

Réponse à l'association Deux pieds Deux roues – 02/02/14

LISTE TOULOUSE VERT DEMAIN

Quelle politique à destination des modes actifs (vélo et piétons) souhaitez-vous mettre en place ?

En matière de déplacement, de nombreuses problématiques doivent être traitées : la sécurité des déplacements, les nuisances environnementales (pollution, bruit, gaz à effet de serre), la congestion de la voirie, tout cela dans un contexte de restriction du budget des collectivités.

Face à ses problématiques complexes, la liste *Toulouse Vert Demain* (TVD) prône la diminution du trafic automobile et la promotion des modes alternatifs, notamment la marche et le vélo.

Les modes actifs sont sobres énergétiquement, peu coûteux pour l'utilisateur comme pour la collectivité et bon pour la santé. Aussi il convient de requalifier l'espace public pour promouvoir leur usage, en collaboration avec les acteurs locaux.

Les moyens consacrés aujourd'hui à la promotion de ces modes ne sont pas à la hauteur des enjeux : il existe toujours de nombreuses discontinuités dans les itinéraires cyclables, l'offre de stationnement vélo est insuffisante, les espaces de circulation apaisée sont trop peu nombreux. Ainsi, aux yeux de la majorité des habitants, le vélo apparaît toujours comme un mode de déplacement dangereux, inadapté pour les déplacements du quotidien.

TVD propose ainsi de **doubler les moyens alloués à la promotion du vélo et de la marche**, afin de :

- **Limitier la vitesse des véhicules à 30 km/h dans Toulouse** (hors voies pénétrantes et de transit) pour améliorer la cohabitation des modes de transport et renforcer la sécurité des déplacements.
- **Améliorer le réseau cyclable existant** (résorption des discontinuités, suppression des obstacles, éclairage, signalisation, etc.) afin de garantir le confort et la sécurité des itinéraires cyclables.
- **Généraliser les double-sens cyclable** dans les zones de circulation apaisées (zones 30 et zones de rencontre).
- **Tisser un Réseau Vélo Express et Sécurisé** (ReVES) composé de cinq axes structurants afin de donner aux habitants la possibilité de se déplacer à vélo en toute sécurité, pour se rendre à leur travail ou pour pratiquer leurs loisirs.
- **Promouvoir l'aménagement de voies cyclables et de trottoirs de qualité** en réduisant le stationnement automobile si nécessaire.
- **Faciliter le stationnement vélo dans l'espace public** (arceaux et garages à vélos sécurisés dans les gares et pôles multimodaux) et développer le stationnement vélo dans les parkings sous-terrain.
- **Favoriser l'émergence des services vélo** (location, atelier de réparation, conseils, etc.) à travers la création de deux « centres du vélo » (en plus de la maison du Vélo Matabiau actuelle).
- Promouvoir l'usage du Vélo à Assistance Electrique (VAE).
- **Accélérer la piétonisation** du cœur de Toulouse (à l'intérieur des boulevards et jusqu'à Matabiau) mais aussi des cœurs de quartiers en développant des espaces de circulation apaisée (zones de rencontre, aire piétonnes).
- **Mettre en œuvre un plan d'urgence de mise en accessibilité des trottoirs** pour les personnes en situation de handicap.
- **Créer une voie verte** réservée aux modes doux **le long du canal du Midi et de celui de Brienne**. Les aménagements réalisés garantiront une cohabitation optimale entre piétons et cyclistes.

Quel sera votre objectif concernant la part des déplacements effectués en modes actifs au niveau de l'agglomération, et les moyens financiers à y consacrer ?

TVD souhaite engager une révision du Plan de Déplacements urbains (PDU) dès 2014 afin notamment d'y inscrire des actions plus ambitieuses en matière de promotion des modes actifs. La mise en œuvre de ce PDU révisé devra permettre d'atteindre, à l'échelle du périmètre de révision, les objectifs suivants :

- **Marche à pied** : une part modale (par rapport à l'ensemble des modes) de 25 % à l'horizon 2020 (contre 24 % prévu dans le PDU actuel) et de 26 % à l'horizon 2025.
- **Vélo** : une part modale (par rapport aux modes mécanisés) de 10 % à l'horizon 2020 (contre 8 % dans le PDU actuel) et de 12 % à l'horizon 2025. A l'échelle du périmètre de Toulouse Métropole, l'objectif est de respecter les engagements pris en ratifiant la Charte de Bruxelles, à savoir atteindre une part modale de 15% en 2020.

