

Elections municipales Toulouse 2026
Questions de l'Association 2 Pieds 2 Roues

Réponses liste « Demain Toulouse » (F. Piquemal)

Date: 30 janvier 2026

Question 1. Partagez-vous notre position volontariste sur les modes actifs?

Oui, pleinement. Nous assumons une politique de mobilité qui place la marche, le vélo et l'accessibilité universelle au sommet de la hiérarchie, pour des raisons de santé publique, de justice sociale, de qualité de vie et de sobriété matérielle.

Notre programme fixe un cap chiffré ambitieux pour la marche et annonce une refonte collective du schéma piéton, ainsi qu'un rattrapage immédiat de l'accessibilité de l'espace public.

Pour ce faire, nous mobiliserons des outils d'évaluation reconnus pour objectiver les gains santé-économie des modes actifs (type HEAT de l'OMS), afin d'éclairer les arbitrages budgétaires et d'assumer une logique de prévention plutôt que de réparation.

Question 2. Etes-vous favorable à inscrire les objectifs pro-modes-actifs décrits précédemment dans le futur Plan De Mobilité ?

Oui. Nous inscrirons des objectifs chiffrés et opposables dans les documents-cadres (Plan de Mobilité, SDPA, SDAC), avec un calendrier et des budgets identifiés :

- Objectif 45% de part modale pour la marche à pied
- Objectif 15% de part modale pour le vélo

Nous assumons une mise en œuvre démocratique, structurée par une délibération locale sur le partage de l'espace public.

Question 3. Partagez-vous les objectifs concernant les autres modes de transport (hausse TC, baisse voiture)?

Oui, avec une ligne claire : réduire la place et l'emprise de la voiture, tout en garantissant une alternative crédible.

Notre programme prévoit :

- un **choc d'offre bus de +20%** (+4,5 M de km commerciaux) et des **voies réservées** sur les grands axes, fréquences renforcées et amplitude élargie ;
- un **RER métropolitain** (cadencement renforcé, nouvelles haltes, diamétralisation, tarification intégrée) ;
- une politique de **réallocation de l'espace** (stationnement, voirie) et des outils de **régulation** (stationnement, autopartage public).

Cohérence "décroissance des flux" : nous sommes favorables à des objectifs explicites de baisse du trafic et de l'emprise automobile, sous réserve de les articuler à des mesures sociales (tarification solidaire, accès PMR, professionnels, horaires atypiques).

Question 4. Quel bilan tirez-vous en termes de mobilité sur le mandat écoulé ?

Le bilan que nous dressons est **sévère** : congestion et pollution restent très élevées, et la stratégie globale demeure incohérente et auto-centrée. Notre programme rappelle des tendances défavorables sur la période (congestion en hausse, émissions liées aux transports en hausse) ainsi que le risque de non-atteinte des objectifs 2030 du PCAET. Toulouse aujourd'hui c'est : congestion en hausse de +17%, émissions qui augmentent dans les transports de 9%. Les embouteillages à Toulouse, c'est 71 heures et 185 euros de perdus par an et par personne et un air pollué.



Conséquence politique : nous assumons une rupture : une ville désengorgée ne se construit pas en ajoutant de la capacité automobile, mais en organisant une alternative robuste (bus + rail + modes actifs) et en reprenant l'espace public à la voiture.

Question 5. Mettrez-vous en œuvre notre Plan Piéton décrit ici (Schéma Directeur, accessibilité, trottoir dégagé...)?

Nous reprenons beaucoup des propositions de 2P2R dans notre programme mobilités concernant le Schéma Directeur Piéton avec comme priorités :

La piétonnisation des rues, la sécurisation des grands axes, des chantiers et des abords des écoles, l'accessibilité pour toutes et tous.
Des aménagements décidés démocratiquement par la convention citoyenne métropolitaine et les conseils de quartier.

Question 6. Appliquerez-vous notre Plan Vélo (réalisation 100% REV, ruptures urbaines, stationnement vélo...)?

Oui. Notre programme engage :

un réseau cyclable continu et sécurisé de 400 km et un objectif 15% vélo à Toulouse ;
la finalisation du Réseau Express Vélo (REV) (2 circulaires + 12 traversantes) avant 2032 ;
le traitement d'un grand nombre de ruptures urbaines (passerelles, tunnels, redistribution de voirie) ;
le triplement du stationnement vélo, le déploiement de Maisons de la mobilité, et l'extension de VélôToulouse à l'échelle métropolitaine, sans injonction de rentabilité.

Question 7. Concrétiserez-vous nos propositions issues des référents de quartiers?

Nous sommes en accord avec toutes les propositions qui vont dans le sens d'un aménagement urbain végétalisé, sécurisé, inclusif, privilégiant les modes doux par rapport à la voiture. Nous mettrons fin au modèle où la mobilité est décidée d'en haut, projet par projet. Nous



créerons une Convention Citoyenne Métropolitaine des Mobilités qui aura un pouvoir réel et un mandat clair : partager la voirie entre piétons, cyclistes, transports en commun et voitures, définir les zones piétonnes et le réseau vélo. Elle permettra d'établir les règles de partage de l'espace public, les critères d'investissement, les objectifs modaux en priorité et en fonction des usages réels de la population.

Des coopératives de quartier permettront sa mise en œuvre : ils délibèrent sur les tracés, les phases-test, les horaires, les arbitrages de terrain, et ils priorisent les "ruptures urbaines" à traiter en premier.

Question 8. Vous engagez-vous à adopter notre "Plan Garonne Fluide" pour une mobilité inclusive, efficace et conviviale ?

