

Parlons Vélo ! Municipales 2020 Toulouse (31)

Premier tour

– le 10/03/2020 –

Action n°1

Dès le début de mandat, remettre à jour le plan vélo

- en mettant en place un comité de suivi opérationnel se réunissant au minimum 2 fois par an ;
- en établissant un budget annuel de 40 millions d'euros

Ce budget sera attribué aux investissements cyclables à l'échelle de l'agglomération. Les services cyclables, comme la redevance au VéLO Toulouse, feront l'objet d'un budget dédié.

Etes-vous favorable à revoir à la hausse le budget cyclable actuel ? A quel niveau ? A publier un bilan annuel, transparent et vérifiable des investissements qui auront été réalisés pour le vélo, ainsi qu'un programme prévisionnel en début de chaque année ?

Quentin Charoy (Toulouse animaliste)

Nous sommes favorable à la mise en place d'un comité.

Toulouse animaliste souhaite être totalement transparent que ce soit pour le sujet des transports ou les subventions en faveur des animaux, et des associations notamment.

Le budget a été revu à la hausse pour passer à 25 millions d'euros avec un avis favorable.

Nous souhaitons créer plus de démocratie directe avec notamment un budget participatif revu à la hausse et qui sera utilisé pour des projets en faveur des toulousains, des animaux ou de l'environnement.

Nadia Pellefigue (Une Nouvelle Energie pour Toulouse - La Gauche, l'Ecologie, les Toulousain.e.s)

Oui. Nous souhaitons dès le début de notre mandat mettre en place un plan vélo ambitieux, comportant un important volet d'investissements pour proposer des infrastructures sécurisées dédiées au vélo :

- voies express vélos vers les zones d'activité et d'emploi
- création de vraies pistes cyclables en ville sans discontinuités et sécurisées
- création de stationnement vélo en sécurité aux deux extrémités du déplacement, aussi bien au domicile, que sur les lieux d'étude, de travail, de loisirs ou devant les commerces, les services... comme Rotterdam.

Cela passera par une mise à jour du plan vélo, et l'affectation d'un budget annuel conséquent nous souscrivons à votre évaluation d'un besoin de 400 millions d'euros sur 10 ans, soit en moyenne 40 millions d'euros par an.

Nous avons également proposé la mise en place d'un parlement des mobilités, et d'une autorité organisatrice unique en charge des mobilités. Nous veillerons à ce que cette nouvelle instance intègre des représentants des usagers et des associations intervenantes sur les mobilités et les entreprises (premiers financeurs des transports publics) dans les organes de décisions.

Ces organes permettront un suivi opérationnel régulier du plan vélo.

Jean-Luc Moudenc (Aimer Toulouse)

Durant six ans, nous nous sommes engagés de manière conséquente pour le vélo à Toulouse, et notamment pour favoriser les trajets domicile-travail à vélo. Fin 2019, cette action a été couronnée par l'adoption d'un schéma directeur cyclable d'agglomération, une démarche sans précédent qui permet d'envisager des volumes d'investissement extrêmement ambitieux. Nous avons réalisé ce schéma directeur en consultant les associations, mais aussi en fédérant 8 collectivités autour de Tisseo. Le vélo a besoin de cette action partenariale, que nous voulons continuer à animer avec deux réunions annuelles a minima.

Dans ce cadre, nous sommes engagés sur un volume de dépenses de 25 millions d'euros par an pour le vélo dans notre agglomération.

D'ores et déjà, Toulouse Métropole rencontre 2 Pieds 2 Roues tous les deux à trois mois, ce qui permet une discussion étroite.

Nous n'avons pas à rougir de ces initiatives, que nous voulons poursuivre. Mais à l'occasion de ces élections municipales, nous avons l'ambition d'aller plus loin.

Tout d'abord, notre projet prévoit que le vélo et le piéton doivent être la priorité numéro 1 de l'enveloppe locale de voirie sur la commune de Toulouse. A cet effet, nous voulons consacrer 10 millions d'euros par an à la résorption des discontinuités cyclables et piétonnes. Il s'agit d'un engagement supplémentaire, par rapport à la programmation vélo métropolitaine.

Nous sommes tout à fait ouverts à mettre en place un dialogue plus formalisé avec les associations qui représentent les piétons et les vélos, dont 2P2R. Cela est extrêmement nécessaire pour renforcer l'ambition de résorption des discontinuités cyclables.

Enfin, notre projet comporte un engagement très fort de transparence : publier les détails des budgets de travaux qui sont réalisés quartier par quartier. Les aménagements cyclables feront bien sûr partie des travaux concernés.

Pauline Salingue (Toulouse Anticapitaliste - NPA)

Nous sommes favorables à cette action. Nous supposons que cette enveloppe de 40 millions d'euros concerne Toulouse.

Comme plusieurs des propositions concernent les autres villes de la Métropole, il faudrait faire des propositions budgétaires,

sinon pour toutes les villes, au moins pour la Métropole.

Antoine Maurice (ARCHIPEL CITOYEN)

Tout d'abord, il nous semble important que les listes candidates précisent de quels budgets (fonctionnement ou investissement) il s'agit quand des promesses budgétaires sont faites. La campagne électorale actuelle montre beaucoup d'approximations sur ces budgets projetés qui rendent l'analyse impossible.

Nous considérons que le développement des mobilités actives peut apporter une réponse efficace et rapide aux problématiques de mobilité de la Métropole. Nous sommes donc favorables à une plus grande exigence sur l'attribution des budgets dédiés aux politiques de modes actifs.

Nous proposons qu'un budget de fonctionnement soit clairement identifié, il pourra financer une offre de vélo en libre service mais aussi des moyens pour l'incitation aux mobilités actives, à la création de points de service vélo, d'ateliers vélo-école, d'annexes de la Maison du Vélo dans la Métropole.

Le budget d'investissement de la Métropole sera doublé afin de permettre le développement rapide d'infrastructures inscrites au schéma de développement cyclable et piéton. Un rapport annuel sera produit en association avec des associations d'usagers et membres des comités de quartier, nous différencierons les budgets dédiés aux aménagements cyclables et ceux dédiés aux aménagements piétons.

Enfin, nous travaillerons en partenariat avec les autres collectivités locales pour porter le budget du schéma directeur vélo et cyclable à un montant de 50 M€/an. Cette somme représente environ 10% du Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2030 d'un montant d'environ 4 Mds€ combiné au Plan d'Aménagement des Routes Métropolitaines (PARM) 2040 d'environ 2 Mds€.

Notons que la mise en oeuvre du Schéma directeur cyclable actuel nécessiterait un budget global de plus de 500 M€ (dont environ 4/5 d'investissement).

Pour nous, la réalisation de ce schéma est un dossier prioritaire et l'engagement financier de la Métropole est fondamental pour mobiliser les autres acteurs dans cette voie.

Pierre Cohen (Pour la cohésion ! - L'autre choix)

La médiation, la transparence seront les maîtres mots de cette mandature. A ce titre, le dialogue entre élus et usagers est nécessaire, bénéfique à la démocratie, donne de l'information montante et descendante, permet à tous de comprendre les enjeux et les possibilités. L'aménagement des cheminements cyclables et piétons sur 10 ans est une urgence alternative à la voiture en particulier avec les technologies électriques en mode doux (vélo, trottinettes, fauteuils handicapés et tout ce qui va être commercialisé ces prochaines années...). L'évolution des déplacements mode doux électriques nous oblige à réfléchir chaque fois que cela sera possible de différencier cheminement vélo et piétons. Entre le financement de Tisséo, le budget déplacement Métropole comme le PARM et les aménagements urbains de proximité des faubourgs nous atteindrons 400 millions en 10 ans.

Franck Biasotto (Toulouse Belle & Forte)

oui, je suis favorable à la hausse du budget cyclable et ce à hauteur de 40M€.

Je suis également favorable à la publication annuelle de bilans.

Quentin Lamotte (Rassemblement Toulousain)

Nous sommes favorables à une hausse du budget dédié au plan vélo. Nous souhaitons combler l'insuffisance de stationnements vélos en développant le nombre de parcs sécurisés pour prévenir les vols. Nous souhaitons également réduire la discontinuité des pistes cyclables et mettre en place une signalétique dédiée aux cyclistes pour assurer la sécurité de tous les usagers et le respect du code de la route.

Action n°2

Former l'ensemble des technicien-ne-s en lien avec le vélo aux spécificités de ce mode de déplacement.

Point particulier, 2 pieds 2 roues a créé un outil unique en France, velobs (<https://velobs.2p2r.org/>), qui permet aux cyclistes de remonter les soucis qu'ils rencontrent sur le réseau et de formuler des propositions. Cet outil a été adopté par plusieurs villes en France. Malheureusement, à Toulouse, les services techniques l'utilisent très peu, et il y a à ce jour plus de 2000 observations qui attendent d'être traitées.

Quelle est votre position par rapport à Velobs ? Vous engagez-vous à le faire adopter par les services techniques afin qu'un véritable dialogue entre les techniciens, élus et usagers soit mis en place ?

Quentin Charoy (Toulouse animaliste)

Le lier avec un compte twitter géré par la mairie et spécialement conçu pour reporter les problèmes et une mise en avant de ce service sur le site de la mairie.

Nadia Pellefigue (Une Nouvelle Energie pour Toulouse - La Gauche, l'Ecologie, les Toulousain.e.s)

Oui. Si les élu.e.s de notre liste sont déjà pour un grand nombre des acteurs/trices de la transition écologique, et tou.te convaincu.e.s de la nécessité et de l'urgence de cette transition, il est indispensable de diffuser cette culture au sein d'institution, et pas seulement les technicien.nes en lien avec le vélo. Nous proposons d'ailleurs de mettre en place le forfait mobilité durable (ex-Indemnité Kilométrique Vélo) pour les agents de la collectivité. Nous sommes donc favorables à cette formation.

Pour une collectivité qui souhaite garantir de vraies pistes cyclables en ville sans discontinuités et sécurisées, Velobs nous semble un outil précieux, et déjà riche de l'expertise d'usage des nombreux cyclistes de l'agglomération. Nous le ferons donc adopter par les services techniques afin d'instaurer un véritable dialogue entre les parties prenantes.

Nous souhaitons également encourager et accompagner la cartographie de la ville par les citoyens et velobs est un très bon exemple de bonne pratique. Nous élargirons cette pratique à de nombreux domaines (voirie, commerce, besoin en service...)

Jean-Luc Moudenc (Aimer Toulouse)

Velobs est un outil que les services des collectivités en charge du vélo connaissent et utilisent. Cet outil a d'ailleurs été utilisé dans le cadre du schéma directeur cyclable d'agglomération et du programme européen CoMMUTE. Les « techniciens » sont régulièrement en contact avec les territoires qui font également remonter des besoins d'entretien.

Velobs doit continuer d'être utilisé, c'est un outil précieux même si ce n'est pas le seul. Dire que Velobs n'est pas utilisé est un mauvais procès. Chaque requête est prise en compte, mais les travaux sur la voirie sont quelque chose de complexe qui nécessite du temps et de la programmation. Chaque problème ne peut être traité de manière instantanée : il faut parfois attendre une refonte plus lourde de l'aménagement d'un axe pour traiter un problème, car c'est la meilleure méthode pour ne pas gâcher l'argent public et faire des améliorations cohérentes.

L'acculturation des agents aux besoins des modes doux est en marche. Nous avons engagé la mise en place de "référents modes doux" dans chaque pôle territorial. Les pôles, en tant que gestionnaires des espaces publics, sont chargés des études et des travaux de voirie. Ces nouveaux référents devront porter un regard avisé sur les aménagements piétons et cyclables et contribuer à sensibiliser leurs collègues. C'est une action que nous voudrions amplifier ; nous croyons réellement que cette méthode est la bonne.

Pauline Salingue (Toulouse Anticapitaliste - NPA)

Nous soutenons cette proposition. Il faut créer des postes d'agents municipaux pour prendre en charge cette action.

Antoine Maurice (ARCHIPEL CITOYEN)

Les cyclistes sont les meilleurs observateurs du réseau cyclable. Nous attribuons la méconnaissance de cet outil à un déficit d'écoute de la part des élus actuellement en place, qui impacte nécessairement la relation entre les services techniques et votre association. Nous rétablirons ce dialogue avec les acteurs associatifs, les représentants des usagers, et plus globalement l'ensemble des citoyens.

Nous choisirons ensemble le meilleur outil de remontée d'informations depuis les usagers vers la mairie : d'une part facilement utilisable par les cyclistes, d'autre part facilement exploitable par les services techniques. L'outil Velobs a selon nous fait ses preuves et nous pouvons nous engager à faire un suivi régulier avec les élus, les services et les associations sur les points mentionnés par les usagers.

Pierre Cohen (Pour la cohésion ! - L'autre choix)

Nous regrettons l'absence de techniciens à même d'aider les élus à la décision, d'évaluer les politiques de réseau cyclable. Compte tenu de l'urgence climatique, l'amélioration du réseau cyclable est une priorité de notre programme pour Toulouse. Il est vrai que le vélo, longtemps vécu comme un exotisme nordique, n'a pas profité de l'ingénierie que la route a eu. L'information est la source de toute action.

Franck Biasotto (Toulouse Belle & Forte)

Pas de commentaire

Quentin Lamotte (Rassemblement Toulousain)

Cet outil peut permettre de prendre en compte les suggestions des usagers, qui sont le plus à même d'identifier les problématiques. Cependant, si cet outil peut permettre d'améliorer à terme les aménagements cyclables, il ne peut être l'unique élément pris en compte. En effet, la politique vélo doit s'inscrire dans une vision globale de la ville qui répond aux besoins de chacun : cyclistes, piétons, automobilistes, usagers des transports en commun, etc.

