

Toulouse, le 23 juin 2020

Monsieur Boris Kozlow
Président de l'association Deux Pieds
Deux Roues
contact@2p2r.org

Monsieur le Président,

Comme suite à l'entretien que votre association a eu avec Jean-Michel Lattes, pour la liste Aimer Toulouse, je réponds aux questions que vous nous avez adressées par écrit le 10 juin dernier.

Question 1 : PDU et 3ème ligne de métro

La croissance démographique et de l'emploi vont inévitablement ralentir à court terme, mais la métropole de Toulouse est un pôle vital pour l'économie française et européenne, et je suis d'accord pour que ces atouts soient mobilisés au service de la transition écologique. Lors de la crise financière de 2008, la Métropole toulousaine a connu un redémarrage plus rapide que d'autres Métropoles.

Le projet de 3e ligne de métro entre parfaitement dans les orientations des politiques nationale et européenne en faveur de la mobilité durable pour préparer un "monde d'après" décarboné. Nos projets de transports seront, de plus, créateurs d'emplois, ils participeront ainsi à la relance économique nécessaire pour protéger les plus fragiles du chômage, à la fois à travers la phase travaux et l'amélioration de la compétitivité de nos entreprises.

Sur le plan de la soutenabilité financière, plusieurs éléments sont à prendre en compte. **Les recettes tarifaires ont bien sûr baissé**, avec 39 millions d'euros de perte par rapport à ce qui était attendu. Cependant, **le confinement a aussi généré une baisse des charges**, parce que l'offre de transports a dû être réduite. Ainsi, la Régie de transports a dépensé 15 millions d'euros de moins qu'escompté. Enfin, la crise intervient dans une période où les comptes de Tisséo-Collectivités sont dans une situation très satisfaisante, avec 142,1 millions d'euros enregistrés au compte administratif de 2019, qui vient d'être approuvé. La collectivité n'est donc pas sans ressources pour faire face à ce coup dur. Cette situation est un exemple parmi d'autres qui rappelle que notre métropole a de quoi opposer une réelle résilience face à la crise.

De plus, **le Gouvernement prévoit une clause de sauvegarde permettant de compenser les pertes liées au versement mobilités pour la période 2020**, dans son PLFR (projet de loi de finances rectificative présenté le 10 juin. Cette clause permettra de contenir les pertes fiscales à un niveau soutenable pour les finances de Tisséo-Collectivités, permettant ainsi de conserver une capacité d'investissement suffisant pour les prochaines années.

En revanche, **nous n'osons imaginer l'énorme gâchis financier et humain que provoquerait l'abandon de ce plan ambitieux** : perte de compétitivité de nos pôles aéronautiques, emplois qui ne verront jamais le jour, frais d'étude jetés à la poubelle et à réengager, incertitude politique à même d'inquiéter décideurs et habitants... Depuis des années, les Toulousains et les entreprises fondent

leurs décisions sur la certitude que cette 3e ligne se fera et apportera des solutions aux territoires. Alors que tout est en place pour un lancement rapide des travaux, le coup d'arrêt se ferait au pire moment.

Question 2 : investissements cyclables

Durant le mandat qui s'achève, nous avons construit une ambition très forte au service de l'usage du vélo. En 2018 et 2019, un montant cumulé de 54,1 millions d'euros a été réalisé ou engagé sur le périmètre de Tisséo-Collectivités pour le vélo. Le Schéma directeur cyclable d'agglomération approuvé par Tisséo bien avant les élections municipales, sous l'impulsion de mon premier adjoint Jean-Michel Lattes, président de Tisséo, trace une feuille de route claire pour développer quatre niveaux d'infrastructure. Le premier niveau concerne le Réseau Express Vélo, et représente 370 kilomètres. Tisséo prend à sa charge les études du REV, en lien avec les agglomérations. Le niveau deux correspond aux cinq réseaux intercommunaux. Ensuite, le niveau trois est un maillage fin de dessertes locales à vélo. Et enfin le niveau quatre, c'est l'ensemble des cheminements de promenades et de randonnées qui s'appelle, sur Toulouse Métropole, le réseau vert. Cette hiérarchisation du réseau est un outil indispensable pour organiser les investissements dans les années à venir.

