

QUARTIERS APAISES

SAINT-CYPRIEN

FONTAINE-LESTANG

AUTEUR : STEPHANE BAIGET

VERSION : 20260312

Contexte

Les quartiers Saint-Cyprien et Fontaine-Lestang ont connu, ces dernières années, des aménagements qui ont eu pour but de les apaiser, notamment au niveau de la circulation. Ces deux quartiers partagent de nombreuses caractéristiques : forte présence de transport en commun (bus, tram et métro), stationnement résident, différents types d'habitation (collectif, pavillonnaire). Enfin ces quartiers font le lien entre le périphérique et l'hypercentre de Toulouse et sont à ce titre sujet au flux de transit.

Généralités

La ville apaisée repose sur une approche globale visant à réorganiser la circulation et améliorer la qualité de vie. Pour cela, il est nécessaire de mettre en cohérence l'aménagement et l'apaisement des vitesses.

La première étape consiste à hiérarchiser le réseau de voiries à l'échelle des quartiers et de la ville. Cette hiérarchisation découle d'une réflexion sur les usages actuels et futurs de l'espace public, afin de l'adapter aux besoins des habitants. L'objectif est de rééquilibrer l'usage de l'espace en faveur des mobilités actives (comme la marche et le vélo) et des transports en commun, tout en limitant la place donnée à la voiture.

Le plan de circulation est au cœur de cette stratégie :

- Il permet de rediriger le trafic de transit, composé de véhicules qui traversent la ville sans s'y arrêter, vers les voies du réseau primaire, conçues pour absorber ces flux.
- Il permet de restreindre ce trafic de transit inutile dans les zones résidentielles grâce à des modifications de sens de circulation, la création de zones piétonnes ou des voies à accès réservé. Des filtres modaux peuvent également être mis en place pour laisser passer uniquement les piétons, cyclistes, transports en commun et véhicules d'urgence. Des rues devant les écoles peuvent être piétonnisées et fermées temporairement ou définitivement à la circulation routière.

Ces mesures permettent d'apaiser les quartiers, notamment autour des écoles et dans les centres-villes, où la sécurité des usagers vulnérables devient une priorité.

Sécurité routière

L'observatoire interministériel de la sécurité routière (ONISR) dans son rapport définitif sur l'accidentalité routière 2024 en France dresse un bilan dont de nombreux indicateurs sont intéressants à prendre en compte pour la politique d'aménagement de la ville.

Mortalité

Tués	Dans une collision avec										Sans tiers	Total
	Piéton	Vélo	EDP-m	2RM	VT	VU-PL-TC	Autres	Autres	Autres	Autres		
Piéton	0	3	6	4	9	178	39	43	14	25	0	321
Vélo	0	1	0	1	2	39	3	22	1	3	36	108
EDP-m	0	0	0	0	0	11	0	3	1	0	16	31
2RM	0	0	0	0	0	22	3	4	2	3	18	52
VT	1	1	0	0	3	65	8	11	1	2	87	179
VU-PL-TC	1	0	0	0	0	55	6	8	8	7	206	291
Autres	0	0	0	0	0	2	1	1	1	0	17	22
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Autres	0	0	0	0	1	3	2	0	0	0	15	21
Total	2	5	6	5	15	375	62	92	28	40	400	1030

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

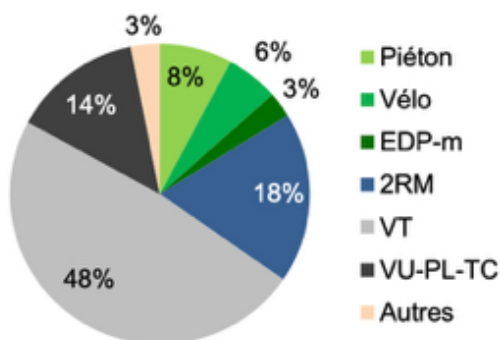
La mortalité selon l'antagoniste sur les voies en agglomération

La très grande majorité des piétons en agglomération tués dans une collision est du fait des véhicules motorisés. C'est la totalité pour les cyclistes avec un tiers.

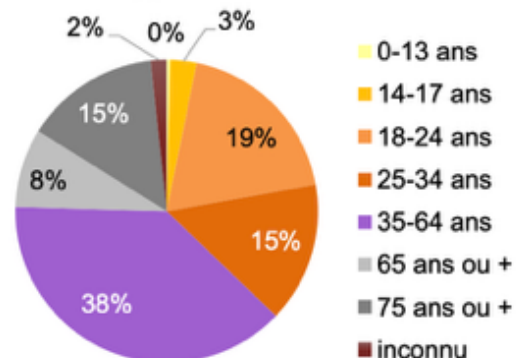
Une politique visant à protéger les plus vulnérables est indispensable afin de limiter les décès en agglomération. Cela passe notamment par l'aménagement d'infrastructures dédiées afin de séparer les modes actifs des véhicules motorisés.

Responsabilité

Présumés responsables par mode en agglomération en 2024



Présumés responsables par âge en agglomération en 2024



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024

Les présumés responsables d'accidents mortels sur les voies en agglomération

La responsabilité présumée dans les accidents est en grande majorité imputable aux véhicules motorisés. Selon le bilan définitif de la sécurité routière 2024 de l'ONISR, parmi les personnes décédées non responsables d'un accident, 26% sont des piétons et 8% des cyclistes. La vitesse et l'alcool restent les premiers facteurs (respectivement 25 % et 20 %), facteurs dont la présence baisse avec l'âge. L'inattention, plus spécifique aux déplacements en agglomération, concerne 20 % des présumés responsables.

La mise en place d'une politique de réduction de la vitesse telle qu'elle a été réalisée à Toulouse avec la généralisation du 30 km/h est bénéfique pour agir sur le premier des facteurs de risque.

Pollution sonore

La pollution sonore en agglomération en France a un impact majeur sur la santé (sommeil, cardiovasculaire, mental), sur la qualité de vie et sur l'économie, avec un coût social estimé à plus de 140 milliards d'euros par an. Elle touche particulièrement les grandes métropoles et les quartiers denses exposés aux axes routiers, aux transports et aux activités urbaines.

