

Parlons Vélo ! Municipales 2020 Toulouse (31)

Réponses de Antoine Maurice, au nom de la liste « ARCHIPEL CITOYEN »

– le 16/02/2020 à 11:23 –

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

Action n°1 : je m'engage

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 ?

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.

Action n°2 : je m'engage

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 ?

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 Vélobs 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.

Développer un réseau cyclable cohérent

Action n°3 : je m'engage

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 ?

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.

Action n°4 : je m'engage

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 ?

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 oeuvre. 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.

Action n°5 : je m'engage

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 ?

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.

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°6 : je m'engage

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 ?

Nous confirmons que le PDU 2030 actuel ne répond pas aux besoins de déplacements projeté 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.

Action n°7 : je m'engage

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 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.

Action n°8 : je m'engage

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 ?

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.

Action n°9 : je m'engage

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) ?

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 CRITAIR 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.

Action n°10 : je m'engage

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 ?

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 oeuvre se fera dans une démarche de co-construction avec les habitants.

Action n°11 : je ne m'engage pas

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 ?

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 oeuvre 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.

Action n°12 : je m'engage

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 ?

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 encourageons les autres communes de l'agglomération à faire de même dans le cadre du PDU et du PARM.

Action n°13 : je m'engage

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 ?

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.

Action n°14 : je m'engage

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 ?

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 œuvre 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.

Action n°15 : je m'engage

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

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.

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Action n°16 : je m'engage

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 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.

Action n°17 : je m'engage

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 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.

Promouvoir une culture vélo

Action n°18 : je m'engage

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%.

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.

Action n°19 : je m'engage

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

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.

Action n°20 : je m'engage

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

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.

Action n°21 : je m'engage

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

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.

Commentaires généraux

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