

Réponses au questionnaire de l'association 2 Pieds 2 Roues

Quelle politique à destination des modes actifs (vélo et piétons) ?

La promotion des modes actifs de déplacement s'inscrit dans notre stratégie globale concernant la mobilité et les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, aux côtés des transports collectifs, du covoiturage et de l'autopartage.

Nous poursuivrons et renforcerons les efforts engagés au cours de la période 2008-2014

Un réseau cyclable structurant d'agglomération

Nous poursuivrons la mise en oeuvre de la politique globale lancée en 2008 et ancrée par le vote en 2011 du Plan Vélo communautaire. Ce plan nous engage jusqu'en 2020 sur un budget de 11 M € par an (hors VéloToulouse). 123 km de voies cyclables ont été créés ou mis aux normes depuis 2008 (dont 52 à Toulouse) pour un total de 531 km (hors réseau vert).

Mais nous souhaitons être plus ambitieux avec un objectif de **200 km de nouvelles voies cyclables** d'ici 2020 dont un **Réseau Express Vélo (REV)**, avec au moins un axe Nord-Sud, un axe Est-Ouest et un « périphérique vélo ».

Nos rues apaisées et mieux partagées

Nous avons fait un effort important en matière de double-sens cyclables (137 km sur Toulouse Métropole), en aménageant même des voies inter-quartiers comme la rue Achille Viadieu.

230 km de zones 30 ont été créées depuis 2008 pour un total de 488 km, plus 10,7 km de Zones de Rencontre et 8,9 km d'aires piétonnes, des aménagements qui ont autant contribué au développement du vélo urbain que les voies dédiées.

Nous voulons poursuivre l'effort, avec l'idée de **simplifier les aménagements des nouvelles zones 30 pour accélérer leur déploiement** et une **méthode** :

1. Création de vastes zones 30 par des travaux légers et des panneaux, en concertation avec les associations de quartiers. Promotion d'une démarche qui vise l'amélioration de la sécurité de tous les habitants par un meilleur partage de l'espace public.
2. Temps d'observation : mesure des vitesses, recueil des observations des habitants...
3. Pérennisation, renforcement des aménagements, toujours en concertation avec les associations.

Mail : contact@pierrecohen2014.fr

Téléphone : 05 31 61 54 80

37 Ter rue de Metz

31000 Toulouse



Un programme « marche et vélo vers l'école »

Nous proposons d'agir en priorité sur la **sécurisation des abords des écoles**, le **stationnement vélo dans les écoles** (ou à l'extérieur quand c'est nécessaire) et nous **amplifierons le développement des vélo-écoles pour les enfants de CM1-CM2** (4685 enfants formés depuis 2011).

Nous créerons **un pédibus par groupe scolaire de Toulouse** d'ici à 2020, en inscrivant cette priorité dans le Plan Municipal de santé. La création de ces Pédibus, afin d'en faciliter la mise en œuvre, nous amènera à repenser progressivement la sécurisation des abords de nos écoles.

Nous souhaitons **expérimenter rapidement le statut de Zone de Rencontre sur le parvis de certaines écoles** (rue comprise) dans l'objectif d'étendre cette mesure.

Nous mettrons en œuvre **une stratégie spécifique pour encourager la mobilité active des étudiants et développer les services vélos près des universités** tels que la location et la réparation.

Poursuivre le développement des services Vélo et l'incitation à la pratique

L'usage du vélo évolue à vitesse Grand V et s'accompagne de nouveaux services. Après les services de location (300 vélos classiques ou pliants proposés par la Maison du Vélo), calculateur d'itinéraire, vélo-école... nous continuerons à susciter et anticiper les nouvelles pratiques écomobiles.

De nouveaux types de vélo arrivent dans nos rues. Vélo à Assistance Electrique (1111 VAE subventionnés par Toulouse Métropole à ce jour), pliant, vélo-cargo, vélos taxis... Cette diversification étend les champs d'action du vélo, créant de nouvelles alternatives à la voiture. La collectivité a vocation à encourager les nouvelles pratiques utiles. Nous étudierons les solutions les plus efficaces en termes de dépense publique pour **faciliter l'accès aux nouveaux types de vélos**.

