

N106

MAI 24

À

MAGAZINE D'INFORMATIONS

TOULOUSE

POUR UNE VILLE APAISÉE,
PARTAGEONS LA RUE !



CODE DE LA RUE

NOUVEAUX ESPACES,
NOUVEAUX USAGES...



toulouse
métropole

Toulouse + Tranquille

MAIRIE DE  TOULOUSE





À LIRE AVEC VOS ENFANTS,
VOS ADOS ET TOUS VOS PROCHES.

SOMMAIRE

- 04-05#** Espace public, règles générales pour le vivre-ensemble
- 06-07#** Les piétons
- 08-09#** Les cyclistes
- 10-11#** Les conducteurs de trottinettes électriques et engins similaires
- 12#** Les automobilistes et assimilés
- 13#** Les conducteurs de deux-roues motorisés et assimilés
- 14-15#** Bien équipé, mieux protégé

- 16-17#** La ville apaisée
- 18-19#** Les zones de rencontre, vitesse limitée à 20 km/h
- 20-21#** Les aires piétonnes, à l'allure du pas
- 22-23#** Les cas particuliers
- 24#** Les zones de chantier
- 25#** Les abords des écoles
- 26-27#** Dans ma rue, les autres gestes pour une ville apaisée

- 28-29#** Expression politique
- 30-31#** Patrimoine : l'hôtel d'Assézat, joyau de la Renaissance



Directeur de la publication : Jean-Luc Moudenc • Rédaction : Mairie de Toulouse
• Mise en page / illustrations : Stéphanie Périno/Freepik • Chef de studio : Franck Le Callonec • Crédits photos : Mairie de Toulouse • Photogravure : Picto • Impression : Maury imprimeur – Tirage 316 000 exemplaires – Imprimé sur papier recyclé
• Gestion diffusion : Direction de la communication • Distribution : Millee • Pages patrimoine : L'agence evelyne • Licences d'entrepreneur de spectacles : n°2-1078603, n°3-1078604 • Dépôt légal à parution n°ISSN : 2023-2586 • Courriel infos générales : a.toulouse@mairie-toulouse.fr

Certifié PEFC

L'ÉDITO



Qu'est-ce que le Code de la rue ?

Le Code de la rue, c'est un document d'information et de prévention sur les bonnes pratiques et les règles de conduite à adopter pour le partage de l'espace public entre piétons, vélos et voitures. Réalisé sous l'égide de mon collègue élu Maxime Boyer, en charge des nouvelles mobilités, il est le résultat d'une concertation approfondie, "menée avec les utilisateurs de ces différents modes de transport, associés à sa rédaction".

En quoi le Code de la rue permet-il de mieux protéger les piétons ?

Il permet d'apaiser nos rues et de réduire les risques d'accidents. La sécurité de tous en est renforcée, notamment celle des plus fragiles, les personnes âgées, les enfants, les personnes en situation de handicap, par exemple.

Le Code de la rue s'applique-t-il uniquement à la voiture ?

Non ! Il s'applique à tous les usagers. Nous donnons de plus en plus de place au vélo sur l'espace public car sa pratique est en plein essor, mais cela ne peut se faire sans pédagogie, ni sans fixer les règles pour protéger les piétons et assurer la sécurité de chacun en ville.

Jean-Luc Moudenc

Maire de Toulouse
Président de Toulouse Métropole



ESPACE PUBLIC, RÈGLES GÉNÉRALES POUR LE VIVRE-ENSEMBLE

Dans nos rues animées, la communication entre les différents usagers est essentielle pour un partage harmonieux de l'espace public. De l'usage obligatoire des clignotants aux gestes de la main, aux signes de tête, et même aux simples sourires, chaque interaction contribue à un climat d'apaisement et de respect mutuel.

En France, le code de la route établit les règles régissant l'utilisation de la voie publique par les différents usagers, qu'ils soient automobilistes, piétons, cyclistes ou autres. Il est surtout connu de ceux qui passent le permis de conduire. Aussi, tous les usagers n'ont pas le même niveau de connaissance.

Au-delà de ces règles, nous avons créé un code de la rue, axé sur le vivre-ensemble et le bien-être collectif. Ce guide, résultat d'un travail mené avec les habitants, s'appuie sur les dispositions du code de la route et le complète avec une série de conseils de bon sens et de recommandations en matière de sécurité routière. Il vise à ce que les différents usagers se comprennent mieux et se côtoient de façon plus harmonieuse et apaisée.

LES BONS CONSEILS COMMUNS À TOUS LES USAGERS DE LA RUE

Communiquer de manière bienveillante et respectueuse, indiquer ses intentions, exprimer sa considération envers les autres usagers.

Être attentif à l'environnement, ne pas utiliser de distracteurs (téléphone notamment), observer le contexte pour anticiper, agir et réagir de manière adaptée.

Être lucide et sobre, ne pas conduire sous l'influence de l'alcool ou de stupéfiants afin de ne pas altérer son jugement, sa sécurité et celle des autres.

Être visible et prévisible en adoptant des comportements clairs et en respectant les vitesses limites afin de réduire les risques de surprise, d'incompréhension et de collision.

Faire preuve de courtoisie, d'amabilité et de prévenance envers les autres usagers, offrir son aide, céder le passage aux plus vulnérables, remercier. ____





LES PIÉTONS

De nombreux déplacements peuvent être réalisés à pied.
Mais attention, les piétons sont plus vulnérables que les autres usagers.
Pour garantir leur sécurité, la priorité leur est donnée.

Un piéton, plusieurs profils

Sont considérés comme piétons les personnes à pied, en fauteuil roulant, mais aussi les utilisateurs de trottinettes non motorisées, rollers ou skateboards qui doivent donc se déplacer à une allure adaptée, c'est-à-dire à la vitesse du pas.

Les enfants de moins de 8 ans à vélo peuvent emprunter les trottoirs.

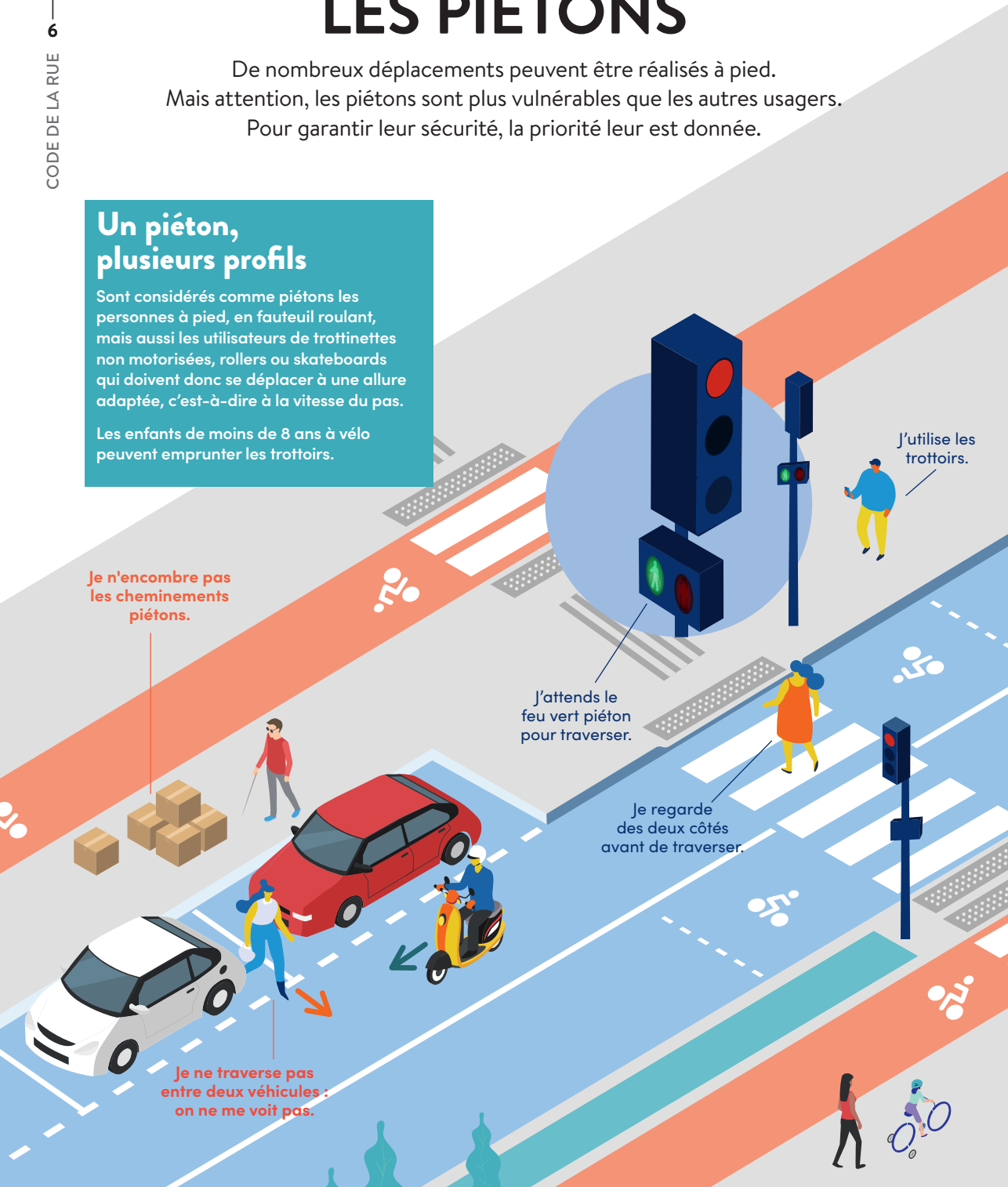
Je n'encombre pas
les cheminements
piétons.

