

Propositions de **Nouvel Air** pour les 14000 agents de la collectivité

Vous avez peu de temps à consacrer à lire nos propositions ? Allez directement voir ce qui distingue Nouvel Air des autres listes : reportez-vous directement aux questions qui nous paraissent les plus significatives et que nous avons marqué avec la mention ...

👉 Ici on se distingue des autres 👈

Voici les liens vers ces questions :

- [Thème 1 : Dans le prolongement de cette question, quelle est votre vision en matière de modalités de **gestion des services publics** ?](#)
- [Thème 2 : Quelles seraient vos priorités en matière de **recrutements** \(fonctionnaires/contractuels\) et de **remplacements** des départs en retraite ?](#)
- [Thème 3 : Envisageriez-vous de soutenir concrètement le **pouvoir d'achat** des agents par l'évolution des participations employeur \(mutuelle, prévoyance, titres-restaurant, transports etc....\) ?](#)
- [Thème 3 : Quelle est votre position sur le développement des **modes de transports des agents** pour se rendre sur les différents lieux de travail?](#)
- [Thème 4 : Comment comptez-vous garantir un **service public de qualité** au regard des contraintes budgétaires actuelles ?](#)
- [Thème 6 : éducation](#)
- [Thème 6 : culture](#)

Thème 1 : Organisation des collectivités (Ville de Toulouse, Toulouse Métropole et CCAS)

Envisagez-vous un maintien ou une dissociation du CST actuellement commun TM – VT – CCAS ? Le traitement des ressources humaines est différent entre le CCAS et les 2 autres collectivités. Par exemple, au niveau de la mobilité professionnelle, notamment dans le cadre de repositionnement pour raisons médicales. Les agents TM ou VT peuvent se voir proposer des mobilités dans l'une ou l'autre collectivité tandis que les agents CCAS ne le peuvent pas. Envisageriez-vous une harmonisation des pratiques relatives aux ressources humaines entre les 3 collectivités ?

En tant que liste citoyenne n'ayant jamais accédé aux responsabilités, nous sommes trop ignorants pour pouvoir formuler un constat et des propositions précises. Nous serons :

- attentifs aux retours d'expériences de villes qui sont allés dans la direction d'une harmonisation totale ou partielle comme à Rennes ou à Lyon.

- ouverts à la concertation avec les acteurs en place (agents de la Ville et de la Métropole, représentants du personnel, directions des différents services...). En tant que liste citoyenne, cela fait partie de notre ADN.

Ces dernières années ont été marquées par une réorganisation majeure au sein de la Ville de Toulouse et de Toulouse Métropole (Proxima), quelle est votre vision sur la structuration des services et des compétences entre la Ville et la Métropole et envisageriez-vous de nouveaux transferts de compétences entre les collectivités ?

Proxima avait initialement vocation à rapprocher la prise de décision du terrain : permettre aux services d'être plus indépendants, autonomes et réactifs*. Cette intention initiale est vertueuse ! **Si cette réorganisation peut réduire les contraintes**, on observe que parfois **elle les déplace** ou en **produit de nouvelles** :

1 - une des grandes difficultés semble être la définition des **responsabilités** en cas de **désaccord** entre élu(e)/direction **territoire** et élu(e)/direction **thématique**. Il semble que cette difficulté n'ait toujours pas été résolue.

Exemple : la réalisation d'un aménagement cyclable sur une rue chevauchant 2 **territoires** X et Y :

1.1 - l'élu du **territoire** X veut que la piste cyclable soit d'un côté de la rue.

1.2 - l'élu du **territoire** Y veut que la piste cyclable soit de l'autre côté de la rue.

1.3 - l'élu **thématique** en charge de la politique cyclable veut une continuité de l'aménagement cyclable.

Qui décide?

Proxima n'apporterait rien qui permettrait de clarifier ce type de situation.

(*) La métaphore de la haie séparant l'espace public d'un terrain de sport qu'il faut faire tailler par 3 services différents : côté sport par le service des sports, côté rue par la voirie, le dessus par les espaces verts

2 - **la disparition des spécificités des agents/des directions** (et donc de la qualité du service public) : une bibliothécaire devient alors un agent de catégorie X potentiellement remplaçable par n'importe quel agent de même catégorie venant d'une autre direction.

