

# Parlons Vélo ! Municipales 2020 Toulouse (31)

## Réponses de Pierre Cohen, au nom de la liste « Pour la cohésion ! - L'autre choix »

– le 17/02/2020 à 14:16 –

### 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 ?*

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.

#### 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 ?*

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.

### 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 ?*

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.

#### 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 ?*

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...

#### 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 ?*

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.

## 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 ?*

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.

### 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 ?*

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.

### 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 ?*

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.

### 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) ?*

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 prônons 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.

### 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 ?*

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.

### Action n°11 : je m'engage

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 ?*

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.

### 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 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.

### 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 ?*

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.

### 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 ?*

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.

### Action n°15 : je m'engage

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

Les écoles seront le laboratoire de la ville écologique. Les aménagements 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).

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

### 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).

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.

## Promouvoir une culture vélo

### Action n°18 : je ne m'engage pas

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 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.

### Action n°19 : je m'engage

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

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

### Action n°20 : je m'engage

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

Nous y sommes favorables.

### Action n°21 : je m'engage

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

Bien évidemment !

## Commentaires généraux

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