J'attends le
feu vert piéton
pour traverser.

Je regarde
des deux côtés
avant de traverser.

Je ne traverse pas
entre deux véhicules :
on ne me voit pas.

J'utilise les
trottoirs.



Je laisse les bandes et pistes cyclables aux cyclistes.



À trottinette électrique, il m'est interdit de rouler sur le trottoir (135€ d'amende).



J'évite de courir ou de jouer au ballon.



Je ne traverse pas juste devant ou derrière un bus.



Pour traverser, j'utilise les passages piétons (obligatoire si à moins de 50 mètres).



En groupe, je laisse de la place aux autres.

Je tiens mon chien en laisse.



Une seule rue, plusieurs perceptions !

Les perceptions et les besoins peuvent varier grandement d'un piéton à l'autre. Une chute peut avoir des conséquences graves en particulier pour les personnes âgées. La vitesse ou la proximité avec le danger sont perçues de manière différente en fonction de l'âge et de la situation de chacun. Il est donc essentiel d'être conscient de ces différences et d'agir en conséquence, en cédant toujours la priorité devant un usager plus vulnérable.





LES CYCLISTES

Les cyclistes évoluent dans des environnements variés, allant de la route aux aires piétonnes, ce qui offre une grande liberté. Cependant, cette liberté s'accompagne de responsabilités. Les cyclistes doivent constamment s'adapter aux diverses situations : tantôt vulnérables face aux voitures ou parfois source d'appréhension pour les piétons. Cette adaptabilité est essentielle pour assurer leur sécurité et celle des autres usagers, en tenant compte de leur environnement (visibilité, affluence...).



Je respecte les feux et les priorités. Avec ce panneau, je peux passer dans la direction indiquée par la flèche et en laissant la priorité aux piétons et autres usagers.

Je n'utilise la sonnette qu'en cas de danger.

J'utilise les aménagements cyclables, dont les sas vélo.

Je signale avec mon bras mes changements de direction.

Je dépasse par la gauche.

Vélos & co

C'est une question que beaucoup se posent : oui, le code de la route assimile aux cyclistes classiques les utilisateurs de vélos à assistance électrique (VAE). Il en va d'ailleurs de même pour les vélos cargos, qu'ils soient bicycles, tricycles ou à remorque, avec ou sans assistance.

Attention, les speed bikes, ou vélos 100% électriques rapides, ne sont pas considérés comme des vélos car ils peuvent dépasser 25 km/h. Ils doivent suivre les mêmes règles que les deux roues motorisés (cyclomoteurs, scooters et motos).



LES CONDUCTEURS DE TROTTINETTES ÉLECTRIQUES ET ENGIN SIMILAIRES

Ces dernières années, de nouveaux engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) sont apparus et se sont développés dans nos villes. Ces modes de déplacement procurent un fort sentiment de liberté mais, avec lui, une certaine sous-estimation du risque. En cas de collision, le conducteur est exposé. De plus, les autres usagers ne sont pas encore habitués à ces engins, par ailleurs silencieux. Enfin, leurs conducteurs eux-mêmes n'ont pas le bénéfice d'une longue expérience. Ils doivent donc redoubler de vigilance.



LES TROTTINETTES
ÉLECTRIQUES



LES MONOROUES



LES GYROPODES

Le savez-vous ?

En cas de freinage brusque, le risque de chute est plus élevé sur une trottinette électrique ou une monoroue par exemple, en raison de l'éloignement du centre de gravité (à la différence du vélo). Il est donc impératif de rouler avec prudence et de respecter les règles de circulation.

COMPORTEMENT

- Comme à vélo, j'indique mes changements de direction.
- Je roule seul pour éviter le déséquilibre (passager interdit).
- **Je ne zigzague pas entre les voitures.**

VITESSE

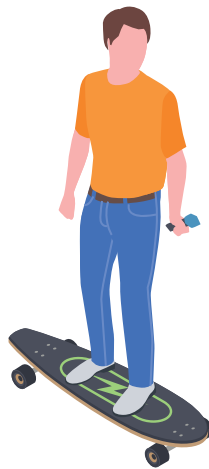
- Je respecte la limitation de vitesse.
- J'adapte ma vitesse selon l'affluence.
- **Je ne surprends pas les piétons et ne les frôle pas.**

RÈGLES

- J'ai au moins 14 ans.
- J'ai une assurance "responsabilité civile".
- **Il m'est interdit de porter des écouteurs.**
- J'obéis aux mêmes règles de priorité que les véhicules.
- Les panneaux et les feux cyclistes s'appliquent aussi aux conducteurs d'EDPM.

AMÉNAGEMENTS

- **Il m'est interdit de rouler sur les trottoirs.**
- Je roule sur les aménagements cyclables lorsqu'il y en a.
- **Hors agglomération, il m'est interdit de circuler sauf sur les pistes cyclables et voies vertes.**



LES HOVERBOARDS

LES SKATEBOARDS ÉLECTRIQUES

LES CYCLOMOBILES LÉGERS OU DRAISIENNES non EDPM, mais mêmes règles de circulation

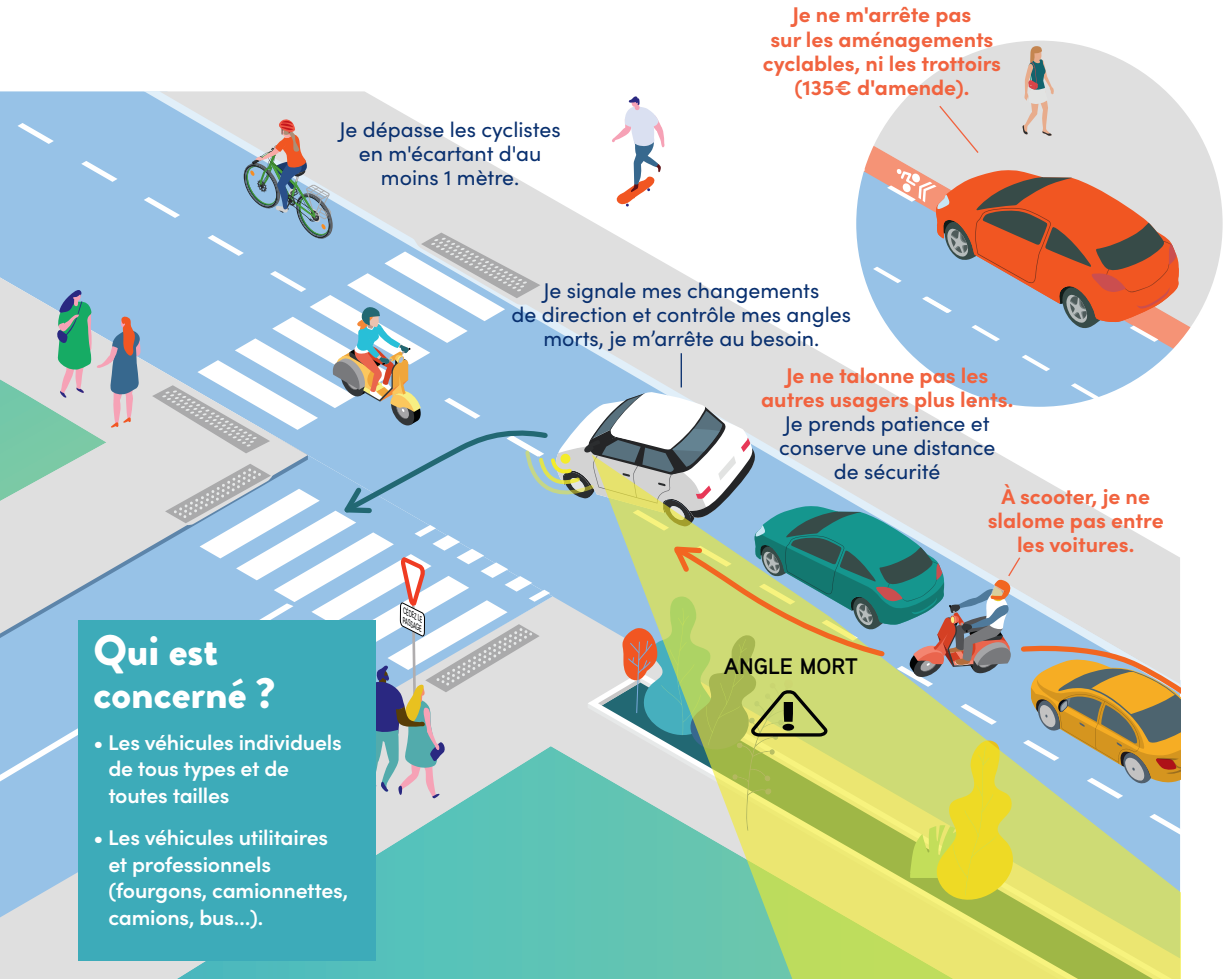
À noter

- À trottinette non motorisée, je suis considéré comme piéton. Je dois donc rouler au pas.
- À vélo électrique (simple assistance), je suis considéré comme cycliste.
- À vélo électrique rapide (speed bike), je suis considéré comme à deux-roues motorisé.