Oui, en cohérence avec la reconquête des continuités piétons-vélos. Les propositions de continuité de berges, d'itinéraires cyclables qualitatifs et de nouvelles traversées répondent à un objectif de maillage et de désenclavement.

Piste concrète : programmer (1) des continuités de berges accessibles, (2) une ou deux traversées à forte valeur d'usage, (3) des connexions avec REV, gares et pôles bus (intermodalité).

Question 9. Mettrez-vous en œuvre notre "Plan Canal Nature Marche & Vélo" pour redistribuer l'espace au profit des piétons et cyclistes ?

Oui, avec un principe : séparation des flux, continuité, apaisement. Les objectifs "2 rives sans discontinuité" et aménagements cyclables continus sont pertinents, notamment sur des sections à conflits d'usages.

Mise en œuvre :

traiter les "points noirs" (tunnels/ponts étroits) ;

réserver certaines sections très centrales prioritairement aux modes actifs et ayants droit, en cohérence avec une logique de ZTL/centre apaisé.



Question 10. Accomplirez-vous notre proposition de “Centre Zen” (ZTL) ?

Oui, sur le principe : supprimer le transit motorisé dans l’hypercentre, protéger les usages essentiels. Votre proposition est cohérente avec une ville apaisée et marchable. Nous nous appuyons sur des retours d’expérience existants : interdiction du transit, accès maintenu si destination dans la zone, exceptions encadrées.

Point de vigilance (important) : la ZTL doit être articulée à une offre de transports de surface réellement performante (desserte fine, accessibilité PMR, logistique propre, services). Notre programme prévoit justement un renforcement bus massif et une gouvernance publique.

Question 11. Vous engagerez-vous à faire des “Boulevards Respirants” une réalité ?

Oui. L’objectif de requalifier la ceinture des boulevards en réduisant la domination automobile et en sécurisant les traversées correspond à notre logique de partage de l’espace public et de priorité aux modes actifs.

Mise en œuvre :

continuité cyclable lisible et protégée ;
reconquête des contre-allées pour marche, végétalisation, usages sociaux ;
carrefours traversables et sûrs (sécurité réelle, pas “au prix du risque”).

Question 12. Orienteriez-vous la politique de mobilité vers une décroissance des modes motorisés ?

Oui, explicitement. Nous assumons une politique de sobriété : moins de trafic, moins d’emprise, plus d’espace pour le vivant et les usages humains.

Notre programme prévoit des leviers concrets : régie publique du stationnement, tarification, autopartage public, réduction des obligations excessives de parkings privés, surtaxe au poids pour les gros véhicules.

Sur la Jonction Est : nous sommes favorables à l'abandon des projets routiers qui renforcent la dépendance automobile et à l'étude d'alternatives moins coûteuses et plus compatibles avec les objectifs climatiques, conformément aux ordres de grandeur évoqués dans le dossier.

Question 13. Effacerez-vous les ruptures urbaines pénalisant les modes actifs?

Oui. C'est un engagement du programme : traiter "la plupart des ruptures urbaines durant le mandat" (passerelles, tunnels, redistribution de voirie).

Priorisation : nous publierons une cartographie des ruptures, avec critères transparents (accidentalité, PMR, accès écoles/gares, continuité REV), et un calendrier pluriannuel.

Question 14. Vous engagez-vous à être un acteur moteur dans le développement du SERM, en partenariat avec la Région ?

Nous soutiendrons les projets de cadencement des trains du quotidien et les travaux nécessaires (aménagement ferroviaires, centres de maintenance) afin que les trains ne s'arrêtent pas aux gares périphériques en saturant le métro mais forment un véritable réseau RER transversal, colonne vertébrale des mobilités sur la métropole de Toulouse. Les projets de mobilités devront prioritairement répondre aux impératifs écologiques et d'utilité sociale plutôt qu'à la grande vitesse à n'importe quel prix. Nous soutenons pleinement les propositions de Rallumons l'Etoile à ce sujet. [Voir notre prise de position](#)

Votre travail évoque un ordre de grandeur d'investissement (60 M€/an) pour un renforcement significatif. Nous le traiterons comme un **objectif de négociation** avec la Région et l'État, adossé à des jalons opérationnels.

Question 15. Quels sont vos autres projets en matière de mobilité ? Votre conclusion sur le sujet de la mobilité ?

Notre vision des mobilités repose sur trois piliers :

- Tout d'abord, la priorité sera donnée aux mobilités douces qui bénéficieront d'espace, de sécurité et d'efficacité pour les déplacements du quotidien.
- Nous lancerons un choc d'offre de transport en commun qui doivent être accessibles à toutes et tous partout et tout le temps. Afin de changer réellement la vie quotidienne des habitantes et habitants de la métropole rapidement sans attendre de lourdes et coûteuses infrastructures, cette stratégie sera basée sur le développement du réseau de bus à court et moyen terme avec le RER comme colonne vertébrale à moyen et long terme.
- La mise en oeuvre de la politique mobilités sera démocratique et concertée reposant sur la Convention Citoyenne Métropolitaine des Mobilités pour établir les règles de partage de l'espace public et les objectifs prioritaires ainsi que sur les coopératives de quartier pour une mise en oeuvre décidée par les habitantes et les habitants des quartiers.

Tableau des réponses détaillées ci-après.