Pour ce faire, les moyens financiers engagés sur la période 2015 – 2025 seront de 5M€ par an pour la marche et de 30M€ par an pour le vélo. En comparaison avec les moyens inscrits dans le PDU approuvé en 2012, cela représente une multiplication par cinq pour la marche et par deux pour le vélo.

Quelle organisation et quels moyens humains proposerez-vous au sein de la communauté urbaine, de l'aire toulousaine, et de Tisséo, pour mettre en œuvre votre politique concernant les modes actifs ?

TVD est favorable à la création d'un vice-président en charge des modes actifs qui représentera l'intérêt des usagers au plus haut niveau décisionnel de la communauté urbaine.

Il sera assisté par un chargé de mission qui coordonnera le déploiement des mesures approuvées. Celui-ci sera en outre l'interlocuteur permanent des services techniques de Toulouse Métropole ainsi que des différentes autorités organisatrices des transports (Tisséo, Région, Conseil Général) et des autres acteurs de l'agglomération (entreprises, associations d'usagers, etc.).

Pourriez-vous détailler vos propositions, vos projets et votre avis concernant :

➤ L'application de la loi sur l'air ?

TVD s'engage à ce que la loi sur l'air soit systématiquement respectée à l'échelle du périmètre de Toulouse Métropole : chaque fois que des rénovations de voies urbaines, à l'exception des autoroutes et des voies rapides, seront entreprises, des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquage au sol ou couloir indépendants seront réalisés. Bien entendu, ces aménagements tiendront compte des orientations du PDU révisé.

➤ Le déploiement des double-sens cyclables et du cédez-le-passage cycliste au feu dans toutes les villes de l'agglomération ?

TVD constate que dans le périmètre de Toulouse Métropole, de nombreuses rues sont à sens unique ce qui constitue un potentiel important pour la réalisation de double-sens cyclables.

Ces aménagements sont avantageux pour les cyclistes car ils leur permettent de raccourcir leur distance de déplacement en autorisant les itinéraires les plus directs. Ils sont en outre intéressants pour la collectivité car ils sont rapides à mettre en place, sans travaux lourds de voirie et permettent de compléter le maillage du réseau cyclable.

Aussi, TVD s'engage à généraliser le double-sens cyclable dans les zones de circulations apaisées (zones 30 et zones de rencontre).

Par ailleurs, TVD s'engage à poursuivre le déploiement des « cédez-le-passage cycliste au feu » dans le périmètre de Toulouse Métropole, en veillant à ce que les critères de mise en œuvre de ces aménagements soient respectés (visibilité réciproque entre les usagers, configuration géométrique et lisibilité du carrefour, nature de la circulation, existence d'aménagements cyclables, etc.).

- *Les aménagements cyclables et le stationnement vélo le long des projets de transports en commun en site propre (BHNS, tram), notamment lorsqu'un arbitrage doit être fait avec le stationnement automobile ?*

TVD s'engage à ce que des axes cyclables continus ainsi qu'une offre de stationnement vélo soient aménagés le long des nouvelles infrastructures de transport en commun (TC), que sont le tramway et le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). En outre, chaque fois qu'un projet d'infrastructure de transports en commun sera étudié, une réflexion spécifique sera engagée pour garantir une cohabitation optimale entre les modes. Dans ce cadre, la priorité sera donnée au développement des aménagements destinés aux modes doux par rapport au stationnement automobile.

- *L'emport des vélos dans le tram, l'Aérotram (téléphérique) et le BHNS ?*

L'emport des vélos dans le tramway, l'Aérotram et le BHNS sera possible avant 7h, de 9h à 16h et après 19h. En outre, TVD s'engage à ce qu'une réflexion soit lancée au sein de Tisséo-SMTC et en partenariat avec les associations de cyclistes et d'usagers des TC, pour rendre possible l'emport des vélos dans les transports en commun également en périodes de pointes (7h-9h et 16h-19h).