LES AUTOMOBILISTES ET ASSIMILÉS

En voiture ou en camion, se déplacer en ville nécessite une attention accrue. Les informations y sont plus nombreuses et complexes : affluence, diversité des modes de déplacements, signalisation, stationnement... L'habitacle du véhicule donne un sentiment de sécurité, mais qui ne vaut pas pour les autres usagers. Avec le développement de la marche et du vélo, une forte vigilance est nécessaire, et la maîtrise de la vitesse indispensable. La prudence envers les autres est essentielle pour rendre la ville plus paisible et sûre.





LES CONDUCTEURS DE DEUX-ROUES MOTORISÉS ET ASSIMILÉS

À scooter ou à moto, la circulation en ville est plus aisée mais expose les conducteurs à des risques graves vis-à-vis des voitures et des camions. La fluidité ne doit pas se faire au détriment de la sécurité.



Conducteur en véhicule électrique (voiture, vélo, trotinette...), personne ne m'entend arriver. Mal et non-voyants ne me perçoivent même pas du tout.

J'adapte mon allure. J'anticipe les freinages et les arrêts.

En voiture ou à deux-roues motorisés, je ne stationne ni sur les trottoirs, ni sur les emplacements vélos.

Je n'emprunte pas les couloirs de bus

Au feu rouge, automobilistes ou deux-roues n'empiètent pas sur les sas vélo, destinés à rendre visibles les usagers plus vulnérables.

Le cas particulier des speed bikes

Les vélos électriques rapides (speed bikes) vont trop vite (plus de 25 km/h) pour avoir les mêmes règles que les vélos classiques ou même ceux à assistance électrique. De par cette vitesse, les risques sont plus importants. Ainsi, pour garantir une meilleure protection, le port du casque est obligatoire, de même que l'immatriculation.

Ces véhicules ont interdiction d'emprunter les aménagements cyclables, au même titre que les deux-roues motorisés (cyclomoteurs, scooters ou motos).

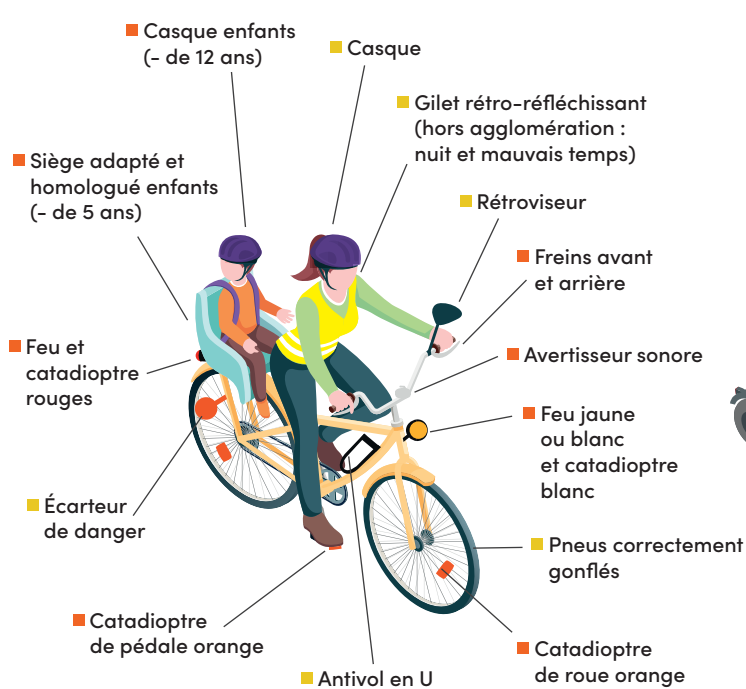
Qui est concerné ?

- Les motos
- Les scooters et cyclomoteurs
- Les speed bikes



BIEN ÉQUIPÉ, MIEUX PROTÉGÉ

Obligatoires ou fortement conseillés,
les équipements sont faits pour vous protéger. Leurs rôles ?
Vous rendre plus visibles, réduire la gravité des blessures en cas d'accident.
Le point en fonction de votre moyen de déplacement.



VÉLO



TROTTINETTE

Entretien et contrôle

Avant de prendre la route, assurez-vous du bon état de votre véhicule et de vos équipements obligatoires. Une trottinette ou un vélo doivent être équipés de feux fonctionnels, de freins efficaces, de roues bien gonflées et non voilées. Les véhicules réclament un entretien régulier. Ces contrôles réduisent les risques de panne et d'accident, ils prolongent aussi la vie des véhicules et favorisent une conduite économique. Autant de bonnes raisons de ne pas les oublier !

- Obligatoires
- Fortement conseillés

- Blouson de moto ou veste renforcée (cuir, jeans...) avec éléments rétro-réfléchissants
- Casque attaché homologué ECE ou norme NF (un intégral est celui qui protège le mieux)
- Pantalon de moto épais ou en cuir avec renforts aux tibias, hanches et genoux
- Gants certifiés CE (avec des zones renforcées)
- Chaussures fermées montantes (protection de la cheville)
- Éclairage fonctionnel
- Gilet de haute visibilité à porter en cas d'urgence
- Rétroviseur

DEUX-ROUES MOTORISÉ

Je ne modifie pas les caractéristiques de mon engin (par exemple, je ne change pas mon pot d'échappement et je ne débride pas mon véhicule pour qu'il aille plus vite).

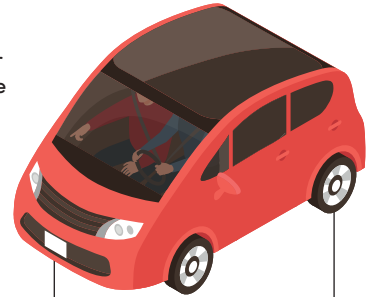
- Largeur < 0.90m
- Longueur < 1.65m
- Poids < 30 kg*
- Vitesse bridée à 25km/h
- Pas de siège (sauf gyropode et **sauf cyclomobile léger***)
- Catadioptre avant (blanc), arrière (rouge) et latéraux (oranges)
- Casque
- Gilet rétro-réfléchissant (hors agglomération : nuit et mauvais temps)
- Rétroviseur
- Avertisseur sonore
- Système de freinage
- Feux de position avant (blanc ou jaune) et arrière (rouge)
- Avec 2 roues*
- Moteur ou assistance non thermique (Puissance < 35kW)*

TROTTINETTE ÉLECTRIQUE ET ENGIN SIMILAIRE

Je ne modifie pas les caractéristiques de mon engin : le débridage est interdit et l'amende coûte 135 euros.

* Spécificités cyclomobiles légers

VOITURE



- Pneus en bon état et bien gonflés
- Vitres avant transparentes
- Éclairage fonctionnel
- Port obligatoire de la ceinture



- À portée de main : un gilet de sécurité fluorescent, certifié CE



- Rangé dans la voiture : un triangle de présignalisation conforme à la norme européenne, marqué E 27 R



LA VILLE APAISÉE

Pour une ville plus paisible et plus sûre, la vitesse de circulation à Toulouse est généralisée à 30 km/h sur environ 85 % des voies sauf exception, tandis que les aménagements routiers évoluent et se multiplient. Les zones de rencontre, aires piétonnes, voies vertes et autres aménagements font leur apparition afin d'accompagner la transformation des usages. Suivez le guide !



TOULOUSE



La règle, c'est 30 km/h sauf exceptions.

À titre exceptionnel, il peut y avoir des axes à 50 km/h. Le marquage au sol les signale.



TOULOUSE, VILLE À 30

L'instauration du 30 km/h permet d'apaiser la ville, en la rendant plus sûre pour tous. À 30 km/h, les conducteurs élargissent leur champ de vision, ce qui leur permet de mieux voir ce qui se passe autour d'eux.

La distance de freinage passe de 27 à 13 mètres, ce qui réduit le risque d'impact ou la gravité des accidents. Cette mesure améliore la qualité de vie des habitants.

Ce principe connaît quelques exceptions : les grands axes pénétrants et certaines voies structurantes conservent une limitation de vitesse à 50 km/h. Toutefois, sur ces voies, la limitation à 30 km/h s'applique en approche des zones de vigilance comme les abords des écoles et les cœurs de quartier.