Inscrire les mobilités actives dans notre temps, c'est savoir aussi leur associer les nouveaux outils numériques. Parallèlement au nouveau calculateur d'itinéraires intermodal (www.toulouse-metropole.fr/calculateur-d-itineraire), nous avons développé le calculateur d'itinéraires cyclables GEOVELO, qui intègre le profil de l'utilisateur et la « cyclabilité » des voies (www.geovelo.fr/toulousemetropole/). Nous poursuivrons sur la lancée en créant un **portail web** et une **application mobile** regroupant toutes les informations et services vélo/mobilité active.

Le service Vélo, c'est aussi une offre de stationnements diversifiée (développée plus loin), des services associés aux Voies Express Vélo (station de gonflage, point d'eau...) ou encore à la ballade loisir, au sport et au tourisme. Toulouse dispose d'un environnement exceptionnel, grâce au canal, au bord de Garonne et à la nature qui l'entoure. Nous développerons donc les **parcours santé, piétons et cyclistes** (comme par exemple au Grand Parc Garonne au nord de Toulouse). Et nous mettrons en œuvre une **stratégie de valorisation de la ville pour les cyclotouristes**. L'occasion de rappeler que le vélo crée aussi des emplois non délocalisables.

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 ?

Notre objectif de part des déplacements en modes actifs est l'objectif du Plan de Déplacements Urbains - **8 à 10% des modes mécanisés pour le vélo** à l'échelle du Périmètre des Transports Urbains (118 communes) - et celui de la charte de Bruxelles que nous avons signée en 2009 - **15%** de part modale vélo à l'échelle de Toulouse et de Toulouse Métropole -. Pour les secteurs du centre-ville et de Toulouse intra-muros, nous souhaitons aller plus loin et renforcer la part modale des modes actifs.

Afin d'assurer un suivi dans l'atteinte de ces objectifs, nous proposons la création dès la première année du mandat d'un **observatoire de la mobilité active**, chargé d'établir et de suivre des indicateurs de développement du vélo et de la marche dans l'agglomération. Cet observatoire serait composé des représentants des associations et des collectivités concernées au niveau du PTU (50/50).

Lors du mandat 2008-2014, nous avons amélioré la qualité des aménagements après l'élaboration concertée d'un « Cahier des recommandations techniques pour les aménagements cyclables ». Il reste beaucoup à faire. Nous nous engageons à **passer de 20 à 35 km de nouvelles voies cyclables par an** dans le cadre budgétaire fixé par le plan Vélo 2011-2020 de 11 M € par an, en optimisant les coûts de réalisation.

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 ?

Nous mettrons en œuvre l'ensemble des moyens humains et matériels nécessaires au déploiement de notre ambition en faveur des modes doux, à la fois en désignant **un élu en charge des mobilités actives et de l'écomobilité**, ainsi qu'en confortant le suivi technique de ces dossiers, tant au niveau des services centraux de la Ville de Toulouse et de Toulouse Métropole, qu'au niveau des pôles territoriaux.

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

L'application de la loi sur l'air ?

Toulouse Métropole a opéré une hiérarchisation des voiries en 3 catégories : structurantes, inter-quartiers, de desserte. Nous considérons que les voies cyclables (pistes, bandes) doivent être réalisées en priorité sur les voies structurantes (ou en parallèle) et que les voies inter-quartiers ou de dessertes doivent être apaisées, principalement en zones 30. Ce principe concerne en premier lieu les rues nouvelles ou rénovées. Il est clair que nous devons insister sur cet objectif pour lever les ambiguïtés qui existent encore en matière d'interprétation de la loi sur l'air.

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

52 carrefours à feux sont déjà équipés de cédez-le-passage cycliste (146 panneaux) et tous les autres sont à l'étude et seront engagés en 2014.

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 ?