En tant que liste citoyenne n'ayant jamais accédé aux responsabilités, nous sommes trop ignorants pour pouvoir formuler des propositions précises. Comme évoqué précédemment, nous serons attentifs à la fois aux retours d'expériences de villes qui ont déjà fait cette transition (Bordeaux, dont on entend qu'ils pourraient en revenir), et à celui des agents en poste qui pourront nous partager leurs retours à travers les syndicats. De façon générale, il nous semble important de pouvoir accompagner les mobilités inter-services lorsqu'elles sont souhaitées.

Dans le prolongement de cette question, quelle est votre vision en matière de modalités de gestion des services publics ?

👉 Ici on se distingue des autres 👈

Aujourd'hui, les services publics sont trop peu efficaces. Cette inefficacité est en partie liée à l'organisation mise en place par un Maire-Président qui vit de la politique depuis 40 ans, et qui en est aujourd'hui dépendant. Cette dépendance entraîne :

- 1 - une chaîne hiérarchique excessivement contrôlante qui impose des procédures de validation chronophages et démobilisantes pour les agents : chaque niveau hiérarchique apporte sa signature... et une semaine de délai supplémentaire qui nuit à l'efficacité de l'action publique.
- 2 - une absence d'autonomie/confiance/droit à l'erreur pour les agents.
- 3 - une communication au service de l'intérêt politique de la majorité sortante.

La liste citoyenne que nous sommes n'ayant encore jamais été élue, nous n'avons pas à craindre de ne pas être réélue. Notre démarche est avant motivée par l'intérêt général qui ne peut être bien servi qu'avec des agents :

- **mieux formés, notamment à une culture commune** pour :
 - améliorer l'efficacité et accélérer la prise de décision collective
 - assurer la cohérence et la transversalité entre service et direction
 - aligner les pratiques managériales, clarifier les rôles, encourager/renforcer la responsabilité
 - **plus autonomes** (adapter le besoin de validation en fonction de l'importance de la décision)
 - **mieux payés**
 - qui ont le **droit à l'erreur**
 - qui passent **plus de temps** dans leur coeur de métier et **moins de temps en réunion**. Il n'est pas normal qu'un agent passe la moitié de sa semaine en réunion. Il faut réduire ce temps :
 - grâce à des procédures de validation plus claires.
 - un changement des habitudes de travail. Exemple : inciter à *des réunions plus courtes : exemple d'habitude à encourager :*
 - 45 minutes maximum
 - 10 minutes de rédaction de compte-rendu & distribution des actions (une réunion sans CR ni action est un gaspillage d'argent public)
 - 5 minutes de pause
- ... et garantir ainsi la ponctualité sur le reste de la journée.

Thème 2 : Effectifs

Quelles seraient vos priorités en matière de recrutements (fonctionnaires/contractuels) et de remplacements des départs en retraite ?

👉 Ici on se distingue des autres 👈

Une amélioration de l'efficacité des services publics permettrait :

- de **faire mieux/plus avec moins**
- de **mieux payer** et **former** ses agents
- ... mais aussi, de ne pas remplacer certains effectifs après certains départs en retraite.

Des agents mieux **formés**, mieux **payés**, plus **autonomes** et donc plus **efficaces**... signifie également qu'il s'agira d'identifier les situations où il deviendra possible de **réduire le nombre d'agents dans certains services**. Exemple : la réforme des déchets que nous souhaitons implique que dans les années/décennies à venir, on divise par 2 voire par 3 le nombre de ripeurs/agents de collecte des déchets. Ceux qui sont aujourd'hui des "pourvoyeurs de dignité" (Cynthia Fleury) en assainissant nos rues, le seront également demain en acquérant de nouvelles compétences : pourquoi pas maître composteur ou maraîcher dans le champ qui remplacera une partie de l'actuel hippodrome de Toulouse.

Seriez-vous favorable à la généralisation de l'accès à la retraite progressive ?