LE DOUBLE-SENS CYCLABLE

En application du Code de la route, en ville, lorsque la signalisation les y autorise, les cyclistes, les cyclomobilistes légers et les conducteurs d'EDPM ont le droit d'emprunter dans les deux sens les voies à sens unique destinées aux autres véhicules. Concrètement, les voitures doivent ralentir autant que nécessaire, voire s'arrêter, pour laisser passer les cyclistes.



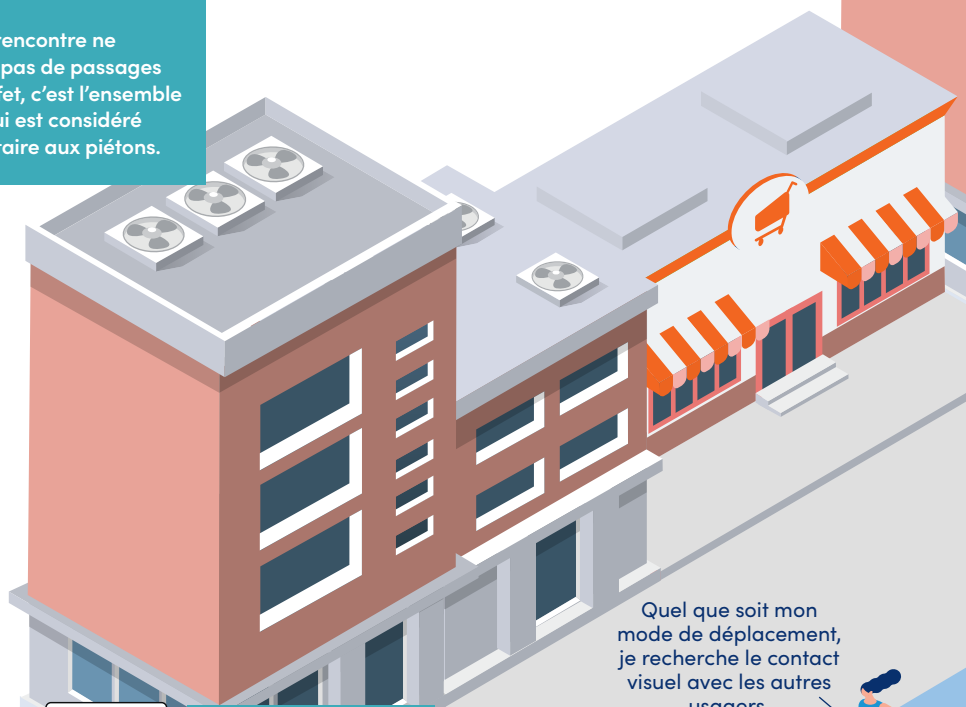
LES ZONES DE RENCONTRE

VITESSE LIMITÉE À 20 KM/H

Ici, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée avec les autres véhicules et ont la priorité. Objectifs ? Encourager la cohabitation apaisée de tous les usagers, favoriser les commerces, limiter les dangers et les nuisances sonores.

À noter

Les zones de rencontre ne comprennent pas de passages piétons. En effet, c'est l'ensemble de l'espace qui est considéré comme prioritaire aux piétons.



Quel que soit mon mode de déplacement, je recherche le contact visuel avec les autres usagers.



Situées dans l'hypercentre et les cœurs de quartier, les zones de rencontre limitent la vitesse à 20 km/h pour tous les véhicules y compris les cyclistes.

Entrée de zone



Je ne stationne que sur les espaces aménagés à cet effet.

Même si j'ai la priorité, je reste vigilant.

Je communique par un regard, par un geste.

Soyons attentifs aux personnes mal ou non voyantes.

Je veille aux usagers les plus vulnérables. Je les laisse notamment traverser.



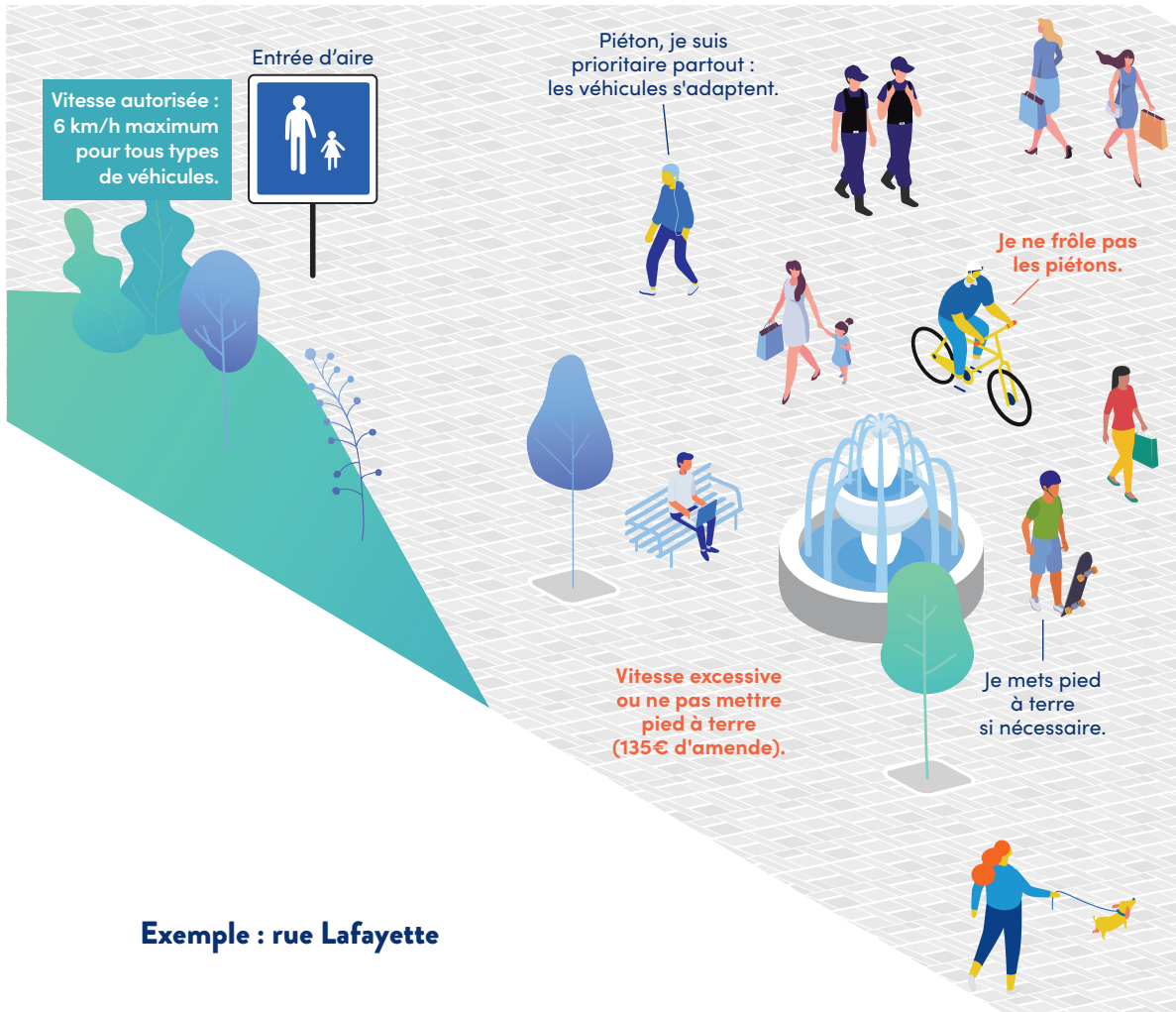
Sortie de zone


Exemple : rue Léon Gambetta



LES AIRES PIÉTONNES À L'ALLURE DU PAS

Ici, le piéton est toujours prioritaire, c'est son espace dédié. Les aires piétonnes offrent le droit de flâner, de se poser, de discuter. Les cyclistes, trottinettistes et autres doivent rouler à la vitesse du pas, ou bien mettre pied à terre (notamment en cas d'affluence). D'une façon générale, il ne faut pas gêner les piétons, ni les frôler. Les automobilistes ou motards bénéficiaires d'une autorisation spéciale (riverains, livraison) doivent également rouler au pas.





Je ne klaxonne pas pour que les autres s'écartent. Je ralentis ou je mets pied à terre.

En voiture, fourgon, camionnette ou en deux-roues motorisé, si autorisé, je circule au pas.