Les derniers projets réalisés (VCSM, LMSE, Tram Garonne) marquent notre volonté de leur associer une continuité cyclable. Les projets de voies cyclables structurantes seront menés d'autant plus efficacement qu'ils seront partagés par l'ensemble des habitants. C'est pourquoi un **nouveau cycle de concertations** doit être lancé dès le début de mandat avec les habitants sur les **nouvelles voies cyclables structurantes** (associées ou non à des TCSP), l'amélioration des **cheminements piétons**, l'**accessibilité** et l'**apaisement des rues**, et l'**extension du stationnement automobile résident**.

Nous considérons que faciliter le stationnement automobile résident doit aussi être un moyen d'inciter les Toulousains à se déplacer autrement qu'en voiture, en particulier dans leurs trajets domicile/travail. Tous ces sujets n'en font qu'un que nous pouvons résumer dans l'objectif d'un **meilleur partage de notre espace public**.

Concernant le stationnement vélo, nous avons lancé en 2012 une étude de besoins qui a permis d'installer 800 supports supplémentaires sur 250 sites, en centre-ville dans le cadre du plan Busquets, mais aussi partout ailleurs avec un nouveau modèle plus simple et moins cher. Nous renforcerons cette action, tant il est vrai que le risque de vol est le deuxième frein au vélo urbain.

Toutes les stations de tram/TCSP seront équipées d'arceaux, si possible sous abris.

Nous proposons aussi d'installer un ou plusieurs types de **nouveau parc à vélo fermé de petite et moyenne capacité**, à installer en lien avec les stations de transports collectifs, ou pour répondre à un besoin au niveau d'un quartier, d'un logement collectif, d'une école...

Le **déploiement de liaisons douces vers les transports en commun en site propre** est une autre de nos priorités. Les évolutions institutionnelles qui se profilent avec l'avènement des Métropoles et des nouvelles Autorités Organisatrices de Mobilité nous donneront plus de moyens pour développer l'intermodalité.

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

L'emport de vélos est **déjà autorisé dans le tram aux heures creuses**. Nous sommes favorables à ce que ce soit le cas pour l'aérotram et les BHNS afin de renforcer l'intermodalité et la complémentarité des modes de déplacements. Nous étudierons la faisabilité de l'emport des vélos dans le cadre des études de chacun de ces projets.

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 ?

Libérer le parvis des écoles de toute circulation automobile est difficile à mettre en oeuvre, mais doit être étudié dans le cadre de tous les nouveaux projets urbains ou pouvoir être expérimenté en concertation avec tous les acteurs. Sur de tels sujets, il s'agit de convaincre plutôt que d'imposer et, **à court terme, le déploiement de Zones de Rencontre permettra d'apaiser l'espace public à proximité des écoles.**

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

Des garages à vélos ont été déjà implantés à Matabiau (678 places), Basso-Cambo (50), Argoulets (50), Balma-Gramont (50), Arènes (30). Auxquels il faut ajouter le parking du Capitole (464 places). **Des études sont en cours et des réalisations programmées dans les principaux pôles d'échange de l'agglomération.**

Rappelons aussi que la moitié des vols de vélos se produisent dans les logements. C'est pourquoi nous avons fait évoluer notre PLU pour favoriser le stationnement sécurisé des vélos dans les logements collectifs (4% des surfaces d'habitation pour les 2 roues), les bureaux (6%)...

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

Afin d'améliorer la qualité des aménagements, nous avons rédigé le « Cahier des recommandations techniques pour les aménagements cyclables de Toulouse Métropole ». Le bateau zéro y est la règle pour les nouveaux aménagements. Concernant une mise à niveau des anciens et vu l'ampleur de la tâche, nous avons mis en place une démarche pour établir des priorités d'action avec l'association 2 Pieds 2 Roues. Des budgets sont inscrits dans la programmation cyclable (de 70000 à 125000 € par pôle pour 2014).