Bien sûr ! La retraite progressive est un précieux outil pour :

- **l'intérêt du service** sur le point de se séparer de l'agent : préparer la transition/un tuilage.
- **l'intérêt de l'agent** :
 - des **temps de repos/respiration** plus fréquents/importants pour limiter la pénibilité et les risques d'accident du travail
 - plus de **disponibilité** et une projection pour **préparer sa vie future** et rendre à la Ville un citoyen actif et en bonne santé à la fin de sa carrière

Thème 3 : Dialogue social – Rémunération – Qualité de vie au travail

La Fonction Publique Territoriale connaît un niveau de rémunération globalement inférieur aux 2 autres versants de la Fonction Publique. Or, l'intensité de la charge de travail est, elle, en constante augmentation.

Quelle serait votre politique en matière de rémunération, en particulier sur le RIFSEEP dont la négociation devait avoir lieu en 2024 et concernant le budget formation afin d'assurer le développement des compétences des agents ?

La structure du programme de Nouvel Air, sa raison d'être, est de faire mieux avec moins, d'optimiser l'existant, d'arrêter de gaspiller l'argent public.

En outre, il nous semble évident que pour avoir des agents de la FPT motivés et efficaces, il faut leur fournir la reconnaissance professionnelle adéquate (y compris salariale).

Lorsque l'on gaspille des milliards d'€ dans des projets pharaoniques peu efficaces voire contre-productifs, il est tout à fait normal de pressuriser les services pour garder un budget à l'équilibre. La baisse de l'offre culturelle, la diminution des moyens pour les bibliothèques, du taux d'encadrement dans le péri-scolaire, la précarisation des AESH sont des conséquences tout à fait logiques de la politique actuellement menée.

Il ne faut pas s'en émouvoir, il faut simplement bien voter aux prochaines élections. Voter pour une autre liste qui promettrait plus de moyens partout et pour tout, qui ne parlerait pas d'équilibre budgétaire risque :

- de saupoudrer le budget sans cohérence, et à la fin, de ne pas tenir ses promesses
- de susciter une réaction d'opposition de la part des forces électorales sensibles à la question de l'équilibre budgétaire.

En cessant les gaspillages et en visant une optimisation raisonnable et raisonnée, en concertation avec les services, Nouvel Air remplace des promesses risquées par un engagement sain.

Voir la suite de la réponse dans le thème 4.

Envisageriez-vous de soutenir concrètement le pouvoir d'achat des agents par l'évolution des participations employeur (mutuelle, prévoyance, titres-restaurant, transports etc....) ?

👉 Ici on se distingue des autres 👈

Evolution de la participation au titre de transport > non

Symboliquement, on ne peut pas vouloir sensibiliser le plus grand nombre sur le coût réel (et trop souvent sous-estimé) des transports en commun, et dans le même temps, tendre vers un remboursement total de l'abonnement. Un remboursement à hauteur de 50% (le minimum légal) est déjà une aide conséquente. L'objectif à long terme : développer un système de transports en commun qui permette au plus grand nombre de foyers de passer de 2 à 1 voitures voire de 1 à 0 voiture. Cela mérite qu'un usager quotidien du service paie quelques centaines d'euros/an (plus ou moins selon ses moyens) et donne ainsi à Tisséo les moyens de proposer une offre de qualité aux travailleurs résidants en 2e voire 3e couronne et qui, eux aussi, méritent de moins dépendre de la voiture.

Autopartage

Nous souhaitons envisager de faire un audit de la flotte de véhicules de la ville et la Métropole pour envisager d'en "céder" une partie à des structures d'autopartage. Différentes façon de céder :

- garder certains véhicules pour les agents qui travaillent en semaine/sur des jours fixes. Les rendre disponibles en accès libre pour le grand public les autres jours (le week-end)
- céder les véhicules les moins utilisés au service d'autopartage sélectionné. Pour les agents ayant une activité variable, ces véhicules seraient toujours disponibles pour les agents lors des pics d'activité/les périodes de forte demande.

En contrepartie, il s'agirait d'évaluer les conditions de cette cession :

- frais d'inscription offerts au service d'autopartage pour les 140000 agents?
- En confiant la maintenance à l'entreprise d'autopartage, la collectivité réalisera des économies, réduira ses frais de fonctionnement. En contre-partie, la collectivité pourrait allouer une enveloppe annuelle d'utilisation de l'autopartage pour les agents. Ce coup de pouce permettra à un grand nombre d'agents
 - de se séparer de la 2^{de} voiture qui équipe le foyer... et ainsi gagner plusieurs milliers d'€ d'économies chaque année..
 - de remplacer sa grosse voiture du quotidien par une petite citadine moins encombrante & couteuse pour le foyer, et louer un véhicule "autopartagé" de grande capacité (7 ou 9 places) pour partir en week-end en famille ou entre amis !

