

Parlons Vélo ! Municipales 2020 Toulouse (31)

Réponses de Quentin Lamotte, au nom de la liste « Rassemblement Toulousain »

– le 21/02/2020 à 18:48 –

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 ?

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 : 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 ?

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.

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 ?

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 : 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 ?

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 : 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 ?

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.

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 ?

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 métro 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 métro, telle qu'elle a été actée.

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 ?

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 : 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 ?

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 : 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) ?

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 : 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 ?

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 : 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 ? Totalement, partiellement ? A quelle échéance ?

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

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 : 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 ?

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 : 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 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'accentuer ce phénomène.

Action n°15 : je suis indécis·e

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

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.

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 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 : 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).

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

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 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 : je suis indécis·e

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

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

Action n°20 : je suis indécis·e

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

Oui afin de valoriser la démarche écologique des agents municipaux.

Action n°21 : je suis indécis·e

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

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 y 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

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