Concernant les chicanes, le cahier des recommandations indique :

« ...la grande majorité des entrées/sorties de piste sera traitée avec des potelets : - équipés de dispositif rétro-réfléchissant, - accompagnés d'un marquage blanc de 2 à 5 m de part et d'autre. Les chicanes seront réservées pour les sorties de pistes dangereuses : fin de piste en descente qui débouche sur une route par exemple. Recommandation : jamais de chicane en section courante. Les chicanes doivent être conformes aux normes relatives aux PMR. NB : la mise en place de chicane pour éviter les intrusions de 2RM est techniquement possible mais rend l'obstacle très difficilement franchissable par les vélos classiques et impossible pour les autres vélos particuliers (triporteur, vélo couché, vélo cargot...). On se reportera donc au premier paragraphe... »

La piste sur la digue Garonne rive droite en direction de Blagnac, ainsi que celle suivant la VCSM viennent d'être éclairées. La prochaine en projet est celle longeant le canal du Midi entre le Pont des Demoiselles et Ranguel, programmée sur 3 ans dès 2014 pour un budget de 900 000 €.

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 policiers et la mise en place de protections physiques pour empêcher ce stationnement ?

Nous souhaitons mettre en oeuvre à Toulouse un véritable partage de l'espace public permettant à chacun, piéton, cycliste, personne âgée, PMR, etc. d'évoluer confortablement et en sécurité dans notre Ville.

Cela passe et passera par un rééquilibrage de la place de la voiture en ville et nous mettrons en œuvre l'ensemble des moyens nécessaires, à la fois incitatifs et coercitifs, pour que chaque mode de déplacement occupe la place qui lui est dévolue, sans porter atteinte au partage équilibré et apaisé de l'espace public.

L'évolution de VéloToulouse ?

Au cours du mandat, nous avons étendu les VéloToulouse à 283 stations et 2600 vélos, 24h/24, facilité l'abonnement en intégrant le service aux cartes Pastel Tisséo et Montoulouse (pour 20 € au lieu de 25). Le nombre d'abonnés longue durée a ainsi doublé pour atteindre 23.500. **Nous poursuivrons le développement de VéloToulouse, quant à son offre et sa couverture territoriale.**

La communication sur l'usage des modes actifs ?

La communication est une composante essentielle de toute politique de mobilité. Nous avons mené une campagne de grande ampleur l'année dernière. De nombreux documents ont été édités : guide du vélo, double-sens-cyclable, zones 30, « cédez le passage cycliste au feu », carte des itinéraires régulièrement actualisée et enrichie... Ajoutons les actions de la Maison du Vélo et la Semaine de la Mobilité qui donnent chaque année un grand coup de projecteur sur les mobilités actives.

Nous poursuivrons et renforcerons ces actions de sensibilisation et de communication, en mettant l'accent sur **le respect de chaque usager de la rue**, en valorisant les bons comportements pour donner une tonalité positive et incitative.

Par ailleurs, nous continuerons à promouvoir et expliquer les bons comportements par des brochures, des vidéos... : être bien éclairé, bien attacher son vélo (combien le sont ?), éviter l'angle mort...

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 ?

Le vélo et les mobilités actives sont un domaine qui a rapidement évolué ces dernières années. L'expertise y est sans doute plus diverse qu'ailleurs et autant affaire d'usagers passionnés que de techniciens. Le Talent du Vélo obtenu par l'application VELOBS est pour nous un beau symbole de collaboration. Sur les 1200 requêtes collectées et transmises via le site de l'association 2 Pieds 2 Roues asso.velotoulouse.mooveatis.fr, 1000 ont été analysées et sont en cours de traitement.

Nous poursuivrons cette fructueuse collaboration avec les associations d'usagers, et notamment votre association.

Le déploiement d'un plan de déplacements piétons ?

La piétonisation sera poursuivie à Toulouse, à la fois en centre-ville et dans les faubourgs.

Développer la marche, à l'image du vélo, c'est associer un ensemble de mesures, d'où la pertinence d'un « plan Marche » à l'échelle de la ville et de l'agglomération. Améliorer les cheminements en lien avec l'accessibilité, associer tous les acteurs dont les commerçants, créer de nouvelles voies piétons/cycles pour raccourcir les distances, indiquer les temps de parcours à pied et à vélo.