Sortie d'aire

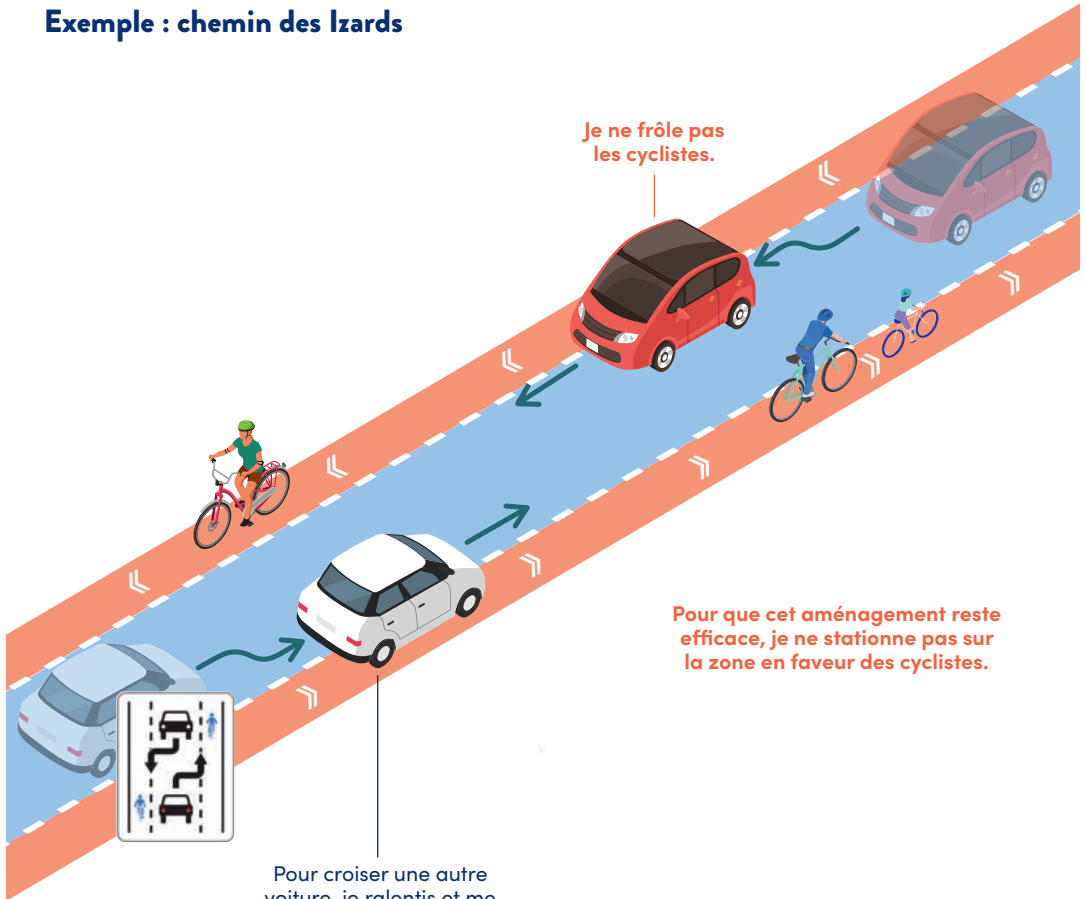


LES CAS PARTICULIERS

LES CHAUSSÉES À VOIE CENTRALE BANALISÉE

Les chaussées à voie centrale banalisée matérialisent la circulation des cyclistes, tout en permettant aux voitures de circuler dans les deux sens. Concrètement, pour se croiser, celles-ci peuvent se rabattre un court instant sur la voie cyclable, avec précaution et en tenant compte de la présence éventuelle de cyclistes.

Exemple : chemin des Izards



Je ne frôle pas les cyclistes.

Pour que cet aménagement reste efficace, je ne stationne pas sur la zone en faveur des cyclistes.

Pour croiser une autre voiture, je ralentis et me rabats doucement sur la voie pour les cycles, avant de revenir au centre.

LES VOIES VERTES

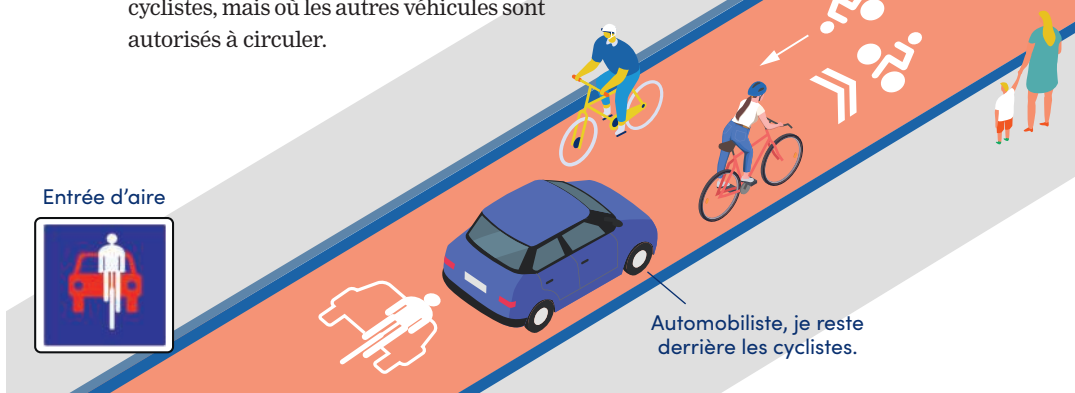
Une voie verte est un aménagement réservé à la circulation non motorisée (sauf ayant droit comme les riverains ou les services d'entretien). Elle est destinée aux piétons et aux cyclistes et, d'une façon générale, à tous les modes doux de déplacement. En cas d'affluence, un comportement adapté permet de continuer de profiter de ces voies plus naturelles.

Exemple : berges de la Garonne - Oncopole



LES VÉLORUES

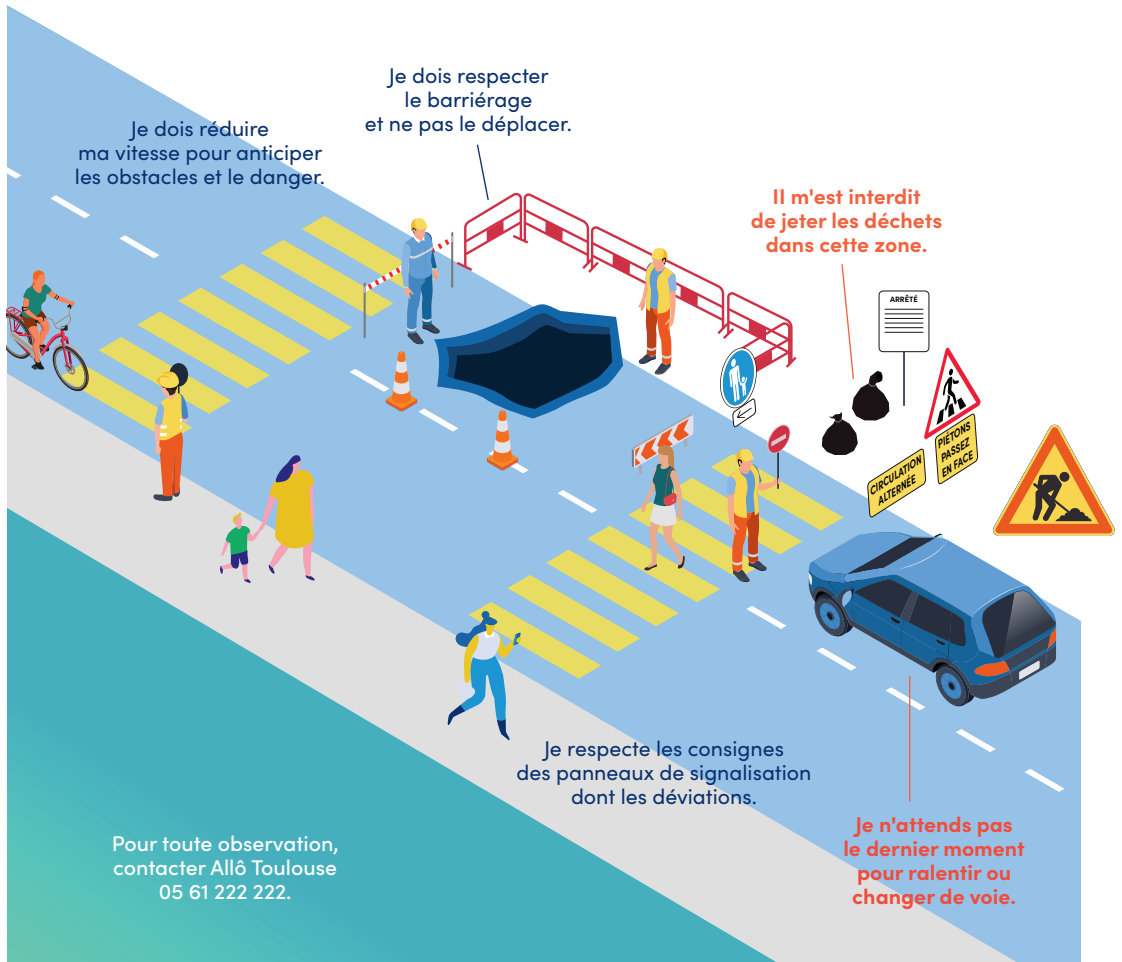
La vélorue est une rue dont la chaussée est prioritairement dédiée à la circulation des cyclistes, mais où les autres véhicules sont autorisés à circuler.