Action n°3

Créer un réseau express vélo, qui permettra d'irriguer toute l'agglomération par des aménagements continus, lisibles et confortables et présentant un véritable saut qualitatif, avec un phasage de la réalisation ligne par ligne à raison d'une ligne par an. Le principe de réseau REV a été acté par Tisséo dans ses grandes lignes, mais ne nous a pas été présenté dans le détail. Pour que celui-ci soit qualitatif, des arbitrages devront être faits aux dépens de la voiture aux endroits où l'espace est contraint (suppression de files de circulations ou de stationnements), avec en particulier un réaménagement de la ceinture des boulevards.

Etes-vous favorable à la création d'un REV réalisé en concertation réelle avec les cyclistes ? Etes-vous prêt à redistribuer l'espace en faveur du vélo partout où cela sera nécessaire pour faire passer le REV ? Quel budget pour ce réseau REV ? Quel calendrier ?

Quentin Charoy (Toulouse animaliste)

Pas de commentaire

Nadia Pellefigue (Une Nouvelle Energie pour Toulouse - La Gauche, l'Ecologie, les Toulousain.e.s)

Oui. Notre plan urgence mobilité prévoit des mesures ayant un impact sur la place de la voiture en ville :

- Améliorer les dessertes ferroviaires vers (et au départ de) Toulouse pour encourager les alternatives à la voiture individuelle.
- Pour celles/ceux qui devraient quand même prendre leur véhicule, mettre en place des parkings aménagés sécurisés

proches des stations de métro : les portes de Toulouse (lieux de connexions intermodales avec des départs de navettes, vélos, etc...)

- Investir dans un plan Vélo d'envergure pour proposer des infrastructures vélo avec voies express vers les zones d'activité et d'emploi, création de vraies pistes cyclables en ville sans discontinuités et sécurisées, création de stationnements sécurisés en nombre suffisant

- Développer les bus en sites propres et rendre les transports en commun plus propres et efficaces

La réalisation de ces engagements réduira de fait très fortement la place de la voiture dans la Métropole, a fortiori sur Toulouse où nous nous fixons un objectif de -50% d'ici la fin du mandat.

Le Réseau Express Vélo est l'un des axes du plan vélo évoqué en réponse à la proposition n°1.

Jean-Luc Moudenc (Aimer Toulouse)

Tout comme le Projet Mobilités, le schéma directeur cyclable se projette à 2030. Cependant, notre volonté est d'aller vite. Le calendrier et les priorités doivent en effet être discutés entre les collectivités, avec les usagers et les associations.

Le principe d'un Réseau Express Vélo est d'offrir des aménagements de grande qualité, qui permettent de circuler rapidement sans côtoyer les voitures, et sans gêner les piétons. Cela implique dans certains cas de redistribuer la répartition de l'espace public. Mais ce n'est pas seulement un sujet de mobilité cyclable : c'est un enjeu qui touche les quartiers. Chaque aménagement cyclable doit donc faire l'objet d'une concertation avec les habitants qui sont affectés. Bien entendu, nous voulons enclencher ce processus durant ce mandat qui vient, si les Toulousains nous font confiance.

Il est en tout cas nécessaire de rappeler que le REV est une démarche inédite à Toulouse, que nous avons su porter et concrétiser pour cette première phase. Nous sommes d'ailleurs très reconnaissants de l'apport des associations et des usagers, qui ont largement contribué à la définition de ce futur réseau.

Pauline Salingue (Toulouse Anticapitaliste - NPA)

Nous sommes pour la création de 8 lignes express vélo. Nous pensons que nous devrions aller plus vite qu'une ligne par an pour que ce réseau soit en place à mi-mandat. Nous sommes favorable à la modification de la circulation sur les double-voies dans l'agglomération. Par exemple, nous sommes pour le réaménagement des abords du canal du midi et du canal de Brienne en réservant la voie intérieure aux modes de transports actifs et aux transports en commun.

Pour déterminer les parcours, il faudra bien entendu lancer une grande concertation avec les cyclistes et leurs associations qui devront en dernière instance avoir le pouvoir de décider des parcours.

Pour nous, ces aménagements sont prioritaires et le budget alloué sur l'enveloppe de 40 millions d'euros annuels également.

Antoine Maurice (ARCHIPEL CITOYEN)

Notre Programme Thématique propose de réaliser ce Réseau Express Vélo (REV) conjointement avec le réseau cyclable d'agglomération. Effectivement, cela demandera la redistribution de l'espace public le long de son tracé, avec la suppression de stationnement automobile ou le passage à sens unique là où cela est nécessaire.

Ce Réseau Express Vélo devra être séparé clairement des autres flux (automobile ou piéton) pour permettre d'utiliser tout son potentiel.

Parce que la réalisation de ce REV changera les habitudes de mobilité des habitants, nous proposons de consulter à la fois les habitants et les usagers, en phase avec notre Programme Démocratique. Nous serons vigilants à l'application du cahier de préconisation du REV.

Quant au budget et au calendrier, il sera fixé avec les services techniques dès le début du nouveau mandat. Néanmoins, le développement des pistes cyclables, express et classiques, constitue pour nous une priorité de ce mandat, pour laquelle nous proposons d'engager un budget annuel de 50 M€ (à l'échelle des collectivités membres de Tisséo). Ainsi nous pourrions mobiliser les 500 M€ nécessaires pour livrer l'intégralité des infrastructures à l'horizon 2030, sachant que la création des 13 lignes de REV nécessite environ 200 M€ dont une partie est déjà financée par le Conseil Départemental. Nous nous engageons à enclencher les procédures dès le mois d'Avril 2020 afin de lancer les études sur les 13 lignes de REV et mettre en place les procédures juridiques pour s'assurer de la maîtrise des fonciers nécessaires.

Pierre Cohen (Pour la cohésion ! - L'autre choix)

Les REV réseau express vélo est une bonne proposition pour permettre la mobilité entrante et sortante de Toulouse et ses alentours.

Plusieurs REV sont inscrites dans le plan mobilités 20/25/30 dont deux à Toulouse. Ils sont donc actés. Dès notre élection il conviendra de réunir les acteurs (associations techniciens, élus) pour discuter des espaces concernés. Nous prenons l'engagement d'accélérer les délais pour voir des réalisations achevées dans les 6 ans.

Nous pensons que des aménagements urbains seront indispensables pour proposer en plus des REV des pistes cyclables à toutes les offres innovantes à 20km/h. Dans tous les faubourgs candidats, des réflexions seront lancées et des solutions seront expérimentées.

Franck Biasotto (Toulouse Belle & Forte)

Je suis favorable au réseau REV dont le budget pourrait être estimé entre 2 à 300 M€ sur une durée de 8 ans. Ce budget pourrait être réévalué en fonction des études réalisées sur ce sujet.

Quentin Lamotte (Rassemblement Toulousain)

Bien que le vélo occupe une certaine place à Toulouse, il ne peut être moyen de déplacement généralisable à l'ensemble des Toulousains. Dans cette logique, la place qui est dévolue au vélo ne doit pas se faire au détriment des autres modes de transport. Ainsi, si des aménagements sont évidemment requis pour faciliter les déplacements en vélos et leur accorder leur propre place au sein de la ville, la redistribution de l'espace ne doit pas être conçue qu'en faveur du vélo. Nous sommes favorables aux aménagements cyclables, avec la création de réseaux express vélo, tant que ceux-ci permettent la coexistence de tous les moyens de transports, y compris la voiture.

Action n°4

Créer un réseau d'itinéraires cyclables jalonnés inter-quartiers et d'agglomération comme proposé sur <https://velomax.2p2r.org/>. Certains de ces axes ne pourront être aménagés qu'avec la suppression de stationnement automobile ou la mise à sens unique.

Etes-vous favorable à la création de ce réseau réalisé en concertation réelle avec les cyclistes ? Etes-vous prêt à redistribuer l'espace en faveur du vélo partout où cela sera nécessaire pour faire passer les aménagements cyclables ? Quel budget pour ce réseau cyclable ? Quel calendrier ?

Quentin Charoy (Toulouse animaliste)

Nous sommes favorables à réaliser une étude pour la mise en place des voies à sens unique pour favoriser les transports en commun et les vélos.

Nadia Pellefigue (Une Nouvelle Energie pour Toulouse - La Gauche, l'Ecologie, les Toulousain.e.s)

Oui. Comme évoqué dans la réponse à la proposition n°1, nous voulons mettre en place rapidement un plan vélo ambitieux. La volonté de concertation permettra aux acteurs du terrain comme 2p2r d'approfondir/d'appliquer les propositions du SCDA réunies dans l'outil vélomax.

Jean-Luc Moudenc (Aimer Toulouse)

Le schéma directeur cyclable que nous avons mis en place intègre le niveau d'agglomération et inter-quartiers. Nous sommes donc tout à fait convaincus qu'il faut avancer sur ce front. Notre engagement à faire de la résorption des discontinuités cyclables et piétonnes notre priorité du budget local de voirie correspond tout à fait à l'objectif de mettre en place des liaisons fluides inter-quartiers.

La mise à sens unique doit s'étudier dans un contexte global, mais il s'agit d'une solution facile à mettre en œuvre.

Cependant, sur les grands axes cette solution doit être utilisée avec parcimonie, parce qu'elle peut s'accompagner d'une hausse de la vitesse moyenne des automobilistes. Or, nous voulons promouvoir une ville où les automobilistes roulent plus modérément, pour respecter mieux piétons et cyclistes.

Le stationnement nécessite toujours une concertation avec les habitants, les activités économiques, certaines associations d'usagers (notamment quand il existe des places PMR). Si la suppression de places de stationnement reste un aménagement facile et à moindre coût pour assurer un itinéraire cyclable, cela nécessite tout de même de concerter et de convaincre. De notre part, cette précaution n'est pas de la frilosité : nous avons prouvé notre capacité à arbitrer l'espace public en faveur du piéton et du vélo, par exemple en supprimant 1300 places de stationnement en centre-ville durant ce mandat. Seulement, on ne peut pas promouvoir la participation démocratique dans tous les domaines, sauf en celui de la redistribution de l'espace public.

Enfin, aucune de vos questions ne concerne le stationnement vélo, pourtant essentiel pour inciter à son usage. Pour notre part, nous nous engageons à créer 3000 places supplémentaires de stationnement vélo en voirie, et à créer des espaces gratuits et sécurisés de stationnement vélo au sein de tous les parkings Indigo.

Pauline Salingue (Toulouse Anticapitaliste - NPA)

Comme pour les transports en commun, les réseaux de pistes cyclables doivent être développés entre les quartiers et entre Toulouse et le reste de la métropole. Cela peut passer par la suppression de places de parking (exemple du faubourg Bonnefoy) et par des mises de voies de circulation en sens unique.

Comme pour le réseau Express, les cyclistes et leurs associations sont les mieux à même de déterminer les parcours en concertation avec le développement des transports en communs qui est complémentaire du développement de l'utilisation des modes actifs de déplacement.

Les chantiers doivent démarrer sans attendre et être réalisés en continu tout au long du mandat.

Pour financer cela, nous proposons d'abandonner les projets inutiles d'aménagements routiers notamment les 2 projets « aspirateurs à voitures » proposés comme prioritaires par l'équipe Moudenc : boulevard urbain du canal Saint-Martory et franchissement de la Garonne à Saint-Jory. Ce sont plusieurs dizaines de millions d'euros qui seraient directement disponibles.

Antoine Maurice (ARCHIPEL CITOYEN)

A ce jour TISSEO a adopté un schéma directeur cyclable, ce document prévoit 13 lignes de Réseau Express Vélo, mais aussi un réseau d'agglomération, un réseau local et un réseau de loisir.

Malheureusement, les moyens financiers pour livrer ces infrastructures avant 2040 ne sont pas assurés. Nous nous engageons à rediscuter des orientations du schéma, sans remettre en cause les délais de sa mise en œuvre. Notre objectif est de livrer les principales infrastructures à l'horizon 2025 et d'avoir achevé les réalisations identifiées dans le schéma en 2030.

Cette politique ambitieuse nécessite une redistribution de l'espace public. Nous l'assumons et nous engageons à la mettre en débat avec les citoyens.

Pierre Cohen (Pour la cohésion ! - L'autre choix)

Le vélo doit être une alternative efficace à l'engorgement de Toulouse. Le réseau inter-quartier doit être finement étudié

dans une optique de priorisation des réalisations. Commencer par les moins coûteuses, pour augmenter les trafics vélos. La mise en sens unique doit se faire avec la collaboration des riverains, afin de ne pas augmenter le trafic routier. Regarder une carte, faire de la concertation et pas seulement avec les cyclistes...

Franck Biasotto (Toulouse Belle & Forte)

Un tel réseau doit être établi en concertation avec les cyclistes, mais AUSSI avec les piétons et les riverains.

Le budget qui pourrait être alloué à ce réseau est estimé entre 1 à 200 M€ sur une période de 8 ans et sera réévalué en fonction des études menées sur ce point.

Quentin Lamotte (Rassemblement Toulousain)

Nous sommes favorables à l'amélioration de l'interconnexion des pistes cyclables. Si une concertation avec les associations est nécessaire afin de répondre au mieux aux besoins des usagers, il est également nécessaire de se concerter avec les usagers d'autres moyens de transports. Les cyclistes doivent pouvoir mieux circuler dans Toulouse mais cela ne doit pas se faire au détriment des autres usagers.

Action n°5

Mettre le vélo au cœur de l'île du Ramier en le réaménageant en un grand parc naturel de centre ville et en y limitant très fortement l'accès aux véhicules motorisés

Etes-vous prêt à réexaminer le projet actuel de réaménagement, qui laisse encore trop de place à la voiture ? Avec quelles orientations ? A quelle échéance ?