Les secteurs de la Ville ont chaque année un budget pour mettre en œuvre les projets décidés par les Associations de quartiers. **Nous proposons que ces budgets soient augmentés et puissent être utilisés pour la création de nouvelles voies piétons/cycles de quartiers.**

Quelle politique pour l'hyper-centre de Toulouse

Nous poursuivrons bien évidemment la piétonisation du centre-ville et le plan Busquets, qui a d'ailleurs vocation à trouver des prolongements dans des centralités de faubourgs et bien sûr dans les autres grands projets urbains.

La suppression du trafic de transit est l'un des objectifs du plan centre-ville. L'organisation de la circulation automobile en boucles a déjà permis de réduire fortement ce trafic de transit. Dans le cadre du schéma global de circulation du centre-ville, nous inscrivons la fonctionnalité du Pont neuf dans cet objectif, à savoir un axe de sortie du centre-ville. Pour cela, il doit rester ouvert à la circulation automobile.

Les aménagements réalisés concernant le développement du stationnement riverain et vélo dans le parking du Capitole participent de cette même démarche. En revanche, la fermeture du parking à la clientèle générale n'est pas envisageable dans le cadre de la concession actuelle qui court jusqu'en 2026, sauf à devoir faire supporter un coût important aux contribuables toulousains, ce que nous ne souhaitons pas.

En matière de stationnement vélo, nous continuerons sur la lancée des réalisations du mandat. Toutes les pistes seront étudiées, dont l'installation d'arceaux vélos dans d'autres parkings souterrains.

Le réaménagement du bord du Canal se fera en lien avec le projet de Tram Canal qui reliera le Palais de Justice, la Gare Matabiau et l'aéroport via les Ponts-Jumeaux. Dans ce cadre, **nous créerons tout le long du Canal un espace public apaisé et requalifié qui offrira une continuité cyclable et des espaces dédiés aux modes doux de grande qualité.**

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

Les 2 Roues Motorisés sont à la fois un problème et une solution. Un problème parce générateurs de nombreux accidents graves en particulier chez les jeunes (1 accidenté sur 3 est un motard). Une solution parce que moins consommateurs d'énergie, moins polluants et moins consommateurs d'espace public que la voiture. L'avènement des Vélos à Assistance Electrique, mais aussi des 2RM électriques laisse penser que la différence pourrait être dans l'avenir plus floue entre ces deux types de véhicules. Il s'agira pour nous de conjuguer prévention et attention à toutes les évolutions vers une mobilité plus soutenable.

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 ?

Notre volonté d'apaiser et de mieux partager nos rues est claire et assumée. Nous avons au cours des 6 dernières années réalisé de nombreuses aménagements en ce sens. Cependant, nous ne sommes pas favorables à une approche générale et systématique de ces enjeux. Nous assurerons la concertation par quartiers et l'expérimentation de manière à assurer l'acceptabilité sociale et une bonne appropriation de ces aménagements et du rééquilibrage de l'espace public.

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

La rocade constitue une véritable coupure urbaine entre les quartiers qu'elle traverse, notamment au Sud-Est de notre Ville. Nous souhaitons recréer des liaisons entre ces quartiers, retisser les liens entre les territoires situés de part et d'autre de cette infrastructure routière.

Cependant, le coût que représente la couverture partielle de la rocade rend ce projet irréalisable à court et moyen terme, d'autant que nous devons poursuivre massivement notre engagement financier concernant les enjeux prioritaires des transports collectifs.

Dans le cadre des projets urbains mis en œuvre, en particulier à Montaudran, **nous travaillerons à améliorer les liaisons inter-quartiers et à proposer des aménagements qui permettent de réaliser des « coutures urbaines » entre les secteurs.**

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

Parce qu'après avoir mis les moyens budgétaires et lancé le plan Vélo 2010-2020, nous allons amplifier la dynamique en développant la gouvernance et les moyens humains.

Parce que nous avons un bilan qui démontre notre engagement pour les mobilités actives et un projet qui répond aux enjeux de mobilité de notre époque pour notre Ville et notre Métropole.