	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
1	Plan Piéton		“Toulouse à pied pour touTEs”				Voir réponse à la question 7
	Définir et déployer un Schéma Directeur d'Agglomération Piéton (SDPA)	4	<p>Cette proposition consiste à :</p> <p>procéder à un état des lieux définissant des axes piétons majeurs et centralités piétonnes</p> <p>lister les projets précis à entreprendre avec la priorité, le calendrier, le budget prévisionnel.</p> <p>réaliser la plupart des projets dans le mandat</p> <p>Informations :</p> <p>Axes majeurs : axe desservi par une ligne de bus, tram ou métro, disposant également de commerces et services.</p> <p>Centralité piétonne : établissements scolaires, PEM, cœurs de quartier...</p> <p>Ce projet "chapeau" de SDPA doit être pensé et réalisé en cohérence avec les autres documents ou plans : PDM, PAVE, chartes accessibilité, Guide piéton...</p> <p>Le respect des normes légales doit être un des objectifs du SDPA (trottoir, passage piéton, arrêt de bus...)</p>	X			<p>Nous proposons que le SDPA soit remis à plat à travers une approche collective et démocratique :</p> <p>diagnostic, priorisation, calendrier, budget dans l'objectif d'une réalisation avant 2032, et d'une part modale de la marche à pied de 45% (39% aujourd'hui) à Toulouse.</p>

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	<p>Rédiger un PAVE complet (Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics) pour répondre au cadre légal</p> <p>Se donner une obligation de résultat.</p>	1	<p>Le PAVE existant ne correspond pas au cadre légal. Il devrait :</p> <ul style="list-style-type: none"> - présenter un diagnostic de l'existant - planifier et hiérarchiser les travaux <p>Or le diagnostic est très incomplet et le PAVE ne présente que les travaux de l'année.</p> <p>liens :</p> <p>https://metropole.toulouse.fr/sites/toulouse-fr/files/2025-04/pave2024_vf1.pdf</p> <p>https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publicques/laccessibilite-voirie-espaces-publics</p>	X			<p>Accessibilité universelle immédiate :</p> <p>diagnostic exhaustif, plan de rattrapage, et obligation de résultats (pas seulement "travaux de l'année"). Priorité : grands axes + abords des services essentiels.</p>
	<p>Mettre les grands axes en accessibilité à 100%</p>	2	<p>Conformément à la loi 2007. Les grands axes cumulent les conditions : présence de lignes de bus, présence de commerces et services.</p> <p>Réaliser des trottoirs traversants autant que possible</p>	X			<p>Axe "bus/commerces/services" = priorité absolue : trottoirs continus, traversées sûres, trottoirs traversants quand possible. C'est une politique de justice sociale (PMR, seniors, enfants).</p>

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	Mettre en accessibilité les abords de tous les établissements scolaires	1	Lycée, collège, école, crèche	X			Objectif "zéro danger" aux abords des écoles : sécurisation + continuités + suppression du stationnement dangereux + accessibilité PMR.
	Réaliser des rues scolaires pour toutes les écoles (*) initier un service métropolitain de Pédibus	1	<i>Rue scolaire</i> : rue ou portion de rue devant une école où la circulation motorisée est interdite pendant les temps d'entrée/sortie des élèves. (*) à l'exception de celles sur les grands axes (non réaliste) ou en hypercentre (non nécessaire)	X			Fermeture aux heures d'entrée/sortie + accompagnement (pédibus). On assume de réduire l'accès voiture autour des écoles.

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	Rendre plus piéton les cœurs de quartier	1	Utiliser divers outils : zone de rencontre, rue piétonne, trottoir traversant... Améliorer la traversabilité des espaces (carrefours, grands axes...)	X			<p>“Cœurs de quartier” = zones de rencontre, micro-piétonnisation, trottoirs traversants, traversabilité. Cohérence : proximité, sobriété, vitalité locale.</p>

	<p>Verbaliser le stationnement illicite sur trottoirs et sur les voies cyclables, y compris des 2RM</p>	1	<p>De manière proactive, sans attendre les appels d'usagers à AlloToulouse</p>			X	<p>1 - Empêcher par l'aménagement (protections continues, trottoirs dégagés, angles sécurisés).</p> <p>2 - Offrir des alternatives légales (livraisons/dépose-minute/2RM sur chaussée, cyclo-logistique).</p> <p>3 - Rendre la règle lisible (signalétique + marquage, fin des zones grises).</p> <p>4 - Prévenir (campagne ciblée + phase d'avertissements).</p> <p>5 - Contrôler régulièrement sur points noirs (écoles, axes PMR, pistes).</p> <p>6 - Sanctionner en dernier recours (récidives et</p>
--	--	---	--	--	--	---	---

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
							infractions dangereuses).
	Vérifier la conformité des chantiers vis-à-vis des piétons et cyclistes	1	Itinéraires de déviation systématiques pour les piétons ET les cycles, clairement identifiés, sécurisés et accessibles	X			Itinéraires de déviation systématiques, lisibles, accessibles, sécurisés. Sanctions si non-conformité : la sécurité n'est pas "optionnelle".
	Mettre en place une journée sans voiture annuelle dans chaque cœur de quartier	1				X	Oui si ce n'est pas un gadget : doit s'inscrire dans une politique permanente (apaisement, ZTL, rues scolaires, plan de circulation) et être co-organisée avec acteurs locaux.

