'avenue des Pyrénées

Porteur de l'action / maître d'ouvrage	Partenaire(s)	Rôle de la commune	Programmation
SAGE (gestionnaire de voirie)	Département	• Pouvoir de police • Financeur • Travail partenarial avec le SAGE	Aménagement définitif : 10 ans
Coût investissement temporaire		Coût d'investissement final	
		à affiner ultérieurement	

Actions mutualisables :

Action 1.c. : jalonner en direction du rond-point de Grépiac (et interdire le passage des poids lourds en transit dans Venerque)

Action 1.d. : dégrader l'attractivité de l'itinéraire Pyrénées / Assezat

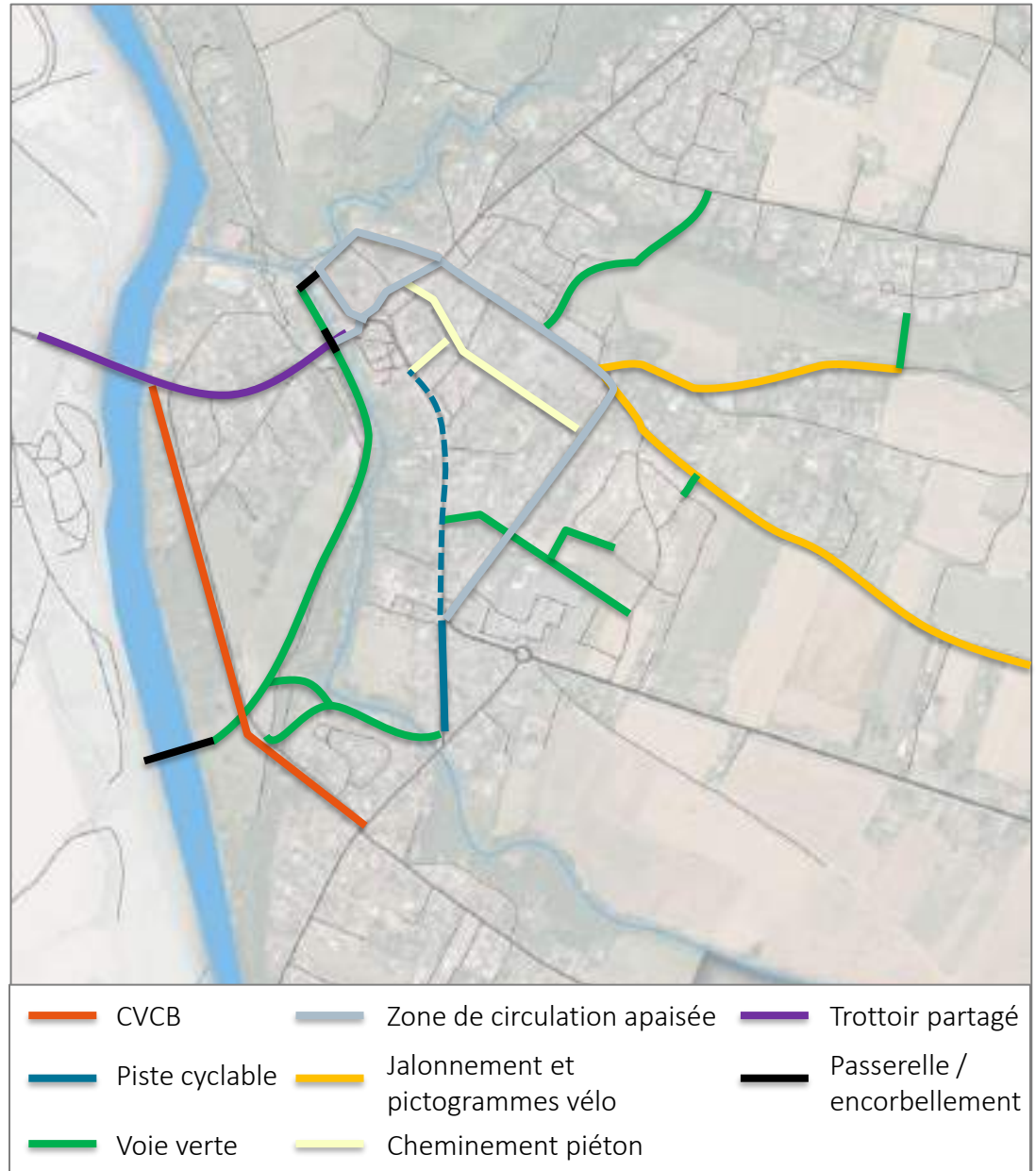
Action 1.e. : modifier l'intersection entre l'Avenue des Pyrénées et l'Avenue des Coteaux

Action 1.f. : création d'un giratoire entre la rue Jean Gilet, la Grand-rue Rémusat et l'Avenue d'Assezat

2 - SÉCURISER LES POINTS DURS POUR LES MODES ACTIFS ET CONNECTER LES CENTRALITÉS ACTUELLES ET FUTURES AINSI QUE VERS LE VERNET

Action 2.a. : aménager des infrastructures cyclables entre les pôles de la commune

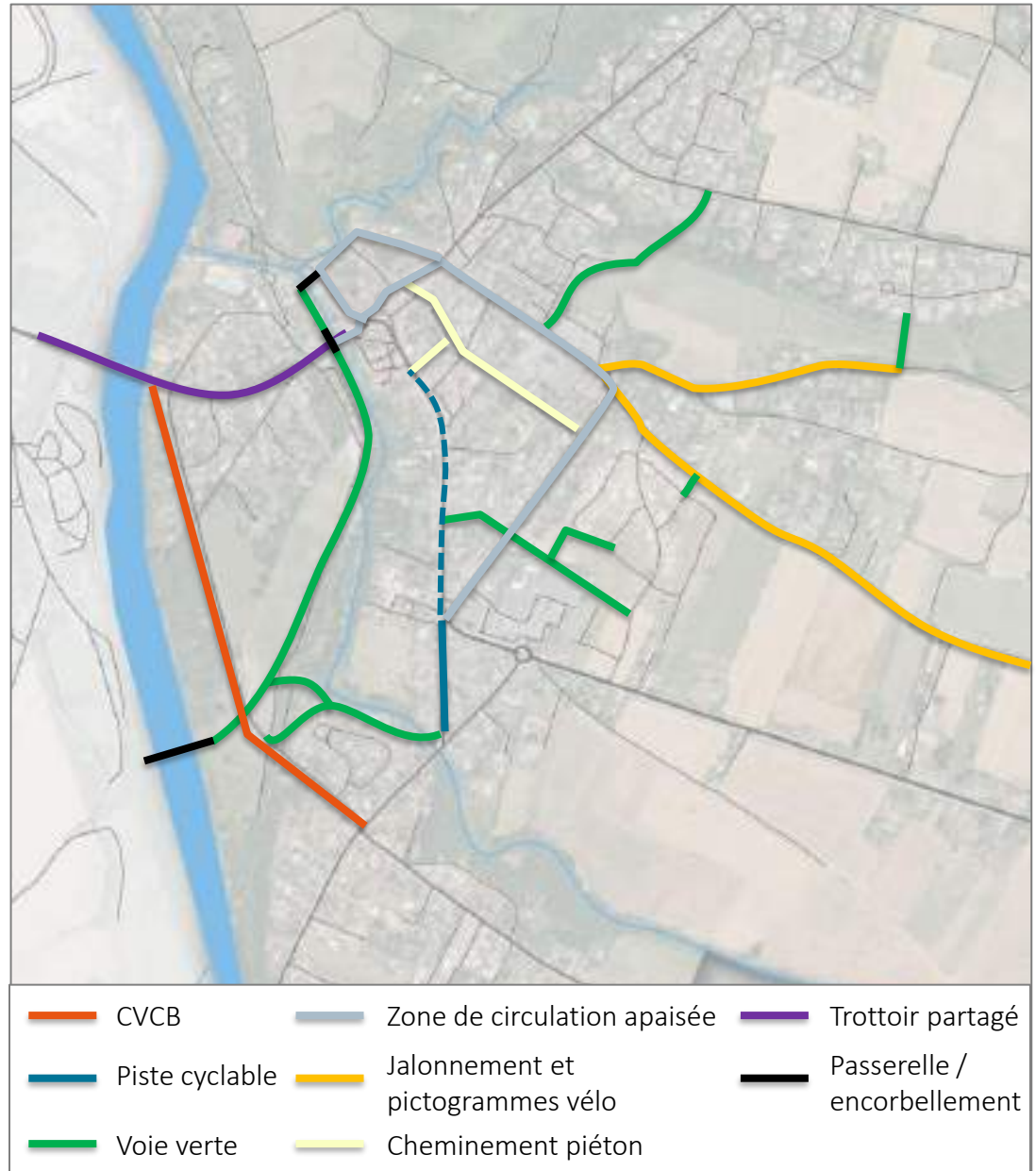
- **Description de l'action :**
 - Créer un réseau d'aménagements cyclables maillé, sécurisé, continu reliant les pôles actuels et futurs de la commune
- **Délai de mise en œuvre :**
 - Expérimentation : moins de 2 ans
 - Aménagement définitif : 5 à 10 ans
- **Coût de mise en œuvre :**
 - Expérimentation :
 - Balises d'alignement : entre 30€ et 100€
 - Séparateur modulaire de voie : entre 40€ et 100€
 - Aménagement définitif :
 - Études spécifiques nécessaire pour chaque aménagement



Action 2.a. : aménager des infrastructures cyclables entre les pôles de la commune

• Eléments opérationnels :

- Diverses infrastructures peuvent être aménagées pour créer un réseau et un continuité cyclable :
 - La piste cyclable bidirectionnelle (3 mètres)
 - La voie verte (3 mètres)
 - La CVCB (1,5 mètres hors marquages)
 - Les zones de circulations apaisées
 - Les doubles sens cyclables
- Les aménagements séparatifs (voies vertes, pistes cyclables) sont des aménagements sécurisés plus attrayants pour les novices. Cependant, selon l'emprise disponible et les marges de manœuvre (stationnement, trottoir...), il sera parfois nécessaire de faire des aménagements non séparatifs moins sécurisés. L'attrait pour la pratique du vélo s'en trouvera dégradé, mais le coût d'aménagement est inférieur à celui de voies sécurisées,
- Le coût d'un aménagement cyclable peut être très largement diminué si la création de cet aménagement est comprise dans les travaux de renouvellement de voirie.