Quentin Charoy (Toulouse animaliste)

Le projet de l'île du Ramier ne nous semble pas assez ambitieux. Nous voulons faire un parc naturel où les toulousains, les animaux domestiques et sauvages et l'environnement seront au cœur du projet. Pour cela, l'île du Ramier aura un espace protégé réservé aux animaux sauvages.

Nous mettrons en place des pistes cyclables pour pouvoir se déplacer sur l'île mais nous ne souhaitons pas bétoniser outre mesure ce lieu. La voiture aura un accès très limité.

Nadia Pellefigue (Une Nouvelle Energie pour Toulouse - La Gauche, l'Ecologie, les Toulousain.e.s)

Oui, nous réexaminerons le projet actuel. Les nouvelles orientations seront définies en concertation avec les habitant.e.s, le collectif du Ramier et les associations d'usagers (sport, vélo...), qui doivent être impliquées dans un projet d'une telle envergure. L'île du Ramier doit également pouvoir constituer une vraie continuité écologique et une réserve de biodiversité, ce sera notre priorité.

Ces aménagements impliqueront également de revoir les modes de déplacements, d'y interdire progressivement l'accès aux véhicules motorisés.

Jean-Luc Moudenc (Aimer Toulouse)

Nous peinons à comprendre comment le projet actuel peut être qualifié de trop favorable à la voiture, alors que son plan de circulation n'a pas été arrêté. En revanche, les objectifs politiques ont toujours été exprimés de manière claire : réduire l'accès à la voiture, favoriser les modes doux, et réduire le stationnement permanent des voitures.

Le projet de l'île du Ramier est tourné vers les modes doux, avec la construction de nouvelles passerelles, et 16 hectares dégoudronnés qui feront le bonheur des piétons. Notre vision permet aussi de restaurer des connexions et des liaisons entre différentes parties de l'île.

Vous savez également que ce projet a été toujours bâti dans le consensus et dans la concertation, avec les collectifs d'associations. Si les Toulousains nous font confiance, les prochaines phases du projet se feront sur les mêmes principes. Il sera donc bien sûr possible de bonifier encore le projet, avec les bonnes volontés de tous.

Pauline Salingue (Toulouse Anticapitaliste - NPA)

Au cœur du réaménagement, nous sommes pour prioriser le vélo et les transports en commun. Le projet actuel doit être remis à plat pour y intégrer le service public de la culture et du sport avec un accès gratuit à tous les équipements.

Antoine Maurice (ARCHIPEL CITOYEN)

Le Plan Guide de l'île du Ramier approuvé par Toulouse Métropole nous apparaît être une base de travail intéressante (https://www.toulouse-metropole.fr/documents/10180/25439139/GPG_IleRamierPlanGuide2030.jpg/c720f992-d345-4075-b695-e9fd1a4aaedf?t=1538730567000)

Malheureusement, les moyens financiers ne sont absolument pas identifiés pour la réalisation de ce projet qui reste à ce jour à l'état de Carte Postale.

Nous proposons de revoir ce projet et de créer un véritable Parc Naturel Urbain (PNU) permettant de relier les différents parcs de Toulouse par des espaces végétalisés avec une place prépondérante donnée aux modes doux (marche et vélo). Le parc de l'île du Ramier en fait partie. A ce titre, nous préconisons que le démontage prochain des halls de l'actuel parc des expositions soit l'occasion de réduire fortement la place de la voiture sur l'île, et de supprimer l'essentiel des stationnements qui y sont proposés.

Nous proposons de réaliser avant 2025 les 4 passerelles prévues et la reconstruction du Pont d'Empalot.

Le projet de PNU sera co-construit avec les habitants, à une échéance compatible de la durée nécessaire des travaux et des nuisances qu'ils pourront engendrer.

Pierre Cohen (Pour la cohésion ! - L'autre choix)

A terme, la question de la place des véhicules motorisés sera réglée (pas forcément, si l'on ne prend pas de décision) et pourra être réexaminée dans un contexte favorable puisque le parc des expositions sera déplacé.

Il y a beaucoup d'espaces minéralisés sur l'île. N'y-a-t-il pas de place à un itinéraire cyclable bien délimité qui ne nuise pas à la zone Natura 2000 ?

La promenade doit rester paisible pour les piétons les promeneurs. La flore et notamment la ripisylve doit pouvoir se développer sans contrainte. Le réservoir d'oiseau doit également pouvoir être compatible avec leur reproduction. Il y a une nécessité de produire des espaces sécurisés pour les promeneurs.

Une promenade doit donner accès aux véhicules prioritaires : police et pompiers

Pour toute ces raisons l'accès à l'île du Ramier devra être bien balisée.

Nous souhaitons faire évoluer l'île du Ramier vers un poumon vert de Toulouse et sa métropole. Il devra au fur et à mesure du départ du parc des expositions être un espace de nature apaisé où les cheminements devront laisser la place de la voiture aux mode doux. Les vélos auront toute leur place dans cette trame verte et bleu. Un axe de transit vélo (genre REV sera étudié) mais surtout les cheminements seront pour laisser des endroits de biodiversité de calme et de vivre ensemble au cœur de Toulouse.

Franck Biasotto (Toulouse Belle & Forte)

Il a déjà fait l'objet de concertation avec 2P2R. Voir si adaptation/amélioration possible avec les transports en commun (il ne faut pas l'espace soit réservé aux seuls cyclistes ...).

L'échéance sera calé sur celle prévue pour le réaménagement.

Quentin Lamotte (Rassemblement Toulousain)

Si le projet de grand parc naturel sur l'île du Ramier se concrétise, nous soutiendrons un aménagement routier mettant le vélo au cœur de ce projet.

Action n°6

Réviser le Plan de Déplacement Urbain afin de le rendre plus ambitieux pour les modes actifs : nous avons lancé un recours contre la révision du PDU initié par l'équipe sortante, car si celui-ci était mise en oeuvre, il en résulterait en 2030 sur l'agglomération une augmentation des émissions de GES, de la circulation automobile et de la pollution de l'air.

Un de ses problèmes est le projet de 3ème ligne de métro qui est extrêmement coûteux (2.7 milliards) pour une efficacité relative (180 000 déplacements / jour).

Quelle est votre position par rapport au PDU et au projet de 3ème ligne de métro ?

Quentin Charoy (Toulouse animaliste)

Nous ne pouvons pas renoncer à la troisième ligne de métro mais il nous semble important de réaliser un audit sur la nocivité des travaux pour les habitants et les animaux qui vivent près des travaux.

Nadia Pellefigue (Une Nouvelle Energie pour Toulouse - La Gauche, l'Ecologie, les Toulousain.e.s)

Le temps de rédiger et faire adopter un nouveau PDU, la moitié du mandat se sera écoulé. Nous n'avons plus le temps, il faut agir dès maintenant. Nous procéderons donc par modifications, dans le sens des objectifs que nous avons indiqué dans notre plan d'urgence mobilité. Sauf à ce que le tribunal administratif saisi sur l'illégalité de certains points du PDU statue positivement en faveur des demandeurs, ce qui contraindrait à sa révision.

Même s'il est imparfait, le projet de 3ème ligne de métro sera poursuivi. Il faudra le réétudier, d'abord pour sécuriser son financement (une augmentation du Versement Transports Entreprise est à l'étude), puis consolider son calendrier qui nous amènera vraisemblablement au-delà du mandat qui s'ouvre.

Ce n'est donc pas cette 3ème ligne qui participera à court-moyen terme à l'amélioration des conditions de transport sur la métropole, raison pour laquelle nous lancerons sans attendre notre plan d'urgence pour les mobilités.

Jean-Luc Moudenc (Aimer Toulouse)

Il est faux de dire que le nouveau PDU engendre une augmentation des émissions de GES, de la circulation automobile et de la pollution de l'air.

Même si la croissance démographique perdure, et c'est un fait, le PDU limite les augmentations de la circulation automobile et des émissions de polluants et de GES associés. Par ailleurs, le PDU ne porte que sur le domaine de la mobilité, les autres plans et programmes sur l'habitat, l'urbanisme, l'industrie (PLUi-H, PCAET, PPA notamment)... contribuant au global à une diminution des GES et polluants atmosphériques ainsi qu'au nombre d'individus impacté par un air de mauvaise qualité.

Pour mémoire, sans PDU c'est + 14 % d'augmentation de GES. Et l'ancien PDU 2012 c'était + 17% de GES avec un plan vélo d'une enveloppe financière théorique de 16 millions par an mais non élaborée par l'ancienne gouvernance. Sur la question du vélo, le Projet Mobilités porte une forte ambition qui n'était pas affichée au PDU 2012. Avec notre Projet Mobilités, les émissions de gaz à effet de serre par habitant vont diminuer de 13% à l'horizon 2030.

La 3e ligne de métro est une arme incontestable contre les émissions de gaz à effet de serre : elle permettra d'éviter 90 000 trajets en voiture par jour, et d'économiser 20 millions de litre de carburant par an. Remettre en cause ce projet, qui vient d'obtenir de l'Etat une déclaration d'utilité publique, est un acte nocif pour la transition écologique du territoire, et la promotion d'alternatives à la voiture. Pour notre part, nous considérons que le territoire exige des décideurs de ne pas gamberger, et d'adopter une attitude constructive face à ce projet. Nous continuerons donc à le porter de manière résolue.

Cependant, la 3e ligne ne résume pas du tout à elle seule le PDU. Nous sommes engagés, par exemple, à augmenter l'offre de bus et à améliorer sa qualité, avec des bus plus propres, plus de bus articulés, le déploiement d'au moins cinq nouvelles lignes Lineo, et le gain en efficacité de nombre

Pauline Salingue (Toulouse Anticapitaliste - NPA)

Nous sommes également pour réviser le PDU. Et revoir à la hausse les objectifs pour diminuer drastiquement les émissions de GES.

Par exemple, nous sommes pour :

- Élever les objectifs vélo peu ambitieux du PDU 2030 (autour de 5% des déplacements effectués à vélo) à 10 % en 2030
- Élever de même ceux de la marche à pied, et renforcer la piétonisation du centre, notamment en questionnant le maintien et/ou l'utilisation des parkings à l'intérieur des boulevards
- Limiter la vitesse à 30 km/h à l'intérieur des boulevards
- Limiter la vitesse à 50 km/h sur les périphériques aux heures de pointe

Concernant la troisième ligne de métro :

- Nous sommes pour l'annulation de ce projet conçu uniquement pour l'industrie aéronautique sans aucun apport pour les couches populaires à Toulouse
- Ceci libèrera des marges de manœuvres financières très importantes (2,7 milliards d'euros annoncés mais des experts estiment que le coût final pourrait s'élever autour de 6 à 7 milliards d'euros !)
- L'investissement devra être réorienté vers la mise en place d'un RER toulousain. Nous soutenons le projet de l'association Rallumons l'étoile. C'est la seule solution pour diminuer drastiquement la place de la voiture qui est aujourd'hui bien souvent la seule solution pour les salariés de se rendre sur leur lieu de travail.

Antoine Maurice (ARCHIPEL CITOYEN)

Nous confirmons que le PDU 2030 actuel ne répond pas aux besoins de déplacements projetés à cette échéance, ni aux enjeux environnementaux. Celui-ci est composé aux deux tiers environ (2,7 sur 4 Mds€) du projet de 3ème ligne de métro.

Nous souhaitons phaser dans le temps ce projet de 3ème ligne de métro. En effet il ne s'agit pas d'un projet de nature à répondre, seul, aux besoins de mobilité ainsi qu'aux enjeux environnementaux.

A ce titre, il ne peut constituer l'unique priorité du PDU 2030. Nos priorités d'infrastructures, constituant un plan d'urgence pour les transports en communs, sont la réalisation de lignes de bus de périphérie à périphérie, le passage en site propre de lignes de bus à fort potentiel, le prolongement du tramway (au-delà du Palais de Justice) et le prolongement de la ligne B du métro jusqu'à Labège.

Pierre Cohen (Pour la cohésion ! - L'autre choix)

A travers le plan climat, chaque année, nous votons une baisse des émissions des gaz à effet de serre, et chaque année nous constatons que ces votes ne sont pas en phase avec la réalité car celles-ci augmentent...

Avoir un plan de déplacement urbain, qui fasse baisser la pollution urbaine est un enjeu de santé publique, de mobilité collective, de coût énergétique. C'est au regard de ce tamis écologique que de nouvelles décisions doivent être prises.

Le seul « tout métro » ne répondra pas à cette vision. Il ne desservira pas sur leur territoire, les habitants des 34 autres communes et au delà pourtant solidaires financièrement de ce choix. Il ne répond pas à tous les besoins de déplacements sur les territoires de la ville et c'est un choix du long terme alors qu'il y a urgence.

Outre l'incertitude des capacités de financement, outre la certitude de l'augmentation des coûts prévus de réalisation, le métro capterait à lui tout seul la capacité financière de Tisséo, oblitérant d'autres investissements, pourtant moins coûteux et porteurs de différentes mobilités, indispensables à court et moyen terme.

Alors oui, le métro sera probablement reconsidéré, différé et réalisé par étapes pour permettre de répondre à l'urgence du court terme, le devoir climatique, et la nécessité de baisser rapidement la production de gaz à effets de serre, de particules... Le plan de déplacement urbain doit être revu afin d'être plus actif.

Franck Biasotto (Toulouse Belle & Forte)

Il faut revoir le PDU.

Oui, je suis favorable au projet de la 3ème ligne de métro, à condition qu'elle desserve l'aéroport.