Les impacts sur la santé sont nombreux :

- Troubles du sommeil : le bruit urbain provoque des éveils nocturnes, une diminution de la qualité du sommeil et une fatigue chronique, les troubles du sommeil étant identifiés comme l'effet sanitaire principal du bruit environnemental.
- Maladies cardiovasculaires et métaboliques : l'exposition chronique au bruit augmente le risque d'hypertension, d'infarctus et de diabète, via le stress et la perturbation du système hormonal.
- Santé mentale et bien-être : la pollution sonore accroît l'anxiété, l'irritabilité, la fatigue psychique et gêne au quotidien, même à des niveaux inférieurs au seuil de risque auditif.

À Toulouse, la pollution sonore est reconnue comme une nuisance majeure, liée surtout au trafic routier, ferroviaire et aérien, avec des niveaux qui dépassent localement les valeurs-cibles réglementaires près des grands axes et autour de Blagnac. La métropole a formalisé ces constats dans un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) et met en place des actions (zones 30, enrobés phoniques, isolation de bâtiments sensibles) pour réduire l'exposition des habitants.

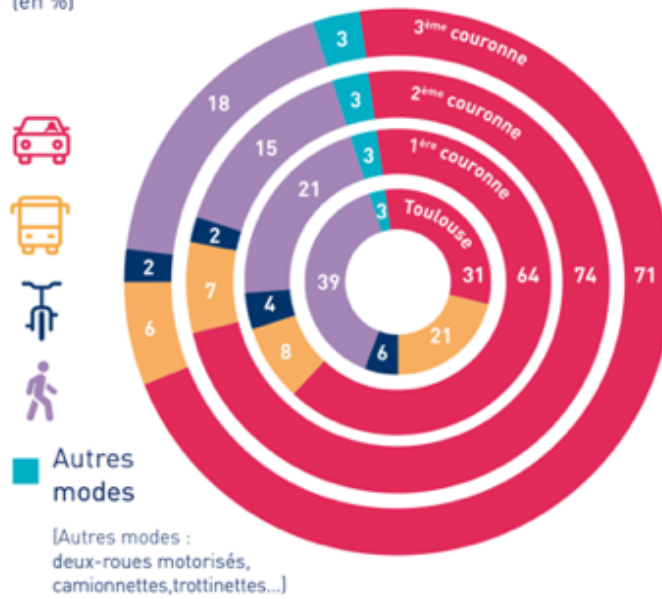
La mobilité à Toulouse

L'enquête mobilité certifiée CEREMA- EMC² réalisée par Tisséo en juin 2024 présente de nombreuses informations sur la mobilité de la population résidente à Toulouse.

Parts modales

Parts modales selon le lieu de résidence

(en %)



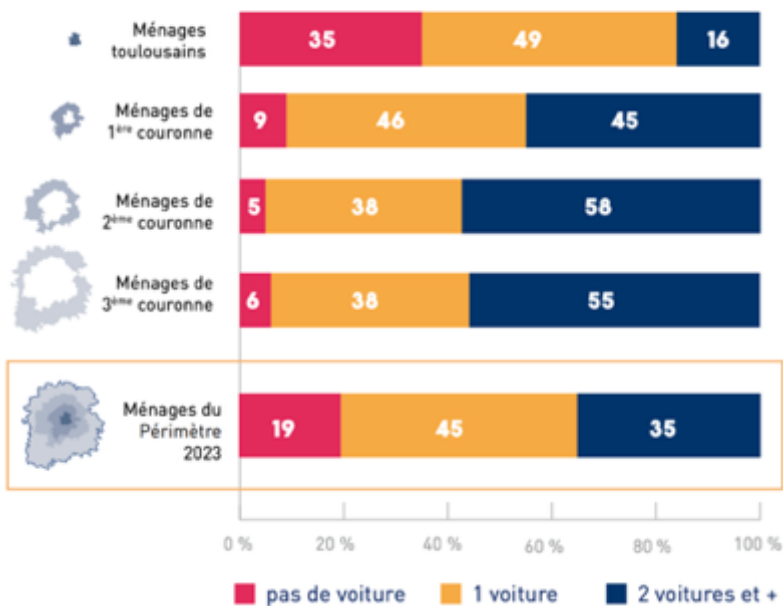
Part modale selon le lieu de résidence

La marche reste le mode de déplacement privilégié des Toulousains, la voiture ne représentant que moins d'un tiers des parts modales. Finalement, les habitants de Toulouse réalisent plus de déplacements en modes actifs qu'en voiture.

Voiture

La répartition des ménages selon le nombre de véhicules à disposition et selon le lieu de résidence

(en %)



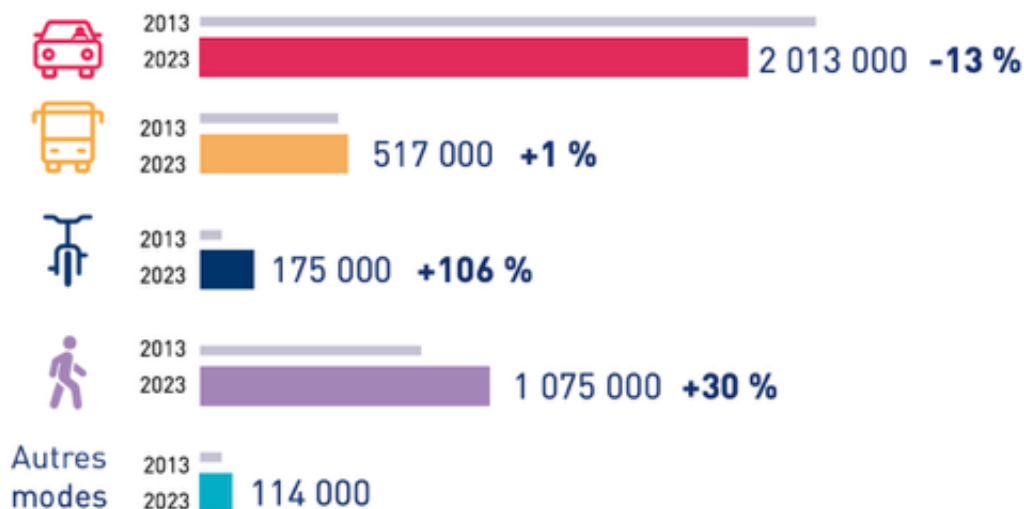
Répartition des ménages selon le nombre de véhicules et le lieu de résidence