Action 2.a. : aménager des infrastructures cyclables entre les pôles de la commune

Porteur de l'action / maître d'ouvrage	Partenaire(s)	Rôle de la commune	Programmation
SAGE (gestionnaire de voirie) et CD31	• Région (AOM) • Etat (financeur ?) • CCBA • PETR Sud Toulousain	• Pouvoir de police • Financeur • Travail partenarial avec le SAGE et le CD 31 (et les financeurs : Etat, Région, CCBA, etc.), • Recherche de financements	Expérimentation : Entre 0 à 2 ans Aménagement définitif : plus de 5 ans

Coût investissement temporaire	Coût d'investissement final
Balises d'alignement : entre 30€ et 100€ Séparateur modulaire de voie : entre 40€ et 100€	

Actions mutualisables :

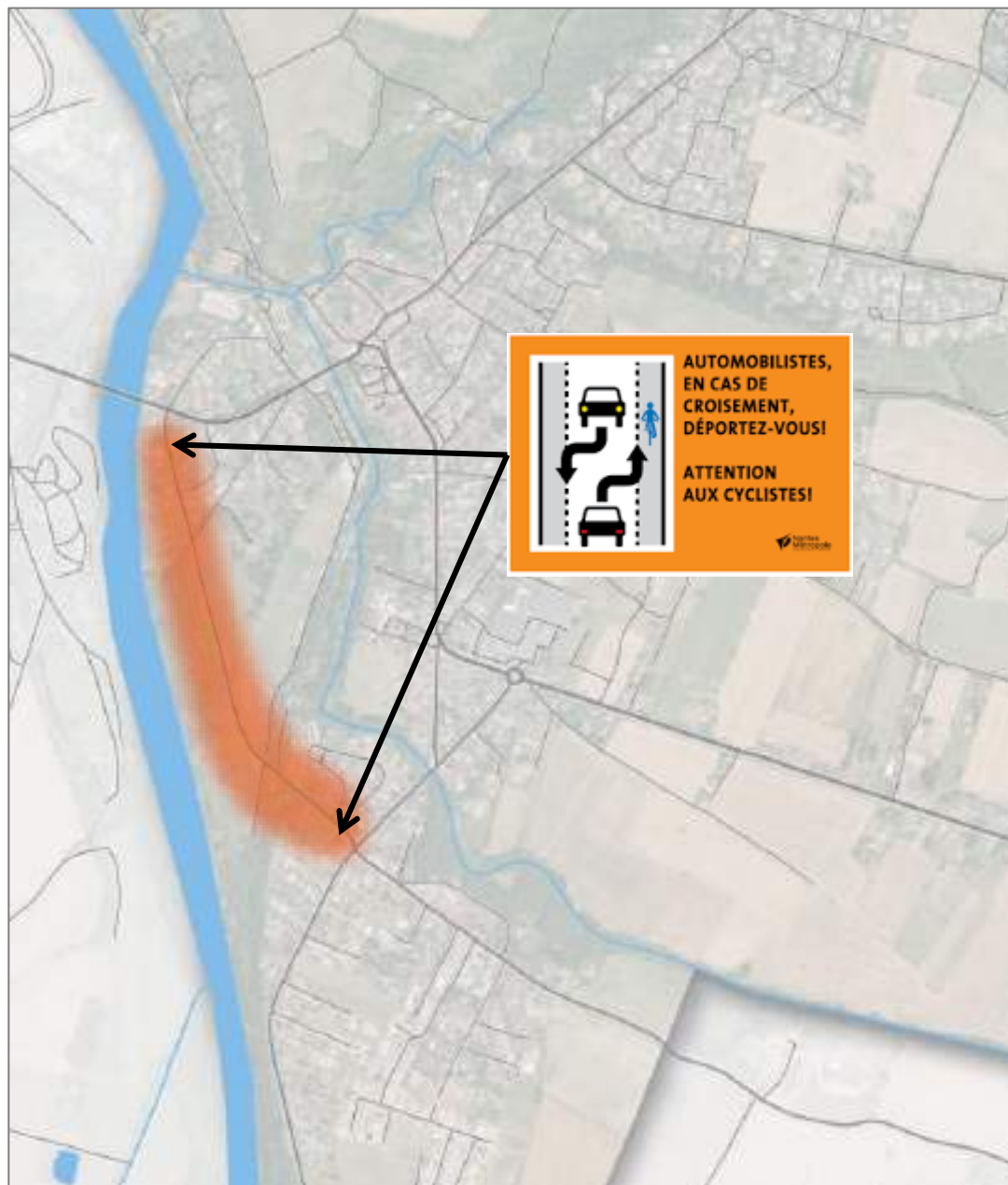
Action 2.b. : création d'une CVCB sur l'Avenue du Moulin Vieux

Action 2.c. : franchir la Hyse et rejoindre l'avenue du Moulin Vieux



Action 2.b. : création d'une CVCB sur l'Avenue du Moulin Vieux

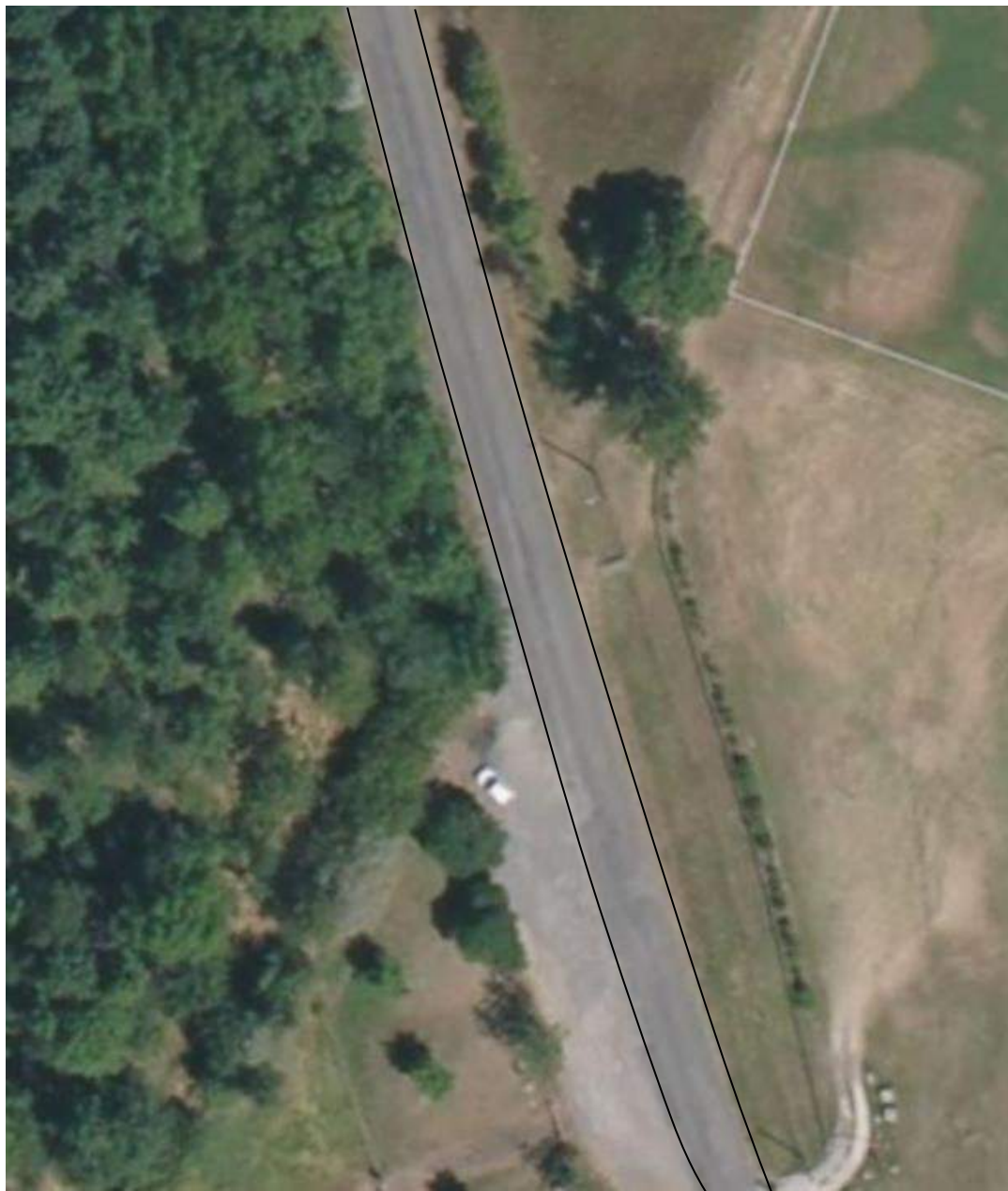
- **Description de l'action :**
 - Création d'une Chaussée à Voie Centrale Banalisée (« chaucidou ») avec marquage au sol (peinture dans un premier temps [ou résine]) et signalétique.
 - Lors de la réfection de chaussée, il est recommandée de remplacer la peinture par un enrobé coloré
 - La mise en place de cet aménagement s'accompagne d'une limitation de vitesse à maximum 50 km/h.
- **Délai de mise en œuvre :**
 - Expérimentation : entre 0 à 2 ans
 - Aménagement définitif : entre 2 et 5 ans
- **Coût de mise en œuvre :**
 - Entre 150€ à 300€ le panneau
 - Marquage au sol (peinture) : 6 000€