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	<p>Interdire la présence de container sur les trottoirs < 2m par arrêté</p> <p>Matérialiser un emplacement de container sur la chaussée ou les enfouir</p>	1		X			<p>Priorité accessibilité : dégager les cheminements. On privilégie déplacement sur chaussée + zones dédiées ; enfouissement seulement quand pertinent (coût/maintenance) et en concertation avec les habitant-es.</p>
	<p>Répertorier les panneaux publicitaires non conformes (largeur <1m40) et les enlever dans les trois mois suivant le début du mandat.</p>	1	<p>Panneaux restreignant le passage libre sur trottoir < 1m40</p> <p>ou masquant la visibilité et créant du danger</p>	X			<p>Mesure simple : sécurité + accessibilité + sobriété publicitaire. Cohérent avec une ville qui sort de l'injonction marchande dans l'espace public.</p>

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	Répertorier et corriger tout autre mobilier non conformes Remplacer les potelets non conformes sur trottoirs par des balisettes sur chaussée	1	Potelets, mats de feu, barrière St Georges, container verre...	X			On libère le trottoir : potelets = obstacles. Remplacement par dispositifs en bord chaussée + rationalisation du mobilier.
	Ajouter du mobilier urbain de repos afin que tout point de la ville soit à moins de 400m d'un banc ou autre. Ajouter des points d'eau	1	400m est la distance que la plupart des seniors peuvent parcourir sans devoir s'arrêter	X			Nous organiserons avec les seniors, quartier par quartier, des déambulations pour identifier les éléments prioritaires à faire remonter dans le cadre de la remise à plat du SDPA. (Voir programme Seniors)

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	Supprimer les feux quand cela favorise le piéton	1	Mesure à accompagner d'une sécurisation de la traversée piétonne feu clignotant permanent possible avec priorité piétonne			X	Oui si audit sécurité/PMR : remplacer par traversées sécurisées, priorité piétonne, feux à la demande, "stop" auto, réduction vitesses. Pas de dogme : la sécurité prime.

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
2	Plan vélo		<i>“Toulouse 100%cyclable”</i>				Voir réponse à la question 7
	Réaliser 100% du Réseau Express vélo du linéaire à 2032	2	avec des aménagements tactiques si besoin	X			Axe structurant : continuité + sécurité + lisibilité. On assume l’urbanisme tactique immédiat, puis consolidation pérenne.
	Mettre à niveau le REV avec une qualité >= minimum défini par le guide des aménagements de Tisseo	1	y compris mettre à niveau des sections faites récemment dans l'urgence	X			Pas de “pseudo-pistes” : largeur, séparation, carrefours, continuités. On reprend ce qui a été fait dans l’urgence si non conforme.

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	Répertorier les 10 ruptures urbaines les plus pénalisantes pour le REV Les résoudre dans le mandat	2	plusieurs possibilités: passerelle, tunnel, redistribution de l'espace sur échangeur...	X			Priorité aux points noirs : échangeurs, franchissements, discontinuités dangereuses. Programmation claire ; arbitrage assumé en faveur des mobilités douces.
	Adopter des mesures d'accompagnement de la pratique du vélo	1	signalétique, services vélo (gonflage, réparation...) sur le réseau, communication positive, maisons de la Mobilité	X			Nous favoriserons la création de Maisons de la mobilité dans les villes autour de Toulouse, solutions publiques de ventes, locations et réparations de vélo.

Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
Améliorer le service veloToulouse : - Ajouter des stations dans chaque ville de 1ère couronne et 50% en 2ème couronne - augmenter la disponibilité	1		X			Extension métropolitaine, maillage, fiabilité. Gouvernance publique et objectifs d'usage, pas de profit.
Créer des antennes de Maison de Mobilité en 1e et 2e couronne	1	augmenter l'offre de location de vélos particuliers : cargo, passagers arrière... (Maison du Vélo) Promouvoir les mobilités actives	X			Accès égalitaire aux services vélo (dont cargos) dans la métropole ; levier fort pour réduire la dépendance automobile périurbaine.
Doter 100% des feux de panneaux M12 (*) deux directions par défaut (droite et en face)	1	M12 : panneau triangulaire de franchissement conditionnel de feu (*) sauf proscrit suite à une étude			X	Oui si sécurité piétonne garantie par étude (conflits, visibilité, flux écoles). Déploiement prioritaire sur itinéraires REV et carrefours simples.

Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
Doubler le stationnement vélo tout point de la ville à moins de 200m d'un mobilier de stationnement, moins de 100m dans l'hypercentre	1	utiliser des emplacements auto, poser des supports pour ordonner et éviter le vol	X			Standard de base : on convertit massivement des places auto en arceaux, avec points sécurisés, et stations dans les pôles.
Réaliser une refonte globale du plan de circulation avec sens unique des pénétrantes	2	le but est de dégager de l'espace pour les modes actifs, pouvoir réaliser le REV à certains endroits "bloqués"			X	Oui si finalité claire : libérer de l'espace pour modes actifs + apaiser quartiers (pas report sauvage). Doit s'accompagner d'un plan complet : bus, livraisons, PMR, secours.
Développer la cyclo logistique	1		X			Micro-hubs, flottes cargo, mutualisation, règles de livraison propres. Objectif : réduire VUL/poids lourds en ville.

Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
Marquer systématiquement le régime de priorité entre automobilistes, cyclistes et piétons Donner au maximum la priorité au vélo dans les croisements vélo/auto	1	contexte : malgré nos demandes, les priorités aux croisements ne sont pas claires pour les usagers. exemple: rond-points et grands carrefours éviter la priorité à droite par défaut de marquage, peu lisible.	X			Carrefours = là où on se tue : marquage + géométrie + priorité réelle. On réduit la vitesse auto et on sécurise le vélo.
Ouvrir de nouvelles voies bus aux cyclistes, en chaucidou dans certains cas	1	mesure tactique en attendant qu'un vrai aménagement cyclable voit le jour: canal de Saint Martory, Ramonville			X	Oui si cela n'affaiblit pas le bus : priorité au transport collectif. À réserver aux axes où cohabitation est sûre et contrôlée, sinon séparation.
Mieux entretenir le réseau existant	1	défaut de chaussée: usage de Velobs, application de 2 Pieds 2 Roues Respecter la loi sur le contraste visuel obligatoire sur tout mobilier présent sur les cheminements piétons et cycles	X			Entretien = sécurité : revêtements, balayage, trous, marquage, végétation. Budget récurrent sanctuarisé.