- *Le réaménagement des abords de toutes les écoles, collèges et lycées de l'agglomération afin de créer une zone apaisée libérée de toute circulation automobile, et la création de stationnement vélos au sein de ceux-ci ?*

TVD s'engage à développer les espaces de circulation apaisée et à faciliter le stationnement vélo dans le périmètre de Toulouse Métropole. Les abords des écoles, des collèges et des lycées feront bien entendu partie des secteurs à traiter en priorité.

- *L'aménagement de garages à vélos sécurisés et visibles dans les principales gares multimodales de l'agglomération ?*

TVD pense que les pratiques de déplacement intermodales combinant vélo et transports en commun doivent être encouragées. Elles présentent en effet des avantages pour tous les acteurs impliqués :

- Pour l'usager : le vélo, idéal pour les courtes distances, offre aussi la possibilité de parcourir des distances plus longues qu'à pied pour rejoindre des pôles d'échanges multimodaux. Ainsi, par rapport au piéton, le cycliste bénéficie d'une zone de rabattement plus large et donc d'un plus grand choix de gares et/ou stations.
- Pour le transporteur : le rabattement à vélo sur les gares / stations TC renforce l'attractivité et la compétitivité des TC en amplifiant la zone de chalandise des gares et/ou stations.
- Pour les collectivités : en cohérence avec les recommandations de la loi sur l'air et du PDU, le développement de l'intermodalité s'avère un instrument efficace pour réduire le trafic automobile, améliorer la qualité de l'air et le cadre de vie.

Plusieurs garages à vélo fermés existent déjà à proximité des stations Arènes, Argoulets, Balma-Gramont et Basso Cambo. TVD s'engage à améliorer la communication sur cette offre de stationnement et à renforcer la signalétique.

D'autre part, TVD propose d'aménager de nouveaux garages à vélo sécurisés et visibles dans les gares et pôles d'échanges de l'agglomération qui n'en sont pas encore équipés (Borderouge, Saint-Agne, Ramonville, Portet-sur-Garonne, Saint-Martin-du-Touch, Ramassiers, etc.) afin d'encourager les pratiques intermodales combinant vélo et TC. Une attention particulière sera consacrée à informer les usagers de la création de ces nouveaux équipements et à signaler leur accès.

- *La mise à niveau du réseau cyclable par la mise à zéro de tous les bateaux zéros (bordures basses), la suppression de toutes les chicanes et l'éclairage des principaux axes cyclables ?*

La résorption des discontinuités dans les itinéraires cyclables est un objectif majeur, mais l'amélioration de la qualité des aménagements est tout aussi nécessaire.

Les moyens envisagés dans le cadre du PDU révisé (30M€ par an entre 2015 et 2020) permettront notamment de traiter les imperfections du réseau cyclable existant afin de rendre les itinéraires des cyclistes plus sûrs et plus confortables :

- Les bordures, les barrières ainsi que les autres obstacles qui rendent les trajets à vélo compliqués, inconfortables, voire dangereux seront supprimés.
 - Les itinéraires cyclables seront éclairés, au moins dans les portions à risque, car de nombreux cyclistes roulent de nuit, par exemple en hiver sur les trajets domicile-travail. Cette mesure est particulièrement nécessaire pour les voies partagées avec les piétons.
- *Une plus grande sévérité envers le stationnement sauvage sur les bandes cyclables avec un montant d'amendes à 135€ (lorsque la loi autorisera les communes à en fixer le montant), des contrôles fréquents des polices et la mise en place de protections physiques pour empêcher ce stationnement ?*

Dans certains secteurs de l'agglomération, le stationnement sauvage constitue un obstacle majeur à la circulation des cyclistes et des piétons dans l'espace public. En outre, ces pratiques peuvent être très pénalisantes pour les personnes à mobilité réduite. Conscient de cette problématique qui réduit l'attractivité des modes actifs, TVD s'engage à ce que les moyens à la disposition des collectivités soient mis en œuvre pour dissuader les automobiles de recourir à de telles pratiques :

- Renforcement du contrôle des agents de surveillance de la voie publique ;
- Mise en place de mobilier urbain empêchant physiquement les pratiques de stationnement sauvage ;
- Dès que le maire en aura le pouvoir, fixation du montant de l'amende pour stationnement sur aménagement cyclable à 135€.