À Toulouse, où la part de logements en habitats collectifs est plus importante, seuls 61% des ménages disposent d'une place de stationnement attachée à leur logement. Plus d'un tiers des ménages toulousains ne possèdent pas de véhicule. Cependant quand on regarde l'évolution, on observe que la part des ménages non motorisés est passée de 19 % à 21 % (+2 pts) sur l'ensemble du périmètre. Cette progression est, pour une part importante, la conséquence d'une baisse de la motorisation des ménages toulousains. La part des ménages multi-motorisés a fortement baissé, passant de 38 % à 32 % (-6 pts).

Modes actifs

Évolution du nombre de déplacements selon le mode

(périmètre 2013 déplacements internes + échanges)



Évolution du nombre de déplacements

En dix ans, le nombre de déplacements au profit des modes actifs a explosé. Ainsi la marche a fortement augmenté (+30%) et la pratique du vélo a doublé (+106%).

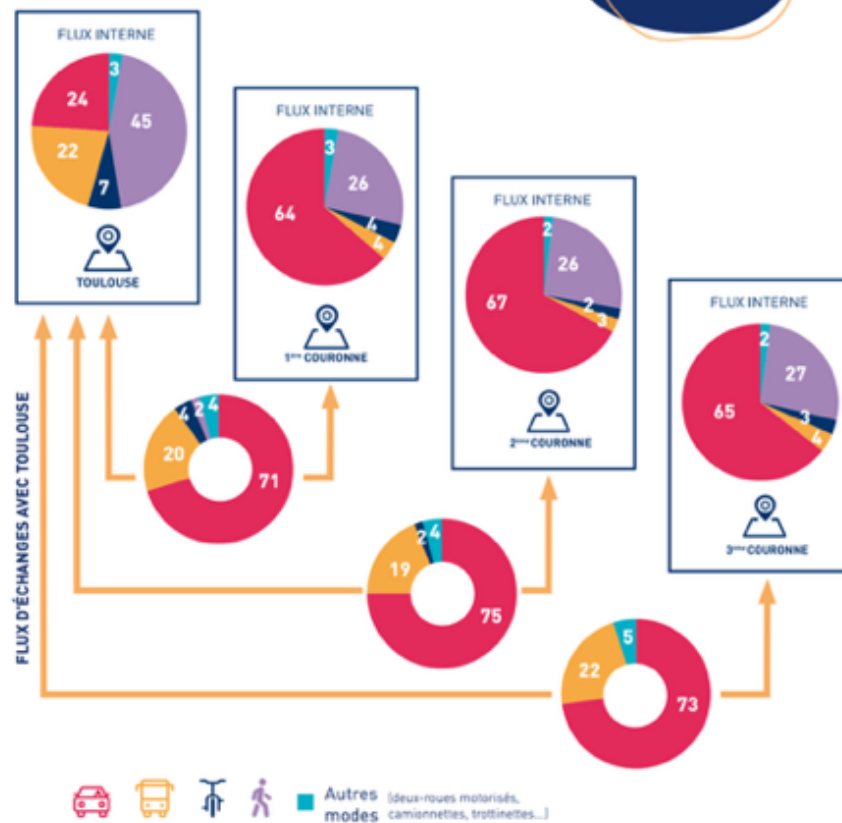
Flux de transit

L'utilisation des différents modes de déplacement diffère selon le type de liaison effectuée

Parts modales des déplacements selon leur répartition géographique (principaux flux)

(en %)

45%
des déplacements
dans Toulouse
sont réalisés à pied.



Utilisation des différentes modes de déplacement

Les déplacements d'échanges entre les territoires représentent 57 % des km réalisés dans le territoire d'enquête. Les déplacements internes à Toulouse ne représentent que 15 % des km parcourus. Pour les déplacements entre couronnes, la voiture est utilisée dans 87% des cas et les transports en commun dans 7% des cas. En conclusion, les flux sont liés au transit provenant de l'extérieur de Toulouse et non de la part des riverains qui doivent en supporter les nuisances.

État des lieux

Ville à 30



Zone 30 Voies qui restent à 50 km/h

Voies en fonction de la vitesse autorisée

Depuis le 1^{er} janvier 2024, Toulouse est passé à 30 km/h, sauf sur certains grands axes de la ville qui restent à 50 km/h. Une ville à 30 km/h, c'est moins de bruit, moins d'accidents, plus de sérénité. Les enfants peuvent marcher vers l'école, les cyclistes circulent sans crainte, et les habitants ouvrent à nouveau leurs fenêtres sans le vacarme du trafic. La réduction de vitesse rend les quartiers plus vivants et renforce le lien social : les rues redeviennent des lieux de vie, pas des couloirs à voitures.

La majorité des rues de nos quartiers sont concernés par l'abaissement de la vitesse de circulation. Seuls certains axes sont encore aujourd'hui limités à 50 km/h : route de Saint-Simon, allées Charles de Fitte, avenue Déodat de Séverac.

Rues scolaires

Efficaces pour tenir les automobiles à distance des enfants, les rues scolaires gagnent du terrain. Le principe ? Piétonniser les voies qui mènent aux écoles, uniquement le temps des entrées et sorties de classe. Cette interdiction ponctuelle de la circulation aux abords des écoles vise à réduire le risque d'accident, mais aussi à laisser plus de place pour les déplacements doux.