Quentin Lamotte (Rassemblement Toulousain)

Concernant la 3ème ligne de métro tout d'abord, nous aurions préféré un tracé différent. Cependant, nous ne souhaitons pas remettre en cause cette ligne de métro dans la mesure où Toulouse est en retard sur le développement des transports en commun. Il n'est donc pas souhaitable de retarder encore ce projet car ce sont les Toulousains qui en pâtiront.

Concernant le Plan de Déplacement Urbain, il faut rappeler que Toulouse est soumise au phénomène d'hypermétropolisation et que ce fort accroissement démographique entraîne une saturation des transports en communs. La mise en œuvre de moyens contraignants n'aura donc que peu d'effets quant à la réduction de la circulation automobile mais viendra toutefois impacter négativement le quotidien des toulousains.

C'est pour cette raison que nous souhaitons développer davantage les transports en commun pour offrir aux Toulousains des alternatives à l'usage de leur voiture.

Cela passera par :

- Une réflexion sur le plan métropolitain en ce qui concerne le métro avec prolongement des terminus des lignes A et B du

méto pour soulager la rocade. Avec une ligne A allant de Tournefeuille jusqu'à L'Union et avec une ligne B allant d'Aucamville à Labège.

-La création d'un réseau de RER toulousain, qui permettra de désengorger les routes en reliant des villes de l'aire urbaine à Toulouse.

-La construction de la 3ème ligne de méto, telle qu'elle a été actée.

Action n°7

Revoir les plans d'aménagements routiers : le Plan d'Aménagement des Routes Métropolitaines (PARM) est un grand plan d'aménagements routiers voté par la métropole en 2019 pour un montant total de 1,9 milliard d'euros, soit la moitié du montant qui sera investi dans les transports en commun et les modes actifs par le PDU (3,8 milliards d'euros). La majeure partie de ce plan d'aménagement concerne la voiture et va avoir pour conséquence de préserver son attractivité et donc provoquer l'augmentation du trafic automobile et de la pollution, comme par exemple le projet de jonction Est.

Quelle est votre position par rapport aux projets purement routiers du PARM ? Et en particulier sur la jonction Est ?

Quentin Charoy (Toulouse animaliste)

Pas de commentaire

Nadia Pellefigue (Une Nouvelle Energie pour Toulouse - La Gauche, l'Ecologie, les Toulousain.e.s)

Nous n'avons pas la même vision des besoins en infrastructure que la municipalité actuelle. Notre plan d'urgence mobilité tel qu'évoqué en réponse à la proposition n°3 aura par exemple pour conséquence la réduction de la place de la voiture dans notre ville, avec la mise en place d'infrastructures adaptées, comme par exemple les « Portes de Toulouse » (7 portes à étages végétalisés construites aux entrées/sorties de ville afin d'y accueillir des stationnements pour les véhicules individuels, et de réduire ainsi la circulation automobile dans la ville, rendre la ville aux piétons, aux mobilités douces et actives, et la préserver de la pollution). En conséquence, nous demanderons la révision du PARM, et son contenu sera débattu au sein du « parlement des mobilités » que nous voulons mettre en place. Notre objectif de réduction de la part des véhicules individuels, doit rendre, de fait, inutile les nouvelles infrastructures routières (hors accès aux lieux d'intermodalité). De plus nous nous sommes engagés à évaluer tous les projets et à conditionner leur réalisation à leur absence d'impact sur le climat et la biodiversité.

Jean-Luc Moudenc (Aimer Toulouse)

Le projet de la Jonction Est participe au maillage du réseau viaire, permettant d'améliorer le fonctionnement des deux échangeurs voisins - 17 (Lasbordes) et 18 (Montaudran) - très chargés. Les bus circulant sur ces échangeurs bénéficieront de cet allègement de la circulation générale. Pour les habitants du secteur, il s'agit d'un soulagement nécessaire. Qui plus est, ce projet se fait également au bénéfice des modes doux. Il permet de créer une voie verte assurant une liaison entre les équipements (dont clinique Croix du sud) et quartiers situés de part et d'autre du périphérique.

Notre plan d'aménagement multimodal métropolitain (PAMM) vient combler une énorme et ancienne carence dans l'entretien et la création de routes à Toulouse. Notre territoire s'est développé de manière considérable, sans que le réseau routier soit toujours amélioré en conséquence. En reprenant la compétence routière du Conseil départemental, nous n'avons pu que constater cette situation. Refuser ce constat par dogmatisme anti-voiture, c'est nier les peines quotidiennes des Toulousains, qui utilisent des routes qui ne correspondent tout bonnement pas au niveau de développement de notre territoire. Nous faisons preuve de volontarisme et de courage politique en nous attelant à cette situation qui ne peut plus durer.

Cependant, vous faites fausse route en considérant que le PAMM est une initiative pro-voiture. Le réaménagement de la M820, par exemple, se fera au bénéfice du vélo, des piétons et de la sécurité routière, là où actuellement les modes doux trouvent difficilement leur place. Toute création d'axe servira tout autant aux vélos, aux piétons et aux transports en commun, qu'aux voitures.

Pauline Salingue (Toulouse Anticapitaliste - NPA)

Nous sommes pour revoir en profondeur le plan d'aménagement routier.

Pour l'abandon des 2 projets « aspirateurs à voitures » proposés comme prioritaires par l'équipe Moudenc : boulevard urbain du canal Saint-Martory et franchissement de la Garonne à Saint-Jory.

Voilà qui libèrera des crédits supplémentaires pour les transports en commun et les modes actifs de déplacement.

Antoine Maurice (ARCHIPEL CITOYEN)

Le PARM est un plan d'environ 2 Mds€ à horizon 2040, ce qui lui représente 1/4 du PDU à horizon identique.

Nous souhaitons ré-orienter ce plan vers des projets de ré-aménagement de l'espace public et de voiries, en particulier pour la création de sites propres pour les bus.

Le projet de jonction Est nous semble totalement inutile. Nous lui préférons un renforcement des transports en commun et des modes actifs dans cette zone, seule solution permettant à la fois de répondre aux besoins des usagers et aux enjeux environnementaux. Nous proposons de revoir le projet afin de réaliser une infrastructure de desserte locale adaptée aux besoins du quartier.

Pierre Cohen (Pour la cohésion ! - L'autre choix)

Oui il faut faire reculer la place de la voiture dans la ville, car nous sommes asphyxiés. C'est un enjeu de santé publique qu'attendent nos concitoyens et notamment les plus jeunes. De nos décisions dépend leur avenir. Un plan tout voiture correspond aux visions passéistes de l'aménagement du territoire. Les Mobilités ont changé et nous ne sommes probablement qu'à l'orée de ces changements.

Je me suis abstenu sur le PARM car ce dispositif met pêle-mêle des projets routiers nécessaires particulièrement pour les communes de la périphérie et des projets qui favorisent le tout voiture que nous souhaitons combattre. Tous ces projets comme tous les projets du prochain mandat seront évalués avec des critères écologiques. Si le besoin est compatible avec l'urgence climatique nous étudierons que ces projets contribuent aussi à la place des modes doux dans leurs financements.

Franck Biasotto (Toulouse Belle & Forte)

Le PARM inclut les déplacements doux: chaque voirie créée ou refaite comportera des linéaires dédiés.

Quentin Lamotte (Rassemblement Toulousain)

Qu'un projet concerne en majeure partie la voiture ne signifie pas qu'il a vocation à préserver son attractivité. En réalité, la voiture a encore aujourd'hui une place prépondérante au sein des foyers, notamment dans le cadre du travail, surtout pour les Toulousains qui travaillent en dehors du centre-ville. Un maire est élu pour apporter des réponses aux besoins de ses administrés et non pour mener une politique anti-voiture.

Action n°8

Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes. Nous proposons ainsi de mettre en place de boucles de circulation (l'entrée et la sortie d'un quartier en véhicule motorisé se fait par le même côté, rendant le transit à travers le quartier impossible) et des zones piétonnes dans les faubourgs et les villes de l'agglomération. Ceci permettra de plus de créer des zones de convivialité.

Etes-vous favorable à mettre en place ces mesures ? Dans quels quartiers ? A quelle échéance ?

Quentin Charoy (Toulouse animaliste)

Nous sommes favorable pour réfléchir avec les habitants de chaque quartiers pour aménager les voies de circulations et permettre une meilleure qualité de vie pour tous et toutes.

Nadia Pellefigue (Une Nouvelle Energie pour Toulouse - La Gauche, l'Ecologie, les Toulousain.e.s)

Oui, nous sommes favorables à de tels mesures, qui ont déjà fait leurs preuves depuis plus de 20 ans dans des villes telles que Strasbourg. Cette démarche s'inscrit dans le cadre des « Fabriques des quartiers », instances de dialogue que nous mettrons en place avec les habitant.e.s dans chaque quartier. Nous proposerons de revoir l'ensemble des flux automobiles pour pacifier des quartiers en reprenant le modèle barcelonais des blocs, avec des îlots résidentiels pacifiés.

Jean-Luc Moudenc (Aimer Toulouse)

Depuis des années, nous sommes engagés pour réduire la circulation dans les quartiers résidentiels, et mettre en place des boucles de circulation dès que cela est techniquement faisable sur le terrain. Nous avons annoncé notre volonté, si les Toulousains nous renouvellent leur confiance, d'instaurer des zones 30 et parfois même des zones 20, dans l'ensemble des rues résidentielles. Nous mènerions aussi des concertations sur la vitesse à adopter sur les plus grands axes. Nous nous donnerons les moyens de cette ambition, en implantant au moins 60 nouveaux radars pédagogiques, et en modifiant l'aménagement des rues pour favoriser une vitesse plus modérée.

Tous les quartiers sont donc concernés, et nous souhaitons enclencher cette démarche dès le début du mandat.

Seulement, une fois encore, nous devons souligner l'importance de la concertation, et de la bonne entente avec les habitants des quartiers. Nous ne devons pas décréter des dogmes en termes de circulation, mais écouter les besoins exprimés par les habitants. Nous travaillons pour leur bien-être et pour leur vie quotidienne. Les inversions de sens, les mises à sens unique, et dans certains cas les abaissements de vitesse, doivent faire l'objet de discussions transparentes et sincères.

Pauline Salingue (Toulouse Anticapitaliste - NPA)

Nous sommes favorable à cela. L'exemple du quartier Papus est emblématique avec des conséquences dramatiques sur la santé des riverains.

La pression doit également être mise sur les opérateurs "GPS" afin qu'ils ne proposent plus ces itinéraires alternatifs.

Antoine Maurice (ARCHIPEL CITOYEN)

Notre projet de mobilité s'appuie sur une sécurisation des cheminements piétons et les voies cyclables à l'échelle de la Métropole, et sur une baisse du trafic automobile dans les quartiers. Afin d'y parvenir, outre l'investissement massif dans les transports en communs, nous proposons de déployer progressivement des nouveaux plans de circulation dans les quartiers de Toulouse afin de limiter le transit automobile. Un principe de boucles de circulation pourra ainsi émerger dans chaque quartier de la ville. Nous encouragerons les autres communes de l'agglomération à faire de même.

Ces projets sont de nature à transformer le quotidien des citoyens. Ils nécessitent la mobilisation d'architectes et d'experts en mobilités, et ne pourront être mis en place sans un soutien massif de la population. En effet, revoir les plans de circulation des quartiers et entre quartiers sera nécessaire pour récupérer de l'espace public à consacrer aux modes actifs. Pour ce faire, nous prévoyons de présenter aux citoyens notre projet global avant de le décliner dans chaque quartier. L'échéance devra être compatible de la durée nécessaire des travaux et des nuisances qu'ils pourront engendrer.

Pierre Cohen (Pour la cohésion ! - L'autre choix)

Il faut que l'ensemble des citoyens participe à ce qui est leur quotidien, leur cadre de vie. Alors oui à des assemblées de quartier étudiant les boucles de circulation qui les concernent, avec la participation des associations (de quartier, de transport) dans ce qui sera un aménagement pour faciliter les déplacements. Nous le verrons au cas par cas, techniquement et dans le dialogue.

Dans le vaste chantier « Toulouse s'invente dans les faubourgs » engagé avec les habitants et les associations parmi les

critères du dialogue le transit des quartiers sera un élément majeur dans les orientations.

Franck Biasotto (Toulouse Belle & Forte)

A étudier selon les zones/quartiers. Attention toutefois aux effets pervers : concentration de la circulation sur des points déjà encombrés, difficultés d'accessibilité des services de secours, des personnes à mobilité réduite, etc..)

Quentin Lamotte (Rassemblement Toulousain)

La réduction du trafic dans les quartiers résidentiels ne pas se faire par la coercition. Cette mesure entrainera simplement un transfert du trafic des quartiers résidentiels aux autres axes routiers, déjà saturés par les embouteillages, sans solutionner le fond du problème.

Action n°9

Mettre en place une Zone à Faibles Émissions ambitieuse : celle-ci doit être mise en place sur l'agglomération Toulousaine d'ici la fin de l'année 2020, mais son périmètre et ses heures d'applications n'ont pas encore été définis.

Quelles sont vos propositions pour la ZFE (périmètre, heures d'application et véhicules concernés) ?

Quentin Charoy (Toulouse animaliste)

Pas de commentaire

Nadia Pellefigue (Une Nouvelle Energie pour Toulouse - La Gauche, l'Ecologie, les Toulousain.e.s)

Nous reverrons le projet de ZFE de l'actuelle majorité pour l'améliorer et garantir son efficacité pour les habitants :

La zone à faibles émissions (ZFE) a pour objectif principal de réduire l'exposition aux particules liées aux motorisations diesel. Or, son utilisation peut également servir à réduire la part modale des véhicules individuels et la consommation d'énergies fossiles.