LES ZONES DE CHANTIER

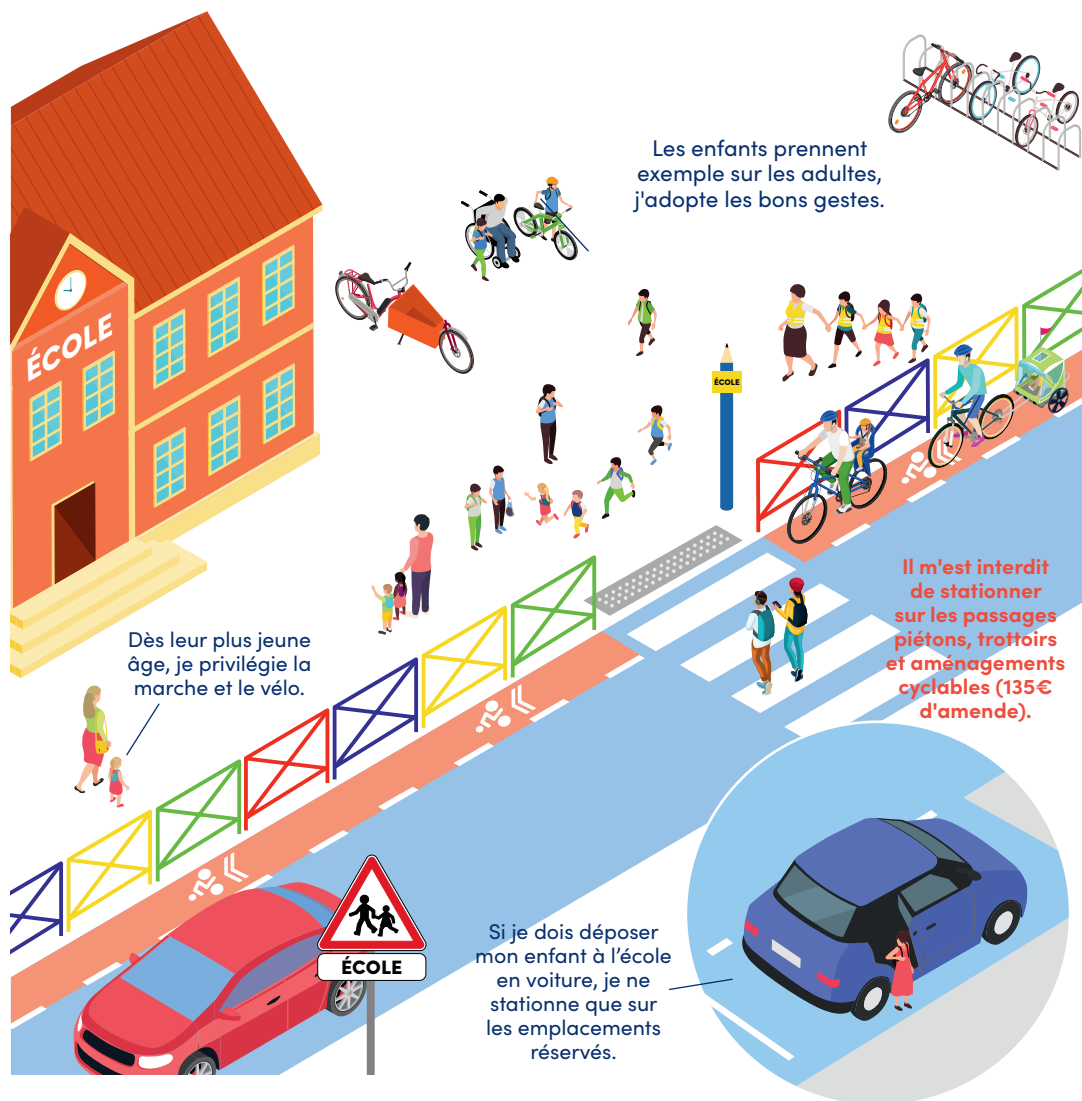
Une ville qui vit est une ville qui rénove, qui s'équipe, qui construit et qui s'adapte. Les chantiers sont source de bruit, de poussière et de ralentissement de la circulation. Ils présentent une gêne pour les usagers qui doivent respecter certaines règles. Gardons à l'esprit que ces travaux sont provisoires et visent à embellir notre cadre de vie.





LES ABORDS DES ÉCOLES

Les enfants sont les usagers de la rue les plus vulnérables car moins visibles et moins prévisibles. Faisons preuve de vigilance aux abords des écoles. Elles sont signalées par des panneaux, des marquages, du mobilier urbain spécifiques ou sont fermées à la circulation aux heures d'entrée et de sortie des classes (rues scolaires).



Les enfants prennent exemple sur les adultes, j'adopte les bons gestes.

Dès leur plus jeune âge, je privilégie la marche et le vélo.

Il m'est interdit de stationner sur les passages piétons, trottoirs et aménagements cyclables (135€ d'amende).

Si je dois déposer mon enfant à l'école en voiture, je ne stationne que sur les emplacements réservés.



DANS MA RUE

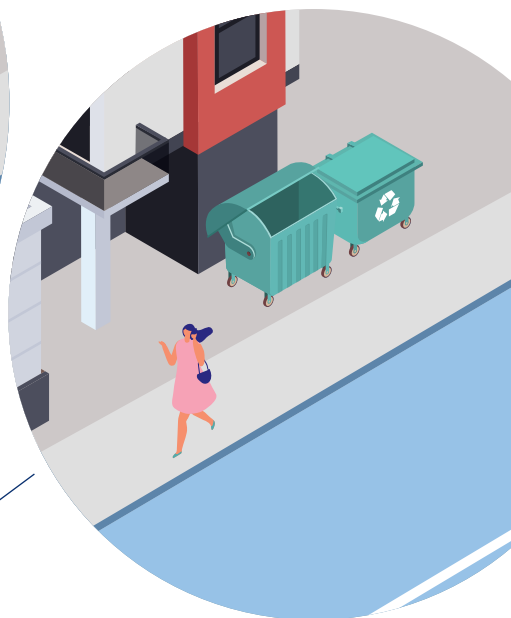
LES AUTRES GESTES POUR UNE VILLE APAISÉE

Beaucoup de situations peuvent gêner nos déplacements.
Pour éviter ou limiter la gêne et contribuer à rendre
la ville agréable, respectons quelques principes d'organisation.



ESPACES VERTS

- J'entretiens mes haies afin de ne pas gêner la circulation des piétons.



DÉJECTIONS CANINES

- Je les ramasse.
Des sacs sont à disposition ainsi que des parcs canins.
Le coût de l'amende peut aller jusqu'à 450 euros.

DÉCHETS

- Je dispose mon conteneur de façon à ne pas perturber le cheminement des piétons.
- Pour mes encombrants, je contacte Allô Toulouse au 05 61 222 222.

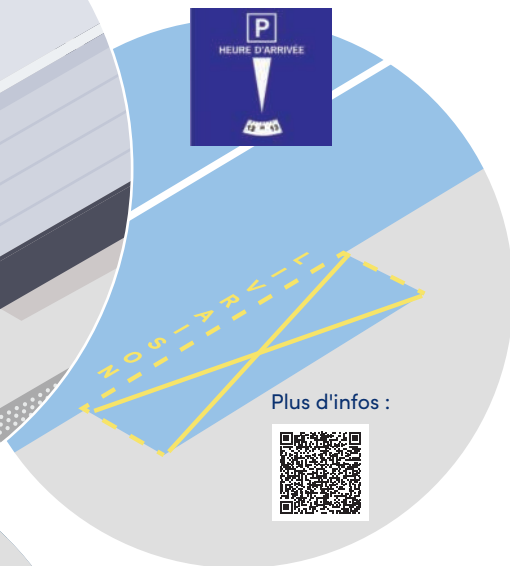
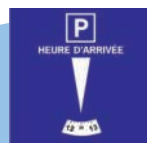
TERRASSES

- J'obtiens une autorisation et je respecte ses dispositions.
- Je ne gêne pas la circulation des autres usagers.



LIVRAISONS

- Je m'arrête sur cette place pour charger ou décharger. Pas pour stationner.
- Je ne laisse pas tourner mon moteur.
- Je règle mon disque en indiquant mon heure d'arrivée (30 minutes max).



STATIONNEMENT

- J'utilise les solutions de stationnement adaptées disponibles.
- Je paie par horodateur ou application mobile.
- Gratuité pour les personnes à mobilité réduite.

Signalez un problème
avec Allô Toulouse
au 05 61 222 222



GROUPE AIMER TOULOUSE**Depuis 10 ans, Toulouse progresse !**

Avec Jean-Luc MOUDENC depuis 2014, nous avons engagé tous les moyens pour permettre aux Toulousains et aux Toulousains de se déplacer en sécurité et dans de bonnes conditions.

Pour cela, notre Majorité a entrepris dernièrement de nombreux aménagements, à l'image de la rue de Metz, de la grand rue Saint-Michel ou du quai de Tounis. La rue Riquet et la rue Valade, que nous avons entièrement réhabilitées offrent ainsi des voies séparées pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes. **Le but est simple : plus de sécurité pour les piétons, spécialement les plus fragiles.** De plus, l'installation de bancs et de chaises ainsi que la plantation d'arbres et arbustes permettent de rendre nos rues plus agréables.

