



Archipel citoyen

17 bd Delacourtie

31400 Toulouse

05 61 28 06 28

contact@larchipelcitoyen.org

<https://www.larchipelcitoyen.org/>

Toulouse, le 20 juin 2020

Objet : Réponse sur les modes actifs – 2 Pieds 2 Roues

Question 1 : PDU et 3ème ligne de métro

Contexte :

Etant donné la crise qui s'annonce :

- croissance démographique probablement moindre,
- chômage en hausse,
- recettes actuelles de Tisséo en baisse à cause du confinement et d'un nombre moindre d'usagers,
- contribution économique territoriale des entreprises en baisse pour 2020 et probablement au-delà,

Un PDU à 4 milliards d'euros avec un métro à environ 3 milliards d'euros sont-ils encore tenables en l'état aujourd'hui ? Quelles évolutions prévoyez-vous ?

Nous avons conscience de la crise financière à venir et dont nous ne mesurons pas encore l'ampleur. Nous souscrivons au fait que les hypothèses des recettes de TISSEO doivent être revues à la baisse, notamment celles provenant des entreprises. Nous rappelons que la contribution financière des entreprises représente environ 60% des recettes.

Nous recommandons qu'un audit financier soit fait au sujet de TISSEO, auquel contribuent fortement Toulouse-Métropole et Toulouse.

La question des mobilités est transversale à celle du logement et de l'attractivité des entreprises.

Elle participe au dynamisme de l'économie et à la qualité de vie de notre agglomération. Le budget

associé aux transports publics, associé au Plan de Déplacements Urbains (PDU) est ainsi davantage une source d'investissement que de dépense.

Ainsi, le budget du PDU devra être réévalué au vu des contributions des entreprises toulousaines, des usagers mais aussi de l'apport de l'Etat et de l'Europe, que les collectivités devront solliciter pour répondre aux enjeux économiques et écologiques.

Ce montant réévalué, des arbitrages devront être fait entre les différents projets pour les prioriser dans le temps, avec comme critères le rapport coût sur efficacité et la durée de réalisation la plus faible. Aujourd'hui, nous savons qu'il manque environ 1 Mds€ pour pouvoir conduire le PDU actuel évalué à environ 4 Mds€.

Pourtant, contrairement au maire sortant qui a annulé le prolongement de la ligne B du métro, le prolongement du tramway et de nombreuses lignes de bus en site propre, nous ne serons pas la liste qui abandonne les projets déjà lancés, comme celui de la 3ème ligne de métro. Nous garderons ce projet mais l'incluerons dans un projet global de mobilités.

Les projets à arbitrer à l'horizon 2030 sont:

- La 3ème ligne de métro : 2 700 M€
- Le RER toulousain en collaboration avec la Région Occitanie : 500 M€
- Le plan vélo : 500 M€
- Le plan d'urgence des transports : 1 Mds€ (bus en site propre, prolongement tramway, prolongement ligne B du métro)

Le plan vélo nous apparaît comme celui ayant le rapport coût sur efficacité le plus fort et réalisable le plus rapidement.

Question 2 : investissements cyclables

Avec le contexte précédemment exposé, **allez-vous maintenir le rythme et le montant des investissements cyclables promis avant le 1er tour pour les prochaines années ?**

Comme répondu précédemment, nous maintiendrons les 50 M€ par an pour le plan vélo au niveau de Toulouse-Métropole, ce qui signifie 500 M€ sur 10 ans.

Question 3 : urbanisme tactique

Contexte :

L'urbanisme tactique consiste à promouvoir les modes actifs par des aménagements expérimentaux. Il a été déclenché à la fin du confinement. Nous nous félicitons de cette initiative et encourageons le futur maire à poursuivre dans cette voie, en profitant notamment de la période creuse de cet été. Nous avons établi une liste d'aménagements prioritaires disponible ici : [lien carte](#) (sélectionner urbanisme tactique, priorité 1)

Etes-vous prêts à satisfaire tout ou partie de nos propositions ?

Le mouvement politique Archipel Citoyen s'est grandement inspiré du travail de l'association 2P2R pour établir la politique cyclable de son programme. Si les toulousains nous font confiance, nous espérons pouvoir travailler en étroite partenariat avec 2P2R afin de bénéficier de votre expertise en la matière.

Nous rappelons que la philosophie d'Archipel Citoyen est de co-construire avec les usagers et les habitants de tels projets pour une meilleure adhésion.

L'urbanisme tactique mis en place, pour des raisons malheureusement forcées et à des fins probablement électoralistes, a eu l'avantage de montrer que les habitants et usagers des transports publics étaient prêts à partager l'espace public au profit des cyclistes et des piétons et que cela était réalisable rapidement.

La crise sanitaire a fait bouger les lignes. Les voies réaménagées faisaient partie, pour la plupart, de celles que votre association définissait déjà comme prioritaires.