Cette ZFE devra donc évoluer vers la sortie complète des véhicules diesel d'ici à la fin du mandat et des véhicules essence d'ici à 2030 sur tout le centre-ville de Toulouse. Son périmètre géographique sera réévalué pour viser des objectifs ambitieux en termes de réduction des émissions. Dans ce cadre, il sera nécessaire, en concertation avec les Toulousains, de :

- Définir des zones de circulation différenciées pouvant aller jusqu'à l'interdiction des véhicules sur certaines voies au centre-ville,

- Revoir le paramètre de choix d'interdiction des véhicules sur la base des vignettes Crit'Air (actuellement interdiction des niveaux 4 et 5) pour prendre en compte plutôt les usages (être plus juste socialement et rechercher des dispositifs basés sur les usages afin permettre ponctuellement des accès pour des visites médicales, PMR ...) mais prendre en compte aussi la cylindrée et le poids des véhicules pour dissuader l'usage de grosses voitures ou SUV inadaptés au milieu urbain.

- Redéployer des navettes de rabattement, TAD (Transports à la Demande) et Mobibus (pour les personnes à mobilité réduite) pour accompagner socialement les impacts de la ZFE sur les personnes les plus en difficultés.

Nous prendrons également en compte les cartes d'expositions fournies par Atmo Occitanie dans la définition des zones urbanisables et pour l'implantation des établissements sensibles.

Jean-Luc Moudenc (Aimer Toulouse)

Une zone à faible émission va effectivement être instaurée d'ici fin 2020 sur un périmètre restant à définir. C'est un engagement qu'a pris la Métropole auprès du gouvernement et depuis lors, la démarche avance bon train. Nous faisons partie des seuls territoires où l'initiative progresse et se concrétise.

Les élus de la Métropole ont donc engagé une étude pour définir les modalités d'application de cette future ZFE. 3 périmètres sont étudiés (cf. plaquette d'information mise en ligne sur le site de Toulouse Métropole) ; le choix du périmètre n'a pas encore été fait. En effet, nous souhaitons que la concertation se poursuive, pour arrêter tout à la fois le périmètre, les horaires d'application et les mesures compensatoires. Chacun de ces périmètres ne peut être décidé sans prendre en compte les autres. Dans tous les cas, notre volonté d'être ambitieux reste intacte. La ZFE doit avoir un impact concret ; or, dans d'autres villes dont les élus se targuent de grandes convictions écologiques, elle est restée au stade des symboles. Nous voulons une écologie concrète et concertée, et non une écologie incantatoire.

Pauline Salingue (Toulouse Anticapitaliste - NPA)

Si nous sommes pour limiter l'accès à la voiture à de larges zones d'habitations, nous sommes contre l'écologie punitive pour les particuliers.

En effet, ces mesures touchent principalement celles et ceux qui n'ont pas les moyens de changer de véhicule, les moins aisés d'entre nous.

A l'inverse, nous sommes pour imposer des règles très restrictives allant jusqu'à l'interdiction aux transports logistiques et aux véhicules d'entreprises qui ne respectent pas les critères d'émission les plus stricts.

Antoine Maurice (ARCHIPEL CITOYEN)

Nous proposons de créer une assemblée décisionnaire composée d'élus, d'associations, des services techniques et d'habitants ayant le mandat de revoir la mise en place de la ZFE pour proposer un scénario plus ambitieux adressant réellement le problème de la pollution à Toulouse ainsi que les objectifs de baisse des gaz à effets de serre liés aux transports.

Cette assemblée décisionnaire pourra s'appuyer sur les idées déjà émises lors de la phase de concertation:

- Une prime « Abonnement transport en commun ou auto-partage » en cas d'envoi à la casse d'un véhicule polluant
- La réduction de la liste des dérogations aux véhicules spéciaux
- Prise en compte d'autres critères que la seule vignette CRIT'AIR comme par exemple la masse des véhicules ou leur cylindrée
- Dérogation pour les véhicules transportant 2 passagers ou plus afin d'encourager le covoiturage

- Etudes de dispositifs complémentaires à la ZFE (Zones à trafic limité, gratuité des transports en commun en cas de pollution)
- Partage de l'effort sur l'ensemble des automobilistes quel que soit leur niveau de pollution, avec une interdiction de rouler 1 jour par semaine pour les véhicules les moins polluants (mais plus nombreux) et 5 jours par semaine pour les plus polluants (et moins nombreux)
- Une prime à la conversion des utilitaires vers des triporteurs électrique

Elle devra aussi considérer les moyens de contrôle de l'application des restrictions de circulation.

Pierre Cohen (Pour la cohésion ! - L'autre choix)

Le centre ville devra être piétonnisé et accessible uniquement aux riverains, aux livreurs ...

On sait que les quartiers rocadés de Bordelongue et Milan sont les quartiers les plus touchés par la pollution atmosphérique des voitures. Nous apporterons une attention toute particulière à ces quartiers populaires pour les rendre plus respirables. Les ZFE servent essentiellement à connaître les zones les plus polluées qui le sont pour une très grande partie par les voitures. C'est un très bon outil de travail pour améliorer les aménagements urbains en faveur des solutions alternatives comme la rénovation urbaine des faubourgs. Mais les zones les plus polluées sont autour des rocadés. Aussi nous prôtons l'urgence climatique celle de donner une alternative à la voiture à la plupart des personnes qui sont dans les bouchons des rocadés avec un RER Toulousain.

Franck Biasotto (Toulouse Belle & Forte)

A poursuivre, en l'accompagnant de mesures pour les propriétaires de véhicules anciens.

Quentin Lamotte (Rassemblement Toulousain)

Nous sommes favorables à la mise en place d'une Zone à Faibles Emissions sur le périmètre de l'hypercentre, à l'intérieur des boulevards. Instaurer une Zone à Faibles Emissions plus large revient à instaurer une zone à forte exclusion. Les ménages aux plus faibles revenus seront pénalisés, ne pouvant investir dans des véhicules neufs ou moins polluants. Quant au montant de l'éco-chèque mobilité, il est aujourd'hui bien insuffisant pour permettre aux classes populaires voire à la classe moyenne d'acquérir un véhicule électrique ou hybride.

La politique écologique que nous défendons ne doit pas être une politique punitive qui sanctionne les classes populaires. Il faut réussir à concilier la France en désir de progrès et la France en crise de pouvoir d'achat. Pour cela, nous préférons une écologie plus juste avec le développement des transports en commun afin d'offrir aux Toulousains une alternative éco-responsable équilibrée.

Action n°10

Réaménager les avenues qui sont à 2x2 voies en 2x1 voies, en redistribuant l'espace au profit des transports en commun, des piétons et des vélos. Exemples : les allées Etienne Billières, l'avenue de Grande Bretagne ou l'avenue Paul Séjourné.

Etes-vous favorable à mettre en place cette mesure ? Sur quels axes plus précisément ? A quelle échéance ?

Quentin Charoy (Toulouse animaliste)

Pas de commentaire

Nadia Pellefigue (Une Nouvelle Energie pour Toulouse - La Gauche, l'Ecologie, les Toulousain.e.s)

Oui, nous sommes favorables, comme indiqué dans notre réponse à la proposition n°3, au réaménagement des avenues qui sont à 2x2 voies en 2x1 voies, en redistribuant l'espace au profit des transports en commun, des piétons et des mobilités douces. Un certain nombre de stationnements seront également supprimés au profit d'aménagements cyclables et piétons. Nous reprendrons ces exigences dans une charte d'aménagement de l'espace public.

Sans avoir aujourd'hui une liste exhaustive, nous pouvons également citer la route de Saint Simon dans le quartier des Arènes, où une colléenne a récemment été renversée sur la 2x2.

Jean-Luc Moudenc (Aimer Toulouse)

Toutes les pistes sont ouvertes pour permettre aux piétons et aux vélos de mieux circuler. Parfois, cela peut passer par une mise à 2x1 voies. Pour notre part, nous nous engageons sur des objectifs : les méthodes mises en œuvre au cas par cas doivent faire l'objet d'une concertation locale.

Pauline Salingue (Toulouse Anticapitaliste - NPA)

Nous sommes pour ces réaménagements, notamment sur les axes cités.

Nous sommes pour réserver les rives, côté centre-ville, du Canal du midi et de Brienne aux transports en communs et aux modes actifs de déplacement (Vélo, trottinettes...). Pour cela, nous proposons de supprimer les places de parking côté canal et de maintenir une voie d'accès pour les riverains. Cela implique de réaménager l'autre rive avec une chaussée à double sens et un élargissement de la voie verte pour les piétons et les vélos.

Cela devra être fait dans la première moitié du mandat et continué ensuite sur d'autres axes.

Antoine Maurice (ARCHIPEL CITOYEN)

Nous sommes favorables à cette proposition, qui vise à faire évoluer la répartition de l'espace public au profit des transports en communs et des modes actifs, et qui autorise une végétalisation accrue de nos rues.

Concrètement, nous portons dans notre programme la réalisation massive de voies réservées (site propre) pour les bus, dès que la configuration des rues le permet. Les 2x2 voies constitueront dans ce contexte des axes prioritaires à réaménager.

Ces projets vont profondément changer les habitudes des habitants, ainsi leur mise en œuvre se fera dans une démarche de co-construction avec les habitants.

Pierre Cohen (Pour la cohésion ! - L'autre choix)

Le transport en commun est l'alternative à la voiture individuelle. Faire passer les bus articulés partout où nous pouvons est un devoir. Donc sur le principe de partage de la route permet une meilleure efficacité des Transports en commun, une meilleure sécurité de déplacements pour les vélos et les piétons, un apaisement de la voie publique, une mixité des usages.

Franck Biasotto (Toulouse Belle & Forte)

A étudier en CONCERTATION avec les riverains, commerces, etc .

Quentin Lamotte (Rassemblement Toulousain)

Dans une optique de développement des transports en commun, une redistribution de l'espace est souhaitable mais doit être étudiée au cas par cas. Le réaménagement éventuel de la voirie doit prendre en considération les besoins de tous les usagers.

Action n°11

Transformer en boulevard urbain limité à 50 km/h : la rocade, avec la réservation d'une file aux transports en commun et covoiturage. Cette transformation se ferait en 2 étapes : une 1ère avec limitation à 70km/h et la réservation d'une file, puis une 2ème étape avec une limitation à 50km/h et l'ajout d'une voie verte.

Etes-vous favorable à mettre en place cette mesure ? Totalement, partiellement ? A quelle échéance ?

Quentin Charoy (Toulouse animaliste)

Nous voulons limiter la vitesse de circulation dans les zones à risques notamment pour les animaux sauvages et créer des ponts pour permettre aux animaux de traverser les axes routiers.

Nadia Pellefigue (Une Nouvelle Energie pour Toulouse - La Gauche, l'Ecologie, les Toulousain.e.s)

Oui. Notre plan d'urgence mobilité prévoit une reconfiguration de la rocade pour permettre :

- La réservation de voies (ou au moins la bande d'arrêt d'urgence) au transport collectif
- La circulation de navettes entre les portes de Toulouse
- Une baisse progressive de la vitesse autorisée afin de permettre une plus grande fluidité du trafic et une priorité au covoiturage
- L'interconnexion des navettes sur la rocade avec les infrastructures existantes partout où cela est possible (métro, train, voies vertes, avenues)

Jean-Luc Moudenc (Aimer Toulouse)

Le périphérique est sous la responsabilité de l'Etat, et non de la ville de Toulouse. Il est toujours aisé de promettre sur des domaines où notre responsabilité n'est pas directement engagée ; mais il ne s'agit pas là de notre méthode.

Réserver une file de périphérique aux transports en commun est un serpent de mer ancien, qu'aucune étude technique n'a jamais pu valider. Nous ne souhaitons donc pas nous engager dans des aventures hasardeuses. Nous préférons allouer les finances et les efforts de la collectivité à des projets qui fonctionnent, et qui répondent à un vrai besoin : le déploiement des Lineo, la 3e ligne de métro, le téléphérique urbain...

Diminuer la vitesse du périphérique est une mesure de sanction envers les Toulousains, qui n'a pas de sens en l'état actuel des circulations dans notre ville. La voirie secondaire risquerait de subir du trafic de report, dégradant par là même la qualité de l'air dans nos quartiers. La priorité est à rénover les routes qui sont de notre compétence, pour favoriser les modes doux, les transports en commun et la sécurité routière.

Pauline Salingue (Toulouse Anticapitaliste - NPA)

Nous sommes pour une transformation des règles de circulation sur le périphérique.

Limitation à 50 km/h aux heures de pointe uniquement et tout de suite.

Nous sommes favorables à réserver une file aux transports en commun et au covoiturage.

Antoine Maurice (ARCHIPEL CITOYEN)

La réservation d'une voie (sur 3 voire 2) au covoiturage et également aux bus est une idée à laquelle nous souscrivons, et que nous préconisons de mettre en œuvre dès les travaux de mise à 3 voies de la rocade Ouest finalisés.

A ce stade, la limitation à 50km/h de la vitesse sur la rocade ne nous paraît pas souhaitable. Nous lui préférons 70km/h, vitesse à laquelle fluidité du trafic et réduction de la pollution (et du bruit) atteignent un point d'équilibre. La diminution à 50km/h de la vitesse sur la rocade implique une véritable transformation de ces voies rapides. Nous ne l'envisageons pas à court terme. Dans ces conditions, l'intégration de pistes cyclables et des trottoirs nous semble prématuré à ce stade.

Quant à l'utilisation de cette infrastructure pour les bus, nous pensons que certaines portions pourraient être utilisées pour favoriser l'émergence de lignes de périphérie à périphérie.