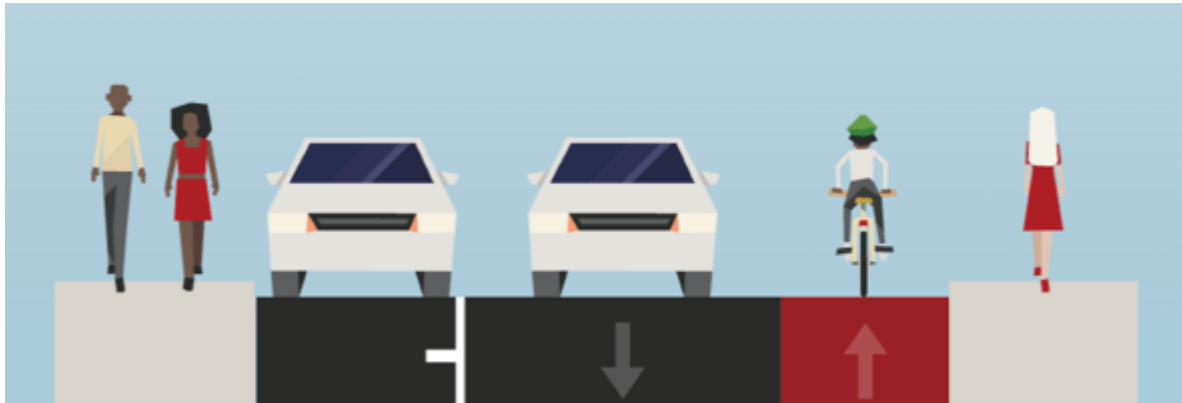
Dans nos quartiers deux groupes scolaires sont concernés : Patte d'oie et Etienne Billières.

Mises à sens unique

Les mises en sens unique sont un moyen efficace de réduire les flux de transit en évitant que des itinéraires secondaires soient créés en dehors des grands axes capacitaires et limités à 50 km/h. Les rues destinées à la circulation intra-quartier ne sont pas dimensionnées pour un fort trafic. Même si un changement d'habitude des riverains est au départ nécessaire, ces derniers peuvent continuer à accéder à leur domicile tout en bénéficiant de l'apaisement de la circulation.

Rue Desbals

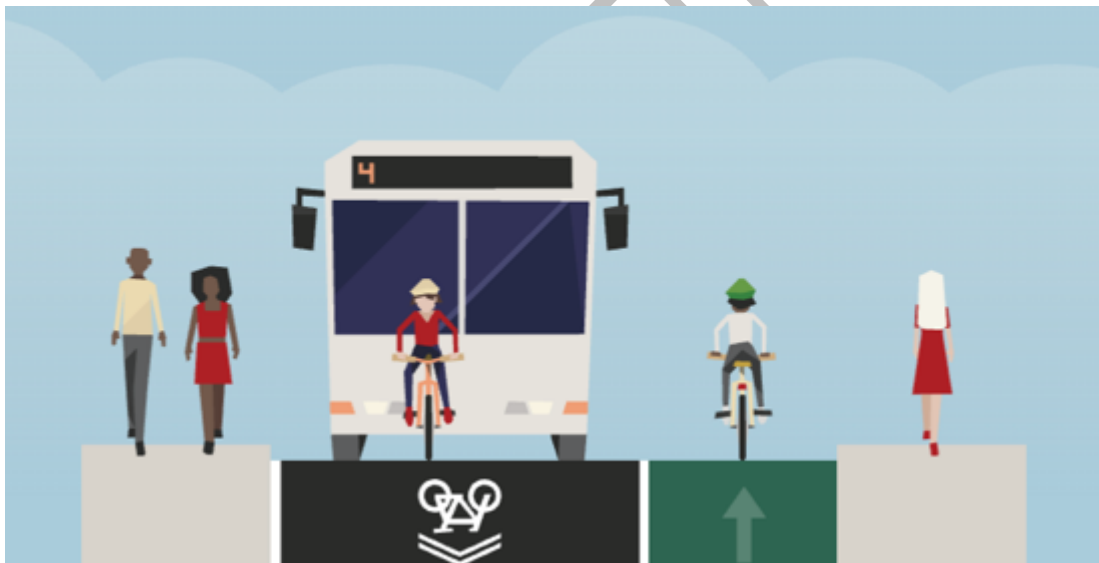
La rue Desbals a été mise en sens unique entre les stations de métro Mermoz et l'avenue Déodat de Séverac. Cette mise à sens unique a permis la création d'une piste cyclable monodirectionnelle.



Profil de la rue Desbals entre la rue Mermoz et le boulevard Déodat de Séverac

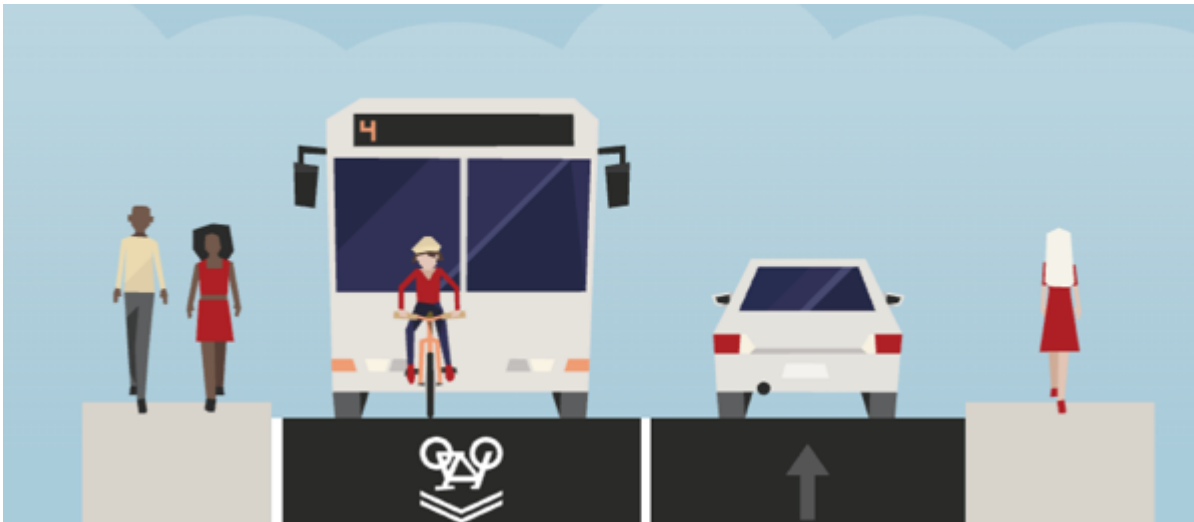
Rue Vestrepain

La rue Vestrepain a été mise en sens unique entre la rue Jules Tellier et place Fontaine-Lestang. Cette mise à sens unique a permis la création d'une piste cyclable monodirectionnelle. Il est à noter que cette section est empruntée par la ligne 13.