Action 2.b. : création d'une CVCB sur l'Avenue du Moulin Vieux

- **Éléments opérationnels :**

- Une CVCB est une voie centrale où les véhicules peuvent circuler. Les cyclistes circulent sur les parties revêtues de l'accotement. La largeur de la voie centrale est insuffisante pour permettre le croisement des véhicules motorisés. Ils doivent donc se déporter sur l'accotement pour se croiser. En cas de présence de cyclistes, les voitures ne peuvent les doubler et doivent patienter derrière eux.
- Une CVCB peut être envisagée sur un trafic allant jusqu'à 5000 véhicules/jour dans les deux sens.
- Selon le niveau de trafic, une CVCB peut être implantée sur une voirie allant jusqu'à 70km/h. Cependant, étant donnée la configuration actuelle de l'axe, il est recommandé de limiter la portion à 50km/h.
- Afin marquer l'aménagement, il est conseillé de mettre un marquage indiquant la limite de l'aménagement, ainsi que des chevrons. En revanche, les pictogrammes vélo sont à proscrire pour ne pas entraîner de confusion entre les aménagements (notamment la bande cyclable).
- La largeur minimum conseillée pour une CVCB est de 1,5 mètre pour le cycliste, et 2,5 à 3,5 mètres pour les véhicules motorisés.



Action 2.b. : création d'une CVCB sur l'Avenue du Moulin Vieux

- **Éléments opérationnels :**

- Une CVCB est une voie centrale où les véhicules peuvent circuler. Les cyclistes circulent sur les parties revêtues de l'accotement. La largeur de la voie centrale est insuffisante pour permettre le croisement des véhicules motorisés. Ils doivent donc se déporter sur l'accotement pour se croiser. En cas de présence de cyclistes, les voitures ne peuvent les doubler et doivent patienter derrière eux.
- Une CVCB peut être envisagée sur un trafic allant jusqu'à 5000 véhicules/jour dans les deux sens.
- Selon le niveau de trafic, une CVCB peut être implantée sur une voirie allant jusqu'à 70km/h. Cependant, étant donnée la configuration actuelle de l'axe, il est recommandé de limiter la portion à 50km/h.
- Afin marquer l'aménagement, il est conseillé de mettre un marquage indiquant la limite de l'aménagement, ainsi que des chevrons. En revanche, les pictogrammes vélo sont à proscrire pour ne pas entraîner de confusion entre les aménagements (notamment la bande cyclable).
- La largeur minimum conseillée pour une CVCB est de 1,5 mètre pour le cycliste, et 2,5 à 3,5 mètres pour les véhicules motorisés.



Action 2.b. : création d'une CVCB sur l'Avenue du Moulin Vieux

Porteur de l'action / maître d'ouvrage	Partenaire(s)	Rôle de la commune	Programmation
CD31	• SAGE, • Région	• Pouvoir de police • Financeur • Travail partenarial avec le CD 31	Expérimentation : entre 0 à 2 ans Aménagement définitif : entre 0 et 2 ans

Coût investissement temporaire	Coût d'investissement final
Entre 150€ à 300€ le panneau Environ 6 000€ de marquage au sol	30 à 50 000€

Actions mutualisables :

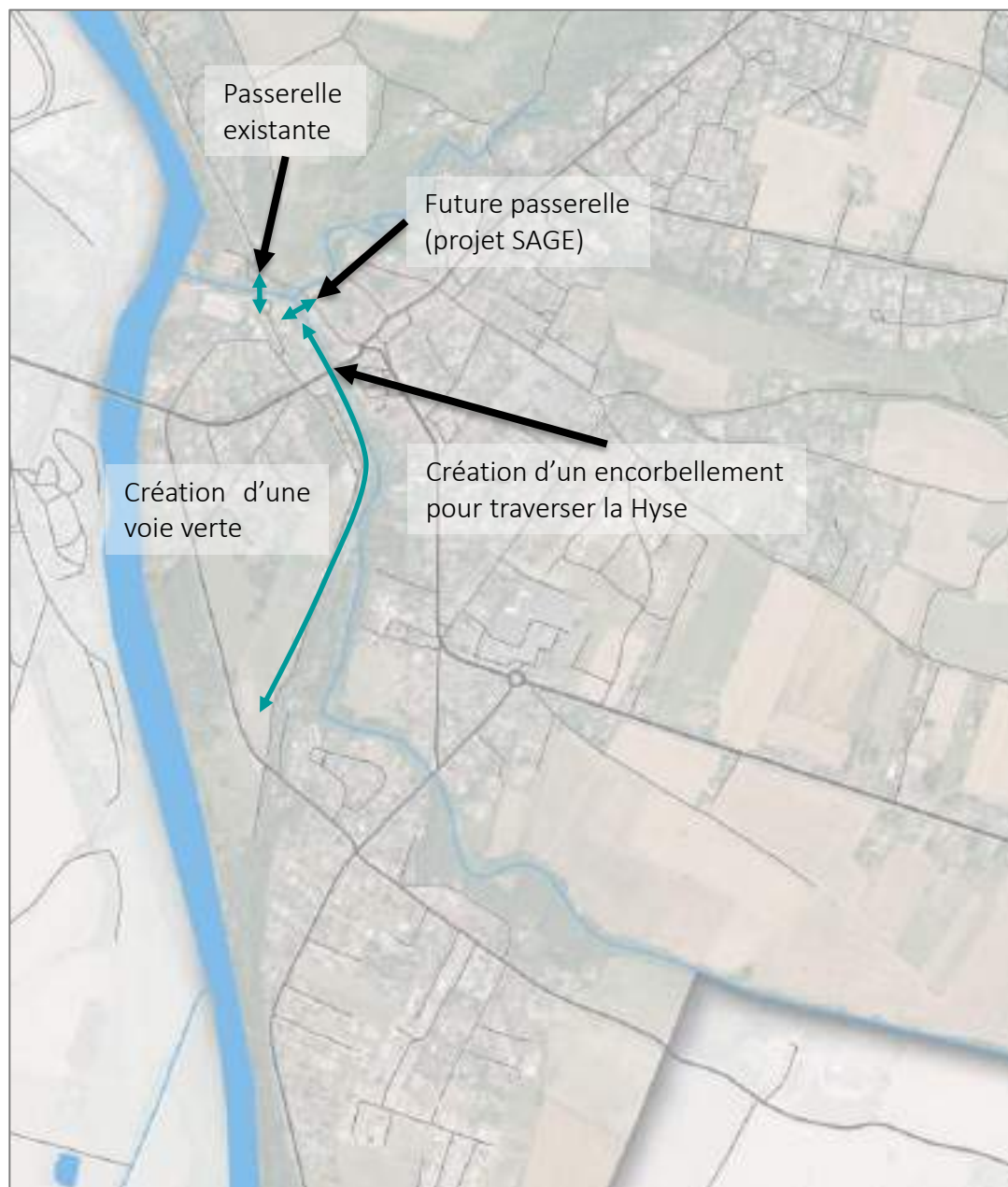
Action 2.a. : aménager des infrastructures cyclables entre les pôles de la commune

Action 2.c. : franchir la Hyse et rejoindre l'avenue du Moulin Vieux



Action 2.c. : franchir la Hyse et rejoindre l'avenue du Moulin Vieux

- **Description de l'action :**
 - Aménager un cheminement continu, agréable et sécurisé entre l'avenue du Moulin Vieux et les allées du Duc en passant par la plaine des sports. Afin de conserver le cheminement piéton et cyclable, un aménagement de type voie verte est conseillé,
 - Traverser la RD 19 via un encorbellement sous la RD, le long de la Hyse,
 - Une passerelle pour franchir la Hyse au débouché de la rue du Rempart Coligny (permet de rendre attractif le stationnement sur les allées du duc). Cette passerelle serait aménagée dans le cadre de travaux d'assainissement prévus par le SAGE.
- **Délai de mise en œuvre :**
 - Aménagement définitif : plus de 5 ans
- **Coût de mise en œuvre :**
 - Étude spécifique nécessaire, a priori, 200 000€ au minimum



Action 2.c. : franchir la Hyse et rejoindre l'avenue du Moulin Vieux

- **Éléments opérationnels :**

- La voie verte est un cheminement réservé à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons voire des cavaliers.
- Le dimensionnement conseillé de la voie verte est de 3 mètres. Afin de bien fonctionner, une voie verte doit être autant que possible indépendante du réseau routier et avec un nombre limité de croisements avec celui-ci.
- Le débouché sur l'avenue des Pyrénées se situe dans une courbe. Il est à questionner. Une alternative serait de connecter la voie verte à l'avenue du Moulin Vieux au droit des terrains de foot.
- Deux possibilités pour rejoindre l'avenue du Loup-Saut :
 - Par la parcelle 734 (au nord),
 - Par la parcelle 423 (au sud)
- Le passage par la parcelle 734 paraît plus opportun (évite le passage à travers le lotissement, plus cohérent avec le débouché de la voie verte au droit des terrains de foot). Toutefois, la dureté foncière est potentiellement plus forte par cet itinéraire.