Pour mieux protéger les piétons, nous avons également mis en place un Code de la Rue, fruit d'une consultation citoyenne afin de rappeler les bonnes pratiques de circulation et, surtout, à protéger les plus vulnérables. La mesure emblématique de ce Code est le passage de la vitesse de 50 à 30 km/h dans 85% des rues de la ville contre 53% auparavant. Cette baisse de la vitesse – mesure applicable à tous les modes de transport – vise à réduire le nombre d'accidents et éviter les collisions entre voitures et piétons.

Enfin, après une consultation des riverains, les piétons pourront profiter du pont Saint-Pierre qui sera entièrement fermé à la circulation durant les 4 mois de la saison estivale à venir. Vous le comprenez, nous apaisons Toulouse pour permettre à tous de circuler dans les meilleures conditions possibles.

À la différence d'autres grandes villes gérées par les idéologues de l'écologie punitive, à Toulouse nous ne mettons pas 100% des rues à 30km/h et ne chassons ni les voitures, ni les SUV, ni les motos. Pour que chacune et chacun puisse se déplacer dans un environnement sans risque, apaisé, moins bruyant et moins pollué, nous ne devons pas opposer ni les usagers de l'espace public ni leurs habitudes de transport. Plus que jamais, en la matière, c'est l'avis des Toulousaines et des Toulousains qui compte. Nous continuons d'entretenir nos routes et de mettre tout en œuvre pour fluidifier le trafic.

Voilà pourquoi, de nombreux projets pour mieux

se déplacer verront le jour dans les prochains mois à la suite de la deuxième édition de la consultation citoyenne « Mes Idées Pour Mon Quartier ». Nous poursuivons également **le développement du service Vélô Toulouse** qui opérera sa mue dès septembre avec **la création de 117 stations** qui viendront s'ajouter aux 283 existantes intégrant désormais des **vélos à assistance électrique**. Avec un Réseau Express Vélo composé de 14 lignes qui sillonneront l'ensemble de notre territoire et plus de **160 millions d'euros consacrés aux mobilités cyclables depuis 2020, Toulouse se place parmi les métropoles les plus ambitieuses en termes de développement de cette offre.**

N'en déplaise à l'Opposition municipale qui s'oppose à tout, sauf aux activistes qui dégradent les véhicules, nombre d'entre vous sont contraints d'utiliser leur voiture pour leurs déplacements quotidiens. Pour vous, nous avons rendu le stationnement des véhicules électriques gratuit dans toute la ville, nous avons mis en place le forfait à 1€ pour 12h pour les deux-roues motorisés dans 3 parkings souterrains et nous avons étendu le versement des aides financières pour l'achat d'un véhicule plus propre.

Nous poursuivons également le développement de notre réseau de transport en commun qui se hisse parmi les offres de transport les plus performantes et innovantes de France avec plus de 194 millions de voyageurs transportés en 2023. Les 2 lignes de métro, 2 lignes de tram, 10 Linéos, la centaine de lignes de bus, TELEO et les 5 navettes municipales seront bientôt renforcés par le prolongement de la Ligne B et par la Ligne C, deux chantiers qui avancent.

Vous l'aurez compris, le développement des mobilités à Toulouse est une priorité de l'équipe municipale. Elle s'inscrit dans une démarche ambitieuse et globale au service de la qualité de la vie des Toulousains.

Face à une minorité municipale adepte des coups d'éclat et sans idées, nous, élus de la Majorité Municipale engagés depuis 10 ans aux côtés de Jean-Luc MOUDENC, réaffirmons notre engagement pour notre ville que nous aimons et pour la faire progresser, pour vous et avec vous.

Les élus de la Majorité municipale Aimer Toulouse

GROUPE ALTERNATIVE MUNICIPALISTE CITOYENNE

Lutte contre l'habitat dégradé : l'aveu de l'inaction

Le 9 mars Toulouse est passée tout près du drame avec l'effondrement de l'immeuble rue Saint-Rome. Depuis 3 autres immeubles toulousains ont fait l'objet dans l'urgence d'arrêtés d'interdiction d'habiter. Après des semaines de communication contradictoire et parfois mensongère de la part de M. Moudenc, nous nous questionnons sérieusement sur l'état des immeubles toulousains et sur la sécurité des habitants qui y résident. Contrairement à ce que M. Moudenc a dit dans la presse, **c'est la Mairie qui a autorité et compétence pour assurer la salubrité et la sécurité des immeubles**, il est donc absolument nécessaire, pour assurer la sécurité des citoyens que M. Moudenc assume pleinement l'exercice de ses pouvoirs de police et se place dans une logique de prévention plutôt que de réaction à l'urgence comme cela a été le cas jusqu'ici.

Un Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) doit entrer en vigueur début 2025, cela sera une avancée dans ce domaine puisqu'il permettra l'obtention d'aides financières pour les travaux et qu'il conditionnera ces derniers à un audit structurel préalable. Mais **ce dispositif reste limité à l'hypercentre et à des demandes volontaires de travaux intérieurs**, qui sont justement aujourd'hui peu déclarés.

Nous proposons depuis des semaines **des dispositifs complémentaires : permis de louer comme à Albi et Montauban, arrêté de péril ordinaire, Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat (OPAH), Opération de Restauration Immobilières (ORI)** mêlant incitation pour les propriétaires vertueux et coercition pour les, encore trop nombreux, marchands de sommeil. Et là-dessus rien, un silence coupable qui en dit plus long que la communication grandiloquente de ces dernières semaines. Retrouvez nos propositions sur notre site : <https://groupe-amc.org/>

Les élus de l'opposition municipale, Alternative municipaliste citoyenne

GROUPE TOULOUSE ÉCOLOGISTE, SOLIDAIRE ET CITOYENNE

Immeubles en péril : le Maire doit reprendre la main sur les bailleurs privés

Les effondrements d'immeubles ne sont pas une fatalité. Si l'entretien du bâti est de la responsabilité des propriétaires, la Ville a un rôle clé à jouer pour identifier les situations à risque, faciliter les travaux de rénovation

voire leur exécution forcée et, plus largement, assurer la sécurité des habitants et la préservation de notre patrimoine. C'est le sens des propositions que nous avons défendues lors du dernier Conseil municipal. Nous regrettons que, même sur ce sujet, M. Moudenc préfère s'en tenir aux polémiques en pointant du doigt son opposition, qui n'est pourtant pas en responsabilité. Voici les mesures que nous aurions mises en œuvre :

- Lancer une opération d'amélioration de l'habitat à l'échelle de tout le centre ancien, outil de planification urbaine qui permet de dresser un état des lieux complet du patrimoine bâti et qui ouvre le droit aux propriétaires concernés de bénéficier d'aides financières et fiscales pour leurs travaux de réhabilitation
- Forcer l'exécution des travaux urgents en cas de situation de péril en menant des opérations de restauration immobilière, en lien avec la Préfecture - allant jusqu'à l'expropriation des propriétaires indélébiles
- Appliquer le principe de précaution dans le cadre des pouvoirs de police du Maire : prévention proactive des situations de péril ordinaire, interdictions effectives d'accéder et de circuler en cas de péril imminent.

Les élu.e.s du groupe Toulouse écologiste & solidaire

M. Bleuse, H. Cabanes, R. Cujives, I. Hardy, A. Maurice

ÉLUS NON INSCRITS

La démocratie et le respect des engagements au cœur de notre projet pour Toulouse

Jean-Luc Moudenc et sa majorité rompent après d'autres avec deux anciennes promesses de campagne, terminés l'auditorium à la prison Saint Michel tout comme la non augmentation des tarifs de l'eau (40% de plus pour l'été dès juin). Il relativise ses responsabilités sur la situation des immeubles en centre ville, sur les violences, sur les difficultés des seniors et des jeunes les plus fragilisés, sur les déserts médicaux, sur la situation de l'hôpital. Tout cela même si ca relève aussi, c'est vrai, du rôle de l'État doit pourtant être au cœur des actions de la Ville. La démocratie par contre doit être un point central de l'activité municipale. Alors que Jean-Luc Moudenc refuse d'augmenter le nombre de conseils municipaux, ferme les lieux de vote, refuse la concertation avec les collectifs de quartiers, tout comme le débat et la consultation des habitants sur le stationnement résident payant, la bio masse, nous alertons sur cette gestion peu soucieuse de nos débats démocratiques.

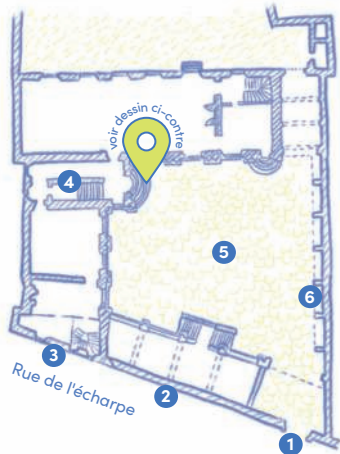
Les élus municipaux socialistes et communistes

François Briançon, Vincent Gibert et Pierre Lacaze

L'HÔTEL D'ASSÉZAT, JOYAU DE LA RENAISSANCE

Édifié en plein cœur de Toulouse au XVI^e siècle, l'hôtel d'Assézat est souvent décrit comme le plus bel hôtel particulier de la Ville rose. Un trésor représentatif de la Renaissance classique, période faste à Toulouse, qui renferme un autre trésor : les collections de la Fondation Bemberg.