Profil de la rue Vestrepain entre la rue Jules Tellier et la place Fontaine-Lestang

La rue Vestrepain a également été mise en sens unique entre la place Fontaine-Lestang et la place Dalquier. Le stationnement a été supprimé et une voie de bus a été aménagée qui est empruntée par la ligne 13.



Profil de la rue Vestrepain entre la place Fontaine-Lestang et la place Dalquier

Rue de Cugnaux

La rue de Cugnaux a été mise en sens unique entre le boulevard Déodat de Séverac et les allées Charles de Fitte. Cette mise à sens unique a permis la création d'une piste cyclable monodirectionnelle.



Profil de la rue de Cugnaux entre la rue Nungesser et Coli et la rue des Arcs St Cyprien

Rue Sainte Lucie

La rue Sainte Lucie a été mise en sens unique entre la place du Fer à Cheval et la rue des Arcs Saint-Cyprien. Cette mise à sens unique a permis la création d'une piste cyclable bidirectionnelle, d'élargir les trottoirs au profit des piétons mais également de simplifier la cinématique des feux de circulation du rond-point de la place du Fer à Cheval.



Profil de la rue de Ste Lucie

Problématique

Circulation

Bien que les divers changements de plan de circulation aient eu un effet bénéfique sur les voies concernées, un déséquilibre est apparu sur l'axe que forment la rue Jacques Gamelin et la rue des Arcs Saint-Cyprien. En effet une partie du trafic pendulaire entre le périphérique et le centre est absorbé par les voies qui constituent cet axe et qui sont identifiées comme intra-quartier.

Aménagement

La rue Vestrepain entre les places Fontaine-Lestang et Dalquier est encore perfectible. En effet à la suite de la mise en sens unique et la création de la voie de bus, cet axe ne répond pas au besoin de sécurité largement emprunté par des piétons. La présence de l'arrêt de métro nécessite un traitement particulier. Elle ne répond pas de façon satisfaisante aux besoins des vélos, obligés de partager la voie de bus alors même qu'ailleurs les voies mises en sens unique bénéficient de véritables itinéraires cyclables. Il n'existe pas non plus de continuité cyclable entre la place Dalquier et le boulevard Déodat de Séverac.

Perspectives

Dans l'optique de poursuivre l'apaisement de nos quartiers et de retrouver un équilibre, une nouvelle évolution du plan de circulation qui prend en compte les deux quartiers Saint-Cyprien et Fontaine-Lestang doit être étudiée. Les retours d'expérience montrent que lorsque de tels aménagements sont effectués, une baisse du trafic est bien observée (sans report du fait en partie de l'évaporation) et profite à l'ensemble des rues avoisinantes.

Le modèle des super-îlots

Description

Les super-îlots de Barcelone (ou supermanzanas / superilles) sont des quartiers formés de plusieurs îlots urbains dans lesquels la circulation automobile est fortement limitée : seuls les véhicules des résidents, des services et des urgences peuvent y circuler, à très faible vitesse et le transit de transit est interdit grâce à des manœuvres obligatoires. L'espace ainsi libéré dans les rues intérieures est transformé en places piétonnes avec jeux pour enfants, terrasses, petits espaces verts et aménagements pour la mobilité douce.

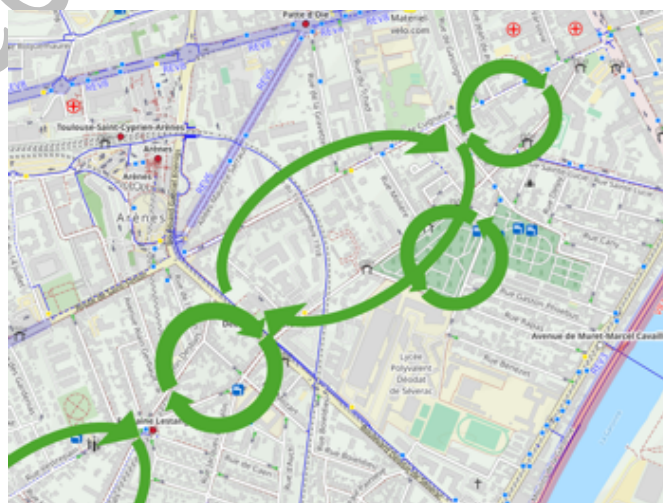
Les principaux points positifs sont :

- Réduction drastique du trafic et de la pollution : certains super-îlots voient le trafic baisser de plus de 50–80%, avec une baisse significative du dioxyde d'azote et des particules fines, ainsi qu'une diminution du bruit (jusqu'à plusieurs décibels en journée).
- Sécurité accrue et priorité aux piétons : la vitesse très limitée et l'interdiction du transit réduisent fortement le risque d'accidents et rendent l'espace plus sûr pour les enfants, les personnes âgées et les cyclistes.
- Vitalité économique locale : plusieurs quartiers observent une hausse du nombre de commerces de proximité et une meilleure attractivité des rues piétonnes, ce qui soutient l'économie de quartier.

Circulation en pétales

Sur ce même modèle, il est possible de créer des pétales au sein de nos quartiers. Aujourd'hui il en existe déjà certaines alors que de nouvelles doivent être créées. Tout ceci est rendu possible par la mise en sens unique et le changement de sens de circulation de certaines rues.

Ces boucles permettent de fortement limiter le flux de transit tout en permettant aux riverains de facilement accéder à leur domicile et d'en repartir.



