

Parlons Vélo ! Municipales 2020 Toulouse (31)

Réponses de Jean-Luc Moudenc, au nom de la liste « Aimer Toulouse »

– le 14/02/2020 à 18:42 –

Adopter (ou renouveler) un plan vélo local ambitieux, financé et concerté, dès le début du mandat

Action n°1 : je suis indécis-e

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 VéloToulouse, 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 ?

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.

Action n°2 : je suis indécis-e

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 ?

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.

Développer un réseau cyclable cohérent

Action n°3 : je suis indécis-e

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 ?

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.

Action n°4 : je suis indécis-e

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 ?

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.

Action n°5 : je suis indécis-e

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 ?

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.

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°6 : je suis indécis-e

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 ?

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

Action n°7 : je suis indécis-e

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 ?

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.

Action n°8 : je suis indécis·e

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 ?

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.

Action n°9 : je suis indécis·e

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) ?

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.

Action n°10 : je suis indécis·e

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 ?

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.

Action n°11 : je suis indécis·e

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 ? Totalemment, partiellement ? A quelle échéance ?

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.

Action n°12 : je suis indécis·e

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 ? Totalemment, partiellement ? Agirez-vous pour que cette mesure soit étendue aux communes de la métropole ? A quelle échéance ?

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.

Action n°13 : je suis indécis·e

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 ? Totalemment, partiellement ? A quelle échéance ?

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.

Action n°14 : je suis indécis·e

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 ? Totalemment, partiellement ? A quelle échéance ?

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.

Action n°15 : je suis indécis-e

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

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.

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo**Action n°16 : je suis indécis-e**

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.

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.

Action n°17 : je suis indécis-e

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).

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.

Promouvoir une culture vélo**Action n°18 : je suis indécis-e**

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%.

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.

Action n°19 : je suis indécis-e

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

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.

Action n°20 : je suis indécis-e

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

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.

Action n°21 : je suis indécis-e

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

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.

Commentaires généraux

Aucun commentaire n'a été fait par la-le candidat-e