Action 2.c. : franchir la Hyse et rejoindre l'avenue du Moulin Vieux

Porteur de l'action / maître d'ouvrage	Partenaire(s)	Rôle de la commune	Programmation
SAGE (gestionnaire de voirie)	• CD31 • Région (AOM) • Etat (financeur ?) • CCBA • PETR Sud Toulousain	• Pouvoir de police • Financeur • Travail partenarial avec le SAGE et le CD 31 (et les financeurs : Etat, Région, CCBA, etc.), • Recherche de financements	Aménagement définitif : plus de 5 ans
Coût investissement temporaire		Coût d'investissement final	
		Au moins 200 000€	

Actions mutualisables :

Action 2.a. : aménager des infrastructures cyclables entre les pôles de la commune

Action 2.b. : création d'une CVCB sur l'Avenue du Moulin Vieux

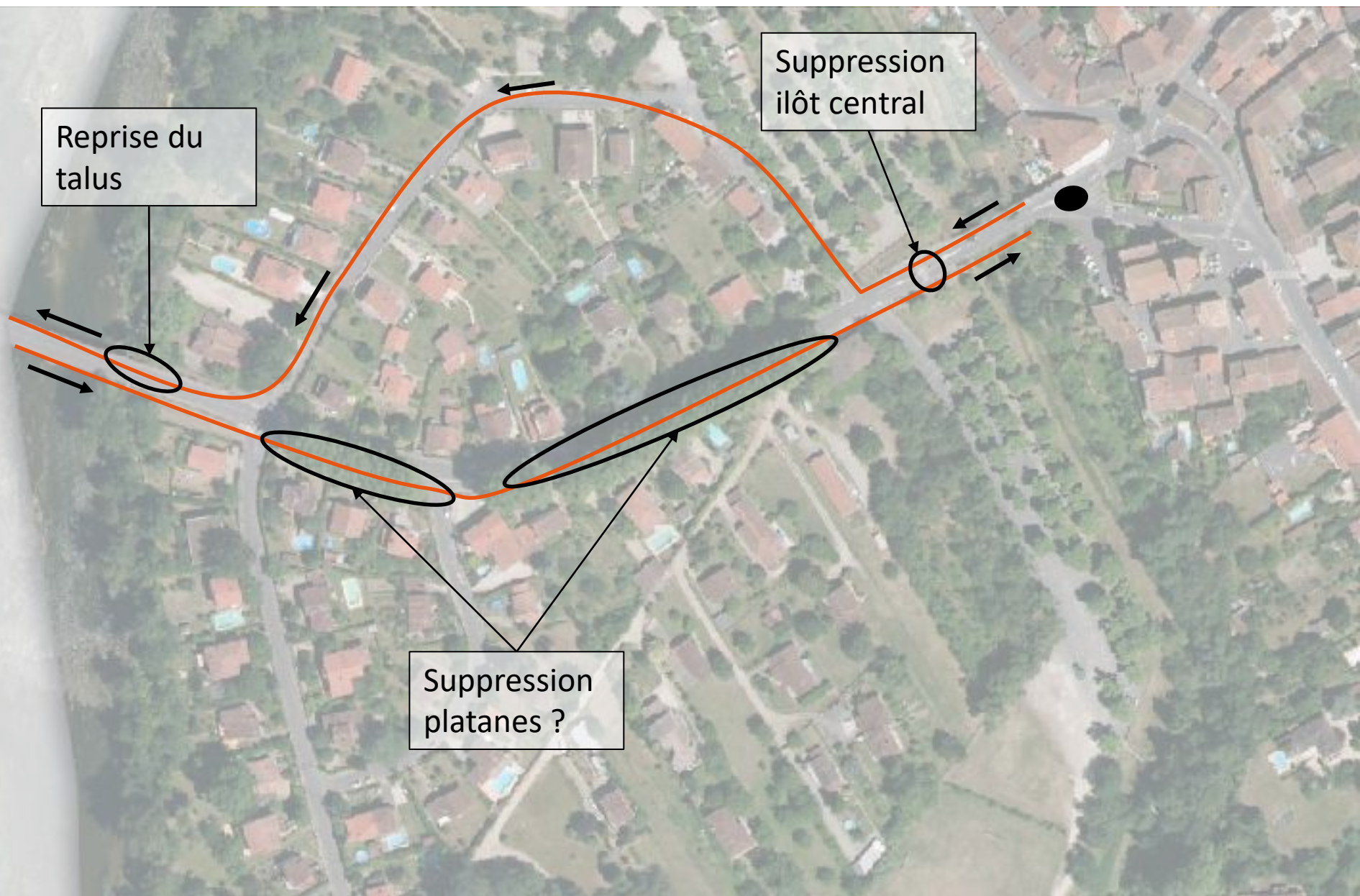


Action 2.d. : franchir l'Ariège et rejoindre Le Vernet par l'avenue d'Assezat

- **Description de l'action :**
 - Ralentir le flux de véhicules afin de sécuriser la traversée de vélos
 - Aménager des trottoirs partagés afin de rejoindre Le Vernet
- **Délai de mise en œuvre :**
 - Radar pédagogique : immédiat
 - Aménagement définitif : 2 à 5 ans
- **Coût de mise en œuvre :**
 - Coût moyen d'un radar pédagogique : 6 500€
- **Éléments opérationnels :**
 - Le radar pédagogique affiche la vitesse en vert si l'utilisateur est en deçà de la limite et en rouge au-delà (jusqu'à un seuil maximum, généralement 20 km/h au-dessus de la limite). Il affiche également un message d'information qui évolue en fonction de la vitesse mesurée : **RALENTIR** puis **DANGER**, afin d'inciter les usagers à adapter leur comportement,
 - Il est possible de diminuer légèrement la largeur de la chaussée et d'agrandir les trottoirs (en supprimant des îlots et potentiellement des arbres, en décalant du mobilier urbain). Cela permet d'aménager des voies mixtes piétons / cyclistes.
 - Cet aménagement est loin d'être optimal, mais il présente l'avantage d'être en continuité directe avec Le Vernet et évite l'ajout d'un encorbellement aux ponts sur l'Ariège et la Hyse ou la création d'une passerelle modes actifs.
 - La connexion de ces voies mixtes à l'intersection Gilet / Assezat est délicate. Une piste de réflexion serait de supprimer le stationnement le long de l'église sur Gilet et matérialiser un double sens cyclable protégé.



Action 2.d. : franchir l'Ariège et rejoindre Le Vernet par l'avenue d'Assezat



Action 2.d. : franchir l'Ariège et rejoindre Le Vernet par l'avenue d'Assezat

Porteur de l'action / maître d'ouvrage	Partenaire(s)	Rôle de la commune	Programmation
CD31	• Région (AOM) • Etat (financeur ?) • SAGE • CCBA • PETR Sud Toulousain	• Pouvoir de police • Financeur • Travail partenarial avec le SAGE et le CD 31 (et les financeurs : Etat, Région, CCBA, etc.), • Recherche de financements	Aménagement définitif : plus de 5 ans

Coût investissement temporaire	Coût d'investissement final
Coût moyen d'un radar pédagogique : 6 500€	Coût moyen d'un radar pédagogique : 6 500€

Actions mutualisables :

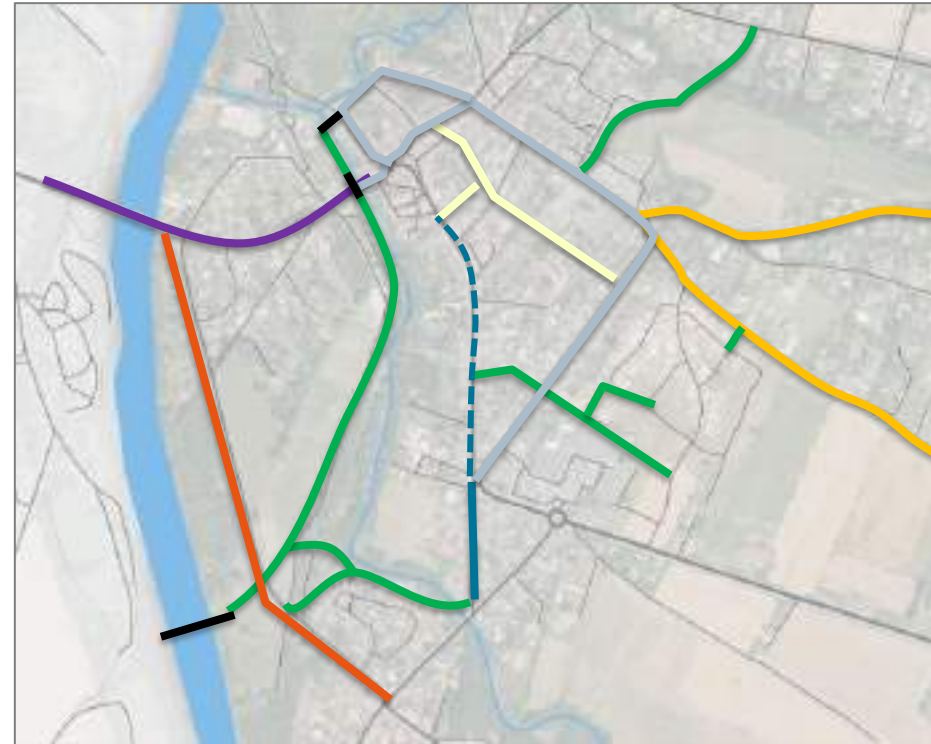
Action 2.a. : aménager des infrastructures cyclables entre les pôles de la commune

