



AIMER TOULOUSE

Jean-Pierre Placade 2014
Sénateur de la Haute-Garonne

aimer-toulouse.fr

facebook.com/aimertoulouse

Bonjour,

Nous vous remercions de nous interpeller sur la position des modes de déplacements actifs dans notre programme.

Voici les réponses à vos questions.

Politique à destination des modes actifs :

Nous souhaitons bien sûr développer l'usage des modes actifs car ils sont économes, sains et pas polluants. Notre politique générale s'inscrivant plus dans l'incitation que dans la contrainte, nous voulons mettre en place les conditions qui feront que les Toulousain(e)s auront envie d'aller vers ces modes de déplacement.

Aujourd'hui, nous pensons que les conditions ne sont pas réunies car :

- les Toulousain(e)s ne se sentent pas en sécurité en vélo ou à pied ;
- certains quartiers ont mauvaise image et n'incitent pas aux déplacements par mode actif ;
- les distances pour aller au travail, sortir, faire ses courses sont trop longues et rebutent les Toulousain(e)s ;
- l'équipement des Toulousain(e)s n'est pas toujours de qualité ;
- le VLS ne fonctionne pas bien dans tous les quartiers (stations vides ou complètes, par exemple) ;
- le risque de se faire dérober son vélo est trop important et il n'y a pas suffisamment de place pour le stationner en sécurité...

A travers les réponses aux questions suivantes nous détaillerons nos réponses à ces problèmes afin que l'usage des modes de déplacement actifs deviennent une possibilité aussi importante que les autres dans les choix de déplacement des Toulousain(e)s.

Part des modes déplacement actif :

Nous ne donnons jamais de chiffres car nous pensons qu'ils sont démagogiques. Nos actions devront permettre une forte augmentation de la part des modes actifs mais comme nous inciterons mais nous ne contraindrons pas, ce sont les Toulousain(e)s qui décideront du chiffre.

Organisation au sein de la communauté urbaine et de Tisséo :

L'élu en charge des modes de déplacement actifs aura une fonction verticale pour les projets concernant principalement ces modes et une fonction transversale pour s'assurer que les projets urbains dans leur ensemble (urbanisme, sécurité, voirie, santé, transports...) prendront en compte la place de ces modes actifs dans leur cahier des charges.

Détail des propositions :

> loi sur l'air :

Nous agirons sur trois volets :

- diminution des besoins en déplacement : ville multipolaire avec des quartiers villageois regroupant l'ensemble des activités publiques et privés nécessaires à chacun. Travail à distance.
- efficacité des déplacements : nous inciterons la mise en place de plans de déplacement entreprises et inter-entreprises, le covoiturage (à travers Tisséo).
- mise en place de mode de déplacements efficaces et peu polluants : 4 lignes de métro pour le centre-ville et la ville dense, mode de transport collectif alternatif de type Skytran pour la ville moins dense et le péri-urbain, modes de déplacement actifs.

> Double-sens et cédez le passage :

Nous n'avons pas d'a priori et nous ne sommes pas dogmatiques. Notre priorité est la sécurité et la fluidité des déplacements. Toutes les mesures de ce type seront évaluées sur ces deux critères.

> Aménagements cyclables et stationnements le long des projets de transport en commun :

Il n'y a pas assez de place de stationnement pour les vélos surtout proche des autres modes de déplacement.

Nous ne sommes pas pour le développement des BHNS ou du tram. Le mode de transport de type Skytran que nous proposons est entièrement compatible avec les modes de déplacement actifs puisqu'il est aérien. Des pistes cyclables peuvent être aménagées sous ce mode de déplacement aérien.

> Emport des vélos :

Nous ne sommes pas pour le développement des BHNS ou du tram. Les vélos pourront être transportés dans le mode de déplacement aérien type Skytran.

> Réaménagement des abords des écoles :

Nous inciterons fortement les parents à laisser leurs enfants venir à l'école (quand c'est possible) à pied, en vélo ou en transport en commun ce qui permettra de diminuer le balai des voitures autour des écoles générant des embouteillages et des risques d'accidents.

Cela ne sera possible que si les déplacements actifs se font en toute sécurité.

En attendant, nous étudierons pour chaque école (autant d'écoles, autant de cas particulier) la possibilité d'organiser les abords de manière à minimiser les risques.