- *L'évolution de VélôToulouse ?*

Avec 253 stations (bientôt 283), 2 400 vélos en libre-service (bientôt 2 600) et 2,5 millions de locations par an, VÉLÔ Toulouse a incontestablement permis de promouvoir la pratique du vélo dans Toulouse.

Néanmoins, le coût de ce dispositif est exorbitant. La redevance payée chaque année au prestataire est de 4,5 M€, soit près de 2 000€ par vélo.

Aussi, TVD propose de ne plus étendre le système VÉLÔ Toulouse jusqu'à ce que le contrat passé avec le prestataire actuel arrive à son terme (novembre 2022). D'autre part, TVD propose d'engager une réflexion sur l'opportunité de gérer ce système « en régie », afin notamment d'en alléger le coût.

Les services de location de vélo (à la journée, au mois, à l'année) doivent néanmoins continuer à se développer, non pas sous forme « automatisée » mais sous forme « humanisée ». A ce titre, TVD propose de créer deux « centres du vélo » sur le modèle de la Maison du Vélo, située près de la gare Matabiau. Ces centres proposeraient, outre la location, des services de réparation, de formation, de documentation, de conseil, etc.

- *La communication sur l'usage des modes actifs ?*

Pour sensibiliser les salariés et les scolaires, il convient de poursuivre la promotion des modes actifs opérée dans le cadre des plans de déplacements entreprises et administrations (PDE/PDA) et via les actions de communication dans les établissements scolaires.

Ces démarches, qui peuvent être organisées en impliquant les associations d'utilisateurs, permettent de communiquer sur les nombreux avantages de la pratique de la marche et du vélo : bienfaits pour la santé, gains de temps et d'argent, réduction de notre impact sur l'environnement, etc. En outre, c'est l'occasion d'informer les salariés et les scolaires de l'existence d'itinéraires cyclables, de garages à vélo dans les pôles multimodaux, des services proposés par la Maison du Vélo, des dispositifs d'aides financières à l'achat de VAE mis en œuvre par Toulouse Métropole, etc. Enfin, des événements peuvent être organisés pour inciter ces publics à changer leurs habitudes de déplacement : formation à la pratique du vélo en

milieu urbain, journée « allons-y à vélo », essais de vélo électrique, etc.

D'autre part, la lisibilité des itinéraires cyclables doit être améliorée en implantant des panneaux directionnels à destination des cyclistes aux carrefours et en installant des plans du réseau cyclable dans la ville.

- *L'expression de la démocratie locale, en associant et en impliquant les associations d'usagers, dont l'association Deux pieds Deux roues, à l'élaboration de tout projet concernant les modes actifs ?*

TVD s'engage à associer les associations d'usagers, dont l'association Deux pieds Deux roues, à l'élaboration des projets concernant les modes actifs : création d'espaces de circulation apaisée (zones 30, zones de rencontre, aire piétonne), aménagements cyclables, etc.

- *Le déploiement d'un plan de déplacements piétons ?*

Un véritable plan de déplacement piéton doit être mis en place dans le cadre du PDU révisé. Etabli en concertation avec les associations d'usagers, ce document sera composé :

- D'un diagnostic qui permettra d'identifier les problématiques à traiter dans chacun des territoires de l'agglomération (conflits d'usage entre les modes, inadaptation de l'espace public à la pratique de la marche, coupures urbaines, etc.) ;
- D'un plan d'actions par territoire précisant notamment les aménagements à réaliser (aires piétonnes, zones de rencontre, passerelles, etc.), les règles à respecter lors de l'élaboration de projets d'infrastructures de transport (voirie, tramway, site propre bus, etc.) et les principes à intégrer dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU) afin de garantir la perméabilité piétonne ;
- D'un plan de financement.

TVD s'engage à consacrer 5M€ / an à la promotion de la marche dans le cadre du PDU révisé.