Sur le territoire de Toulouse Métropole, le montant des infrastructures est estimé à **284 millions d'euros, dont 100 millions d'euros qui concernent le REV et 184 millions d'euros pour les trois autres niveaux.** La délibération de Toulouse Métropole, que j'ai fait adopter 21 novembre 2019 prévoit l'engagement minimum **de 17 millions d'euros par an** pour mettre en œuvre le Schéma directeur cyclable d'agglomération (SDCA). De plus, le PARM (Plan d'Aménagement des Routes Métropolitaines), que j'ai également fait décider par le Conseil de Métropole, intègre une partie de ce schéma directeur, pour un montant estimé de 47 millions d'euros. Le PARM est donc un réel outil de développement du vélo, tout comme il va permettre d'accélérer le développement des transports en commun en périphérie du cœur urbain toulousain.

Nous nous sommes également mobilisés pour attirer sur notre territoire des financements extérieurs nous permettant d'accélérer les investissements dans le cyclable. Pour 2020 et 2021, nous voulons viser au moins 24 appels à projets français et européens avec un montant potentiel de subventions de plus de 4 millions d'euros. Voici quelques exemples de recherche de financement :

- ouverture de **la Maison des Mobilités** Cyclables par Tisséo Collectivités et Sicoval (200 000 euros pour 2 ans) avec subvention ADEME programme certificat d'économie d'énergie AVELO,
- mise en place de services vélos sur la zone aéroportuaire avec **le programme européen CoMMUTE** (base de subvention = 536 000 euros) dans le cadre de marchés publics de 2 ans portés par Tisséo Collectivités,
- dépôts de dossier **ALVEOLE** en cours pour des stationnements vélos sur le réseau Linéo et sur le PEM Oncopole,
- dépôt d'une demande d'accompagnement financier auprès de **l'ADEME** (instruction en cours) pour plusieurs actions du SDCA : achat de compteurs, réalisation d'une enquête de comptages des cyclistes, étude du mobilier de jalonnement du réseau REV, campagne de com incitative à l'usage du vélo, achat prestation GéoVélo (outil digital) à l'échelle des 5 intercommunalités.

Notre projet électoral apporte une ambition supplémentaire pour le déploiement des infrastructures vélo : sanctuarisation de 10 millions d'euros par an consacrés à la résorption des discontinuités cyclables, vélo sécurisé dans tous les parkings Indigo, +3000 places de stationnement dans nos rues, installation de cédez-le-passage cyclables à tous les croisements...

Depuis le début de la crise, nous sommes convaincus que l'investissement public aidera à la conservation des emplois à Toulouse. L'amélioration du réseau vélo est une cause idéale pour doper cet investissement public. Ainsi, **le plan de relance que nous avons déployé pour la Métropole contient 5 millions d'euros de dépenses supplémentaires pour créer de nouvelles pistes cyclables dès 2020.**

Question 3: urbanisme tactique

J'ai voulu engager la démarche d'urbanisme tactique avec beaucoup de réactivité au cœur de la crise sanitaire. Cela a permis la mise en place de 10km d'itinéraires cyclables en un temps record. Cette démarche d'urgence n'est pas contradictoire avec la concertation. Mon co-équipier Jean-Michel Lattes échange régulièrement avec les associations afin de définir les priorités d'aménagement et accéder à leurs requêtes. Les échanges réalisés lors du mandat en cours témoignent du fait que de nombreuses propositions de votre association sont devenues une réalité dans le programme d'investissement de la collectivité, même si, par la posture politique qui ne vous quitte jamais vraiment, vous avez toujours du mal à reconnaître les avancées opérées par nos décisions et que vous préférez toujours insister sur vos critiques.

En matière d'urbanisme tactique, Toulouse a été en pointe dans le développement de cette stratégie, comme l'a souligné l'association des villes cyclables.

