



Compte rendu de l'atelier citoyen

TRANSPORTS

Mercredi 16 Mai 2018, 20h30

L'atelier a débuté à 20h45. Nous étions 34 personnes.

Présentation du Groupe et de ses principes par Carlos : les habitants sont les politiques, les élus doivent être leur représentants. Cela nécessite une interaction plus importante entre les uns et les autres. C'est dans ce but qu'a été créé l'Atelier Citoyen.

A l'origine il y a eu plusieurs rencontres entre des citoyens sans engagement politique et d'autres membres de partis ou de mouvements représentés sur Plaisance : PCF, Parti de Gauche, Plaisance Insoumise, PS, EELV. De ces rencontres – 6 au total – est issu un constat : la compatibilité des démarches vers une nouvelle gouvernance de Plaisance, une gouvernance issue d'un mouvement citoyen comme on peut le voir à Saillans (Drôme) et comme présenté dans le livre « Ces maires qui changent tout » disponible sur demande à la librairie « Lire aux éclats ».

La rédaction d'une charte a permis de clarifier les valeurs communes, et de les transmettre à l'ensemble des citoyens. Nous pensons en effet qu'il y a des manières très différentes de concevoir la vie démocratique, et que les citoyens doivent savoir à qui ils s'adressent.

Le processus de l'Atelier Citoyen a été pensé pour permettre la tenue de réunions (« ateliers ») durant lesquels un maximum de personnes viennent réfléchir, donner leur avis, décider ensemble de la manière dont la ville doit être gérée, sur l'intégralité des sujets qui concernent la commune.

Il est important également de promouvoir ces ateliers pour nourrir la réflexion et les idées afin de préparer une future gouvernance de la ville. C'est ainsi qu'il sera possible que s'éveille une volonté de participation à la vie de la ville par ses habitants ; l'émergence d'une réelle communauté citoyenne.

Rémi précise qu'il y a donc deux niveaux d'intervention possible pour les citoyens : un investissement dans le mouvement d'organisation des ateliers, qui s'inscrit dans la durée, et/ou un investissement ponctuel, selon le thème de chaque atelier.

L'enjeu : permettre à chacun de s'exprimer sur chaque thème qui l'intéresse.

Rémi affiche les maîtres mots de la réunion de ce soir : DREAM pour "**D**élire autorisé, **R**espect, **E**nergie, **A**ssociation d'idées, **M**aximum de propositions". En respectant ces maîtres-mots, nous réaliserons le « RÊVE » (= « D.R.E.A.M. » en anglais) d'un atelier réussi.

Agnès, représentante de l'AUTATE, présente brièvement le rôle de son Association et les diverses actions possibles. Elle répondra, si besoin aux questions éventuelles sur les transports.

L'AUTATE est l'Association des Usagers/Usagers des Transports de l'Agglomération Toulousaine et de ses Environs. Elle est adhérente de la FNAUT (Fédération Nationale des Usagers des Transports) à Toulouse, et est un des interlocuteurs des élus sur les thématiques des transports.

Carlos lit le document "Quelques idées pour l'atelier citoyen transports". Ce document synthétise des remarques entendues pendant les distributions des tracts. Il enchaîne avec la lecture du mail envoyé par une habitante des Ocrelines qui fait part de la dangerosité de l'utilisation du vélo pour venir au centre ville.

Rémi Demersseman propose alors de commencer et de former trois groupes de travail pour faciliter la participation de tous.

Deux personnes ne souhaitent pas participer aux groupes de travail et quittent la salle.

Tous les groupes ont parlé des transports dans leur globalité : transports en commun, navette municipale, voiture, vélo, infrastructures, etc.

Après une heure de conversations et de propositions, les trois groupes se sont réunis pour exposer les constats et leurs propositions d'amélioration. L'ensemble des participants a constaté que les 3 groupes ont établis des constats similaires, preuve que ces constats sont les principaux sujets pour notre commune. C'est la synthèse de ce dernier temps que nous vous présentons ci-après.