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	Déployer un service métropolitain de Cyclobus géré par du personnel métropolitain	1		X			Version vélo du pédibus : convois encadrés pour écoles/loisirs, apprentissage, réassurance. Fort impact social.
	Respecter le cahier des recommandations de Tisseo pour les aménagements cyclables qualitatifs	1	plusieurs réalisations récentes dans le cadre du REV ne les respectent pas	X			Fin des aménagements "alibi" : standard qualité obligatoire, contrôlable, opposable.

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
3	Propositions de quartiers						Voir réponse à la question 7
	Faire une grande place piétonne et cyclable des places St Cyprien, Diebold et Roguet	1	actuellement, la voiture domine			X	Sous condition d'une concertation locale et d'arbitrages de circulation, nous requalifierons cet ensemble en grand espace piéton/cyclable , avec végétalisation, bancs, ombrage , et une desserte strictement limitée aux ayant-droits (PMR, livraisons, urgences).

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	Q11 Réaménager l'avenue de La Gloire en élargissant les trottoirs, créant une bande cyclable montante	1	utilisation de l'espace de stationnement			X	<p>Sous condition d'un plan de stationnement alternatif, nous reprendrons l'espace aujourd'hui dévolu au stationnement pour élargir les trottoirs et créer une bande cyclable montante continue, avec sécurisation des traversées.</p>

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	Q5 - Réaménager l'axe Pont du Stadium/Récollets/Delacourtie/Crampel	1				X	<p>Sous condition d'un scénario de circulation stabilisé, nous transformerons l'axe en boulevard urbain apaisé :</p> <ul style="list-style-type: none"> continuités piétonnes, aménagements cyclables protégés, carrefours ralentisseurs et végétalisation.

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	Q15 - Croix de Pierre / Rte d'Espagne	1	Mettre l'axe Route d'Espagne à hauteur d'enfant entre Rd Point du 21 Sept et Lycée Gallieni : reprise des contre allées, élargissement des trottoirs, pistes cyclables sécurisées, rue des écoles aux Oustalous ; arceaux vélos)			X	<p>Sous condition d'un phasage par tronçons, nous mettrons la Route d'Espagne "à hauteur d'enfant" : réduction des vitesses, sécurisation des écoles (rues scolaires quand possible), trottoirs élargis, pistes cyclables protégées et arceaux vélos.</p>

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	Q14 - sécuriser le passage sous l'A64 rue gironis	1	<p>Mesure à terme: élargir le souterrain afin d'avoir une voie cyclable et ainsi de libérer le trottoir pour les piétons.</p> <p>Mesure tactique: mettre un feu alternatif entre le parc et après le chemin de fer afin d'avoir une voie dédiée pour les vélos et un trottoir dédié aux piétons</p>			X	<p>Sous condition de faisabilité technique, nous créerons une séparation nette piétons/vélos (itinéraires dédiés), avec mesures rapides (signalisation/alternat) puis travaux si nécessaire pour supprimer le point noir.</p>

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	Q4 - rendre les abords Matabiau plus propice aux modes actifs	1	le parking minute est infranchissable à vélo (trottoir) il existe un trottoir "voie verte" devant la gare routière non règlementaire la parvis est une zone de confusion piéton-cycle il manque des traversée de VV matérialisé sur la chaussée (cyclistes verbalisés) Analyse abords Matabiau V1.1.pdf			X	Sous condition de coordination avec les projets de gare, nous supprimerons les situations de "zone de confusion" en réorganisant les flux : cheminements piétons continus , traversées cyclables matérialisées, suppression des obstacles et priorité claire aux modes actifs.

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	Q8 - faire le REV sur la route de Launaguet avec mise à sens unique	1	faire le REV sur la route de Launaguet jusqu'à la rocade et au-delà, avec la mise à sens unique du sud de la route de Launaguet, entre le bld Pierre & Marie Curie et la route Arthur Rimbaud afin d'agrandir fortement les trottoirs et faire passer le REV.			X	Sous condition d'un plan de circulation accepté localement, nous mettrons en place la mise à sens unique ciblée pour dégager l'espace nécessaire au REV sécurisé , avec trottoirs élargis et continuités cyclables jusqu'à la rocade.

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	Q12 - pacifier les déplacements sur les grandes avenues du quartier: Jean Rieux en priorité, et St Exupéry, route de Revel	1	Réaliser des aménagements cyclables sécurisés sur ces axes (dont Jean Rieux oubliée). Se conformer au standard REV, en considérant la mise en sens unique avec l'arrivée du métro Végétalisation ces avenues.			X	Sous condition de phasage, nous requalifierons ces axes en avenues apaisées : continuités cyclables au standard REV, limitation de vitesse, sécurisation des traversées et végétalisation, avec réduction de place de la voiture quand c'est nécessaire.