Cette stratégie s'est développée **en trois temps** : 10 km d'itinéraires cyclables mis en place en un temps record avec suivi de leur fonctionnement, deuxième tranche d'aménagements lancée en juin, et une troisième tranche ambitieuse mise en place dans le cadre des travaux d'été. Voici pour exemple, quelques axes concernés par les différentes phases :

- en juin, avenue de la Reynerie, avenue Tabar, avenue Honoré Serres, impasse Barthe, impasse Vitry...
- cet été, aménagement de plusieurs vélorues (rue des Amidonniers, rue des Potiers) et mise en place d'une piste boulevard du Maréchal Leclerc. Des études sont en cours pour pouvoir également réaliser des travaux ambitieux et très symboliques : **piste bidirectionnelle sur le Grand Rond**, franchissement de la rocade à la Cépière, rue Villet, ou encore route de Narbonne, amélioration de la circulation cyclable sur l'axe Marengo-Jolimont-Roseaie... Sans compter de nombreux projets sur d'autres communes de la Métropole,
- enfin, nous allons poursuivre la programmation cyclable 2020, avec, par exemple, l'aménagement définitif de l'avenue Etienne Billières, une section de la route de St Simon, la section Commissariat – Ponts Jumeaux du Canal du Midi, la section Ancely – Jean Maga de l'avenue des Arènes romaines...

Nous comptons poursuivre une démarche rapide et pragmatique de déploiement de pistes cyclables, si les électeurs nous renouvellent leur confiance. Nous aurons alors tout le temps nécessaire pour travailler sur les cartographies que vos adhérents ont alimentées, et pour consulter les autres usagers des rues concernées, notamment les associations de quartier.

Vous l'aurez cependant remarqué, tous les axes cyclables provisoires aménagés correspondent d'ores et déjà à des axes repérés par 2P2R, comme l'indique la cartographie administrée par l'association. De fait, la situation actuelle montre que les échanges avec 2P2R débouchent sur la

prise en compte des propositions de l'association. L'urbanisme tactique mis en place sur Toulouse est parfaitement compatible avec les orientations préconisées par 2P2R.

Les améliorations demandées sur ces axes cyclables, comme la pose de balisettes fixes, ont été par ailleurs réalisées. D'autres demandes comme la reprise des bordures ont été initiées et seront mises en œuvre prochainement.

Encore une fois, malgré votre constant marquage politique hostile à mon égard, nous vous respectons et tirons de notre dialogue avec vous le meilleur pour opérer des avancées pour le vélo dans notre ville.

Question 4 : zone de rencontre

Nous avons mis en place la zone de rencontre avec une rapidité record, dans l'objectif de faciliter les circulations piétonnes dans l'hyper-centre alors que le confinement touchait à sa fin. Notre objectif n'était donc pas de mettre en place un aménagement irréprochable et achevé, mais de franchir une étape de plus au service du confort des piétons, dans une situation d'urgence où il fallait favoriser la distanciation physique. Toulouse est la seule ville dont l'équipe municipale a pris des mesures aussi drastiques et rapides pour le confort du piéton en période de Covid19. Désormais, l'hyper-centre toulousain est la plus grande zone de rencontre de France.

Bien entendu, **le soutien aux restaurateurs via l'extension des terrasses sur l'espace public est facilité par le passage en zone de rencontre. Toutefois, ce n'est pas l'objectif initial de la Mairie de Toulouse,** contrairement à ce qui est indiqué par 2P2R.

Nous ne partageons pas les inquiétudes sur le caractère dangereux ou inattendu de cette zone de rencontre. De fait, de nombreux piétons marchaient déjà sur la chaussée en centre-ville, en dehors de la zone piétonne. Notre action vient conforter et normaliser une pratique à laquelle les automobilistes avaient déjà dû s'habituer. **Le statut de zone de rencontre existait d'ailleurs déjà sur certains axes du centre-ville,** outre les rues piétonisées qui n'ont cessé de s'étendre depuis la fin des années 90. De plus, le schéma directeur des aménagements du centre-ville que nous travaillons avec J. Busquets propose un apaisement de tout l'intra-Octogone au profit des modes doux. Chaque rue rénovée sous ce mandat a fait l'objet d'un apaisement de circulation. Cependant, nous ne pouvons pas toujours attendre les aménagements lourds pour prendre des décisions fortes en faveur des piétons.

