

Réponses des candidats EELV à 2 Pieds 2 Roues pour les élections départementales de juin 2021



Préambule

Etat des lieux et constat politique

En 2019, le Conseil départemental 31 a dépensé **2,3 M€** sur le thème **Itinérances douces, avec la** réalisation de : 5 axes du Réseau Express Vélos (REVe) hors agglomération toulousaine ; la voie cyclable de la Garonne (TransGarona) ; le sentier Conques-Toulouse ; la signalétique occitane sur le sentier « Via Garona »

Nous validons ces actions mais nous constatons que le vélo du quotidien reste inclus dans le même ensemble que l'itinérance touristique.

Notre orientation générale :

Nous sommes favorables au développement de la marche à pied et du vélo comme mode de déplacement pour les loisirs et le tourisme mais également pour les déplacements du quotidien, comme les déplacements domicile-travail. La pratique du vélo et de la marche à pied présente de nombreux avantages : économiques et accessibles ; bon pour la santé ; pour le climat et l'environnement ; créateur d'emplois. Pour les plus modestes, le vélo et la marche sont des modes de déplacements économiques et accessibles.

Pour tous, le vélo et la marche, c'est la santé et un meilleur respect de l'environnement. En particulier le développement des modes actifs est un moyen efficace de respecter les accords de Paris sur le climat. La voiture électrique dite « propre » est une illusion car elle nécessite des ressources rares difficilement recyclables polluantes à l'extraction, pour sa fabrication ainsi qu'une consommation importante d'énergie. A-t-on besoin de déplacer une caisse de 1,5 t pour aller poster une lettre à 3 km de chez soi ? Nos modes de vie doivent évoluer vers un monde plus durable. Le boom du vélo à l'occasion de la crise du COVID l'a bien montré. Enfin le vélo peut être créateur d'emploi : actuellement les délais d'attente pour faire réparer un vélo peuvent dépasser 1 mois dans certains cas. Marginal, il y en a encore peu, le vélo est de plus en plus tendance et nos candidats s'engagent à renforcer son développement aussi bien en ville qu'à la campagne.

De plus, nous sommes favorables au maintien de la limitation à 80km/h pour les véhicules à moteur, mesure qui améliore la sécurité pour les cyclistes, même s'ils sont peu concernés par la circulation sur les grands axes qui leur sont de toutes façons quasiment inaccessibles pour des raisons de sécurité évidente.

Nos propositions

Le conseil départemental s'engagera à un moratoire sur le développement routier : plus aucune ligne de crédit pour construire de nouvelles routes (hors entretien et sécurité). Il trouvera ainsi des ressources financières pour proposer un plan ambitieux de développement du vélo du quotidien :

- Réaliser des pistes cyclables le long de toutes les **routes à fort trafic** reliant des localités peu éloignées, en priorité autour de toutes les centralités secondaires et des lignes de car et de train, et des collèges et lycées.
- Apaiser les **routes secondaires**, par des aménagements innovants inspirés des pratiques hollandaises.
- **Soutenir** financièrement, de manière plus forte et systématique, les projets de pistes cyclables et de zones 30 et de zones de rencontre portées par l'**échelon communal** (moyennant une charte de qualité à la fois ouverte et exemplaire).
- Autour de la grande agglomération Toulousaine, terminer le **Réseau Express Vélo (REV)** au plus vite.
- Systématiser le **stationnement vélo** réellement sécurisé sur tous les **lieux d'intermodalité**, et la location de vélos, en particulier électriques en zone périurbaine et rurales (rendues cyclables).
- Nouer des partenariats pour prescrire « le vélo sur ordonnance », finançant ainsi remise en selle et location pour toutes les pathologies pertinentes.
- Développer les activités vélo dans les **collèges** avec la création de vélo écoles, en accord avec les associations cyclistes et clubs cyclotouristes, les associations de parents d'élèves et les enseignants volontaires. Équiper les collèges avec des arceaux à vélos (également en remplacement des râteliers à pinces).
- **Employeur exemplaire** : stationnement sécurisé et flottes de vélos sur tous les sites, remise en selle et prévention des risques pour les agents, mise à disposition des agents et des élus des vélos de service standards ou à assistance électrique.
- Pouvoir **transporter des vélos** sur toutes les lignes de cars cofinancées par le Département