Vue d'ensemble des boucles de circulation possibles

Rue des Arcs Saint-Cyprien

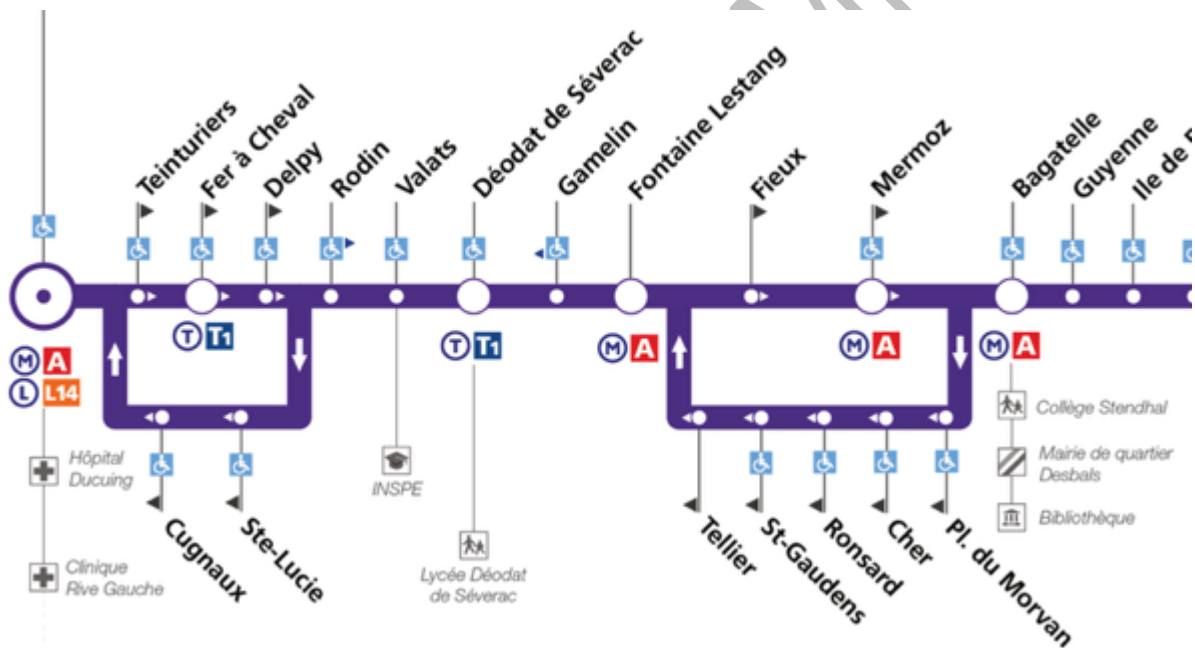
La solution la plus évidente afin d'empêcher le transit par l'axe formé par les rues Jacques Gamelin et des Arcs Saint-Cyprien est de mettre cette dernière en sens unique. De plus cette mise en sens unique de la rue des Arcs Saint-Cyprien dans le sens opposé à la rue de Cugnaux est tout à fait logique pour former une boucle de circulation au sein du quartier.

La mise en sens unique avec voie de bus consiste à réaliser le même aménagement que celui de la rue Vestrepain entre les places Fontaine-Lestang et Dalquier. Seulement la largeur de la voie ne permet pas un tel aménagement ce qui conduit à envisager la modification du tracé de la ligne.

La mise en sens unique de la rue des Arcs Saint-Cyprien avec création d'une piste cyclable a déjà été demandée à diverses occasions depuis 2012 lors de la création du Collectif Saint-Cyprien Sud (CS2). Elle est donc fortement attendue.