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	La Ramée	1	<p>objectif sécuriser, apaiser et protéger cet îlot de nature :</p> <p>réduire fortement l'espace dédiée à la voiture pour sécuriser les promeneurs piétons et cyclistes.</p> <p>Sécuriser les 4 entrées piétons et cyclistes du parc.</p> <p>ajouter des stations Vélo-Toulouse à l'intérieur</p> <p>supprimer le récent parking voiture dans la prairie</p> <p>créer un parking voiture au niveau de l'entrée Est (direct accès rocade arc-en-ciel)</p>			X	<p>Sous condition d'un plan d'accès cohérent, nous protégerons ce poumon vert :</p> <p>entrées piétons/vélos sécurisées,</p> <p>réduction de la voiture à l'intérieur, stationnements vélos, et réorganisation du stationnement automobile en périphérie (accès rocade)</p>

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	Q4, traiter avec soin les cheminements piétons et cyclables faubourg Bonnefoy et Route d'Albi	1	intégrer la végétalisation de la place Bories en minimisant l'espace parking sur le Faubourg			X	Sous condition de requalification progressive, nous sécuriserons les cheminements (trottoirs continus, traversées, pistes protégées) et intégrerons de la végétalisation, en réduisant les usages de stationnement qui bloquent l'accessibilité.
	Q13 réaliser en première partie de mandat le REV la ligne 2 qui longe le canal du Midi, avec séparation des flux	1	côté Bd de la Marne (rive gauche)			X	Sous condition d'un plan d'usage des berges, nous réaliserons rapidement un REV continu le long du canal, avec séparation piétons/vélos et traitement prioritaire des discontinuités.

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	Q13 réaménager le carrefour Ducuing/Maraichers/Narbonne (très routier) au profit des modes actifs et végétalisation	1				X	Sous condition d'une étude de géométrie et de phasage des feux, nous transformerons ce carrefour routier en carrefour apaisé (vitesses abaissées, traversées directes, continuités cyclables) et plus végétalisé.
	Q13 réaménager le carrefour Salade Ponsan/Ducuing/Pouvourville au profit des modes actifs et végétalisation	1				X	Sous condition d'un scénario de circulation robuste, nous reconfigurerons le carrefour pour sécuriser les traversées, assurer la continuité cyclable et réduire la vitesse, avec végétalisation.

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
4	Plan “Garonne fluide”						Voir réponse à la question 7
	Réaliser une voie sur berge continue rive droite accessible aux piétons et cyclistes	2	localisation Sept-Deniers inaccessible actuellement	X			Nous créerons une continuité de berge rive droite pour marche et vélo, avec aménagements sobres, accessibles et compatibles avec les contraintes de crue (travaux “légers” quand c’est possible, priorité à la désimperméabilisation).

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	Réaliser une nouvelle traversée de qualité au Sud de Toulouse	2		X			Nous engagerons une nouvelle traversée dédiée aux modes actifs au Sud pour relier les quartiers et désenclaver sans voiture, en privilégiant une solution utile au quotidien (pas un geste architectural).
	Réaliser un itinéraire qualitatif cyclable proche de la digue rive gauche	1	Wagner-Casselardit	X			Nous sécuriserons un itinéraire cyclable continu proche de la digue rive gauche, lisible et confortable, pour faire de la Garonne une colonne vertébrale des mobilités sans voiture.

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	Créer une passerelle au dessus de la Garonne à Sesquières	2	Passerelle au dessus de la Garonne permettant de relier la zone des Quinze Sols à Sesquières	X			Nous construirons une passerelle modes actifs pour relier durablement les deux rives, afin de remplacer des détours routiers par un franchissement propre.

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
5	Plan “Canal Nature Marche & Vélo”		<i>canal du Midi, de Brienne et latéral</i>				Voir réponse à la question 7
	Rendre la voie sur berge accessible aux piétons sur les 2 rives sans discontinuité	2	éviter le mélange piétons-cycles	X			Nous assurerons une continuité piétonne sur les deux rives (canal du Midi, de Brienne et latéral), sans impasses, avec accessibilité PMR et confort d’été (ombre, assises).

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	Réaliser des aménagements cyclables continus le long des 2 côtés du canal	2	l'obligation légale d'aménagement (LOM) s'applique à chacune des 2 rives réaliser des aménagements cyclables sécurisés bidirectionnels tunnel sous voie ferrée à élargir Bd Dorval	X			Nous réaliserons des aménagements cyclables continus et sécurisés sur les deux rives, pour éviter le mélange conflictuel piétons/vélos, en traitant en priorité les discontinuités et goulots.

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	Réserver la rive centre-ville aux modes actifs et ayant-droits	2	<p>Réserver les rives centre-ville du canal de midi et du canal de Brienne aux modes actifs, avec suppression du stationnement et conservation d'une voie de desserte riverains sans transit. L'autre rive comportera une 2ème voie verte et la chaussée à double sens "motorisés".</p> <p>Vitesse limitée à 30km/h sur tout le fuseau canal</p> <p><i>Partie des canaux réservés aux modes actifs</i></p>			X	<p>Sous condition d'un audit exhaustif et du développement de solutions alternatives de circulation, nous réserverons la rive centre-ville aux modes actifs et aux ayant-droits (habitants, professionnels autorisés), en supprimant le stationnement et le transit, avec vitesse très basse et contrôle effectif.</p>

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	partie Sud, Bd Méditerranée: revoir le plan de circulation afin de créer un espace piéton et cyclable	1	Section [Pont des Demoiselles - Méditerranée - SupAero] Mesures possibles: - sens unique Méditerranée-Lespinet - feux de régulation en sortie de rocade			X	Nous réorganiserons la circulation (sens uniques/filtrage) pour libérer l'espace nécessaire à un corridor piéton-vélo continu, sans report massif de nuisances sur les rues adjacentes (mesures test puis pérennisation).

Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
<p>partie Nord, Embouchure: prévoir une mise au normes des trottoirs ainsi qu'une piste cyclable le long des platanes</p> <p>Diminuer le flux automobile entrant par une régulation par feu.</p>	1		X			<p>Nous mettrons aux normes les trottoirs et créerons une piste cyclable continue ; la régulation automobile sera utilisée pour protéger les traversées et réduire la pression de trafic entrant.</p>
<p>Elargir le pont canal des Herbettes ou créer une nouvelle passerelle.</p>	1	résoudre ce point noir accidentogène	X			<p>Nous traiterons ce point noir par élargissement ou nouvelle passerelle, avec priorité à la sécurité des modes actifs et à la continuité d'itinéraire.</p>

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
6	Centre Zen (Zone à Trafic Limitée)						Voir réponse à la question 7
	Réserver l'accès motorisé à hypercentre de Toulouse aux ayant-droits	3	ayant-droits = habitants, certains professionnels ; prendre exemple sur Paris pour les parkings des Carmes, de Victor Hugo, seuls les abonnés pourront y accéder			X	Nous mettrons en place une ZTL réelle après études et concertation : accès motorisé réservé aux ayant-droits (habitants, PMR, secours, livraisons et artisans selon horaires), fin du transit, et espace public rendu au calme, à la marche et au vélo.

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	supprimer la voie de bus rue de Metz (Ouest), améliorer le service de lignes de bus de surface petit gabarit, notamment la rue de Metz (Est et Ouest)	1	permet d'élargir les trottoirs			X	Nous reconfigurerons la rue de Metz pour élargir les trottoirs et apaiser, tout en garantissant un service bus fiable via des lignes de surface adaptées (petit gabarit, fréquence, priorité aux carrefours)
	Supprimer progressivement les feux de l'hypercentre	1	les croisements d'usagers se passent bien Square Général de Gaule, s'en inspirer mieux matérialiser les traversées piétonnes	X			Nous supprimerons progressivement les feux là où c'est pertinent pour créer un hypercentre à vitesse très basses , avec traversées piétonnes lisibles et un espace public plus fluide et apaisé.

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	Faire évoluer le parking Capitole vers d'autres usages	1	Garder une partie en parking auto riverains. Agrandir la zone de parking vélo. Autres usages possibles : zone logistique (dernier kilomètre), centre culturel, centre sportif, espace de travail...	X			Nous transformerons le parking Capitole en équipement utile à la ville post-voiture : réduction de la capacité auto, développement du stationnement vélo sécurisé et d'usages d'intérêt général (logistique du dernier km, services, activités). Pourquoi pas imaginer d'autres usages (ferme urbaine par exemple)

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
7	Boulevards Respirants		<i>ceinture de boulevards autour du centre</i>				Voir réponse à la question 7
	Réaliser une piste cyclable bidirectionnelle continue des deux côtés de la ceinture de boulevards.	2	ceinture entourant l'hyper-centre	X			Assurer une continuité cyclable protégée sur l'ensemble de la ceinture, avec traitement prioritaire des discontinuités et des carrefours (sécurité et lisibilité).

	<p>Rééquilibrer l'usage du domaine public:: < 50% en largeur pour la voiture > 50% pour les piétons, les cyclistes, la nature</p>	3	<p>reprendre entièrement les contre-allées agrémenter également de terrasse et de mobilier de repos</p>	X			<p>Reprendre les contre-allées pour réduire l'emprise automobile et dégager de l'espace pour trottoirs, végétalisation, mobilier, terrasses et usages de quartier : l'espace public sert d'abord à vivre, pas à stocker des voitures.</p>
	<p>Améliorer les traversées des carrefours</p>	2	<p>exemples : Jean Jaurès, François Verdier, St Cyprien...</p>	X			<p>Priorité à des carrefours plus sûrs et plus simples : traversées directes, réduction des vitesses par la géométrie, visibilité renforcée, continuités piétonnes et cyclables.</p>

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
8	Nouvelles orientations pour les modes motorisés						Voir réponse à la question 7
	Abandonner le projet routier de Jonction Est et étudier/réaliser le projet alternatif	2	le projet alternatif est estimé à 36M€ contre 97M€ pour le projet de TM.	X			Abandonner un projet d'appel d'air routier et basculer vers une solution alternative sobriété-sécurité-intermodalité , compatible avec la baisse du trafic et la protection des quartiers.

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	Établir un moratoire sur les autres projets routiers où la place de la voiture est centrale	1	par exemple BUCSM, BUO	X			Moratoire sur tous les projets qui accroissent la dépendance voiture ; réorientation des moyens vers transports publics, modes actifs et apaisement des quartiers.
	Suivre l'objectif de diminuer de 10% le trafic sur la rocade et 10% sur l'agglomération	1	suivre le trafic motorisé sur toute l'agglo par des comptages routiers publiés annuellement, ajuster les mesures contraignantes ou incitatives	X			Objectif chiffré, suivi par comptages publiés et mesures ajustées : on pilote la baisse du trafic de façon transparente et évaluée, pas à l'aveugle.

Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
Associer les associations d'utilisateurs à l'élaboration des scénarios du PDM dès le début du mandat Intégrer les projets routiers dans le PDM.	1	Abandonner la révision du document PAMM non validé par les citoyens Demander aux services préfectoraux d'intégrer leurs études dans le PDM	X			Gouvernance démocratique : co-construction des scénarios avec utilisateurs dès le départ ; intégration explicite des projets routiers pour arbitrer publiquement et sortir des décisions technocratiques.
Restituer 20% de l'espace "motorisés" vers d'autres usages	1	autres usages: modes actifs, nature...	X			Plan progressif de réallocation : trottoirs, pistes, arbres, bancs, logistique propre, usages de proximité — l'espace public est rare, on le met au service du vivant et du quotidien.