Négociation avec la SNCF de tarifs avantageux pour les cartes avantages :

<https://www.sncf-connect.com/catalogue>

-10%? -20%? -30%? Nous ignorons le niveau de réduction que nous pourrions négocier pour les 14000 agents.

Ces 2 mesures sont probablement peu coûteuses pour la collectivité et très bénéfiques pour l'amélioration du pouvoir d'achat et de la qualité de vie des agents.

(*) une voiture qui parcourt 10.000 kms/an coûte déjà 1000€ rien qu'en carburant. En ajoutant la maintenance, l'assurance, la dévaluation, le coût ou le manque à gagner en parking (un parking loué, c'est 70 à 100€ par mois !) ... cela fait monter le coût global annuel à 2000 à 5000 €/an

Pour tout le reste, pas de position dogmatique : il faut utiliser tous les moyens pour améliorer le pouvoir d'achat des salariés.

Quelles lignes directrices entendez-vous définir pour améliorer, durablement les conditions de travail des agents et garantir leur sécurité ?

Les conditions de travail optimales pour les agents sont la base d'un service public de qualité : c'est en étant bienveillante avec elle-même qu'une institution se donne les moyens d'être bienveillante envers ses usagers et administrés.

Concernant l'organisation du temps de travail, quelle est votre position sur l'expérimentation de la semaine en 4 jours/4,5 jours et sur le développement du télétravail ?

Nouvel Air est favorable à ce que cette décision soit envisagée selon les directions/contextes et selon les situations individuelles.

Quelle est votre position sur le développement des modes de transports des agents pour se rendre sur les différents lieux de travail, sur la mise en place d'un forfait mobilité durable et sur les moyens d'accompagnement (ZFE-transportsmobilité, agents en horaires décalés ou "volants" nécessitant l'utilisation de leurs véhicules personnels...) ?

👉 Ici on se distingue des autres 👉

Pour les agents ayant des horaires de travail de bureau, susceptible de subir la congestion routière des heures de pointe, Nouvel Air veut améliorer l'efficacité du réseau de bus :

🚲 Le programme de Nouvel Air repose sur la clef de voûte qu'est sa mesure phare mobilité : **réaménager les pénétrantes** : avenue de Muret, de St Exupéry, des Minimes. Il y en a environ une vingtaine qui représentent plusieurs dizaines de kilomètres de voirie.

➡ En passant ces axes à sens unique, on peut rapidement, avec **peu de travaux et d'argent public investi (actuellement, investissements mobilités + grands projets = 1000 millions d'€ sur le mandat!)** :

- créer des **pistes cyclables sécurisées** pour que les parents puissent laisser leurs enfants se rendre de façon autonome au Collège, au Lycée (ex : La Gloire)
- simplifier les carrefours au point de **supprimer des feux rouges**
- créer des **voies de bus en site propre**, et augmenter ainsi la vitesse commerciale des bus de **30/40/50%** (à l'intérieur du périphérique, la vitesse commerciale du L9 n'est que de 10km/h). A budget bus constant, on gagne en **fréquence de passage** et surtout, **en fiabilité** : le réseau bus pourrait alors devenir **plus fiable que le réseau tram ou métro** sur lequel un incident sur une rame impacte toutes les autres et :
 - immédiatement des milliers de voyageurs

- des **dizaines de milliers de voyageurs** si l'incident dure plusieurs dizaines de minutes aux heures de pointe.

Les 585 bus deviendront les piliers du réseau Tisséo

On peut même ajouter des arrêts en bout de ligne (en 2^e/3^e couronne) pour offrir une solution bus plus fiable/de meilleure qualité à celles et ceux qui n'avaient que la voiture.