Le conseil départemental amplifiera le développement du vélo de loisir-tourisme :

- Terminer au plus vite les véloroutes du Tarn, de la Garonne, du Piémont Pyrénéen, Passa País, en ajoutant une liaison Toulouse - Saint-Sulpice et une véloroute vallée de l'Ariège. Engager un axe voie verte Toulouse-Caraman-Revel par la vallée de la Saune.
- Autour de cette armature, jalonner une toile d'araignée très maillée, offrant un grand choix d'itinéraires à tous les habitants et visiteurs
- Structurer les prestataires « accueil vélo » le long de tous ces itinéraires

Concrètement, nous proposons d'allouer un budget spécifique au vélo de 40M€ par an, soit environ 30€ par habitant. Ce budget serait réparti entre le fonctionnement et l'investissement de la collectivité de façon à doubler l'investissement dans les REV (20M€), augmenter l'investissement sur le schéma directeur cyclable, notamment en faveur du tourisme et du loisir en zone rurale (15M€), intensifier le subventionnement du bloc communal en faveur de projets de pistes cyclables (3M€) et mettre en place une véritable politique de concertation avec les associations et les citoyens par le biais d'une ligne budgétaire dédiée de 2M€ sur le fonctionnement.

Cet effort budgétaire sera alimenté par l'abandon ou le report de certains projets routiers coûteux et inutiles ou peu prioritaires (sur un budget annuel de plus de 80M€/an) et une baisse du subventionnement des projets routiers communaux (plus de 15M€/an).

Les propositions de l'af3v

Nous validons ces 10 propositions.

1. Créer des comités d'itinéraire avec les usagers

Les candidats EELV s'engagent à associer les associations de cyclistes piétons handicapés rollers pour le développement des véloroutes et voies vertes.

2. Employer des revêtements lisses et durables

Pour faciliter la circulation des différents usagers (piétons, cyclistes, rollers, fauteuils roulants ...) et rendre l'usage plus confortable nous nous engageons à employer des revêtements lisses et durables.

Raccorder correctement les véloroutes et voies vertes avec le reste du réseau sans différence de niveau ce qui n'est pas toujours fait actuellement en particulier lors de travaux de réfection (parfois le diable se cache dans les détails).

3. Aménager les voies vertes en enrobé plutôt qu'en « stabilisé »

L'enrobé est un matériau très roulant et très confortable pour les cycliste rollers etc. Mais c'est un matériau en partie constitué de bitume qui est un produit d'origine pétrolière, donc émetteur de CO2 gaz à effet de serre lors de sa fabrication et mise en œuvre. Nous rechercherons et testerons des solutions de substitution sur des zones tests comme par exemple de l'enrobé recyclé issu de grattages lors de chantiers routiers. Si ces techniques donnent satisfaction, elles pourront être généralisées. En attendant mieux, nous continuerons à étendre le réseau en enrobé. Nous étudierons des solutions innovantes sur des parcours tests pour utiliser des matériaux et des processus plus respectueux de l'environnement.

4. Créer des corridors biologiques distincts des voies vertes

Par nature les véloroutes et voies vertes ont un impact plus faible sur l'environnement : moins de bruit, pas de pollution causée par les moteurs thermiques, emprise plus modestes qu'une voie routière d'où imperméabilisation des sols plus faible. Certaines pratiques seront cependant améliorées : il est inutile de faucher les bordures sur une largeur importante de chaque côté de la voie verte. Les fauchages seront donc limités au strict nécessaire pour assurer la sécurité des usagers (visibilité, absence d'obstacles).