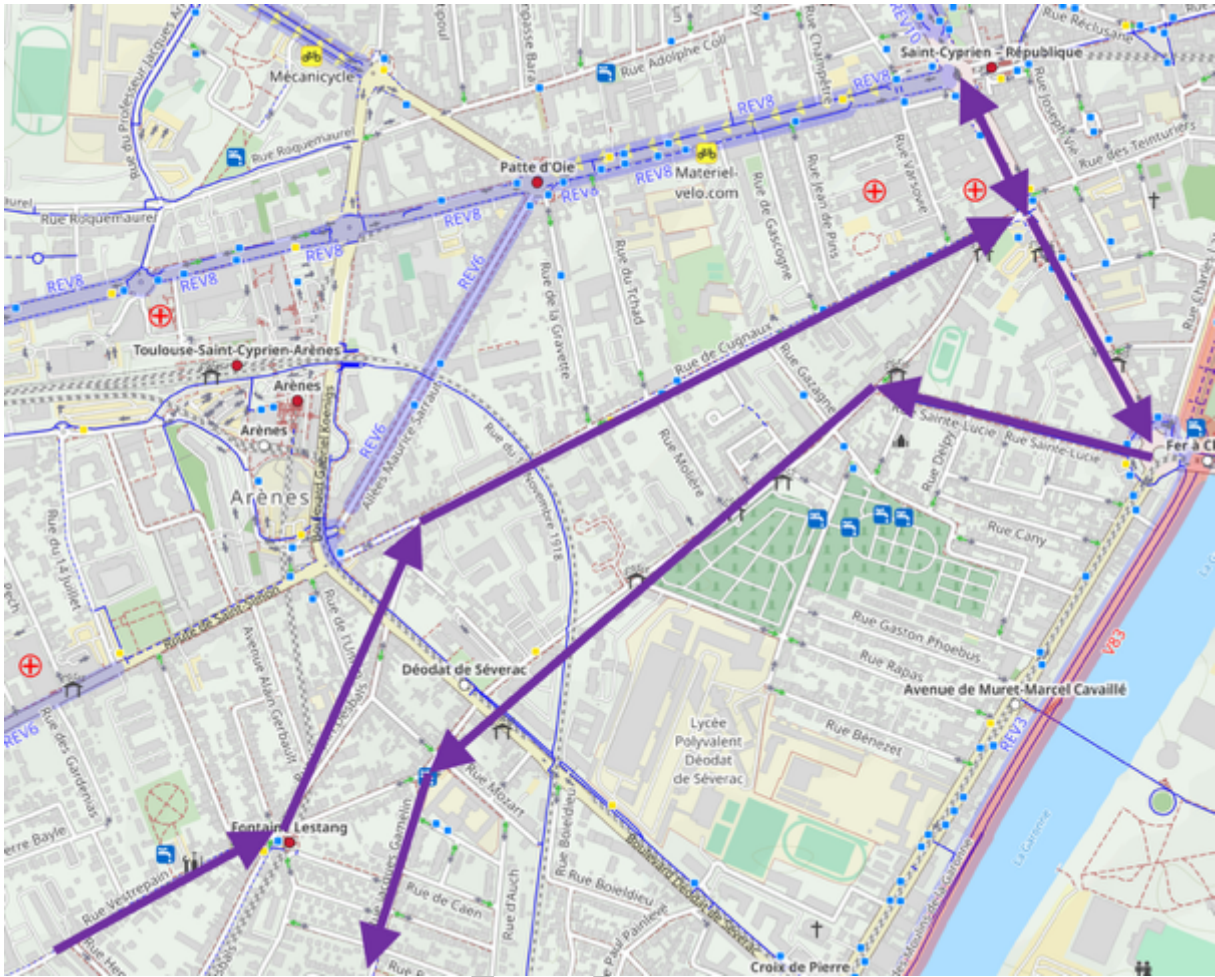
Ligne 13

Cette ligne présente déjà la particularité de comporter deux dénatages. La poursuite du dénatage au-delà de l'arrêt Fontaine-Lestang jusqu'à celui de Cugnaux permet de ne plus emprunter la rue des Arcs Saint-Cyprien en faveur des rues Desbals et de Cugnaux.



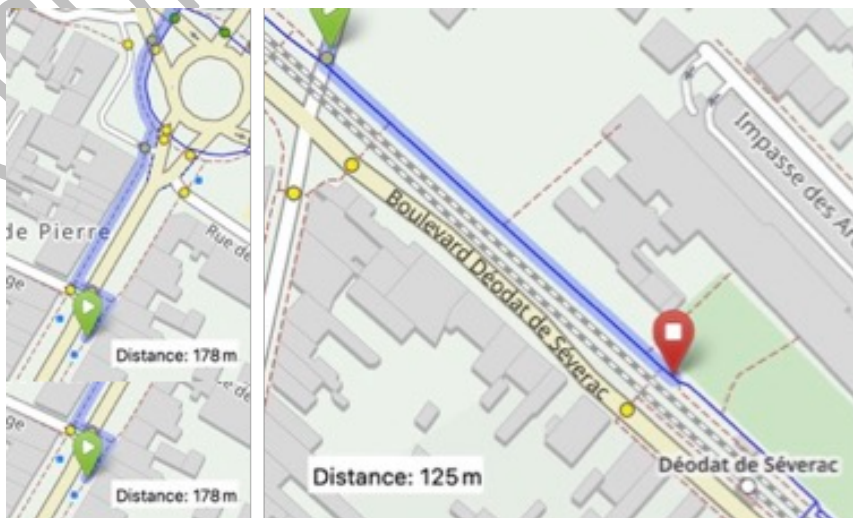
Tracé de la ligne 13

Ces deux rues sont déjà aménagées en sens unique avec piste cyclable monodirectionnelle tout comme la rue Vestrepain (entre rue Tellier et place Fontaine-Lestang) déjà empruntée par la ligne 13. Pour rappel, l'ancien bus 5 circulait dans les deux sens dans la rue de Cugnaux.



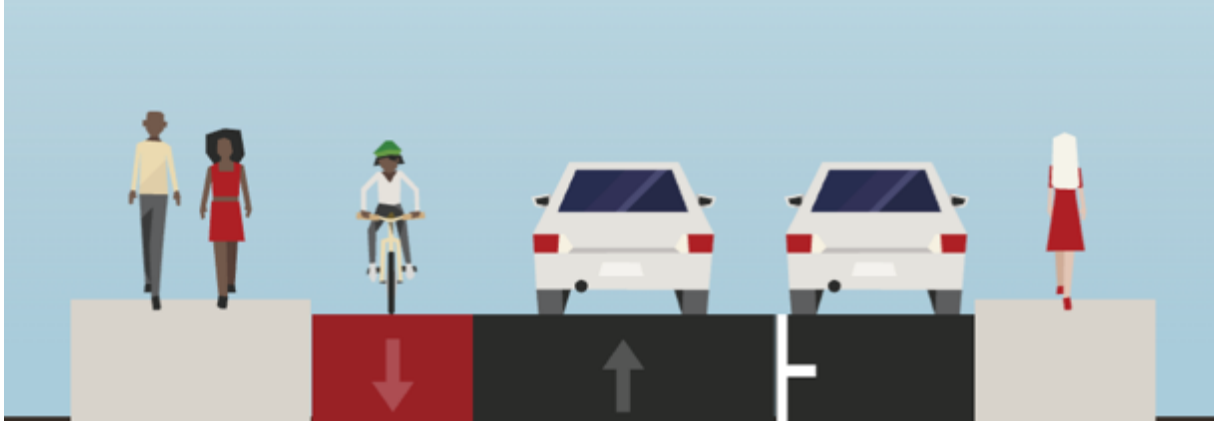
Proposition de tracé pour la ligne 13

Les correspondances majeures avec le métro ligne A et le tram T1 sont conservées. Le déplacement de l'arrêt Gamelin dans la rue Nungesser et Coli afin d'assurer la correspondance avec le tram permet de sécuriser le cheminement piéton en supprimant les traversées de chaussée notamment le boulevard Déodat de Séverac. La distance à parcourir reste inférieure à celle entre les Linéo (L4 et L5) et le tram T1 à Croix de Pierre (125 contre 180 mètres).



Distances de correspondance

La création d'une piste cyclable devient incontournable pour la sécurité de tous et le cheminement piétons sera amélioré à cette occasion. Cela nécessite la suppression des places de stationnement côté pair (celles côté impair sont conservées). On passe de trois voies dédiées à l'automobile (une de circulation et deux de stationnement) à deux voies (une de circulation et une de stationnement). Le cheminement piéton peut être également amélioré à cette occasion.