Nous sommes ouverts aux suggestions pour rendre cette zone de rencontre plus compréhensible de la part des piétons, des cyclistes et des automobilistes. A court terme, marquage d'animation, nouveaux aménagements offrant plus de confort aux piétons et aux vélos, modifications de plans de circulations, permettront de faciliter l'appropriation de la zone de rencontre. Nous avons l'intention, si nous sommes élus, de poursuivre ce travail avec des compétences spécialisées en « nudge ».

La question de l'axe Est-Ouest, via la rue de Metz et le Pont Neuf, concerne, en revanche, les mobilités de tous les Toulousains. L'enjeu est pour nous différent de celui de la zone de rencontre. Nous sommes déterminés à apaiser le trafic, et favoriser les mobilités douces. Mais de surcroît, comme vous le savez, nous souhaitons faire du pont Saint-Pierre l'axe privilégié pour une traversée de la Garonne à pied et à vélo, sous réserve de validation par concertation citoyenne et riveraine.

Toute évolution de la zone de rencontre ferait, bien sûr, l'objet d'un travail commun avec les associations que l'enjeu intéresse.

Outre cette explication générale, mon co-équipier Jean-Michel Lattes a pris le temps d'écrire une réponse détaillée à vos points d'interrogation techniques concernant la zone de rencontre. Je vous la joins en annexe de ce courrier.

Question 5 : bilan comptable de la politique cyclable

Nous avons pris des engagements forts en matière de transparence dans notre projet électoral : **nous souhaitons que les budgets d'investissement détaillés, en voirie et équipements, soient accessibles au citoyen quartier par quartier.** Cette approche nous semble à même de garantir la transparence.

Sur le plan de la politique cyclable spécifiquement, le code de l'environnement prévoit désormais, via son article L228-2, qu'un itinéraire cyclable doit être réalisé dans le cadre d'une réalisation ou d'une rénovation d'une voirie urbaine. Ainsi, l'amélioration du réseau cyclable n'est pas traduite directement par le montant du budget cyclable, puisque désormais, dans la plupart des aménagements de voirie doivent être réalisés – sauf contrainte particulière – des aménagements cyclables.

Le bon indicateur de la progression d'une politique cyclable ne correspond donc pas uniquement au budget spécifique consacré, mais plutôt à la progression annuelle du linéaire cyclable aménagé ainsi qu'au nombre de points durs et discontinuités supprimés. Concernant ces points durs, l'exemple des 5 passerelles créées ou réaménagées ces derniers mois et sur lesquelles vous venez de communiquer récemment illustre cette analyse. Sur Toulouse Métropole elles constituent – en soi – un faible linéaire pour un coût important, mais elles sont fondamentales pour l'extension du réseau.

Pour autant, **votre demande correspond à un besoin de lisibilité que nous comprenons.** Au-delà des budgets fléchés, il convient de rendre plus lisibles les aménagements réalisés dans des opérations de voirie et sur lesquels il n'y a pas d'identification financière spécifique.

Il faut, en outre, permettre de mesurer les engagements de l'ensemble des partenaires (Conseil départemental, Conseil régional, intercommunalités...). La mise en place d'un réseau allant au-delà des limites d'une ville ou d'une intercommunalité et la recherche d'aides multiples complexifient le dispositif en le rendant cependant plus efficace. **Nous sommes donc favorables à la mise en place d'outils nouveaux permettant de garantir les engagements de chacun et d'en vérifier la réalité.**

Enfin, je ne serais pas complet si je ne terminais pas la présente par un souhait de clarification de nos rapports. Si je suis élu, je vous proposerai de choisir entre deux modes de relations, soit un partenariat franc, et transparent pour faire avancer la cause du vélo à Toulouse, soit votre inscription de fait dans un combat politique contre mon équipe, comme cela a été le cas ces dernières années. De ces deux options, la première a ma préférence et je vous la proposerai. Puis, librement, vous choisirez. Puis, de votre libre décision, il conviendra que nous tirions toutes les conséquences imposées par la logique.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs. *et sincères.*

Jean-Luc MOUDENC

ANNEXE – QUESTIONNEMENTS TECHNIQUES SUR LA ZONE DE RENCONTRE

Les mentions en rouge mentionnent la structure du document 2P2R

Sur les aspects réglementaires (2.3.1 – 2.3.2 – 2.3.4), la zone de rencontre permet aux piétons de se déplacer sur la chaussée. Cela signifie que, théoriquement, couloirs bus et bandes cyclables leurs sont accessibles. Il est cependant peu probable que l'usage de ces parties de chaussée soient attractives et ces zones ne sont pas présentes dans la partie « hypercentre ».