Sur la V80 (canal du midi) où les platanes sont affectés par le chancre doré, le conseil départemental en accord avec VNF (Voies Navigables de France) replantera d'autres espèces adaptées au climat et au sol de la région. Nous nous engageons à replanter plusieurs essences différentes de façon à limiter les risques en cas d'invasion d'un parasite.

5. Supprimer les barrières inadaptées et les potelets dangereux

Tout obstacle est une cause potentielle d'accident. Les véloroutes et voies vertes doivent être libres d'obstacles. Cependant certains endroits nécessitent de limiter la vitesse des usagers (ce n'est pas un vélodrome !). Exemple : passage étroit, avec une forte pente ou sans visibilité, sortie de véhicules de riverains, de tracteurs...

Remplacer les obstacles par une signalisation par panneau et au sol avec éventuellement des zones de ralentissement plus rugueuses. Il est par exemple possible d'installer une bande médiane continue et des flèches au sol à certains endroits critiques. Exemple traversée de la rocade ouest à Toulouse au bord du Canal du Midi.

6. Généraliser la priorité donnée aux piétons et aux cyclistes

À chaque intersection avec une route nous prévoyons les dispositions suivantes :

- Côté voie verte signalisation de l'intersection par des panneaux et marquage au sol avec par exemple un symbole de voiture peint sur la voie.

- Côté route une signalisation indiquant la voie verte avec un marquage au sol et de préférence des ralentisseurs. Une limitation à 30 km/h avec radar pédagogique pourra être installée sur des voies à forte circulation. Dans quelques cas particuliers (franchissement autoroutier ou voie rapide) un passage inférieur ou supérieur sera aménagé comme c'est le cas par exemple sur la V80 avec l'A66.

La priorité sera donnée à la voie verte en fonction du trafic routier. Si celui-ci est très important des feux à commande manuelle par les usagers de la voie verte seront installés.

7. Raccorder les voies vertes aux gares et aux stations de transports collectifs

Les gares sont situées généralement en zone urbaine et la voirie n'est pas du ressort du Conseil Départemental mais des communes ou des communautés de communes. Néanmoins nous nous engageons en concertation avec celles-ci à améliorer les accès aux gares et aux stations de transport en commun pour assurer la continuité du réseau de véloroutes et voies vertes et l'intermodalité avec les trains et les bus. Les bus départementaux seront équipés de racks à vélos et les usagers potentiels en seront informés (fiches horaires, site internet, magazine du département).

8. Prévoir une largeur de 5 m pour les voies vertes

Ceci sera réalisé dans la mesure du possible. En effet, il y a des contraintes liées à l'espace disponible (berges du canal, anciennes voies ferrées etc.). Les routes départementales peu fréquentées seront équipés avec des panneaux de signalisation indiquant aux automobilistes que la distance pour doubler un cycliste est de 1,50 m en campagne et de 1 m en agglomération. Les routes peu fréquentées seront indiquées dans la carte éditée par le département (voire 11.1)

9. Assurer l'entretien régulier et la maintenance hivernale des voies vertes

9.1 Entretien courant

Nous nous engageons à entretenir régulièrement les voies vertes et à renforcer celui-ci pendant l'automne à cause des feuilles mortes qui peuvent provoquer des accidents surtout par temps de pluie. L'élagage des arbres sera également régulièrement effectué pour éliminer les branches fragiles qui peuvent tomber et provoquer des accidents.

9.2 Entretien lourd

Si des tronçons de voies vertes sont dégradés (nids de poule, racines, etc.), le revêtement sera refait en utilisant la meilleure technique disponible sur le marché. La construction ou la réfection d'une voie verte est nettement moins coûteuse qu'une voie rapide de même longueur.

10. Soutenir le projet Vélo expresS porté par l'AF3V

Le projet Vélo expresS vise les personnes en situation d'exclusion économique ou sociale. Pour leur permettre de rompre leur isolement et retrouver de l'autonomie, ce projet cherche à exploiter tout le potentiel des véloroutes et voies vertes.