Quelle politique pour l'hyper-centre de Toulouse, en particulier :

- *La poursuite du projet Busquets et la piétonisation du centre-ville,*

Les « opérations pilotes » du projet Busquets ont incontestablement permis de redéfinir l'espace public au profit des modes actifs :

- Les rues Romigières et Pargaminières ont été piétonnisées et embellies ;
- Deux côtés de la place du Capitole ont été fermés à la circulation automobile ;
- La requalification de la place de la Daurade a rendu la circulation des modes actifs plus sûre et plus confortable ;
- Une piste cyclable à double sens a été créée Quai Lombard.

L'attractivité des modes actifs a ainsi été renforcée grâce à ces aménagements urbains.

Le projet Busquets prévoit ensuite d'appliquer les principes mis en œuvre dans ces « opérations pilotes » à d'autres parties du centre-ville. Il s'agit notamment de revaloriser l'Octogone des Boulevards en accordant plus de place aux piétons et aux vélos.

TVD est favorable à la poursuite de ce projet qui donne la priorité aux modes actifs et qui permet de réduire la pression exercée par l'automobile dans le centre-ville. La requalification des espaces publics permettra d'améliorer la cohabitation entre tous les modes et de renforcer la sécurité de déplacement.

- *La suppression totale du trafic de transit avec en particulier la fermeture du pont neuf à la circulation automobile,*

Le centre-ville de Toulouse est un vecteur d'identité et de notoriété. Centre historique, il rassemble aujourd'hui les principales fonctions commerciales, administratives, culturelles et touristiques. En outre, c'est un lieu de vie familiale et professionnelle. Pour valoriser son identité et renforcer son attractivité, il est fondamental de réduire significativement le trafic automobile, générateur de nombreuses nuisances, dans ce périmètre singulier.

Le plan de circulation de Toulouse doit ainsi être redéfini afin de rendre impossible la traversée automobile du centre-ville. Le trafic de transit doit être reporté sur les voies structurantes du réseau viaire tel que le périphérique ou les boulevards.

La diminution de trafic consécutive à la mise en œuvre de ce nouveau plan de circulation rendra possible la fermeture du Pont Neuf à la circulation automobile. Son usage serait ainsi réservé aux modes actifs, aux transports en commun et aux véhicules d'urgence.

D'autre part, la rue de Metz et la place Esquirol pourraient être requalifiées en « zone de rencontre ». Les modes actifs auraient ainsi la priorité sur toute la largeur de cet axe commercial et touristique.

➤ *La fermeture du parking du Capitole à la clientèle générale,*

L'existence de parkings automobile capacitaires dans l'hypercentre est un anachronisme. Le maintien d'une telle offre de stationnement dans le cœur de l'agglomération est incohérent avec d'une part l'objectif de réduction du trafic automobile et d'autre part les actions engagées pour promouvoir les transports en commun et les modes actifs.

TVD rappelle que la politique de stationnement est un puissant outil de report modal. Lorsqu'un voyageur a la garantie d'avoir une place de stationnement automobile réservée à destination, il choisit la voiture pour se déplacer dans 9 cas sur 10.

Aussi, TVD propose de réserver l'usage du parking du Capitole aux seuls résidents du centre-ville.

➤ *L'augmentation de l'offre de stationnement vélos en surface et dans les parkings souterrains,*

Les difficultés de stationnement constituent un des obstacles majeurs à la pratique du vélo : les cyclistes n'ont pas toujours la possibilité de ranger leur vélo chez eux et ils redoutent de se le faire voler s'ils le laissent dans l'espace public.

Aussi, des actions doivent être engagées pour améliorer les conditions de stationnement vélo dans la ville. TVD s'engage à :

- Installer de nouveaux arceaux à vélo dans l'espace public ;
- Communiquer sur l'existence de parcs à vélo fermés aux stations Arènes, Argoulets, Balma-Gramont et Basso Cambo et améliorer la signalétique ;
- Créer de nouveaux garages à vélos sécurisés dans les gares et pôles d'échanges multimodaux qui n'en sont pas encore équipés (Borderouge, Saint-Agne, Ramonville, Portet-sur-Garonne, Saint-Martin-du-Touch, Ramassiers, etc.) afin d'encourager les pratiques intermodales combinant vélo et TC ;
- Développer une offre de stationnement vélo gratuite dans les parkings sous-terrain du centre-ville, à l'instar de l'aménagement opéré dans le parking du Capitole. Une telle offre de stationnement sécurisée pourrait intéresser à la fois les résidents qui n'ont pas la place de garer leur vélo chez eux et les actifs qui redoutent de se faire voler leur vélo dans l'espace public.