Pierre Cohen (Pour la cohésion ! - L'autre choix)

Nous sommes favorables à une limitation à 70 km/h sur la rocade et pour l'étude d'une voie réservée au TC et au covoiturage.

Franck Biasotto (Toulouse Belle & Forte)

Attention toutefois aux effets pervers : la circulation risque de se reporter en ville.

Quentin Lamotte (Rassemblement Toulousain)

Nous ne sommes pas favorables à l'abaissement de la vitesse de la rocade. Cette proposition ne répond pas aux besoins des usagers de la route, c'est-à-dire la grande majorité des Toulousains. En effet, une telle mesure pénaliserait grandement les personnes qui empruntent la rocade au quotidien pour se rendre au travail. La rocade est un axe routier et un axe rapide et doit le rester, il n'est pas envisageable d'y insérer une voie verte, ne serait-ce que pour des questions de sécurité.

Action n°12

Généraliser la vitesse de circulation à 30 km/h en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs) et développer des zones de rencontre là où le trafic est très limité. Nous proposons que l'ensemble de la voirie de l'agglomération (y compris les villes de la périphérie) soit limité à 30 km/h, hors voies rapides, ce qui représente plus de 95% de la voirie.

Etes-vous favorable à mettre en place cette mesure ? Totalement, partiellement ? Agirez-vous pour que cette mesure soit étendue aux communes de la métropole ? A quelle échéance ?

Quentin Charoy (Toulouse animaliste)

En priorité dans les zones à risques pour les enfants et les animaux, dans les rues étroites et où les vélos peuvent se déplacer à contre sens.

Nadia Pellefigue (Une Nouvelle Energie pour Toulouse - La Gauche, l'Ecologie, les Toulousain.e.s)

Oui, nous y sommes favorables.

Jean-Luc Moudenc (Aimer Toulouse)

Notre projet est de généraliser les zones 30 voire à d'autres vitesses plus faibles (6km/h, zones de rencontre) et de conserver la vitesse à 50 km/h sur les voies structurantes et de transit, si la concertation avec les habitants le suggère.

Concernant les villes de la périphérie, nous ne nous prononçons pas car notre vision de la Métropole est basée sur le respect des choix des communes partenaires. Les Maires gardent une place prépondérante dans le choix de la limitation de vitesse. Mais nous constatons avec joie qu'ils sont nombreux à se diriger vers le choix d'une ville à 30.

Pauline Salingue (Toulouse Anticapitaliste - NPA)

Nous sommes bien évidemment pour étendre le 30km/h, mais ne sommes pas certains de la nécessité d'en faire une obligation sur toute la métropole. Immédiatement, nous sommes pour l'appliquer à l'hypercentre, à l'intérieur des boulevards.

Antoine Maurice (ARCHIPEL CITOYEN)

Nous souscrivons à ce projet de réduction de la vitesse en ville, afin d'apaiser nos rues, de limiter les nuisances sonores, de réduire la pollution et de mieux partager l'espace public avec les cyclistes et aussi les piétons.

La sécurité des piétons et des cyclistes est une priorité pour nous, car c'est le principal frein à l'utilisation de ces modes de déplacement. Nous proposons d'étendre les zones de rencontre limitées à 20 km/h, en particulier à l'ensemble des rues où la voie cyclable est partagée avec les piétons.

Nous proposons de généraliser la limitation à 30 km/h de la vitesse sur l'ensemble de la commune de Toulouse. Nous proposons de maintenir la vitesse à 50 km/h sur certains axes, à la double condition que les riverains y soient favorables et que l'aménagement garantisse une séparation des flux voitures, vélos et piétons. Cette limite deviendrait alors l'exception.

Aussi, nous encouragerons les autres communes de l'agglomération à faire de même dans le cadre du PDU et du PARM.

Pierre Cohen (Pour la cohésion ! - L'autre choix)

Nous sommes favorable à un apaisement automobile dans la ville, apaisement entraînant une baisse de pollution. Nous savons que la vitesse et donc les freinages entraînent une production de particules en suspension dans l'air, ainsi que l'usure des pneus sur la chaussée.

Il est reconnu que rouler tranquillement permet de fluidifier la circulation. Une voiture en ville ne va guère au-delà de 30 à l'heure, entre les embouteillages et les feux.

Je souhaite également faire une expérimentation dans certains carrefours, retirer les feux tricolores afin d'encourager les automobilistes à les traverser au ralenti, en respectant les priorités à droite.

Franck Biasotto (Toulouse Belle & Forte)

Je suis favorable partiellement à cette mesure qui nécessite d'être prudent en fonction des zones, et du contexte et qui nécessite une concertation avec les habitants des quartiers.

Malheureusement, l'élargissement de cette mesure aux communes de la métropole reste du ressort des communes concernés.

Quentin Lamotte (Rassemblement Toulousain)

Nous ne sommes pas favorables à une généralisation de la vitesse de circulation à 30 km/h. Si l'abaissement de vitesse peut être utile pour réduire le trafic dans les zones résidentielles ou pour les zones à risques (devant les écoles et dans les zones de rencontre), il n'est pas nécessaire d'abaisser la vitesse sur l'ensemble de l'agglomération.

Action n°13

Réserver les zones suivantes aux modes actifs et aux transports en commun : les rives centre-ville du canal de midi et du canal de Brienne, avec suppression du stationnement et conservation d'une simple voie de desserte riverain-e-s. L'autre rive sera réaménagée en une chaussée à double sens automobile ainsi qu'une voie verte.

Etes-vous favorable à mettre en place cette mesure ? Totalement, partiellement ? A quelle échéance ?

Quentin Charoy (Toulouse animaliste)

Cette mesure doit être prise en concertation avec les habitants du quartier à l'issue d'un débat contradictoire.

Nadia Pellefigue (Une Nouvelle Energie pour Toulouse - La Gauche, l'Ecologie, les Toulousain.e.s)

Oui, nous y sommes favorables.

Jean-Luc Moudenc (Aimer Toulouse)

Si les Toulousains nous font confiance, nous mettrons ce Plan Canal en concertation avec à la fois les habitants, et les associations qui s'intéressent tant aux mobilités qu'à la nature en ville. Nous construirons, ensemble, un projet final permettant d'élargir les espaces verts du canal, de faciliter la qualité de vie des riverains, et de promouvoir piétons et vélos.

Pauline Salingue (Toulouse Anticapitaliste - NPA)

Nous sommes totalement favorables à la mise en place de cette mesure, dès le début du mandat.

Nous sommes pour réserver les rives, côté centre-ville, du Canal du midi et de Brienne aux transports en communs et aux modes actifs de déplacement (Vélo, trottinettes...). Pour cela, nous proposons de supprimer les places de parking côté canal et de maintenir une voie d'accès pour les riverains. Cela implique de réaménager l'autre rive avec une chaussée à double sens et un élargissement de la voie verte pour les piétons et les vélos.

Antoine Maurice (ARCHIPEL CITOYEN)

Nous préconisons un réaménagement complet des berges des canaux à Toulouse, qu'il s'agisse du canal du Midi, du canal de Brienne, ou du canal latéral à la Garonne. Il s'agit de faire des canaux dans Toulouse des sites écologiques par excellence: végétalisation, modes doux et baisse du trafic automobile de transit.

Notre projet consiste à repenser l'aménagement du canal, afin d'y déployer sur chaque berge une promenade piétonne de grande qualité offrant des vues sur la voie d'eau, une piste cyclable large en double-sens, une voie réservée aux transports en communs ainsi que des trottoirs confortables coté façades. Cet aménagement impliquera nécessairement de réduire le nombre de voies de circulation pour les voitures, et pourra s'accompagner d'une refonte du plan de circulation.

Il s'agit là aussi d'une opération urbanistique majeure à laquelle nous souscrivons pleinement, au moins pour la mise en valeur du canal du midi classé patrimoine mondial (par l'UNESCO). Séparer clairement modes doux, transports en commun et voitures nous apparaît aussi comme une nécessité, notamment pour la sécurité des piétons et des cyclistes.

Nous pensons que la séparation de ces flux doit se faire en considérant plusieurs options qui seront présentées et décidées avec les habitants des quartiers concernés, notamment concernant la suppression de places de parking qui seront inévitables.

Enfin, au vu de la longueur de ces canaux, nous devons travailler ensemble à un phasage du projet, en commençant par les secteurs les plus soumis à la pollution (de l'air). Afin de tester des principes fonctionnels avec les usagers avant la mise en œuvre d'un aménagement définitif, des aménagements légers et réversibles pourraient être envisagés dans un premier temps. Ce chantier devra clairement s'inscrire sur deux mandats, afin de prendre le temps de l'accompagnement nécessaire des habitants et des usagers.

Pierre Cohen (Pour la cohésion ! - L'autre choix)

Votre question appelle le projet Busquets de l'octogone que nous avons initié. Rives du canal côté centre ville réservées aux bus et modes actifs. Rives donnant sur les faubourgs, réservées aux véhicules particuliers et de travail.

Comme à Nîmes qui est plus petite mais qui a un boulevard interne, mettre celui-ci en sens unique.

Le projet du canal pour une grande partie est très lié au prolongement du Tram jusqu'à la gare. Il suffit de faire la différence entre les allées Jules Guesde et les allées Jean-Jaurès pour comprendre l'amélioration possible du canal.

Franck Biasotto (Toulouse Belle & Forte)

Je ne suis que partiellement favorable à mettre en place cette mesure; en effet, il faut garder une voie de circulation automobile de chaque côté qui évitera les traversées inutiles des canaux pour tous les usagers.

Cette mesure devra être mise en place progressivement sur 5 ans (cf REV et aménagements cyclables de l'agglo).

Quentin Lamotte (Rassemblement Toulousain)

A l'heure actuelle, des voies sont réservées aux bus, ce qui est souhaitable. La réduction forcée de la place de la voiture par la suppression de voies de circulation dédiées et de places de stationnement aurait à terme un impact sur l'activité commerciale de Toulouse ainsi que sur la pérennité des emplois qui y sont liés.

Action n°14

Transformer en zone piétonne le Pont-Neuf et l'axe Est-Ouest, de la rue de Metz à la place Saint Cyprien, avec un réaménagement de la halle aux grains et des allées Etienne Billières, et la transformation de l'hyper-centre en Zone à Trafic Limitée (ZTL).

Etes-vous favorable à mettre en place cette mesure ? Totalement, partiellement ? A quelle échéance ?

Quentin Charoy (Toulouse animaliste)

Pas de commentaire

Nadia Pellefigue (Une Nouvelle Energie pour Toulouse - La Gauche, l'Ecologie, les Toulousain.e.s)

Oui. Dans le cadre de la suppression des trafics de transit, sommes favorables à la transformation de l'axe Halle au grain – Place intérieure Saint Cyprien, avec la suppression de la circulation automobile. La suppression de la circulation des bus devra être étudiée de manière précise car nous souhaitons favoriser leur développement, et de nombreux bus desservent aujourd'hui le cours Dillon et la place Esquirol.

Jean-Luc Moudenc (Aimer Toulouse)

La fermeture à la circulation de l'axe Metz-République provoquerait des reports de trafics sur les ponts Pierre de Coubertin et des Catalans, et sur l'avenue de Muret. Les reports de trafic sur le pont Pierre de Coubertin seraient en contradiction avec le projet Grand Parc Garonne sur l'île du Ramier, qui vous tient également à cœur. Surtout, ces trafics supplémentaires engendreraient pollution et congestion dans les faubourgs autour du centre-ville. Or, l'apaisement du centre-ville ne doit pas se réaliser contre les quartiers.

Nous proposons en revanche de réserver le pont Saint-Pierre aux vélos, aux piétons et aux véhicules de secours. Ce pont tient une place moins importante dans les circulations du centre-ville, et il est en position idéale pour faciliter les déplacements vélo et piétons, entre le site de La Grave amené à rayonner sur toute la ville et la place Saint-Pierre. Il s'agit d'un acte fort pour le vélo et les piétons, mais aussi pour l'aménagement de notre centre-ville.

A propos de la rue de Metz, nous souhaitons enclencher une première phase de rénovation entre François Verdier et l'intersection avec la rue Alsace-Lorraine. Nous souhaitons élargir des trottoirs, planter des arbres, et réduire la circulation. Si les Toulousains nous font confiance, une concertation aura lieu dès le début du mandat pour voir, avec les habitants et les associations, quelle place réserver au trafic automobile, qui devra forcément diminuer.

Pauline Salingue (Toulouse Anticapitaliste - NPA)

Piétonniser de la rue de Metz à St Cyprien nous semble problématique, car cela aurait pour conséquence de dévier un flot important de voitures vers les allées J. Guesde, St Michel et le Fer à Cheval, avec une voie unique. A minima, il nous apparaît indispensable de maintenir la circulation des transports en commun sur cet axe. Ne vaudrait-il pas mieux piétonniser le Pont St Pierre ? Dans tous les cas, il nous semble difficile de discuter de cette question sans appréhender la mobilité à l'échelle de toute l'agglomération afin de ne pas uniquement déplacer les problèmes comme cela a pu se constater dans d'autres villes.

Antoine Maurice (ARCHIPEL CITOYEN)

Nous souscrivons à cette proposition de piétonnisation du Pont-Neuf, et plus globalement de l'axe Metz - République. Notre projet global pour ce secteur consiste à sécuriser les cheminements piétons et cyclables, ce qui implique de mettre en oeuvre un nouveau plan de circulation sur l'axe Est-Ouest de la ville (de la Place Dupuy à la Patte d'Oie).

Pour cette opération d'urbanisme majeure, nous proposons d'impliquer les habitants des quartiers concernées par ce changement, via un accompagnement (places des bus/piétons/vélo sur le Pont-Neuf) au changement des habitudes de mobilité, ce qui nécessite de bien connaître les flux, y compris les livraisons.