Le réaménagement de certains axes semble donc nécessaire pour affirmer le caractère et la lisibilité de la zone de rencontre. Ces aménagements sont intégrés dans le Projet Mobilité "centre-ville". Le respect des feux reste obligatoire mais le déploiement de panneaux complète le dispositif. Par ailleurs, durant ces dernières années, la mise en place de stationnements vélos a été fortement augmentée sur l'hypercentre comme sur les quartiers.

Sur les limites géographiques (2.3.4), les voies qui sont maintenues actuellement en zone 30 ont vocation à être transformées en zone de rencontre à l'issue des études en cours ou à engager : projets Busquets, plan Canal, Grand Parc Garonne, etc.

En outre, la prise en compte des PMR et des déficients visuels (2.3.5) est le fondement des réflexions lors des réaménagements de voies. Le cas des terrasses provisoires est en revanche adaptable.

De fait, la zone de rencontre renforce la priorité des modes doux. Les cyclistes sont bénéficiaires : la mise en place d'une zone de rencontre limite la vitesse à 20km/h, soit celle du vélo. En revanche, ils devront être encore plus attentifs aux piétons se déplaçant sur la chaussée (2.3.6).

Sur les points de vigilance que vous mettez en évidence :

2.4.1 : *Extension de la zone à accès réservé*

Des extensions de la zone à accès réservé ont eu lieu sur les dernières années (quartier Arnaud Bernard, place St Sernin, place Victor Hugo) et d'autres sont envisagés en accompagnement des projets urbains.

Une extension à toute la zone intra-octogone est en réflexion en prenant en compte les besoins techniques (nouvelles bornes) et humains (contrôle).

Nous souhaitons diminuer le trafic de transit en centre-ville en misant sur les projets de requalification de plusieurs axes, dont la rue de Metz, la rue Croix Baragnon, etc...

2.4.2 : Nous avons, durant ce mandat, étudié la possibilité de limiter le transit des bus par le centre-ville, notamment en déplaçant des gares bus telles que Jeanne d'Arc. Il nous semble que ces réflexions sont prometteuses et doivent être approfondies.

2.4.3 : La diminution du nombre de places de stationnement de surface est en cours : chaque nouvel aménagement de rue voit le nombre de places de stationnement diminuer, au profit notamment des piétons et du stationnement vélo. Ainsi, sur le périmètre du centre-ville, l'Observatoire du stationnement évalue à plus de 1300 places la réduction du stationnement de surface du centre-ville dédié aux voitures. Cela correspond aux travaux de requalification des espaces publics du projet centre-ville, soit 760 places (57%) - aux projets d'aménagement d'espaces publics réalisés de manière plus conventionnelle pour 200 places (15%) avec, en particulier, la requalification de la Place St Aubin et de la place Arzac ainsi que la suppression du parking Quai de Tounis – aux projets de requalification du secteur Gare pour 40 places (3%) – aux aménagements de proximité pour 90 places (7%) – aux créations d'aires de stationnement pour les stationnements spécifiques pour 160 places (12%) permettant la création de 148 places de 2 roues motorisées et une partie des 1148 stationnements vélos créés depuis 2017 - aux aménagements Tisséo pour 80 places (6%).

La réflexion sur le devenir du "quota" de places réservées aux résidents dans les parkings du centre-ville est engagée. Ce quota a été augmenté de 70 places dans le parking du Capitole et un tarif riverain a été instauré dans les parkings Europe, Arnaud Bernard et Marengo. Comme vous le savez, de plus, notre projet électoral prévoit de faire une place pour les vélos dans chaque parking Indigo.