Action 2.b. : création d'une CVCB sur l'Avenue du Moulin Vieux

Action 2.c. : franchir la Hyse et rejoindre l'avenue du Moulin Vieux

Action 2.e. : franchir l'Ariège et rejoindre Le Vernet par l'aménagement d'une passerelle sur l'Ariège

- **Description de l'action :**
 - Aménager une voie verte et une passerelle par-dessus l'Ariège pour se connecter au Vernet
- **Délai de mise en œuvre :**
 - Aménagement définitif : 2033
- **Coût de mise en œuvre :**
 - Coût estimatif d'aménagement de la voie verte et de la passerelle : 1,5 à 2M€HT
- **Éléments opérationnels :**
 - Il paraît compliqué pour la commune de se porter maître d'ouvrage d'un tel projet. Il faut donc dans un premier temps identifié le maître d'ouvrage : Région (compétence mobilité) ? CD31 (compétence tourisme, en lien avec le projet de route de d'Artagnan) ? SAGE (compétence voirie) ?
 - ~ 100m de voie verte entre l'avenue du Moulin Vieux et la passerelle franchissant l'Ariège
 - ~ 100m de passerelle franchissant l'Ariège se connectant à la voie verte côté Venerque et au cheminement existant côté Le Vernet (entre le stade du Ramier et l'Ariège). Cette passerelle permet de relier le centre-ville de Venerque au centre-ville du Vernet, à la gare, au collège en offrant un cheminement sécurisé et séparé des modes motorisés quasiment tout du long de l'itinéraire.
 - La passerelle déboucherait côté Le Vernet approximativement au droit des lignes à haute tension.
 - Ce projet pourrait être en lien avec la Route de d'Artagnan (itinéraire jaune sur la carte ci-contre) : <https://www.route-dartagnan.eu/route/>



Action 2.e. : franchir l'Ariège et rejoindre Le Vernet par l'aménagement d'une passerelle sur l'Ariège

Porteur de l'action / maître d'ouvrage	Partenaire(s)	Rôle de la commune	Programmation
?	• Région (AOM) • Etat (financeur) • SAGE • CCBA • CD31 • PETR Sud Toulousain	• Financeur • Travail partenarial avec le SAGE et le CD 31 (et les financeurs : Etat, Région, CCBA, etc.), • Recherche de financements	Aménagement définitif : plus de 5 ans

Coût investissement temporaire	Coût d'investissement final
	1,5 à 2M€HT

3 - REQUALIFIER LE CENTRE BOURG POUR EN FAIRE UNE CENTRALITÉ ATTRACTIVE POUR TOUS LES MODES

Action 3.a. : jalonner les parkings en périphérie et faire évoluer l'offre en centre-ville

- **Description de l'action :**
 - Jalonnement pour indiquer de grandes poches de stationnement sous-utilisées, notamment les allées du Duc
 - Report de places de stationnement en centre-ville vers des poches de stationnement sous exploitées (Avenue du Mont-Frouzi, Allée du Duc de Ventadour)
 - Aménager les cheminements piétons entre les parkings et le centre-ville
- **Délai de mise en œuvre :**
 - Expérimentation : entre 0 à 2 ans
 - Aménagement définitif : entre 0 et 2 ans
- **Coût de mise en œuvre :**
 - Entre 150€ à 300€ le panneau
- **Éléments opérationnels :**
 - Pour signaler aux véhicules la proximité d'un parking on utilise des panneaux de signalisation de position de type D21. Ces panneaux en forme de flèche permettent d'indiquer la direction à suivre pour trouver l'aire de stationnement.



Action 3.a. : jalonner les parkings en périphérie et supprimer des places en centre ville

Porteur de l'action / maître d'ouvrage	Partenaire(s)	Rôle de la commune	Programmation
SAGE (gestionnaire de voirie)	CD31	• Financeur • Pouvoir de police	Aménagement définitif : 2023

Coût investissement temporaire	Coût d'investissement final
	Entre 150€ à 300€ le panneau

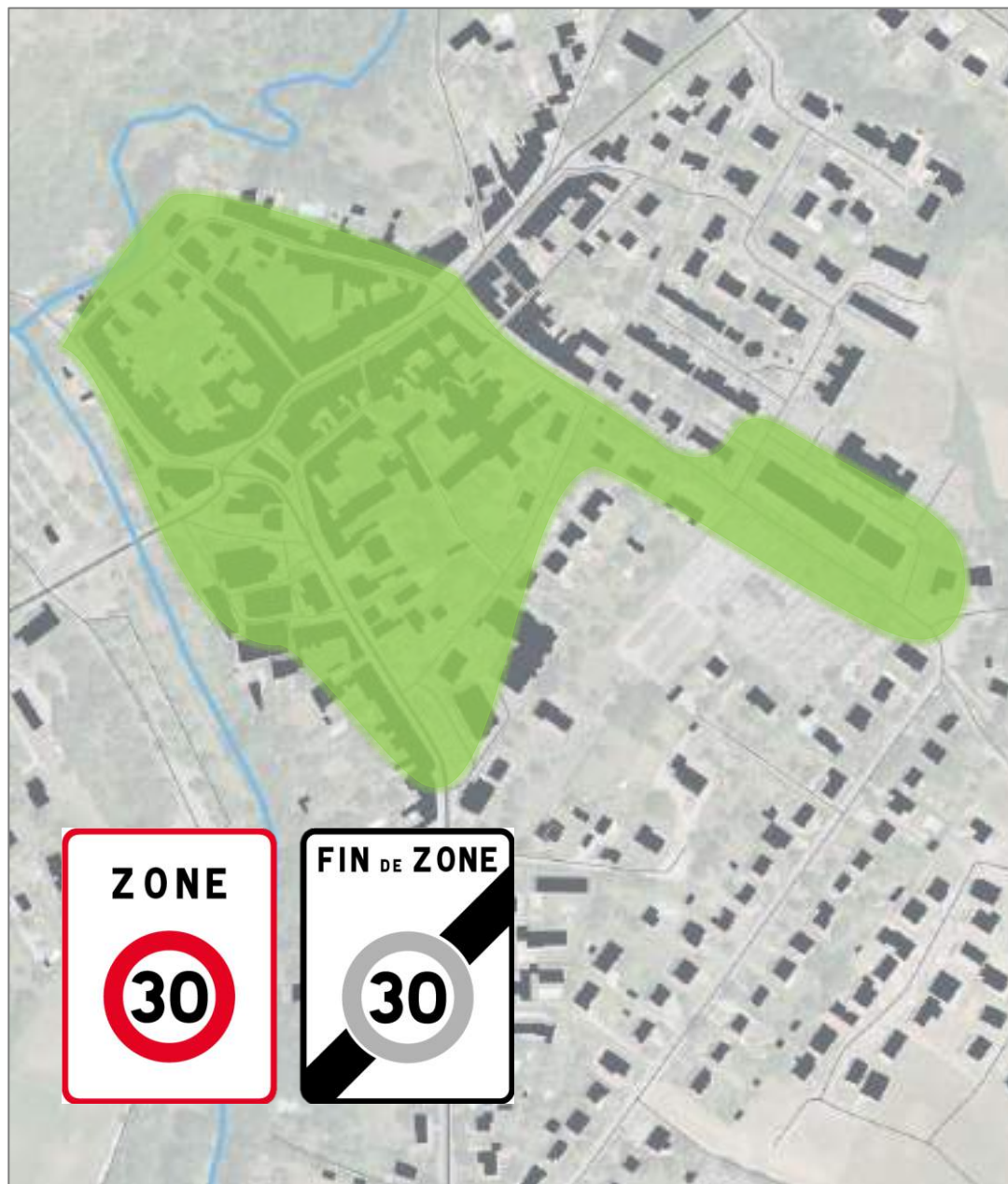
Action mutualisable :