Les zones à trafic limité sont des espaces, généralement situés en centre-ville, dans lesquels seule la circulation des transports publics, des services d'urgences, des riverains et des titulaires d'autorisations expresses est autorisée. Ces zones permettent de réduire la pollution mais aussi les nuisances sonores et d'apaiser la ville. A Toulouse, l'accès à certaines rues du centre ville est déjà restreint, nous proposons d'étudier l'extension du dispositif plus largement dans le centre ville, à l'intérieur de boulevards.

Pierre Cohen (Pour la cohésion ! - L'autre choix)

Ce projet était notre deuxième rupture de transit de la ville de Toulouse après la place du capitole dans le projet Busquets. Nous le reprendrons sur tout l'axe jusqu'à Saint-Cyprien. Il sera phasé étant donné son coût et l'ampleur du projet.

Franck Biasotto (Toulouse Belle & Forte)

Le test sera fait en grandeur réelle d'ici 2/3 ans lors de l'aménagement de la station F.Verdier pour la 3ème ligne qui va induire des déviations.

Quentin Lamotte (Rassemblement Toulousain)

La piétonnisation de certains axes ne permet pas de réduire la circulation automobile, elle ne fait que reporter le trafic sur d'autres axes routiers déjà saturés. Les Toulousains passent en moyenne 158 heures par an dans les embouteillages, il n'est pas souhaitable d'accroître ce phénomène.

Action n°15

Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes.

Quentin Charoy (Toulouse animaliste)

Restreindre la circulation.

Nadia Pellefigue (Une Nouvelle Energie pour Toulouse - La Gauche, l'Ecologie, les Toulousain.e.s)

Oui, nous y sommes favorables, la sécurisation des abords des écoles est une nécessité : coupler l'aménagement de l'espace public avec le soutien aux initiatives de « Pédibus » ou « Cyclobus », qui permettent également de susciter des solidarités entre les parents.

Jean-Luc Moudenc (Aimer Toulouse)

Interdire la circulation à certains horaires n'est pas une mesure lisible pour les habitants, et impose de grandes complexités. Nous nous engageons à améliorer la sécurité aux abords des écoles, en accentuant la présence de la Police Municipale et en mettant en place des zones 20, dès que cela est possible.

Pauline Salingue (Toulouse Anticapitaliste - NPA)

Nous sommes dans l'absolu pour cette mesure. Mais elle ne pourra être appliquée qu'une fois que les modes de transports sur la métropole seront transformés en profondeur. En effet, beaucoup de parents qui travaillent n'ont souvent d'autres choix que de déposer leurs enfants en voiture.

Néanmoins, dès maintenant, nous pourrions envisager d'appliquer cette mesure sur certaines écoles où le problème est le plus criant et où des solutions alternatives sont proposées pour les parents qui n'ont actuellement pas d'autres choix que de prendre la voiture (parkings adaptés par exemple)

Antoine Maurice (ARCHIPEL CITOYEN)

Nous comprenons qu'il s'agit ici de protéger les enfants, leurs parents et leurs enseignants du trafic automobile, en terme de sécurité mais aussi de pollution, lors de leur entrée ou de leur sortie des classes.

Nous proposons, dans les endroits où cela n'est pas réalisé, de réduire la vitesse à 20km/h afin d'améliorer la sécurité et de diminuer la pollution. Des aménagements de voirie complémentaires pourront permettre d'accroître la sécurité : réduction de la largeur des voies de circulation au droit des écoles, traitement spécifique de la bande de roulement, éclairage soigné. Enfin, la sécurisation des carrefours en amont des groupes scolaires constituera une priorité absolue dès l'année 2020. Quand la configuration le permet nous pourrions instaurer une fermeture des rues aux heures d'entrée et de sortie de classes.

Pierre Cohen (Pour la cohésion ! - L'autre choix)

Les écoles seront le laboratoire de la ville écologique. Les aménagement urbains autour seront de qualité et vertueux pour les cheminements doux.

Encourager les pédibus.

Encourager l'apprentissage du code de la route aux enfants (les enfants sont formateurs des parents).

Franck Biasotto (Toulouse Belle & Forte)

En concertation avec les enseignants et les parents d'élèves.

Quentin Lamotte (Rassemblement Toulousain)

La suppression de la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes est irréalisable. Il y a 206 écoles publiques à Toulouse. Cela reviendrait à couper la circulation de nombreuses routes, incluant des grands axes routiers, à des horaires coïncidant avec les horaires de bureau. Une telle mesure serait donc trop contraignante, y compris pour les parents venant récupérer leurs enfants.

Il est préférable de mettre en place une limitation de la vitesse aux abords des écoles afin d'assurer la sécurité des enfants ; par exemple, avec des panneaux lumineux variables, calqués sur les plages horaires d'entrée et de sortie des classes.

Action n°16

Anticiper l'interdiction du stationnement motorisé à moins de 5 mètres des passages piétons en 2026, en transformant au plus tôt ces places en stationnement vélo.

Quentin Charoy (Toulouse animaliste)

Pas de commentaire

Nadia Pellefigue (Une Nouvelle Energie pour Toulouse - La Gauche, l'Ecologie, les Toulousain.e.s)

Oui, nous y sommes favorables.

Jean-Luc Moudenc (Aimer Toulouse)

Nous nous engageons à ce que tous les aménagements neufs intègrent cette particularité, et que les travaux de voirie effectués durant le mandat permettent d'adapter nos rues à cette exigence.

Pauline Salingue (Toulouse Anticapitaliste - NPA)

Cette mesure peut être mise en place dès maintenant.

Antoine Maurice (ARCHIPEL CITOYEN)

Nous proposons, à travers notre plan vélo, d'augmenter significativement le nombre de stationnements pour le vélo, et ce dans l'ensemble des quartiers de Toulouse. Dans l'idéal, nous préconisons que ces stationnements vélo soient positionnés dans des endroits éloignés de la circulation automobile. Toutefois, à la condition d'en sécuriser l'aménagement, la suppression progressive des stationnements automobiles au droit des traversées piétonnes constitue une opportunité de les

remplacer par une offre de stationnement vélo. Cette dernière présenterait en effet le double avantage de ne pas obstruer les vues en approche des traversées piétonnes, et de favoriser des traversées de rue sécurisées pour les cyclistes avant ou après leur stationnement.

Pierre Cohen (Pour la cohésion ! - L'autre choix)

Nous aménagerons les espaces devant les écoles et interdirons les stationnements autour de passages piétons.

Franck Biasotto (Toulouse Belle & Forte)

Pas de commentaire

Quentin Lamotte (Rassemblement Toulousain)

Nous sommes en partie favorable à cette proposition. Elle pourrait permettre de combler le manque évident de places de stationnement dédiés aux vélos. Mais il convient de procéder au cas par cas en étudiant les besoins des usagers, de sorte à ne pas gaspiller les deniers publics par la création de places superflues.

Nous souhaitons surtout multiplier les stationnements vélo sécurisés afin de réduire le nombre de vélos volés chaque année (en moyenne 4 000 vélos). Il est souhaitable de s'inspirer de la politique menée dans des villes comme Nantes ou Strasbourg qui disposent de véloparcs sécurisés avec accès par carte et vidéosurveillance.

Cette politique de parking à vélos sécurisés se développe à Toulouse mais il faut que le mouvement s'accélère. Les parcs à vélos Tisséo sont pour l'heure situés uniquement en périphérie de la ville, nous en construisons davantage en centre-ville où les vols sont fréquents.

Action n°17

Créer une aide à l'achat d'un vélo pour les particuliers et pour les entrepreneurs locaux (achat de remorque, vélo-cargo, triporteur, VAE, vélos pliants).

Quentin Charoy (Toulouse animaliste)

Pas de commentaire

Nadia Pellefigue (Une Nouvelle Energie pour Toulouse - La Gauche, l'Ecologie, les Toulousain.e.s)

Oui, nous sommes favorables à la relance et la revalorisation de la prime à l'achat des Vélos à Assistance Electrique, tout juste remise en place sous condition de ressource par la métropole fin 2019.

Jean-Luc Moudenc (Aimer Toulouse)

Nous nous engageons pour la mise en place d'un service de location longue durée de vélos à assistance électrique, afin de (re)faire découvrir le vélo et de le tester pendant un temps long, et d'inciter ainsi l'achat.

Nous continuerons à inciter à l'usage du vélo auprès des jeunes et des salariés.

L'aide à l'achat de vélo électrique est déjà active sur la Métropole.

Pauline Salingue (Toulouse Anticapitaliste - NPA)

Oui, nous sommes pour. Cette aide pourrait s'élever à hauteur de 2 millions d'euros annuels. Nous sommes par ailleurs pour remunicipaliser le service VéloToulouse facturé plus de 5 millions d'euros par JCDecaux. Cela permettrait de financer cette mesure.

Antoine Maurice (ARCHIPEL CITOYEN)

Nous pérennisons l'aide à l'achat de vélo électrique mis en place par la Métropole à l'adresse des particuliers. Nous soutiendrons le développement de la filière de la livraison par vélo (logistique du dernier kilomètre), en favorisant les modes de livraison doux (décarbonés), en particulier dans le centre-ville piéton. Nous proposons, en lien avec les commerçants, d'encourager ce mode de livraison et de réapprovisionnement, à l'instar du système déployé à Strasbourg, qui offre une amplitude horaire de livraison plus étendue pour les modes doux (décarbonés).

Nous proposons que la ville, la Métropole et l'agglomération, adoptent massivement l'usage du vélo : flotte de service pour les déplacements professionnels, livraisons et coursiers à vélo.

Pierre Cohen (Pour la cohésion ! - L'autre choix)

C'est une mesure qui risque d'avoir beaucoup de succès. Les budgets n'étant pas extensibles il faudra dès le départ concilier aménagement territorial et aide financière. Nous devons travailler avec les associations concernées et établir des critères d'attribution transparents.

Franck Biasotto (Toulouse Belle & Forte)

A adapter selon les revenus.

Quentin Lamotte (Rassemblement Toulousain)

L'Etat et la Métropole proposent déjà des aides pour l'acquisition d'un vélo à assistance électrique. Nous poursuivons ces aides.

Action n°18

Favoriser le déploiement du programme national "savoir rouler à vélo" dans les écoles primaires, en équipant les écoles de stationnement vélo grâce au programme Alvéole. Le stationnement sera ainsi pris en charge à 60% et la sensibilisation à 100%.

Quentin Charoy (Toulouse animaliste)

Pas de commentaire

Nadia Pellefigue (Une Nouvelle Energie pour Toulouse - La Gauche, l'Ecologie, les Toulousain.e.s)

Oui, c'est une bonne opportunité qu'il faut saisir.

Jean-Luc Moudenc (Aimer Toulouse)

Nous nous engagerons pleinement à faire connaître le programme Alveole et le développer, comme cela a déjà été initié sous le mandat qui touche à sa fin.

Pauline Salingue (Toulouse Anticapitaliste - NPA)

Sensibiliser les enfants dès le plus jeune âge est évidemment une priorité !

Antoine Maurice (ARCHIPEL CITOYEN)

L'apprentissage du vélo à l'école fait partie de nos préconisations. Nous souhaitons que chaque petit Toulousain puisse apprendre la pratique du vélo dans un environnement sécurisant, et en bénéficiant d'un accompagnement adapté. Cet apprentissage constitue l'un des préalable au développement de la pratique du vélo pour les trajets domicile - école.

Par ailleurs, nous proposons d'expérimenter les vélo-bus pour se rendre à l'école. Dans ce cadre, nous réaliserons des aménagements spécifiques autour des groupes scolaires, et soutiendrons le développement de stationnement sécurisés pour chaque école de Toulouse.

Pierre Cohen (Pour la cohésion ! - L'autre choix)

Nous proposons, dans le cadre du temps périscolaire, de mettre en place un parcours citoyen climatique qui inclura la place du vélo dans la ville avec toutes les alternatives à la voiture.

Franck Biasotto (Toulouse Belle & Forte)

Oui, je suis largement favorable à tel programme.

Quentin Lamotte (Rassemblement Toulousain)

Nous sommes favorables à l'apprentissage du vélo à l'école. Nous approuvons également le développement du stationnement vélo promu par le programme Alvéole ; à mettre en parallèle avec la création de parc à vélos sécurisés Tisséo.

Action n°19

Donner l'exemple : en tant que maire et élu-e-s, effectuer un maximum de déplacements à vélo.

Quentin Charoy (Toulouse animaliste)

Pas de commentaire

Nadia Pellefigue (Une Nouvelle Energie pour Toulouse - La Gauche, l'Ecologie, les Toulousain.e.s)

Oui. Plusieurs membres de ma liste sont déjà des cyclistes assidus, vous pouvez compter sur eux/elles pour motiver leurs collègues !

Des moyens seront mis à leur disposition pour les inciter à la poursuite de ce mode de déplacement. (Garages ou stationnements sécurisés au Capitole et à la Métropole, douches, possibilité de location de matériel, parc de vélos mutualisé...)

Jean-Luc Moudenc (Aimer Toulouse)

Nous souhaitons donner l'exemple, à l'image de Jean-Michel Lattes : membre de l'association vélo au début des années 80 lorsqu'il était étudiant, il effectue environ 80% de ses déplacements en vélo lorsque ses contraintes d'emploi du temps le permettent. Il continue à utiliser sa voiture en ville pour certains besoins familiaux ou en raison de certaines de ses obligations de Président de Tisseo couvrant un vaste territoire de 115 communes.

Nous nous engageons à ce que la collectivité développe la flotte de vélos électriques à destination des élus et des agents, pour les inciter à y recourir dès que possible.