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	Mettre en place voie dédiée au covoiturage sur la rocade	1	prendre exemple sur le dispositif de Paris. Évolution à terme vers un boulevard urbain.			X	Oui si la voie est vraiment utile (accès lisibles, contrôle, articulation P+R/covoiturage) et si la mise en œuvre est coordonnée avec les gestionnaires concernés.
	Réduire les vitesses effectives en ville	1	radars pédagogiques davantage d'axes à 30 aménagement réducteurs de vitesse opérations de verbalisation	X			Réduire les vitesses réellement pratiquées : plus de 30 km/h là où c'est pertinent, aménagements ralentisseurs, et contrôle ciblé sur les points dangereux.

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	Réduire la vitesse sur la rocade à 70km/h	1	objectif: réduire le bruit, la pollution et le nombre d'accidents			X	Oui avec coordination institutionnelle : mesure de sécurité et de santé (bruit/accidents), cohérente avec l'objectif de réduction du trafic et de report modal.
	Accélérer le marquage du stationnement Réglementer (payant/résident) pour atteindre 100% de Toulouse	1	objectif : rendre l'espace public (notamment les petites rues) plus propice aux modes actifs Proposer une adaptation "faubourg" pour une meilleure acceptation sociale			X	Oui si c'est progressif et socialement juste : priorité aux résident-es, tarification adaptée, exemptions ciblées, et fléchage des recettes vers alternatives à la voiture (bus, vélo, espaces publics).

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	Réguler le débit de voitures arrivant sur la rocade	1	Mettre en place des feux de régulation/limitation de débit, Créer un péage sur les autoroutes gratuites arrivant sur la rocade. Seul une maîtrise du débit motorisé le plus en amont possible permet de dérouler nos autres propositions			X	Oui si on commence par les solutions non coercitives (alternatives + info + organisation), puis régulation technique du débit ; la contrainte financière ne vient qu'en dernier recours et avec justice sociale.
	Transférer la gestion de la rocade de l'Etat à Toulouse	1	le périphérique de Lyon est géré par la Métropole Permet de réaliser plus facilement les mesures précédentes.			X	Oui si l'État accepte : indispensable pour appliquer une stratégie cohérente (sécurité, santé, partage de voirie, baisse du trafic) plutôt que subir une rocade gérée hors des besoins locaux.

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
9	Effacement des ruptures urbaines						Voir réponse à la question 7
	échangeur 17: mettre les trottoirs aux normes et réaliser une piste cyclable	1		X			Priorité accessibilité/sécurité : trottoirs continus aux normes et continuité vélo pour supprimer un point de danger et de découragement.

Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
Réaliser une passerelle St Martin au-dessus du Touch et du fil d'Ariane	1	Passerelle permettant de relier la rue Velasquez à la route de Bayonne (portion du REV Brax-Quint-Fonsegrives) en évitant le centre de St Martin du Touch			X	Oui si faisabilité et financement : créer un franchissement modes actifs qui remplace des détours dangereux et relie utilement les quartiers.
Réaliser une passerelle entre Jean Maga et les Arènes Romaines	1	2e: entre les Sept Deniers et Casselardit			X	Oui si faisabilité et financement : lever une coupure urbaine et rendre possibles des trajets quotidiens sans voiture.
échangeur Ponts-Jumeaux / Embouchure	1		X			Requalification pour rendre les traversées lisibles et sûres, réduire l'effet "barrière" et sécuriser les continuités piétonnes/cyclables.

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	Traversée A64	1	<p>L'axe Eisenhower ne peut être emprunté raisonnablement à vélo au niveau de la traversée A 64. Un passage parallèle avec une trémie sous l'autoroute est à prévoir. Accès au téléphérique et Oncopole</p> <p>A64 entre le périphérique et Portet constitue une grosse discontinuité. Proposer une passerelle modes doux à proximité du pont prolongement Eisenhower.</p>			X	<p>Oui si solution technique robuste : traiter une discontinuité majeure avec un passage sécurisé (cheminement parallèle, ouvrage léger si possible).</p>
	échangeur 15	1	<p>objectif: continuité piéton/cycle entre la VV de l'Hers et le réseau de Balma Gramont.</p> <p>- Mettre les cheminements piétons et cyclables aux normes et dans les deux sens.</p>	X			<p>Mettre les cheminements piétons et cyclables aux normes, dans les deux sens, pour reconnecter les quartiers et les pôles de transport.</p>

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	échangeur 16	1	Mettre les cheminements aux normes. Séparer les flux piétons et cycles. Sécuriser les modes actifs	X			Mettre aux normes, séparer les flux piétons/vélos, sécuriser les traversées : objectif "zéro point noir" sur les franchissements.
	Créer des rampes d'accès au pont de l'A620 (pont de la rocade au-dessus de la Garonne)	1	Rampes d'accès avec une pente douce et non aussi abrupte comme actuellement (avenue de Biarritz, rue Heybrard, Bd Wagner)			X	Oui si insertion/foncier : créer des rampes à pente douce pour rendre le franchissement accessible, notamment aux mobilités lentes et aux usages quotidiens.

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
	Mettre en place une réunion périodique de suivi du plan d'action des ruptures urbaines	1	co-construction avec les usagers	X			Instaurer un suivi public et régulier : priorisation, calendrier, retours d'usage, co-construction avec les habitant-es et les associations.

	Proposition	pts	complément d'explication	OUI	NON	sous condition	explication (facultatif)
10	Transport en commun						Voir réponse à la question 7

	SERM: Augmenter le cadencement et l'amplitude horaire des trains du bassin toulousain	1	amélioration progressive de l'infrastructure existante augmentation de fréquence et plage horaire, diamétralisation. Cout estimé : 60M€/an	X			Voir notre prise de position auprès de Rallumons l'Etoile
--	--	---	---	---	--	--	---