> Garages à vélo sécurisés :

Il faut des garages à vélo sécurisés non seulement près des autres modes de déplacement mais aussi dans les zones résidentielles qui ne bénéficient pas de suffisamment de garages privés (immeubles sans place dédiées aux vélos, résidences étudiantes...) afin que les Toulousain(e)s puissent garer leur vélo de manière sûre près de chez eux. Ils pourraient être accompagnés dans certains cas de services complémentaires (Toilettes, garde-bagages, douches, ateliers de réparation, livraison du dernier kilomètre...)

> Mise à niveau du réseau cyclable :

Comme la sécurité des personnes fait partie de nos priorités, nous mettrons tout en œuvre pour l'assurer au niveau des pistes cyclables : continuité, enlèvement d'obstacles, éclairage...

> Sanction du stationnement gênant :

Nous ne ferons pas de distinction de sanction entre les différents usagers de la voirie et nous sanctionnerons de manière juste et équitable toute incivilité en respectant les possibilités que la loi nous offrira.

Les agents en charge des sanctions devront d'abord se concentrer sur les incivilités liées à la sécurité (stationnement sur trottoir ou piste cyclable, par exemple) avant les autres (péages parking par exemple).

Les protections physiques pouvant aussi devenir des obstacles dangereux pour les cyclistes ou piétons, leur mise en place fera l'objet de concertations et de réflexions avec les usagers dans chaque quartier.

> Evolution VLS :

VélôToulouse n'a pas un fonctionnement optimum (sites vides ou complets), coûte cher et n'apporte qu'une réponse très partielle aux besoins de déplacement actif. Néanmoins, c'est une vitrine qui peut amener de nouveaux usagers et il est utile à certaines personnes : touristes, déplacement de nuit...

Nous souhaitons revoir son déploiement pour réaliser des économies et le cantonner là où il est vraiment utile et le compléter par des ateliers vélo associatifs de quartiers qui pourraient aussi faire de la location courte, moyenne et longue durée.

> Communication :

A travers les ateliers associatifs vélos de quartier, nous souhaitons faire de l'éducation à l'usage des modes de déplacement actifs.

Notre programme alimentation et santé, parlera de la nécessité de l'activité physique dont la marche et l'usage du vélo sont les plus accessibles.

> Démocratie locale :

Nous souhaitons que toutes les associations, riches de leurs propositions, de leur vision, participent à l'élaboration de la ville partagée et sereine que nous voulons.

Dans chaque quartier-villageois, un élu sera chargé d'être en relation avec les associations de son quartier, notamment à travers le conseil de quartier qui se réunira tous les trois mois. Il pourra même, sur des sujets non consensuels, organiser des mini-référendums. Les propositions remonteront à la mairie de Toulouse pour décision par le conseil municipal.

> Plan de déplacements piétons :

La continuité, la qualité et la propreté des trottoirs sera une grande priorité.

L'élu du quartier-villageois aura à sa disposition une équipe de propreté-voirie qui pourra répondre rapidement à toute demande locale.

Nous souhaitons aussi que les trottoirs soient accessibles aux personnes à mobilité réduite et que leur usage soit sûr. Nous serons donc sévères avec les deux roues motorisés ou non qui ne respectent pas la réglementation sur les trottoirs : parking non autorisé, déplacement sur le véhicule...

L'éclairage des rues devra être étudié pour répondre à différentes contraintes :

- continuité de l'éclairage ;
- sécurité ;
- économie d'énergie ;
- pollution lumineuse.

La signalisation sera étudiée pour être facilement lisible par les piétons et aussi les cyclistes.

Politique pour l'hyper-centre :

> Le projet Busquets :

Bien qu'ambitieux ce projet ne nous convient que partiellement, notamment par son côté trop minéral et pas assez végétal à notre goût.

Nous souhaitons aussi éviter que ce plateau piétonnier soit un musée réservé aux grandes enseignes.

Nous aimerions aussi que de tels espaces piétonniers ne soient pas réservés qu'au centre-ville mais aussi mis en place dans les quartiers-villageois.

Donc nous redéployerons les crédits en ce sens.

> Suppression du trafic de transit :

Nous n'envisageons pas à court terme la fermeture du pont neuf à la circulation automobile. Nous regrettons en cela que le tram ait diminué l'espace accessible aux automobiles sur le pont voisin. Il nous paraît difficile aujourd'hui plus compliqué, suite à cette erreur d'urbanisme, d'envisager la fermeture du pont neuf.