Action 3.c. : implantation d'une zone de rencontre sur la Grand Rue Rémusat



Action 3.b. : extension de la zone 30 dans le centre ville

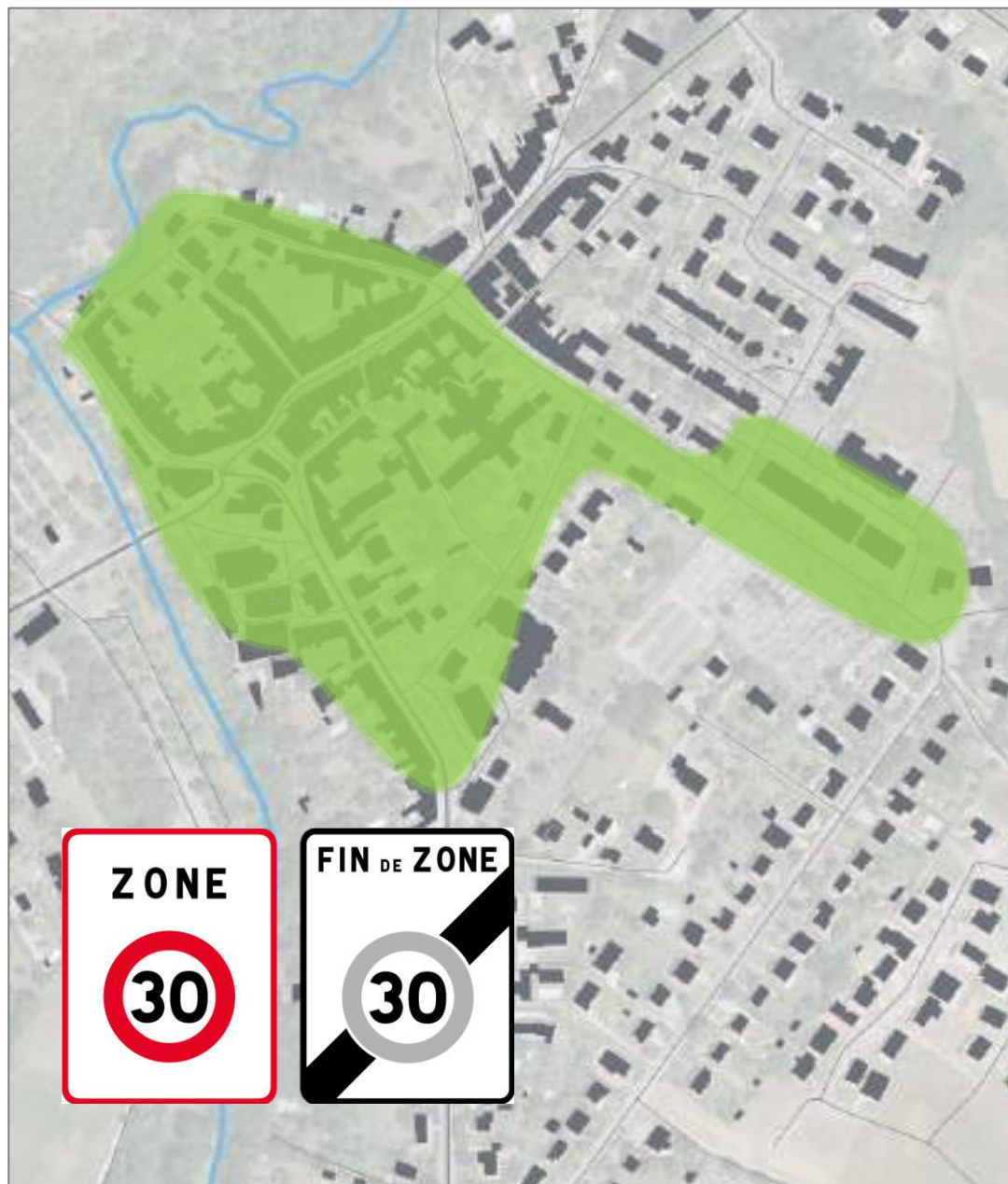
- **Description de l'action :**
 - Créer une zone 30 dans tout le centre bourg
 - Aménager en conséquence la voirie pour faire respecter la réglementation
 - Légitimer la place du vélo par l'aménagement de double sens cyclable dans les voies à sens unique et marquage au sol (pictogrammes vélo)
 - Légitimer la place de piéton avec des aménagements qualitatifs
- **Délai de mise en œuvre :**
 - Expérimentation : entre 0 à 2 ans
 - Aménagement définitif : entre 2 à 5 ans
- **Coût de mise en œuvre :**
 - Étude spécifique nécessaire



Action 3.b. : extension de la zone 30 dans le centre ville

- **Éléments opérationnels :**

- Au sein d'une zone 30, les piétons n'ont pas la priorité et sont tenus d'utiliser les trottoirs lorsqu'ils existent.
- La zone 30 nécessite un traitement de l'ensemble de la zone pour éviter les conflits entre usagers.
- Il n'est pas recommandé d'implanter une zone 30 sur une voirie trop courte ou sur un espace insuffisamment urbain.
- Une entrée de zone 30 doit être indiquée par le panneau B30 et la sortie par le panneau B51.
- L'ensemble de la zone doit être aménagé de façon cohérente avec la vitesse applicable de 30 km/h. Cela implique que la voirie existante conduit au respect du 30 km/h, et donc qui ne nécessite pas d'aménagement complémentaire., ou alors que la voie encourage la pratique de vitesse supérieure à 30 km/h et nécessite donc un aménagement.



Action 3.b. : extension de la zone 30 dans le centre ville

Porteur de l'action / maître d'ouvrage	Partenaire(s)	Rôle de la commune	Programmation
SAGE (gestionnaire de voirie)	Département	• Financeur • Pouvoir de police	A définir

Coût investissement temporaire	Coût d'investissement final
	Étude spécifique

Actions mutualisables :

Action 1.b. : modifier la géométrie du carrefour rue du Rempart Coligny

Action 1.d. : dégrader l'attractivité de l'itinéraire Pyrénées / Assezat

Action 1.f. : création d'un giratoire entre la rue Jean Gilet, la Grand-rue Rémusat et l'Avenue d'Assezat

Action 3.c. : implantation d'une zone de rencontre sur la Grand Rue Rémusat

Action 3.d. sécurisation de la traversée piétonne au niveau de l'intersection entre la rue Jean Gilet et l'Avenue des Pyrénées

Action 3.e : un projet urbain de requalification des accès au centre bourg



Action 3.c. : implantation d'une zone de rencontre sur la Grand Rue Rémusat

- **Description de l'action :**
 - Création d'une zone de rencontre sur la Grand-rue Rémusat
 - Mise à niveau de toute la rue afin de créer un environnement principalement piéton ou les autres modes partagent la chaussée avec lui,
 - Au vu des volumes de trafic, notamment de transit sur l'avenue des Pyrénées et la rue du Dr Guilhem, il n'est pas opportun d'intégrer les intersections avec ces voies dans le périmètre de la zone de rencontre. Par contre, si le sens interdit fonctionne bien sur la rue du Rempart Coligny, l'extension de la zone de rencontre à cette rue paraît pertinente.
- **Délai de mise en œuvre :**
 - Expérimentation : entre 0 à 2 ans
 - Aménagement définitif : plus de 5 ans
- **Coût de mise en œuvre :**
 - Expérimental :
 - Aménagement définitif :
 - Pose d'un enrobé : entre 25€ et 60€/m² pose incluse
 - Evacuation des gravats : 30€ à 50€ le m²
 - Entre 150€ à 300€ le panneau



Action 3.c. : implantation d'une zone de rencontre sur la Grand Rue Rémusat

- **Éléments opérationnels :**

- Dans une zone de rencontre, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée et bénéficient de la priorité sur l'ensemble des véhicules.
- Pour assurer une bonne cohabitation entre les modes de déplacement, la vitesse est limitée à 20 km/h.
- Il n'est pas recommandé d'implanter une zone de rencontre en cas de densité insuffisante de piétons ou d'un espace urbain monofonctionnel, générant peu d'interactions.
- Une zone de rencontre doit être indiquée par le panneau B52 et sa sortie par le panneau B53.
- Il est nécessaire de contraindre fortement la vitesse des véhicules. Cela peut se traduire par le fait de rendre perceptible la différence entre une zone de rencontre et le reste du réseau viaire, notamment par un aménagement urbain très qualitatif.



Action 3.c. : implantation d'une zone de rencontre sur la Grand Rue Rémusat

Porteur de l'action / maître d'ouvrage	Partenaire(s)	Rôle de la commune	Programmation
Venerque SAGE (gestionnaire de voirie)		• Financeur • Pouvoir de police	À définir

Coût investissement temporaire	Coût d'investissement final
	Etude spécifique

Actions mutualisables :

Action 1.f. : création d'un giratoire entre la rue Jean Gilet, la Grand-rue Rémusat et l'Avenue d'Assezat

Action 3.b. : extension d'une zone 30 dans le centre ville

Action 3.e : un projet urbain de requalification des accès au centre bourg



Action 3.d. : sécurisation de la traversée piétonne au niveau de l'intersection entre la rue Jean Gilet et l'Avenue des Pyrénées

- **Description de l'action :**
 - Création d'un îlot afin de raccourcir la traversée et par conséquent, la sécuriser
- **Délai de mise en œuvre :**
 - Expérimentation : 2023
 - Aménagement définitif : 2025
- **Coût de mise en œuvre :**
 - Aménagement expérimental : 1 000 à 2 000€
 - Aménagement définitif : 10 à 20 000€



Action 3.d. : sécurisation de la traversée piétonne au niveau de l'intersection entre la rue Jean Gilet et l'Avenue des Pyrénées

• Eléments opérationnels :

- Un passage piéton ne doit pas dépasser 4 à 6 mètres en traversée de petites agglomération.
- De plus, il est nécessaire de supprimer le stationnement des véhicules 5 mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation.
- La largeur d'une bande est de 50 cm et leur interdistance est de 50 cm également.
- Le marquage doit être perpendiculaire à l'axe de chaussée traversée.
- Le marquage en courbe est à proscrire du fait d'une moins bonne visibilité et des risques de glissance accrus pour les deux-roues.
- Afin de sécuriser la traversée, un feu à bouton poussoir actionnable par les piétons peut être installé. Des ralentisseurs permettent également de ralentir les véhicules en amont du passage piéton. La pertinence de ces aménagements doit être étudiée au cas par cas.