Nous souhaitons ainsi aller plus loin que l'urbanisme tactique, potentiellement éphémère, pour aller vers des solutions durables : élargissement des trottoirs pour les piétons, voies dédiées pour les cyclistes, voies pour les bus et les voitures. C'est notre philosophie de séparation des flux.

Ainsi, à l'inverse d'un effet d'aubaine, et en cohérence avec ce que nous proposons avant la crise sanitaire, nous souhaitons réaliser ces changements profonds en coopération avec les habitants et usagers, car nous avons conscience que ces changements modifient profondément l'environnement de vie.

Question 4 : Zone de Rencontre

Contexte :

En mai 2020, le Maire de Toulouse M. Moudenc a mis en place une Zone de Rencontre dans l'Octogone. Nous saluons cette orientation positive et nous nous sommes saisis du sujet. Nous avons exprimé des critiques constructives ainsi que des recommandations en commençant par réserver le Pont Neuf aux modes actifs et TC. Notre contribution est disponible ici : [lien](#)

Etes-vous prêts à satisfaire tout ou partie de nos propositions ?

Tout comme l'urbanisme tactique précédemment évoqué, la création d'une zone de rencontre à l'intérieur de l'octogone semble procéder de la même improvisation de la mairie actuelle et probablement liée à la campagne électorale en cours. La communication à ce sujet semble plus importante que les aménagements eux-mêmes. Tout n'a pas été fait en terme de signalisation pour que cela soit effectif.

Comme vous le décrivez bien dans cette note, les éléments définissant une zone de rencontre ont un sens : zone réservée aux cyclistes et aux piétons exclusivement, limitée à 20 km/h. Ces zones doivent exister quand l'urbanisme ne permet pas de séparation nette des flux, notamment cyclistes et piétons. Elles doivent représenter une exception à nos yeux.

En lien avec vos critiques et recommandations, nous préférons requalifier l'octogone de manière détaillée et non globale. Nous rappelons que nous sommes favorables au passage de Toulouse en zone 30 : limitation à 30 km/h de tous les modes de transport hors quelques grands axes définis dans notre programme. Nous souhaitons également évacuer à terme le trafic de transit, hors transports publics, ce que l'ensemble des grandes villes réalisent aujourd'hui.

Au lieu de cette qualification en zone de rencontre d'une aire possédant des flux hétérogènes (lignes de bus, voitures, cyclistes, piétons), nous préférons la séparation nette et durable des différents flux partout où cela est possible, réservant les zones de rencontre aux exceptions moyennant un balisage clair et précis. En effet, un piéton sera toujours plus serein si son trottoir n'est pas partagé avec un cycliste, un cycliste le sera aussi si sa voie cyclable n'est pas un couloir de bus.

Archipel Citoyen a pris l'engagement auprès de 2P2R de réaménager l'axe de la Patte-d'Oie à François Verdier pour améliorer la piétonisation et les voies cyclables, notamment réserver le Pont-Neuf à ces modes et aux transports publics, avec un objectif de supprimer le trafic de transit sur cet axe.

Question 5 : bilan comptable de la politique cyclable

Contexte :

Le budget alloué à la politique cyclable est un élément clef de la politique des modes actifs. Malheureusement, les bilans financiers de ce budget ont montré la difficulté de produire des documents comptables en adéquation avec la réalité. Nous proposons qu'un organisme indépendant fasse chaque année le bilan financier approfondi de la politique cyclable avec une diffusion publique officielle.

Etes-vous favorable à confier à un organisme indépendant le bilan comptable annuel de la politique cyclable sur la région toulousaine (aire PTU) ?

Tout d'abord, dans une démarche de coopération et de transparence, nous voulons donner la présidence des commissions finances de Toulouse, Toulouse-Métropole et de TISSEO à des membres de l'opposition.

Concernant le concours d'un organisme indépendant pour auditer financièrement la politique cyclable, nous étudierons cette question dans un objectif de favoriser l'évaluation objective et transparente des actions de la municipalité, de la métropole et de TISSEO.

Expression libre comme conclusion :

Archipel Citoyen est un mouvement politique qui s'est créé pour d'une part redonner le pouvoir aux citoyens et d'autre part pour proposer un projet ayant un cap clair : l'écologie. Notre ambition pour les modes doux est de donner de la place aux piétons et aux cyclistes en agissant pour la séparation des flux. Notre ambition est de faire du vélo un mode de transport du quotidien et non simplement de loisir.

Ce pouvoir donné aux citoyens sera l'occasion de co-construire, de décider et d'évaluer les actions politiques. Les contre-pouvoirs sont pour nous une force et non une faiblesse. Si les toulousains nous font confiance, nous avons hâte de travailler avec les usagers et les habitants, après les avoir associés à la constitution de notre programme pour donner corps à une écologie heureuse, sociale et populaire.

Les piétons et les cyclistes auront enfin leur place à Toulouse et dans son agglomération.