Si nous lançons un tel projet, il ne se fera qu'en concertation avec les usagers et les commerçants.

> Parking du Capitole :

Nous n'avons pas de projet de fermer le parking du Capitole à la clientèle générale pour l'instant. Il est en tous les cas utile à certains usagers : professions libérales, handicapés...

> Stationnements vélos :

Nous souhaitons augmenter l'offre de stationnement pour vélos en surface et dans les parkings souterrains voire dans de nouveaux parkings sécurisés qui pourraient accueillir d'autres services de proximité (toilettes, garde-bagages, douches, ateliers vélo, livraison du dernier kilomètre...).

> Canal du midi :

Le mode de déplacement aérien type Skytran peut se faire le long du canal sans générer d'embouteillages supplémentaires. Il est compatible avec les modes de déplacement actifs dessous les rails.

Nous souhaitons valoriser le canal et en faire un lieu de vie. Cette évolution, pour ne pas générer plus d'embouteillages et plus de pollution, ne pourra se faire que lorsque les Toulousain(e)s auront été séduits par un mode de déplacement qui correspond à leur besoin.

La contrainte ne fonctionne pas : le tram et le BHNS n'empêche pas les Toulousain(e)s d'utiliser leur automobile. Le constat est malheureux mais indiscutable.

> Deux-roues motorisés :

Ils sont soumis aux mêmes règles d'usage de la voirie que les automobiles et doivent être sanctionnés de la même manière. Là encore, la sécurité est notre priorité.

Ils ne doivent pas circuler sur les trottoirs ou les bandes cyclables.

Nous mettrons en place des lieux de stationnement bien repérés et signalés afin d'éviter leur stationnement gênant sur les trottoirs.

Limitation vitesse :

Nous sommes pour que la vitesse 30km/h soit la règle et la vitesse 50km/h l'exception. C'est un exigence de sécurité et de santé publique. Cela permet aussi diminuer le besoin en pistes cyclables et de dégager du budget pour d'autres actions autour des modes actifs de déplacement.

Nous mettrons en place cette limitation pas à pas par la concertation dans tous les quartiers.

Nous ne souhaitons pas à court terme transformer les 2x2 voies automobile en 2x1 voie.

Couverture rocade :

Ce point n'est pas à l'ordre du jour de notre programme pour l'instant.

Réseau Express Vélo :

Ce projet est parfaitement compatible avec le développement du mode de déplacement aérien type Skytran sur l'agglomération voire au-delà.

En effet, nous pouvons envisager des voies express avec en aérien le mode type Skytran et au sol les modes de déplacement actifs.

Le mode de déplacement aérien que nous proposons est une priorité de notre programme et peut être déployé très rapidement car il demande peu d'infrastructure au sol. Donc les modes actifs peuvent suivre le même calendrier.

Pourquoi voter pour nous :

Même si nous ne sommes pas favorables avec tous les points de votre proposition, vous pourriez voter pour nous car nous affirmons que nous travaillerons dans la concertation avec l'ensemble des Toulousain(e)s et notamment le tissu associatif.

Le meilleur exemple que nous pouvons donner de cette volonté est que notre programme a été généré en interne par l'ensemble des colistiers au cours de nombreuses réunions de travail.

Il n'est pas le fruit d'un petit groupe et donc il est le reflet de compromis et de choix discutés démocratiquement dans l'écoute malgré (ou à cause de) la diversité des colistiers.

Néanmoins, nous pensons avoir montré par les réponses à vos questions que nous portons un grand intérêt aux modes de déplacement actifs et que nous avons des solutions innovantes qui doivent réconcilier les divers usagers de l'espace urbain dans la convivialité et non dans la contrainte.

Nous aurons la nécessité de prendre en compte l'ensemble des besoins et desiderata de chaque Toulousain(e)s. Tous ne sont pas cyclistes, et pas toujours piétons de longue distance. Nous souhaitons faire évoluer les mentalités plutôt que contraindre. C'est certainement plus long, mais c'est plus efficace et plus durable. Une personne qui a choisi de se mettre au vélo ou à la marche le fera plus régulièrement que si on la contraint.

Nous souhaitons réconcilier les Toulousain(e)s quelques soit leur milieu, leur origine, leur façon de vivre, leur désir, leur besoin pour une ville sûre, apaisée et sereine.

Votez pour nous si vous pensez que cette approche est la bonne.