A noter que le stationnement vélo sur le centre-ville a été fortement augmenté en 2019/2020 : plus de 1000 places créées par rapport à 2018.

2.4.4. Le réaménagement des voiries de façade à façade est en réflexion sur plusieurs axes de l'intra-octogone : rue de Metz, rue Croix Baragnon / Place Saint Etienne, rue Lakanal, Rue Gatien Arnould, rue Saint Bernard, etc...

Compléments de réponse sur les conditions de réussite et recommandations de 2P2R :

Nous partageons, bien sûr, l'objectif d'une zone de rencontre réussie qui satisfait les usagers.

3.1. *Afficher les objectifs et la finalité de la zone de rencontre* : l'objectif est bien la priorité aux piétons et modes doux. Ce point est développé précédemment.

3.2. – 3.3. – 3.4 – 3.5 : Ces points sont développés précédemment.

3.6. : *Etablir un comité de suivi.*

Les projets du centre-ville ont toujours fait l'objet d'une concertation. Comme indiqué au paragraphe 1, une concertation pour des aménagements court terme permettant d'améliorer la lisibilité et le respect de la zone de rencontre est programmée. Cette concertation passe, en particulier, par les maires de Quartier et les commissions de quartier dans lesquelles 2P2R est présent.

3.7. *Traiter les questions d'usage :*

Nous partageons cette recommandation et l'appliquons dans tous nos projets. Toutefois, l'espace public étant parfois contraint, il est difficile de satisfaire tous les usages. Des compromis sont alors recherchés.

3.8 – 3.9. Agir au-delà du centre et traiter la ceinture des boulevards :

L'action au-delà de Toulouse Centre et sur l'octogone lui-même est en cours : la requalification des boulevards fait l'objet d'une étude en ce moment-même, pour une possible mise en œuvre sur une longue section au mandat suivant.

La zone de rencontre a vocation à être élargie en fonction de la nature des quartiers (ex. Quartier des Chalets, Concorde, St Aubin...). D'autres zones de rencontre sont à prévoir dans les quartiers de Toulouse en fonction de leur configuration (Ex. Place de l'Ormeau).

Pour ce qui relève des axes des faubourgs, ceux-ci sont progressivement traités (ex : avenue des Minimes, avenue de Lyon en cours) dans l'attente de sections entièrement requalifiées avec, par exemple, l'arrivée du métro. Dans la lignée du projet urbain toulousain, nous souhaitons également mener une réflexion globale sur l'aménagement des radiales.

3.11 : Améliorer la cyclabilité :

Ce point est traité dans les développements précédents.

3.12 : Fermer ponctuellement des rues :

C'est envisagé et même fait pour la rue des 3 journées pour la relance de l'activité des restaurateurs. Toutefois, ce n'est pas toujours possible en raison des contraintes d'accès riverains, d'accès aux parkings, etc.

Concernant les rues desservant les établissements scolaires : nous avons envisagé cette solution lors du déconfinement, tout comme la neutralisation de places de stationnement pour étendre les espaces d'attente des parents/élèves. Cependant, en pratique, le besoin d'une telle mesure ne s'est pour l'heure pas fait sentir. Nous avons déployé des approches alternatives :

- Marquage sur le trottoir avec des bombes de peinture temporaire pour faciliter le respect de la distanciation sociale
- Affichage devant l'école des règles de distanciation et des gestes barrières
- Les parents ne rentrent pas dans l'école et des horaires échelonnés sont prévus lorsqu'il n'y a qu'un seul accès à l'école.

Nous ne serions bien sûr pas opposés à prendre de nouvelles mesures si le besoin s'en faisait sentir.

3.13. Transformer la place Esquirol en aire piétonne :

La place Esquirol est étudiée dans le cadre de l'axe Metz-République (étude du Pr Busquets) et incluse dans la réflexion plus globale du Projet Mobilités Centre-ville. Le problème des accès bus demeure avec un site important d'interconnexion. La station Esquirol est un espace important d'intermodalité permettant un usage optimisé des transports en commun.