Profil de la rue des Arcs St-Cyprien entre la rue de Cugnaux et la rue Ste Lucie

Entre la rue Sainte-Lucie et le boulevard Déodat de Séverac

La mise en sens unique de cette portion à l'image de la rue de Cugnaux permet :

- De supprimer un itinéraire de transit de et vers le périphérique ce qui amène un apaisement de la circulation.
- De réaliser une piste cyclable monodirectionnelle dans la continuité de la piste cyclable de la rue Sainte-Lucie.
- De ne pas impacter l'offre de stationnement existant.

La suppression du feu tricolore à l'intersection des rues Gazagne, du cimetière Saint-Cyprien et de la rue des Arcs Saint-Cyprien peut être envisagé afin de favoriser les modes actifs et de réduire la pollution sonore liée aux freinages et redémarrages des véhicules motorisés. Cette intersection peut être aménagée avec un plateau ralentisseur ainsi que l'instauration de « cédez le passage » au niveau des rues Gazagne et du cimetière Saint-Cyprien.



Profil entre la rue Ste Lucie et le boulevard Déodat de Séverac

Rue Auguste Valats et chemin de la Néboude

Le sens de circulation de ces deux rues doit être inversé afin de permettre de créer une boucle de circulation à l'intérieur du quartier. Cela permet aux riverains de ne pas avoir à emprunter à réaliser un trop grand détour. Ces modifications ne créent pas de circulation de transit.

La transformation du stationnement, côté pair de la rue Auguste Valats, en une piste cyclable et un agrandissement du trottoir permet de sécuriser le cheminement des élèves vers l'école primaire Bernard Bénézet. Le stationnement le long du cimetière est conservé.

Rue Vestrepain

Le changement du tracé de la ligne de bus 13 ouvre la possibilité à la requalification de la rue Vestrepain entre le boulevard Déodat de Séverac et la place Fontaine-Lestang dont la réfection est prévue au printemps 2026.

L'espace libéré par la suppression de la voie de bus entre les places Fontaine-Lestang et Dalquier permet :

- La restitution de quelques places de stationnement.
- La création de poche de végétalisation en alternance avec le stationnement.
- L'élargissement du trottoir côté pair pour améliorer le cheminement piéton.
- La création d'une piste cyclable monodirectionnelle de la place Fontaine-Lestang vers la place Dalquier.

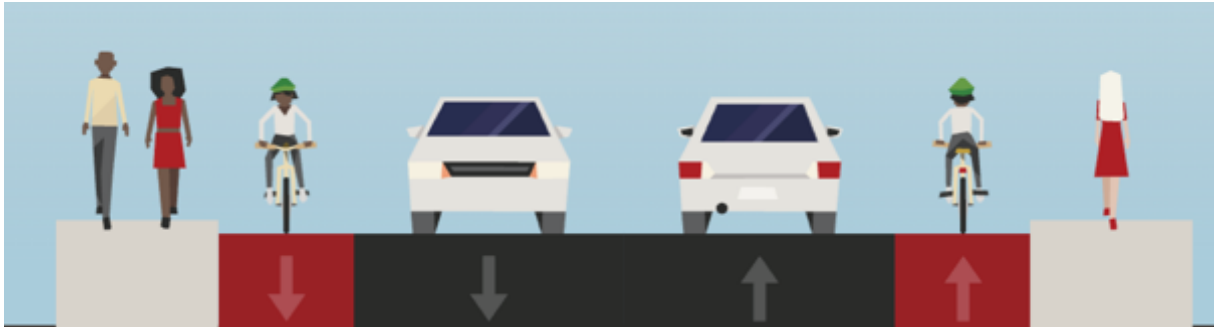


Profil entre la place Fontaine-Lestang et la place Dalquier

Cet aménagement a pour conséquence de réduire la largeur des voies, ce qui tend à faire baisser la vitesse pratiquée, car les conducteurs perçoivent mieux le risque et se sentent moins « à l'aise » pour rouler vite. Sur des voiries urbaines, passer par exemple de 3,5 m à 3 m par voie peut entraîner une baisse mesurable de la vitesse moyenne sans dégrader la sécurité, au contraire.

De plus le positionnement du stationnement à gauche de la chaussée dans le sens de circulation permet de diminuer les risques d'emporiages car les automobilistes voient les cyclistes arriver en face du véhicule.

L'augmentation de l'offre de stationnement permet de supprimer les six places de la rue Vestrepain entre la place Dalquier et le boulevard Déodat de Séverac. Ces suppressions ouvrent la possibilité de constituer un itinéraire cyclable continu, dernier maillon manquant entre la rue des Arcs Saint-Cyprien et les rues Desbals et Vestrepain.



Profil entre la place Dalquier et le boulevard Déodat de Séverac

Rue Desbals

La création de la piste cyclable sur la rue Desbals entre le boulevard Déodat de Séverac et la rue Mermoz a été réalisée en aménagement tactique (balisettes et marquages au sol). Cet aménagement est souvent dégradé, le stationnement illicite y persiste et les dépassements dangereux sont encore possibles.

Cet aménagement tactique doit être pérennisé avec le même niveau de qualité que celui de la rue Sainte-Lucie. La mise en place de bordure afin de séparer et donc sécuriser la piste cyclable avec un aplat rouge est attendu. Cela permettra de renforcer la sécurité aux abords de l'école maternelle Etienne Billières.

Schéma cyclable

Cette vue d'ensemble montre que le maillage cyclable est encore incomplet et présente les réalisations attendues telles que présentées précédemment.



Schéma cyclable général

DOCUMENT PRELIMINAIRE

Conclusion

Les réalisations effectuées ces dernières années montrent qu'il est possible au travers du plan de circulation d'apaiser nos quartiers. Elles ont non seulement bénéficié aux riverains directs mais également à l'ensemble des rues voisines. Même si elles sont encore perfectibles, l'adhésion s'est faite à ces changements.

Ces réalisations doivent être poursuivies afin que le plus grand nombre puisse bénéficier des nombreux avantages. La réalisation de ce projet apportera apaisement, sécurité et développera le mieux vivre ensemble dans les parties de nos quartiers jusque jusque-là délaissés.

DOCUMENT PRELIMINAIRE