Action 3.d. : sécurisation de la traversée piétonne au niveau de l'intersection entre la rue Jean Gilet et l'Avenue des Pyrénées

Porteur de l'action / maître d'ouvrage	Partenaire(s)	Rôle de la commune	Programmation
SAGE (gestionnaire de voirie)	Département	• Financeur • Pouvoir de police	Expérimentation : 2023 Aménagement définitif : 2025

Coût investissement temporaire	Coût d'investissement final
1 000 – 2 000€	10 – 20 000€ (Feu piéton : entre 3 500€ et 6 000€)

Action mutualisable :

Action 3.b. : extension d'une zone 30 dans le centre ville



Action 3.e. : un projet urbain de requalification des accès au centre bourg

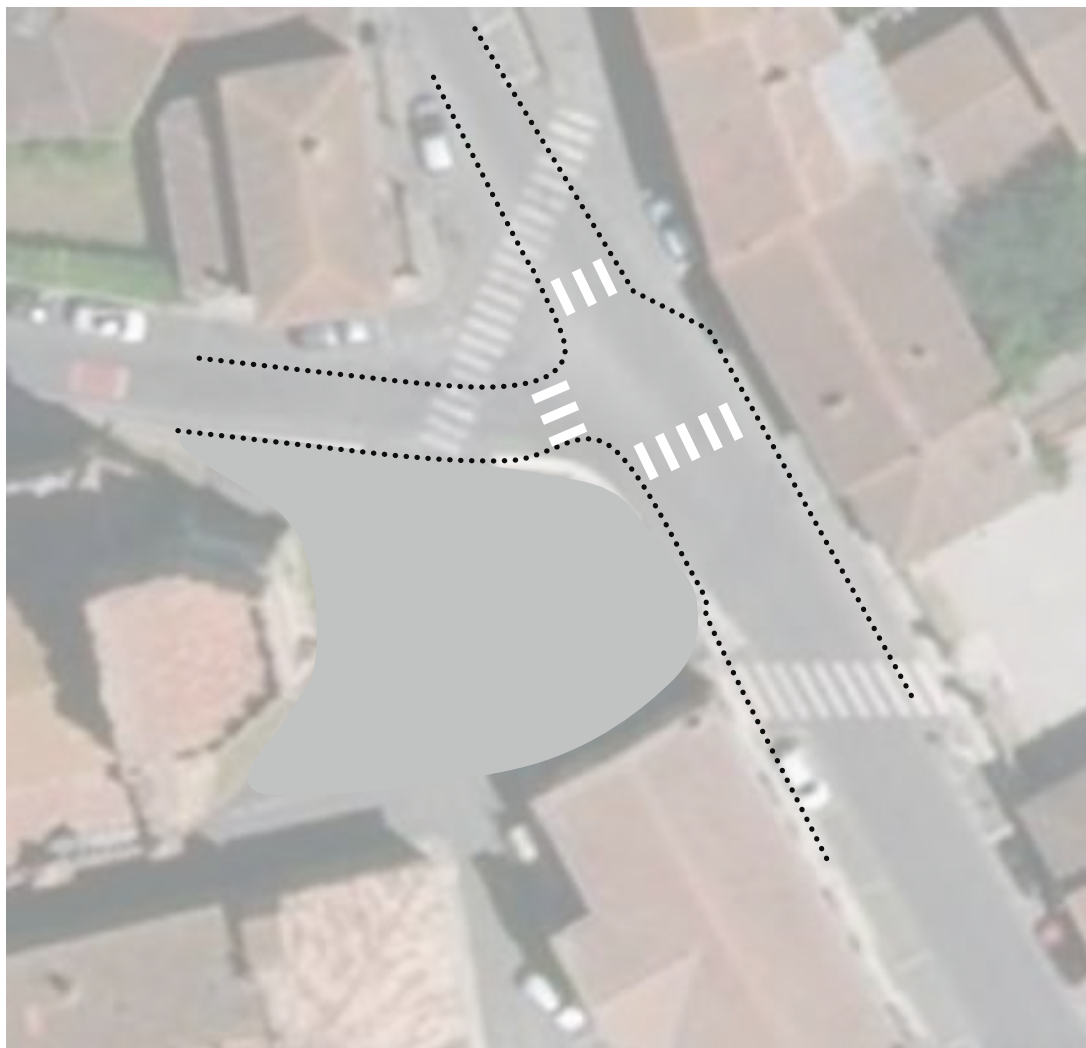
- **Description de l'action :**
 - Les entrées du centre-ville présentent de nombreux délaissés / espaces peu fonctionnels. L'école maternelle va être déplacée.
 - Pour rendre le cœur de bourg plus urbain, des places peuvent être aménagées sur ces emprises foncières.
 - C'est un projet urbain / architectural qui dépasse le cadre strict des mobilités mais qui les rendra plus lisibles,
 - Ces places peuvent accueillir différentes fonctions : stationnement, marché, espaces verts, commerces, etc.
- **Délai de mise en œuvre :**
 - Expérimentation : entre 2 et 5 ans
 - Aménagement définitif : plus de 5 ans
- **Coût de mise en œuvre :**
 - Étude spécifique nécessaire



Action 3.e. : un projet urbain de requalification des accès au centre bourg

- **Description de l'action :**
 - Les entrées du centre-ville présentent de nombreux délaissés / espaces peu fonctionnels. L'école maternelle va être déplacée.
 - Pour rendre le cœur de bourg plus urbain, des places peuvent être aménagées sur ces emprises foncières.
 - C'est un projet urbain / architectural qui dépasse le cadre strict des mobilités mais qui les rendra plus lisibles,
 - Ces places peuvent accueillir différentes fonctions : stationnement, marché, espaces verts, commerces, etc.
- **Délai de mise en œuvre :**
 - Expérimentation : entre 2 et 5 ans
 - Aménagement définitif : plus de 5 ans
- **Coût de mise en œuvre :**
 - Étude spécifique nécessaire

Exemple de l'aménagement de la place Saint-Pierre



Action 3.e. : un projet urbain de requalification des accès au centre bourg

Porteur de l'action / maître d'ouvrage	Partenaire(s)	Rôle de la commune	Programmation
SAGE (gestionnaire de voirie)	Département	• Financeur • Pouvoir de police	Expérimentation : entre 0 à 2 ans Aménagement définitif : plus de 5 ans
Coût investissement temporaire		Coût d'investissement final	
		Étude spécifique	

Actions mutualisables :

Action 1.b. : modifier la géométrie du carrefour rue du Rempart Coligny

Action 1.d. : dégrader l'attractivité de l'itinéraire Pyrénées / Assezat

Action 1.f. : création d'un giratoire entre la rue Jean Gilet, la Grand-rue Rémusat et l'Avenue d'Assezat

Action 3.b. : : extension d'une zone 30 dans le centre ville

Action 3.c. : : implantation d'une zone de rencontre sur la Grand Rue Rémusat

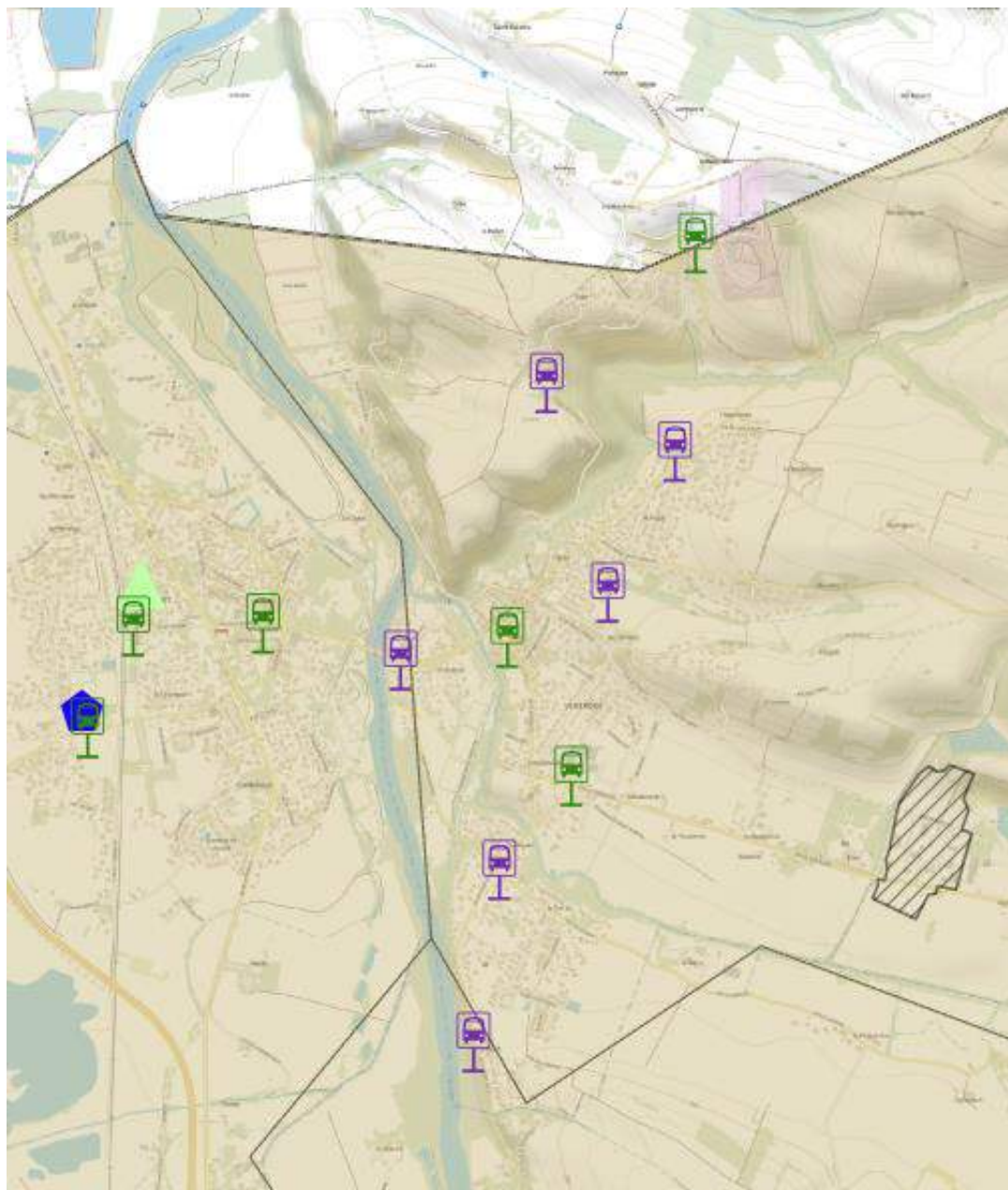
Action 3.d. sécurisation de la traversée piétonne au niveau de l'intersection entre la rue Jean Gilet et l'Avenue des Pyrénées