 On crée donc un cercle vertueux qui :

- incite plusieurs **dizaines de milliers de personnes** à laisser leur voiture au garage et à souscrire à un abonnement Tisséo.
- **décongestionne le réseau routier**, le périphérique... enfin plus fluide pour celles et ceux qui ont vraiment besoin de leur véhicule : handicap, urgences, livreurs, artisans, ...
- génère **des dizaines de millions d'€ de recettes commerciales (+15%?)**, qui permettent de récupérer de la marge de manoeuvre financière et investir pour :
 - améliorer l'offre et/ou
 - réduire la subvention de Toulouse Métropole pour garantir de consacrer plus de moyens dans l'éducation, la culture ... et ce, **même si l'Etat baisse les dotations aux collectivités**.

Nous devenons tout simplement plus forts et indépendants des aléas qui se produiront au niveau supra-métropolitain (Région/Etat/Europe)

Pour les agents ayant des horaires de travail en décalé, nous ignorons les besoins/contraintes/dispositifs existants/perspectives d'amélioration. Comme sur l'ensemble des points où nous pouvons faire preuve de méconnaissance des détails de la réalité de terrain, nous souhaitons répondre aux besoins du quotidien par une concertation suivie d'une approche pragmatique de solutions réalistes et raisonnables. Nous sommes donc ouverts à discuter de ce sujet précis avec les agents, les syndicats, les directions concernées.

Au-delà des instances réglementaires gérant le dialogue social, quelle est votre philosophie du dialogue social avec les représentants syndicaux ?

Les syndicats sont de précieux thermomètres des agents. Ils doivent être évidemment écoutés/considérés/invités à prendre part à aux décisions.

Thème 4 : impact local des questions budgétaires nationales

Comment comptez-vous garantir un service public de qualité au regard des contraintes budgétaires actuelles ?

👉 Ici on se distingue des autres 👉

Il n'y a une contrainte budgétaire que pour une raison bien précise : la majorité sortante gaspille l'argent public... et elle la gaspille par **Milliards d'euros**.

Nouvel Air est la seule liste à être aussi claire sur ce point : nous veillerons à cesser de gaspiller nos ressources

La mobilité n'est pas le sujet le plus **important** dans la vie/la société, mais c'est pourtant l'un des budgets les plus **important** de la Métropole : le budget de la 3e ligne de Métro, c'est près de 50 ans de budget culture ou éducation. C'est la raison pour laquelle la mobilité est la pierre angulaire de notre programme : nous réduirons les dépenses/les budgets dans la mobilité ... pour dépenser plus dans tout ce qui est important dans la vie : éducation, culture, souveraineté alimentaire, l'eau, ...

Pour autant, nous affirmons avoir le programme mobilité **le plus impactant de tout le paysage politique**. Voir le thème 3 ou sur notre site : www.toulouse-nouvel-air.fr/notre-programme/mobilite-fluidifier-le-traffic-et-rendre-l-espace-aux-usagers

Les propositions de **La France Insoumise** sont inefficaces :

1 - La gratuité des transports pour les -26ans n'améliorera pas l'efficacité des transports. Les travaux de l'économiste et urbaniste Frédéric Hérin l'affirment. Ce dernier hiérarchise les modes de transport du plus ou au moins vertueux (principe PICTA):

- 1 - piéton
- 2 - cyclistes
- 3 - bus/TCs
- 4 - voiture individuelle

Pour réussir la transition de la mobilité, il faut encourager un maximum de personnes à **monter autant que possible dans cette "échelle"**: 50 paires de chaussures demandent moins de ressources que 50 vélos, ou pire, qu'un bus, ou bien pire, que 50 voitures.

Certaines villes se sont rendues compte que la gratuité des TCs remplit les bus, non pas avec d'anciens automobilistes... mais avec d'anciens piétons: le piéton qui voit passer le bus monte dedans par opportunisme (pas un jugement, chacun pourrait faire de même) pour 1 ou 2 arrêts "parce que c'est gratuit" et renonce à effectuer son kilomètre à pied (qui serait pourtant salubre à une époque où nous sommes tous trop sédentaires).

On est alors certains que les automobilistes ne renonceront pas au confort de leur voiture individuelle pour aller se tasser dans un bus déjà bondé.