C'est Pierre d'Assézat, riche marchand et Capitoul ayant notamment fait fortune avec le pastel, qui fait construire entre 1555 et 1562, cet hôtel particulier. Le bâtiment, qui porte encore aujourd'hui son nom, est l'œuvre de l'architecte et sculpteur de renom Nicolas Bachelier. L'opulence, mais aussi l'érudition de son riche propriétaire, se devinent dès le monumental portail d'entrée, flanqué de ses deux pilastres doriques et parsemé de nombreux détails d'un raffinement sophistiqué. L'hôtel, dominé par sa tour d'escalier, se déploie autour d'une vaste cour, entourée par deux corps de bâtiments sur trois niveaux qui s'articulent de part et d'autre d'un escalier majestueux à rampes droites. Les fenêtres sont encadrées de colonnes à chapiteaux successivement doriques ①, ioniques ② et corinthiens ③, les trois ordres de l'architecture antique. Une loggia d'où on pouvait admirer ce qui se passait dans la cour et une élégante coursière pour accéder aux bureaux du maître des lieux complètent le bâtiment. On note l'usage de la pierre, matériau très prisé des classes aisées de l'époque, qui tranche sur le rose de la brique, apportant une fantaisie inattendue.



QUELS SONT LES ÉLÉMENTS ARCHITECTURAUX DE L'HÔTEL D'ASSÉZAT, TYPIQUES D'UN HÔTEL PARTICULIER TOULOUSAIN ?

- ① Le portail (le reflet de la personnalité du propriétaire)
- ② La muraille (généralement un mur de briques entre 3 et 5 mètres de haut)
- ③ La façade sur rue
- ④ L'escalier d'honneur à l'intérieur de la tour (contrairement à d'autres hôtels, il est ici fermé et dissimulé dans le corps de bâtiment de l'aile ouest)
- ⑤ La cour (celle de l'hôtel d'Assézat se distingue par l'ampleur de ses 465 m²)
- ⑥ La coursive du mur est, au premier niveau (...suite page de droite >)

LA TOUR "CAPITULAIRE" QUI DOMINE L'HÔTEL D'ASSÉZAT EST UNE DES PLUS HAUTES DE LA VILLE ROSE.

Quelle est sa hauteur ?

26 mètres

La tour de l'Hôtel d'Assézat possède une habitation au dessus de la cage d'escalier, ainsi qu'une terrasse offrant une vue à 360 degrés sur la ville. C'est par la tourelle, qui redouble l'impression de hauteur, qu'on y accède.



Sous l'influence de l'architecte italien Sebastiano Serlio, les colonnes de la façade respectent les 3 ordres architecturaux.

LA CULTURE EN FIL ROUGE

En 1761, la famille Assézat cède l'hôtel, jusque-là lieu de résidence et de négoce, au baron de Puymaurin, un mécène, collectionneur, et musicien amateur, qui le rénove pour le moderniser et y exposer sa collection. C'est à cette époque que les fenêtres originelles, aux meneaux de pierre, prennent leur forme actuelle. 30 ans plus tard, il est vendu et transformé en magasins, avant d'être divisé en appartements et espaces de stockage. Il faut attendre le rachat par Théodore Ozenne, éminent mécène et banquier de Toulouse, pour que l'hôtel d'Assézat soit offert à la Ville en 1895, à condition qu'il accueille les six académies savantes toulousaines, dont la plus ancienne de toutes : les Jeux Floraux, plus de sept fois centenaires.

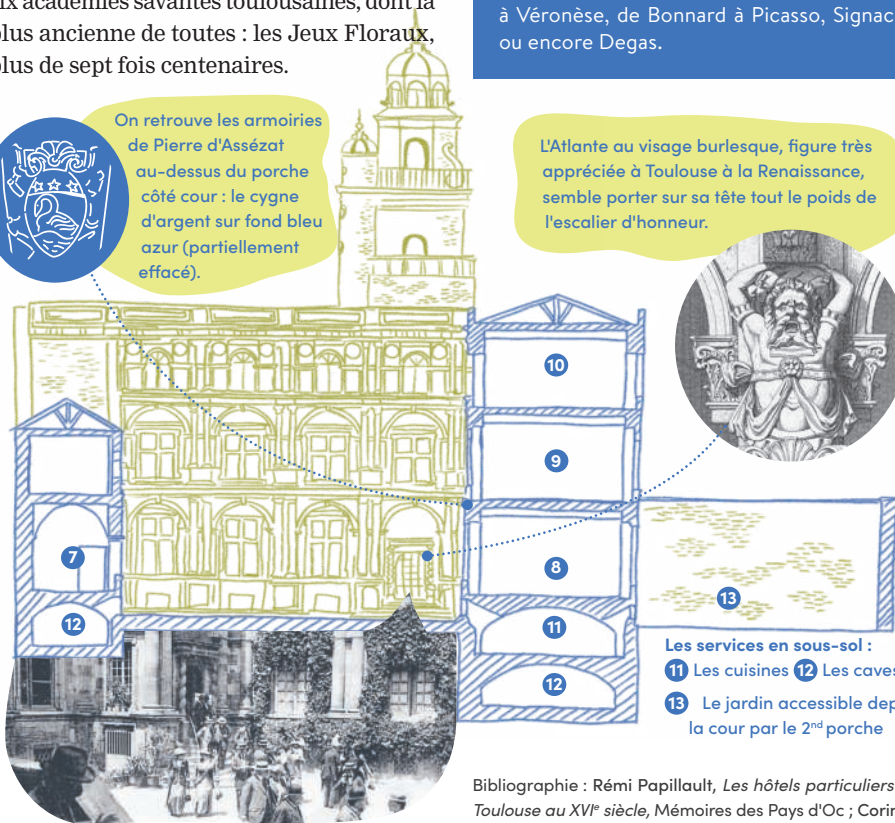
LES TRÉSORS DE GEORGES BEMBERG DE NOUVEAU EXPOSÉS

Après trois ans de travaux, le musée de la Fondation Bemberg, hébergé au sein de l'hôtel d'Assézat depuis 1995, a rouvert ses portes au public le 2 février. Dans des espaces décloisonnés et qui ont retrouvé pour partie leur disposition initiale, les visiteurs peuvent admirer la riche collection de l'écrivain argentin Georges Bemberg. Sous un apparent éclectisme, cette collection remarquable se dévoile selon un parcours chronothématique dont le portrait est le pivot. Les œuvres présentées couvrent plus de cinq siècles de création artistique depuis le XV^e siècle jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, de Cranach à Véronèse, de Bonnard à Picasso, Signac ou encore Degas.



On retrouve les armoiries de Pierre d'Assézat au-dessus du porche côté cour : le cygne d'argent sur fond bleu azur (partiellement effacé).

L'Atlante au visage burlesque, figure très appréciée à Toulouse à la Renaissance, semble porter sur sa tête tout le poids de l'escalier d'honneur.



7 La loggia, galerie surélevée donnant sur la cour

Les appartements :

- 8 Rez-de-chaussée pour les visiteurs et la vie de famille ainsi que le comptoir du marchand
- 9 Premier étage pour le notable
- 10 2^e étage pour la dame et les enfants

Les services en sous-sol :

- 11 Les cuisines 12 Les caves
- 13 Le jardin accessible depuis la cour par le 2nd porche

Bibliographie : Rémi Papillault, *Les hôtels particuliers de Toulouse au XVI^e siècle*, Mémoires des Pays d'Oc ; Corinne Clément et Sonia Ruiz, *Toulouse secret et insolite, les trésors cachés de la Ville rose*, Éditions Les Beaux Jours ; Francis Pornon, *Toulouse, petits secrets et grandes histoires*, Guide du promeneur curieux, Éditions Sud-Ouest

Direction : L'agence evelyne ; Texte : Marie Grivot ; Illustrations : Célia Gazal ; Merci à la conservatrice de la Fondation Bemberg, Ana Debenedetti. Merci à la Direction du Patrimoine.



Festival

DU BIEN 2024

MANGER

Jardin du Grand-Rond

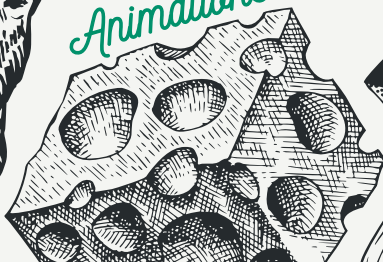
24 > 26 mai



Producteurs



Animations



Agriculteurs



Dégustations



Programme sur festivaldubienmanger.toulouse.fr



Aimer Vivre à Toulouse

MAIRIE DE  TOULOUSE