Se déplacer à pied

Constats : Trottoirs souvent peu adaptés aux personnes à mobilité réduite ; trottoirs manquants vers les quartiers éloignés (Ocrelines, Ousseau, Birazel, etc.) ou vers les villes voisines (Tournefeuille entre Bernadet et le Phare, Fonsorbes, Frouzins, Cugnaux,...).

Propositions : faire appliquer les règles de conformité des trottoirs ; travailler avec le département et les villes limitrophes pour créer une continuité de déplacement ; penser les déplacements depuis et vers les nouveaux quartiers avant de les mettre en œuvre ; ne pas implanter de nouveaux quartiers avec une discontinuité avec la ville.

Usage du vélo

Constats : le développement des vélos électriques et les exemples de plusieurs autres villes, que ce soit en France ou ailleurs (Amsterdam) montrent que l'intensification de l'usage du vélo est possible.

A Plaisance, les constats sont les suivants : pistes dans l'ensemble de mauvaise qualité, soit par une mauvaise définition (largeur insuffisante, passage sur des « bateaux », mixtes avec les piétons, dangereuses, tronçonnées, sans issue), soit par la présence intempestive d'obstacles (voitures, poubelles, ...). Il est constaté également qu'il n'y a pas de liaison avec les villages voisins ni avec les quartiers de Plaisance excentrés (Ocrelines, Birazel, Ousseau, ...).

Un utilisateur du vélo comme moyen de transports vers son travail l'indique durant la réunion : entre Plaisance et le sud toulousain (25 km), Plaisance est le seul endroit où il n'utilise pas les pistes cyclables, pour des raisons de sécurité.

Propositions : disposer d'une véritable réflexion sur la place du vélo dans la ville ; modifier progressivement les pistes existantes ; ajouter des pistes et des connexions lorsqu'elles manquent ; prévoir une éducation au vélo dès le plus jeune âge ; organiser des jeux pour promouvoir le vélo (jeux inter écoles par exemple) ; proposer des garages à vélos sécurisés et en quantité suffisante, notamment dans les collèges et lycées ; développer un « vélo toulouse » électrique à Plaisance (comme les nouveaux Vélib' qui sont maintenant électriques et vont dans toute la zone urbaine autour de Paris) ; prévoir une présence de la police municipale, et d'auxiliaires qui l'aideraient, aux abords des écoles pour sécuriser les trajets à vélo des écoliers ; demander à adapter les bus pour pouvoir y faire monter les vélos, permettant de faire à vélo les trajets jusque et depuis les arrêts ; mettre en place des incitations positives et/ou contraignantes sur les lieux d'enseignement et les entreprises, pour favoriser leur participation aux actions vélo mises en place sur la commune ; entamer une réflexion sur les transports ou inciter à l'achat de vélos électriques. Incitation des promoteurs à intégrer dès la conception les transports à vélo (via le P.L.U. notamment). La ville a un pouvoir de discussion et de contrainte potentielle sur ces organismes, même s'ils ne lui sont pas rattachés. Il est faux de dire « on ne peut rien ».

Bus / Transports en commun

Constats : Alors qu'une ligne de chemin de fer passait par Plaisance, le manque de vision des élus du passé et la logique du « tout voiture » ont amené à ce que les transports en commun se retrouvent maintenant piégés dans les bouchons des voitures. De ce fait, ils sont sous-utilisés. La nouvelle ligne Linéo 3, étant finalement très peu en-dehors des voitures (nombre très faible de tronçons « en site propre »), n'améliorera pas ce phénomène : le temps pour aller de Plaisance aux Arènes ne sera réduit que de 4 mn ! Par ailleurs, le nombre de lignes est insuffisant (seulement trois lignes de bus) ; leur accessibilité difficile, voire impossible pour certaines zones de Plaisance ; la fréquence et les plages horaires sont insuffisantes, les trajets non optimisés. Par exemple la ligne 48 (Basso Cambo - Tournefeuille Lycée) est mise en place uniquement la semaine alors qu'elle passe par la Ramée et pourrait donc être utilisée le week-end pour s'y rendre. Les arrêts de bus n'ont pas été pensés pour les personnes à mobilité réduite. Leur « chaîne du déplacement » est donc problématique, ce qui ne leur permet pas d'utiliser les transports en commun puisque, même si les bus sont adaptés, le passage du bus au trottoir est souvent impossible.