➤ *Le réaménagement du canal du midi avec une rive réservée exclusivement aux modes actifs et aux transports en commun, et l'autre rive ouverte à la circulation générale et comportant également une voie verte,*

TVD s'engage à prolonger le tramway depuis la station Palais de Justice jusqu'à l'hôpital Purpan en passant notamment par les berges du canal du Midi. Dans ce cadre, une des rives du Canal du Midi sera réservée exclusivement aux modes actifs et aux transports en commun. Une voie verte sera créée. Les aménagements réalisés garantiront une cohabitation optimale à la fois entre les modes de déplacement (TC, vélo, marche) et entre les différents rythmes des usagers (actifs pressé, promeneur, etc.).

L'autre rive sera également dotée d'aménagements destinés aux modes doux en cohérence avec les contraintes de la voirie.

➤ *La régulation de la circulation et du stationnement des deux-roues motorisés ?*

Les toulousains ont le droit de choisir leur mode de déplacement. En tant qu'usagers de la voirie, ils ont également le devoir de respecter les règles du code de la route tant en matière de circulation que de stationnement dans l'espace public.

Une partie des deux-roues motorisés circule parfois dans les aires piétonnes ou emprunte des itinéraires réservés aux cyclistes (pistes et bandes cyclables) ce qui, en plus d'être prohibé par le code de la route, représente un danger pour les piétons et les cyclistes. D'autre part, les deux-roues motorisés se rendent parfois coupables de stationnement sauvage dans l'espace public. Ces véhicules occupant les trottoirs constituent alors des obstacles aux déplacements, ce qui peut être très problématiques pour les

personnes à mobilité réduite et pour les déficients visuels.

Pour lutter plus efficacement contre ces incivilités, TVD s'engage tout d'abord à créer une instance de dialogue avec les associations d'usagers des deux roues motorisés. Cette instance permettra aux pouvoirs publics de faire partager les objectifs en matière de sécurité des déplacements et d'accessibilité de l'espace public aux personnes en situation de handicap. Elle permettra également de trouver avec les associations d'usagers des solutions adaptées pour encourager le stationnement « autorisé » des deux-roues motorisés (création de places de stationnement payant en sous-sol par exemple) et pour inciter au respect du code de la route (renforcement de la signalisation aux entrées des aires piétonnes par exemple).

TVD s'engage ensuite à renforcer le contrôle des agents de surveillance de la voie publique pour mieux faire respecter les règles en matière de stationnement et de circulation dans l'espace public.

Que pensez-vous de notre proposition de limiter la vitesse sur l'ensemble de la ville de Toulouse à 30 km/h (à l'exception d'une liste restreinte d'axes structurants), et du réaménagement de toutes les rues et routes qui sont à 2x2 voies automobiles en 2x1 voies ?

Réduire la vitesse des voitures, c'est indiquer qu'elles ne sont plus prioritaires. Nous partageons cette proposition : TVD s'engage à limiter la vitesse des véhicules à 30 km/h dans Toulouse. La limitation de vitesse à 50 km/h sera l'exception qui concernera seulement quelques voies pénétrantes et de transit.

Les sections de route à 2x2 voies seront réaménagées de manière à ce que le partage de la voirie soit plus favorable aux transports en commun et aux modes actifs : l'espace ainsi libéré permettra d'élargir les trottoirs, de créer des aménagements destinés aux cyclistes et de réserver des voies à la circulation des bus. Ces principes pourront par exemple être mis en œuvre le long des allées de Brienne et de Barcelone.

Quelle est votre position concernant notre proposition de couvrir la rocade entre la route de Narbonne et le canal du midi ?

La couverture de la rocade entre la route de Narbonne et le canal du Midi permettrait incontestablement de résorber la coupure physique que constitue cette infrastructure routière et de faciliter les déplacements des modes actifs dans le sud-est de Toulouse. En outre, ce projet permettrait effectivement de créer de nouveaux espaces verts dans la ville (promenade plantée par exemple).