Pauline Salingue (Toulouse Anticapitaliste - NPA)

Tout à fait. En vélo ou en transports en commun !

Antoine Maurice (ARCHIPEL CITOYEN)

L'exemplarité des élu.e.s est pour nous une valeur forte. Les élus ayant les moyens physiques nécessaires à l'utilisation du vélo seront ainsi en capacité de montrer l'exemple aux habitants qu'ils représentent. En particulier pour les déplacements de moins de 5 km, qu'ils soient personnels ou dans l'exercice de leur mandat.

Pierre Cohen (Pour la cohésion ! - L'autre choix)

Pourquoi pas dans le temps, je suis passé de la voiture au scooter mais pas encore assez vertueux... j'y travaille !

Franck Biasotto (Toulouse Belle & Forte)

oui et j'irai même plus loin en équipant tous les services de vélos avec système d'entretien.

Quentin Lamotte (Rassemblement Toulousain)

Tout dépend où on habite et où on veut se rendre !

Action n°20

Proposer le forfait mobilité durable (anciennement IKV : indemnité kilométrique vélo) aux agents municipaux.

Quentin Charoy (Toulouse animaliste)

Pas de commentaire

Nadia Pellefigue (Une Nouvelle Energie pour Toulouse - La Gauche, l'Ecologie, les Toulousain.e.s)

Oui, comme indiqué dans la réponse à la proposition n°2, nous souhaitons une collectivité exemplaire, l'indemnité

kilométrique vélo est un moyen d'inciter à la pratique.

Jean-Luc Moudenc (Aimer Toulouse)

Le décret d'application n'est pas encore en vigueur, mais nous sommes bienveillants envers cette mesure. A titre d'exemple, Tisseo Collectivités a déjà délibéré en ce sens.

Pauline Salingue (Toulouse Anticapitaliste - NPA)

Oui, il faut étendre cette mesure à toutes et tous les salariés.

Antoine Maurice (ARCHIPEL CITOYEN)

Nous soumettrons aux instances représentatives du personnel municipal le projet d'un plan de mobilités qui favorise l'utilisation des transports en communs, le covoiturage ainsi que le vélo et la marche à pied, dans le respect des contraintes personnelles et des difficultés de mobilité liées aux horaires décalés. Dans ce cadre, nous proposerons que le forfait mobilité durable puisse être appliqué aux agents municipaux, ainsi qu'aux agents de la métropole ou encore de TISSEO.

Pierre Cohen (Pour la cohésion ! - L'autre choix)

Nous y sommes favorables.

Franck Biasotto (Toulouse Belle & Forte)

Pas de commentaire

Quentin Lamotte (Rassemblement Toulousain)

Oui afin de valoriser la démarche écologique des agents municipaux.

Action n°21

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable.

Quentin Charoy (Toulouse animaliste)

Pas de commentaire

Nadia Pellefigue (Une Nouvelle Energie pour Toulouse - La Gauche, l'Ecologie, les Toulousain.e.s)

Oui, nous devons sensibiliser, inciter, mais la sécurité des usagers piétons et vélo est prioritaire, la verbalisation des comportements irrespectueux est un complément à l'aménagement de la voie publique.

En complément, nous considérons que le développement de la culture vélo passera également par :

- Des cours de vélo dans les CLAE,

- La fermeture de certaines voies à la circulation, lors d'opérations « dimanche sans voiture »

- L'aide aux associations de réparation et réemploi de vélos pour faciliter l'accès à bas prix (cycle-re) et les démultiplier au sein des petites entreprises.

Jean-Luc Moudenc (Aimer Toulouse)

Nous considérons que la verbalisation a vocation à concerner l'ensemble des incivilités et non d'en isoler certaines au profit d'un groupe quel qu'il soit. Ainsi, si la verbalisation actuelle touche très majoritairement les voitures particulières, elle concerne aussi les deux roues motorisées sur trottoirs mais peut aussi concerner les cyclistes circulant sur les trottoirs ou grillant les feux.

Pour autant, nous sommes très sensibles au problème de l'occupation des pistes cyclables par des véhicules en stationnement. Nous déploierons plus de patrouilles, notamment en centre-ville, visant à sensibiliser les usages au bon partage de l'espace public.

Pauline Salingue (Toulouse Anticapitaliste - NPA)

Oui nous sommes pour même si nous pensons que le principal est la prévention, l'éducation aux bonnes pratiques et l'aménagement sécurisé des trottoirs et des pistes cyclables pour empêcher la possibilité pour les voitures de se garer à ces endroits.

Antoine Maurice (ARCHIPEL CITOYEN)

Notre projet passe par une séparation nette des voies piétonnes, cyclables et routières. Ces séparations ne sont que peu présentes actuellement dans l'espace public, il s'agira de les réaliser au plus tôt dans le mandat.

En parallèle, nous sanctionnerons le stationnement illicite sur ces aménagements, sanction qui sera d'autant plus claire que ces séparations seront nettes et non ambiguës.

Nous utiliserons les moyens de la Police Municipale pour améliorer les conditions de sécurité des cyclistes et des piétons.

Pierre Cohen (Pour la cohésion ! - L'autre choix)

Bien évidemment !

Franck Biasotto (Toulouse Belle & Forte)

oui, mais il faut également verbaliser les cyclistes sur les trottoirs.

En tout état de cause, difficile de mettre un agent dans toutes les rues!

Quentin Lamotte (Rassemblement Toulousain)

S'il faut réprimer le stationnement illicite des voitures, qui impacte à la fois la circulation routière, les cyclistes et les piétons, il faut également réprimer les incivilités quelles qu'elles soient. Ces situations sont parfois la cause d'accidents dont certains sont mortels. Il a trop d'accidents à Toulouse qui impliquent des cyclistes et des mesures doivent être prises pour éviter ces drames.

En ce sens, nous mettrons en place une signalétique dédiée aux vélos pour garantir leur sécurité ainsi que celle des autres usagers. Nous ferons également respecter le code de la route en sanctionnant le stationnement ou la circulation sur les pistes

cyclables de la part de deux roues motorisés ou d'automobiles mais également en sanctionnant les comportements dangereux des cyclistes eux-mêmes (feux rouges ou stop grillés, non respect des passages piétons, circulation sur le trottoir, etc.) qui mettent en danger leur propre sécurité et celle des piétons. Il y a eu trop de laisser aller à Toulouse et il est temps de rappeler à chacun le respect du code de la route qui garantit la sécurité de tous.

Commentaires généraux

Quentin Charoy (Toulouse animaliste)

Toulouse animaliste est une liste qui porte un programme centré sur les animaux et notre relation avec eux. Nous souhaitons faire de Toulouse une ville plus respirable pour les Toulousains, les Toulousaines et les animaux et nous pensons que le transport en commun est le mode de transport qui permet au plus grand nombre de se déplacer en ville.

Nadia Pellefigue (Une Nouvelle Energie pour Toulouse - La Gauche, l'Ecologie, les Toulousain.e.s)

En préambule à votre questionnaire, je souhaite présenter de manière succincte les enjeux que nous avons identifiés et les axes du plan d'urgence mobilité que nous avons proposé pour y répondre, afin de montrer la cohérence de la démarche qui sous-tend les réponses à vos différentes questions. Signe de l'importance que nous portons à ce sujet, ce « Plan d'urgence pour les mobilités » est l'un des deux premiers sujets que j'ai souhaité aborder au cours de cette campagne électorale, lors de ma conférence de presse du 17 novembre 2019.

Un plan d'urgence pour les mobilités, pour :

- Résorber les bouchons
- Encourager la transition écologique et protéger la santé
- Favoriser le pouvoir d'achat des plus fragiles avec une tarification solidaire
- Promouvoir une ville apaisée à la pointe des transitions

Nos réflexions convergent avec les travaux de votre association, que nous avons rencontrée à plusieurs reprises.

Notre projet est articulé autour de 4 axes :

- La mise en place rapide d'infrastructures spécifiques pour densifier l'offre, sécuriser les déplacements piétons et vélo, rendre les transports propres et efficaces notamment avec des outils permettant d'utiliser facilement et de coordonner plusieurs modes de déplacement (site internet global, interconnexion des moyens de déplacement...)
- La mise en place d'une tarification solidaire et plus juste des transports en commun comme levier de changement de mode de déplacement au profil des transports en commun et modes doux (vélo, piétons...), des gratuités en cas de pics de pollution, le samedi, pour les nouveaux toulousains pendant 3 mois...
- La mise en place d'actions de médiation et de pédagogie pour faire changer les comportements ;
- La mise en place d'une nouvelle gouvernance des Transports pour jouer collectif.

Je vous renouvelle mes remerciements pour votre engagement et salue votre expertise qui nous a inspirés.

Souhaitant pouvoir compter encore sur votre participation à nos projets quand nous serons élus, je vous prie de recevoir mes sincères salutations.

Nadia Pellefigue

Jean-Luc Moudenc (Aimer Toulouse)

Pas de commentaire

Pauline Salingue (Toulouse Anticapitaliste - NPA)

Nous avons discuté collectivement de vos propositions et vous remercions de contribuer ainsi au débat politique des élections municipales.

Accroître de façon substantielle la place du Vélo et de la Marche à pied à Toulouse, mais aussi dans la Métropole est un objectif que nous partageons entièrement. Mais, pour nous, cela ne peut se faire sans une réflexion, et donc avec des propositions, pour l'ensemble des transports. Plus précisément : le Vélo et la Marche à pied ne pourront être une alternative réelle à la voiture sans une offre de transports collectifs qualitativement supérieure à celle que nous connaissons aujourd'hui.

Et c'est à partir de ce point de vue global que nous répondons à vos dix propositions :

<https://www.2p2r.org/dossiers/reglementation-planification/article/elections-municipales-2020-toulouse>

Nous sommes d'accord avec plusieurs d'entre elles, en particulier celle visant à créer un Réseau Express Vélo de 8 lignes et celle d'affecter un budget de 40 M€/an pour la politique cyclable (propositions 6 et 9) : la première des deux nous semble la plus importante pour que le Vélo trouve sa vraie place dans l'offre de transports, ce qui justifie cette enveloppe de 40 M€/an. Nous supposons que cette enveloppe concerne Toulouse. Comme plusieurs des propositions concernent les autres villes de la Métropole, il faudrait faire des propositions budgétaires, sinon pour toutes les villes, mais au moins pour la Métropole.

Nous sommes d'accord avec le fait de réserver les rives centre-ville du canal du midi et du canal de Brienne aux modes actifs et transports en commun (proposition 2 - mais le stationnement serait aussi supprimé pour les riverains ?), et également avec

le réaménagement de l'île du Ramier en y limitant très fortement l'accès aux véhicules motorisés (proposition 8).

Nous avons un accord de principe avec la mise en place de boucles de circulation et de zones piétonnes dans les faubourgs et les villes de l'agglomération (proposition 3), mais il faut sans doute voir ville par ville les possibilités de réalisation que nous sommes dans l'incapacité d'apprécier à ce stade. Même avis sur la création d'un réseau de liaisons cyclables inter-quartiers et d'agglomération (proposition 7).

Nous avons des avis nuancés sur les 3 propositions suivantes :

« Réaliser la ville intégrale 30 » (proposition 4) : nous sommes bien évidemment pour étendre le 30km/h, mais ne sommes pas certains de la nécessité d'en faire une obligation sur toute la métropole.

« Réaménager les avenues qui sont à 2x2 voies en 2x1 voies » (proposition 5) : nous ne sommes pas certains que cette mesure soit généralisable à toutes les avenues à 2x2 voies. Mais il est évident qu'il faudrait le faire sur toutes les avenues dédiées aux Réseau Express et de liaison cyclable (propositions 6 et 7).

« Transformer la rocade en boulevard urbain limité à 50 km/h » (proposition 10) : nous serions plutôt pour la limitation 50 km/h pour les horaires de risques de bouchons (ce qui fait déjà pas mal d'heures !)

La seule proposition qui fait réellement problème est la première. Piétonniser de la rue de Metz à St Cyprien nous semble problématique, car cela aurait pour conséquence de dévier un flot important de voitures vers les allées J. Guesde, St Michel et le Fer à Cheval, avec une voie unique. A minima, il nous apparait indispensable de maintenir la circulation des transports en commun sur cet axe. Ne vaudrait-il pas mieux piétonniser le Pont St Pierre ? Dans tous les cas, il nous semble difficile de discuter de cette question sans appréhender la mobilité à l'échelle de toute l'agglomération afin de ne pas uniquement déplacer les problèmes comme cela a pu se constater dans d'autres villes.

Enfin, pour limiter plus drastiquement l'accès des voitures au centre, ne faut-il pas remettre en cause certains parkings, celui du Capitole en particulier ? A ce sujet, nous sommes favorables à la remunicipalisation des parkings.

Nous nous sommes efforcés de répondre, sans avoir la prétention d'avoir un avis sur tout. Nous restons disponibles pour toute rencontre que vous jugeriez utile d'organiser afin d'approfondir la réflexion sur ces sujets. Par ailleurs, nous attachons une grande place dans notre programme à l'avis des premiers concernés et de leurs associations qui ont bien souvent une expertise supérieure aux élus et qui devraient avoir un rôle décisionnel dans la vie de la cité.

Recevez, madame, monsieur, nos sincères salutations anticapitalistes

Pour la liste « Toulouse Anticapitaliste »

Pauline SALINGUE

Nicolas MOUSSET

Antoine Maurice (ARCHIPEL CITOYEN)

Pas de commentaire

Pierre Cohen (Pour la cohésion ! - L'autre choix)

Pas de commentaire

Franck Biasotto (Toulouse Belle & Forte)

Pas de commentaire

Quentin Lamotte (Rassemblement Toulousain)

Pas de commentaire