Nous nous engageons à ce que le conseil départemental de Haute-Garonne rejoigne le réseau de partenaires Vélo expresS. Cette participation se matérialisera par :

- Des soutiens à l'amélioration de l'habitat pour garer et sécuriser les vélos (par exemple des rampes)
- Un soutien financier à des aménagements dans les quartiers populaires (arceaux, locaux fermés aux terminus des transports en commun par exemple)
- Un soutien aux vélo école pour les enfants mais aussi pour les adultes, et en particulier les femmes d'origine immigrée qui n'ont pas appris la pratique du vélo dans leur pays d'origine.
- Des aides à l'acquisition d'un vélo (traditionnel ou VAE), ou d'un vélo adapté à certains handicaps (aides conditionnées aux revenus).

11. Autres propositions.

11.1 Tourisme et voies vertes.

Sur toutes les voies vertes du département le conseil départemental installera des panneaux indicatifs pour les villages à proximité ou les quartiers dans les villes traversées. Les lieux touristiques (monuments, églises, musées, etc.) seront également signalés. Le tourisme à vélo se développe et a un impact économique important pour l'économie locale (gîtes, hôtels, restaurants, commerce local, camping).

La Conseil Départemental installera des aires de pique-nique ombragées avec tables, bancs, point d'eau et toilettes.

Le conseil départemental éditera en coopération avec l'AF3V et les associations locales une carte des voies vertes de notre beau département pour en faciliter la découverte.

11.2 Vélo école dans les collèges.

Le conseil départemental est chargé des collèges dans ses attributions. Nos candidats s'engagent à soutenir la création de vélo écoles dans les collèges en accord avec les associations cyclistes et clubs cyclotouristes, les associations de parents d'élèves et les enseignants volontaires.

11.3 Equipement des collèges avec des arceaux à vélo.

Afin de permettre aux élèves de se rendre au collège à vélo, nous nous engageons à équiper les collèges avec des arceaux à vélos pour lutter contre le vol. S'il y a des râteliers à pinces pour les roues, ceux-ci seront remplacés par des arceaux.

11.4 Agents du Conseil Départemental.

Le Conseil Départemental mettra à disposition de ses agents et des élus des vélos de service standards ou à assistance électrique pour des petits déplacements professionnels. Il incitera aussi ses agents à venir travailler à vélo en mettant à leur disposition des arceaux sur leur lieu de travail.

12. Points particuliers aux cantons.

12.1 Toulouse 11 et Castanet-Tolosan

Proposition de construction d'une passerelle entre Labège Innopole et Ramonville par la ferme des 50 au-dessus de l'autoroute et de l'Hers. Il y a une coupure d'environ 6 km entre la piste cyclable à partir du Canal du Midi qui va à Montaudran et l'écluse de Castanet. Cette passerelle relierait une zone d'emploi importante (Labège Innopole) et une zone importante d'habitat (Ramonville). Pour réduire les coûts, elle devra franchir l'autoroute après le péage. Néanmoins cette réalisation nécessitera un budget important. Ceci pourra être réalisé par l'abandon d'aménagements routiers inutiles et nuisibles pour le climat.

12.2 Revel et Castanet Tolosan

Aménagement d'une voie verte par la vallée de la Saune entre Caraman et Toulouse car c'est un atout touristique très utile aussi pour les déplacements domicile travail. La route de Revel est trop fréquentée pour assurer la sécurité des cyclistes.

12.3 Revel

Aménagement d'une voie verte ou de pistes cyclable le long de la route entre Revel et Saint Ferreol pour les vélos.

12.4 Canton Aucamville Blagnac.

Le conseil départemental cofinancera une passerelle mixte piéton/vélo entre Aucamville et Blagnac en lieu et place des ponts routiers à l'étude. Cette passerelle répondra à une partie des besoins de déplacement en attendant un projet de pont ferroviaire ou dédié aux transports en commun.