TVD s'engage à étudier la faisabilité technique et financière de ce projet qui s'avère intéressant sous de nombreux aspects.

Quelle est votre position concernant notre proposition de création d'un Réseau Express Vélo (REV) et d'un réseau d'agglomération, et quels moyens et calendrier pour y parvenir ?

Les voies cyclables sont généralement considérées comme moins prioritaires par rapport aux objectifs de fluidité du trafic ou de stationnement automobile. Elles ne sont aménagées que lorsque la circulation et le stationnement automobile ne risquent pas d'être entravés.

Au regard des enjeux environnementaux ou encore d'un rééquilibrage de l'espace public en faveur des mobilités alternatives à la voiture particulière, TVD affirme que l'objectif de continuité cyclable prime sur celui de maintenir la place actuelle de l'automobile.

Aussi, TVD s'engage à développer les itinéraires cyclables et à créer un Réseau Vélo Express et Sécurisé (ReVES). Les lignes figurant dans ce réseau permettront de traverser l'agglomération ou de se déplacer à l'intérieur des bassins de mobilité, répondant ainsi aux besoins de déplacement sur des distances supérieures à 5 km.

Ces lignes express et sécurisées peuvent être assimilées à des « autoroutes cyclables » telles que développées dans les villes du nord de l'Europe, larges, roulantes, prioritaires aux intersections avec synchronisation des feux sur la vitesse des cyclistes, entretenues régulièrement, associées à des services vélos (pompes, sanitaires, recharge pour les vélos à assistance électrique...). En outre, ces lignes permettront la cohabitation de tous les rythmes de déplacement à vélo (actif pressé de se rendre au travail comme promeneur contemplatif).

TVD s'engage à créer d'ici 2020 un « Réseau Vélo Express et Sécurisé » composé des cinq axes structurants identifiés par Toulouse Métropole dans son plan vélo :

- Axe Garonne ;

- Axe Bonnefoy-L'Union ;
- Axe est-ouest entre Balma et Lardenne ;
- Axe « Narbonnais » empruntant les avenues de l'URSS et Jules Julien ainsi que la route de Narbonne ;
- Axe sud composé de l'avenue de Muret et de la route de Seysse.

Ce projet sera financé grâce aux 30M€ annuels consacrés à la promotion du vélo entre 2015 et 2020.

Enfin, pourquoi voterions-nous pour vous en tant que cyclistes et piétons ?

Le projet politique porté par TVD prévoit la réduction du trafic automobile, source de nombreuses nuisances, et la promotion des modes alternatifs. TVD souhaite en particulier placer les modes actifs au cœur des politiques menées en matière de mobilité afin de changer en profondeur les habitudes de déplacement.

Cette volonté se traduit par des objectifs ambitieux en termes de parts modales à l'horizon 2020 : 10% pour le vélo, 25% pour la marche (à l'échelle du périmètre de révision du PDU).

Pour atteindre ces objectifs, les modes actifs seront pris en compte à tous les étages des projets pilotés par la collectivité. Les mesures mises en œuvre permettront d'agir sur l'ensemble des freins à la pratique de la marche et du vélo : renforcer la sécurité des déplacements, développer l'offre de stationnement vélo, résorber les discontinuités du réseau cyclable existant, améliorer la qualité des itinéraires, créer de nouveaux aménagements, développer les services, sensibiliser les habitants de l'agglomération, etc. La cohérence de l'ensemble des actions sera garantie par un vice-président en charge des modes actifs, assisté d'un chargé de mission.

La mise en œuvre de ces mesures sera permise par la mobilisation de moyens conséquents sur la période 2015-2020 (30M€/an pour le vélo, 5M€/an pour la marche).

Enfin, les associations d'usagers – et en particulier l'association Deux pieds Deux roues – seront associées aux étapes d'étude et de réalisation des différents projets.

Lexique :

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

PDU : Plan de Déplacements Urbains

ReVES : Réseau Vélo Express et Sécurisé

TC : Transports en Commun

TVD : Toulouse Vert Demain

VAE : Vélo à Assistance Electrique