Propositions : modifier la voirie à hauteur des arrêts de bus pour garantir la possibilité pour une personne à mobilité réduite de monter et descendre dans les bonnes conditions ; création d'une ligne entre Plaisance et Cugnaux afin d'éviter la traversée de Tournefeuille et permettre de rejoindre le bus en site propre (ligne 47 ?) qui amènera à la gare de métro Basso Cambo par la voie en site propre du Canal Saint-Martory (VCSM) ; mise en place de navettes municipales (navettes de petite taille, dites de rabattement), qui permettront de rejoindre les lignes de bus ou les arrêts de métro existants (Basso Cambo, par exemple), comme l'exemple de La Salvetat-Saint-Gilles où existe une navette gratuite qui tourne en permanence dans la ville ; créer une correspondance entre les lignes 55 et 48 ; augmenter la fréquence et élargir les plages horaires de circulation des bus. Par exemple la ligne 48 qui pourrait circuler le samedi et le dimanche pour aller à La Ramée ; installer un arrêt de bus à Bernadet dans le sens Plaisance-Tournefeuille (ligne 65). Aujourd'hui il n'existe que dans le sens Tournefeuille-Plaisance, il faut donc quitter Plaisance, descendre au Phare à Tournefeuille puis reprendre le bus en sens inverse sur 1 arrêt. Quelle perte de temps pour 1 arrêt à créer ! ; demander à ce que la ligne C (train depuis la gare de Colomiers) aille jusqu'à Matabiau.

Le SMTC (groupe de gestion des transports en bus sur notre territoire hors des bus « Tisséo » de la métropole) devrait rejoindre Tisséo pour une meilleure coordination. Coordination des acteurs du transport (CD31, SNCF, Tisséo, SMTC) pour permettre d'utiliser un seul ticket sur tous les transports en commun, sur toute la durée du trajet. Aujourd'hui, le ticket Tisséo est valable une heure, ce qui est trop court, surtout pendant les heures de pointe.

Incitation des promoteurs à intégrer dès la conception les emplacements et voies de passage pour les transports en commun (via le P.L.U. notamment).

Covoiturage

Constat : L'auto-stop était une forme de covoiturage plus utilisée il y a encore quelques années.

Propositions : créer des parkings dédiés, en quantité suffisante, aux entrées et aux sorties de la ville ; développer une application locale (Internet) ou promouvoir une association locale pour structurer le covoiturage ; celles et ceux qui souhaitent covoiturer pourraient porter un badge aux arrêts de bus afin d'être identifié(e)s par les automobilistes qui passent devant ; incitation de la municipalité (bonus/malus) pour le recours au covoiturage.

Autres

Il a été discuté d'une harmonisation des différents acteurs publics (régionaux) : il serait bon que le mot concertation soit à l'honneur. Le rapprochement de la commune avec Toulouse Métropole a été évoqué.

Il a été proposé que la ville incite les citoyens, via une forme de bonus/malus, à utiliser le vélo et les transports plutôt que la voiture.

Lors de la création de nouveaux lotissements ou aménagements à Plaisance, la mairie et les partenaires concernés devraient obligatoirement prévoir les transports en commun pour les desservir. Si nécessaire, des négociations avec les promoteurs devraient être engagées afin d'élargir les routes concernées. Ainsi, la RD24 a été fermée (La Ménude), ce qui oblige à aller vers En Jacca ou La Salvetat quand on veut rejoindre Léguevin, Pibrac ou la RN124 (Auch-Toulouse). Il a, enfin, été demandé de s'ouvrir à toutes les idées, même nouvelles. Un participant à l'atelier a ainsi indiqué que, lors d'une réunion du SITPRT, les élus, représentants la ville de Plaisance, ont voté contre une proposition d'étude d'une prolongation de la 3ème ligne de métro jusqu'à Plaisance.

L'Atelier Citoyen s'est terminé vers 23 heures. Un pot de l'amitié a clôturé ce premier atelier.



Retrouvez-nous
sur Facebook