4 - DÉVELOPPER DES OFFRES DE MOBILITÉS COMPLÉMENTAIRES AVEC LES PARTENAIRES

Action 4.a. : faciliter les liaisons moyennes distances avec le TAD de la CCBA

- **Description de l'action :**
 - Poursuivre le travail partenarial avec la CCBA et auprès des acteurs du territoire pour encourager le développement de liaison en transport à la demande avec le territoire limitrophe non desservi par des lignes régulières,
- **Délai de mise en œuvre :**
 - Se référer à l'étude de la CCBA



Action 4.a. : faciliter les liaisons moyennes distances avec le TAD de la CCBA

Porteur de l'action / maître d'ouvrage	Partenaire(s)	Rôle de la commune	Programmation
CCBA	• Région Occitanie • PETR Sud Toulousain	• Lobbying auprès des partenaires • Mise à disposition d'emprise foncière	

Coût investissement temporaire	Coût d'investissement final

Action 4.b. : étendre le TAD de la métropole Toulousaine pour créer une liaison avec Venerque

- **Description de l'action :**
 - Engager des discussions avec Tisséo pour étendre le TAD n°119 afin de relier la commune de Venerque aux offres de mobilités urbaines de Tisséo,
 - Encourager l'utilisation du TAD en rendant les arrêts accessibles en modes actifs.
- **Délai de mise en œuvre : ?**
- **Éléments de compréhension de l'action :**
 - De nombreux flux domicile travail permettent de s'orienter vers le nord de Venerque, et sont desservis par la ligne 119 du TAD métropolitain.
 - Toulouse est la principale destination des flux domicile travail avec 64 flux quotidiens.
 - Les communes desservies par ce TAD représentent 46 flux quotidiens entrants et sortants de la commune.



Action 4.b. : étendre le TAD de la métropole Toulousaine pour créer une liaison avec Venerque

Porteur de l'action / maître d'ouvrage	Partenaire(s)	Rôle de la commune	Programmation
Tisséo	• Région Occitanie • PETR Sud Toulousain • CCBA	• Lobbying auprès des partenaires • Mise à disposition d'emprise foncière	

Coût investissement temporaire	Coût d'investissement final

Action 4.c. : encourager le covoiturage et l'autopartage

• Description de l'action :

- Promouvoir les offres existantes et futures (notamment l'action à venir de la Région Occitanie ou celle du Département),
- Légitimer des lignes en direction des pôles du territoire (arrêts...)
- Animer et sensibiliser la population à la pratique
- Communiquer et promouvoir le service pour le faire vivre, et qu'il puisse être une alternative pertinente pour se déplacer.

• Délai de mise en œuvre :

- Expérimentation : moins de 2 ans
- Aménagement définitif : moins de 2 ans



AVEC REXO POUCE, PARTAGEZ

+ qu'un trajet

MODE D'EMPLOI - PASSAGER.ÈRE

En mode Stop : quand vous êtes en arrêt REXO Pouce, choisissez votre destination. L'application vous propose des trajets disponibles. À l'arrêt, vous pouvez aussi demander à votre chauffeur de vous déposer à un point relais ou de vous déposer à un arrêt REXO Pouce. Le chauffeur vous indiquera le point de départ et la destination. Dès qu'un conducteur vous propose de partager son trajet, vous recevrez une notification.

MODE D'EMPLOI - CONDUCTEUR.ICE

En mode Stop : quand vous êtes en arrêt REXO Pouce, choisissez votre destination. L'application vous propose des trajets disponibles. À l'arrêt, vous pouvez aussi demander à votre chauffeur de vous déposer à un point relais ou de vous déposer à un arrêt REXO Pouce. Le chauffeur vous indiquera le point de départ et la destination. Dès qu'un conducteur vous propose de partager son trajet, vous recevrez une notification.

Quelques conseils :

1. Remplir ses trajets avec les points d'un réseau : sur REXO, vous pouvez voir le point de départ, le point d'arrêt et le point de destination. Vous pouvez aussi voir le point de destination et le point d'arrêt.
2. En mode Stop, laissez les autres REXO Pouce en ligne pendant votre trajet. Ils pourront vous proposer de partager leur trajet.

LES BÉNÉFICIAIRES :

Les personnes qui ont un accès à un véhicule et qui ont un accès à un véhicule.

LES BÉNÉFICIAIRES :

Les personnes qui ont un accès à un véhicule et qui ont un accès à un véhicule.

Action 4.c. : encourager le covoiturage et l'autopartage

Porteur de l'action / maître d'ouvrage	Partenaire(s)	Rôle de la commune	Programmation
PETR Sud Toulousain	• Ademe • Région Occitanie • CD31	• Valide la localisation des arrêts • Finance les panneaux (au-delà des deux premiers)	

Coût investissement temporaire	Coût d'investissement final
Entre 150€ à 300€ le panneau	Entre 150€ à 300€ le panneau

Synthèse

Coût temporaire / calendrier final / Coût final / calendrier long terme

1 - Limiter le trafic de transit dans le cœur de bourg

Actions	Coût temporaire min	Coût temporaire max	Calendrier temporaire	Coût final min	Coût final max	Calendrier final	Porteur de l'action / maître d'ouvrage
Action 1.a. : un sens interdit sauf riverains sur la rue du Rempart Coligny				300 €	600 €	2023	Venerque
Action 1.b. : modifier la géométrie du carrefour rue du Rempart Coligny	300 €	1 000 €	2023	2 500 €	3 500 €	2025	SAGE
Action 1.b. : modifier la géométrie du carrefour rue du Rempart Coligny - carrefour traversant				15 000 €	25 000 €	2025	SAGE
Action 1.c. : jalonner en direction du rond-point de Grépiac (et interdire le passage des poids lourds en transit dans Venerque)				300 €	600 €	2025	Venerque + gestionnaires de voirie concernés
Action 1.d. : dégrader l'attractivité de l'itinéraire Pyrénées / Assezat	300 €	1 000 €	2023	8 €	12 000 €	2025	SAGE
Action 1.e. : modifier l'intersection entre l'Avenue des Pyrénées et l'Avenue des Coteaux	15 000 €	25 000 €	2025	600 000 €	900 000 €	2030	SAGE
Action 1.f. : création d'un giratoire entre la rue Jean Gilet, la Grand-rue Rémusat et l'Avenue d'Assezat	300 €	1 000 €	2023	100 000 €	200 000 €	2025	SAGE
Action 1.g. : piétonnisation de la rue Simon de Lancefoc	1 150 €	1 300 €	2023	6 500 €	12 000 €	2025	SAGE
Action 1.h. : marquer l'entrée de ville au niveau de l'avenue des Pyrénées						2033	SAGE

Synthèse

Coût temporaire / calendrier final / Coût final / calendrier long terme

2 - Sécuriser les points durs pour les modes actifs et connecter les centralités actuelles et futures ainsi que vers Le Vernet

Actions	Coût temporaire min	Coût temporaire max	Calendrier temporaire	Coût final min	Coût final max	Calendrier final	Porteur de l'action / maître d'ouvrage
Action 2.a. : aménager des infrastructures cyclables entre les pôles de la commune			2023			2033	CD31 / SAGE
Action 2.b. : création d'une CVCB sur l'Avenue du Moulin Vieux	6 000 €	10 000 €	2023	30 000 €	50 000 €	2033	CD31
Action 2.c. : franchir la Hyse et rejoindre l'avenue du Moulin Vieux				200 000 €		2033	SAGE
Action 2.d. : franchir l'Ariège et rejoindre Le Vernet par l'avenue d'Assezat	6 500 €		2023	50 000 €	100 000 €	2026	CD31
Action 2.e. : franchir l'Ariège et rejoindre Le Vernet par l'aménagement d'une voie verte et d'une passerelle sur l'Ariège				1,5M€	2M€	2033	?

Synthèse

Coût temporaire / calendrier final / Coût final / calendrier long terme

3 - Requalifier le centre bourg pour en faire une centralité attractive pour tous les modes

Actions	Coût temporaire min	Coût temporaire max	Calendrier temporaire	Coût final min	Coût final max	Calendrier final	Porteur de l'action / maître d'ouvrage
Action 3.a. : jalonner les parkings en périphérie et supprimer des places en centre ville				1 000 €	2 000 €	2023	SAGE
Action 3.b. : extension de la zone 30 dans le centre ville							SAGE
Action 3.c. : implantation d'une zone de rencontre sur la Grand Rue Rémusat							SAGE
Action 3.d. : sécurisation de la traversée piétonne au niveau de l'intersection entre la rue Jean Gilet et l'Avenue des Pyrénées	1 000 €	2 000 €	2023	10 000 €	20 000 €	2025	SAGE
Action 3.e. : un projet urbain de requalification des accès au centre bourg						2033	SAGE

Document élaboré par :

Xavier LECONTE & Benoît GADIOLLET

Iter, coopérative de conseil en mobilités

118 Rue Bonnat, 31400 TOULOUSE

T: 05 62 73 53 93

Document validé le 10/11/2023 par :

Benoît GADIOLLET

Iter, coopérative de conseil en mobilités

118 Rue Bonnat, 31400 TOULOUSE

T: 07 84 94 22 47

benoit.gadiollet@iternet.org