M. Hérin affirme (et nous le rejoignons) que la meilleure façon d'attirer les automobilistes vers les transports en commun, c'est d'améliorer l'offre: **taille du réseau, nombre de lignes, fréquence des passages, amplitude horaire, sièges assis disponibles ...**

Cette amélioration de la qualité de service coute cher... et la **gratuité prive la collectivité de recettes commerciales** (billetterie) pour financer cette amélioration. A toulouse, 20% (120M€) du budget de fonctionnement de Tisséo vient de la billetterie. La gratuité pour les - 26ans couterait 30M€/an.

🔗 Le cas de Montpellier

La **Cour des Comptes** a analysé **le cas montpellierain** et révèle :

- une **saturation** des transports aux heures de pointe,
- une **incapacité à développer** et améliorer l'offre de transports
- une **dépendance à la subvention publique** qui prive la ville de marge de manoeuvre pour ce que nous estimons important (éducation, culture,...)

... et 2 chiffres importants :

- 39% des nouveaux trajets réalisés en transports en commun étaient réalisés à pied ou à vélo
- 30% des nouveaux trajets réalisés en transports ne l'étaient pas avant (de l'opportunisme plus que de la nécessité ?)

... **CQFD**

Le lien vers le rapport de la cour des comptes :

<https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2025-11/20251128-S2025-1592-Contribution-financement-transports-collectifs-Montpellier.pdf>

Les transports en commun, et les chauffeurs qui les font rouler ont de la valeur. Rendre les transports en commun gratuits, c'est sous-entendre qu'ils n'en auraient pas.

2 - Les 7 Linéos supplémentaires ne sont pas non plus une bonne mesure : ajouter plus de bus dans les bouchons actuellement existants n'aura qu'un très faible intérêt (les bus seront toujours aussi lents et peu fiables) et un coût d'exploitation toujours plus important. D'abord, il faut fluidifier / accélérer les bus ... générer de nouvelles recettes commerciales ... et ensuite, on investit selon les besoins avérés après optimisation. A nouveau, préservons l'argent public pour ce qui est vraiment nécessaire : l'éducation, la culture, la souveraineté alimentaire, l'eau, ...

Toutes les listes qui promettent plus d'argent pour tout / qui ne parlent pas d'équilibre budgétaire sont celles qui, si elles étaient élues, pratiqueront le saupoudrage et manqueront de marge de manoeuvre financière **pour avoir un réel impact dans ce qui compte vraiment. Nous sommes clairs sur ce point, et à notre connaissance, nous sommes les seuls.** En cas d'erreur de notre part, écrivez-nous à nouvelair.toulouse@gmail.com

Etes-vous prêt à garantir le non-gel systématique des postes et, si oui, sous quelles conditions ?

Toute décision prise de manière systématique —sans prise en considération du contexte local et spécifique— est risquée et potentiellement contre-productive. L'intérêt général et le bien commun doivent guider l'action publique, et par conséquent notre gestion du service public territorial doit se faire en ce sens.

Pour une réponse plus concrète : nous ne souhaitons pas geler les postes dans des services en tension ou en souffrance, ou dont la mission de service public n'est pas remplie de façon satisfaisante.

Thème 5 : Handicap – Inclusion

Quelle est votre position sur l'aménagement du temps de travail pour les parents d'enfants en situation de handicap et envisageriez-vous de délibérer pour l'application de la prime APEH (pour les parents d'enfant porteur d'un handicap avec un taux > 50% et percevant l'AEEH) ?

Tout aménagement permettant aux agents territoriaux de remplir leurs missions de service public dans de bonnes conditions doit être envisagé, étudié, et proposé. La réalité du terrain et le pragmatisme budgétaire devront évidemment être pris en compte.

Quelles lignes directrices envisageriez-vous pour développer la prise en compte des besoins des agents en situation de handicap dans l'adaptation des outils de travail ?

Voir ci-dessus.

Thème 6 : Éducation / Petite Enfance / Culture

L'obligation de scolarité dès l'âge de 3 ans et les règles d'inclusion engendrent une évolution du métier d'ATSEM. Comment envisageriez-vous d'accompagner cette évolution (reconnaissance de la pénibilité, revalorisation indemnitaire, etc) ? Face à la pénurie de professionnels, quelles mesures prendrez-vous pour renforcer l'attractivité du secteur Petite Enfance ?

👉 Ici on se distingue des autres 👈

En accord avec les thèmes précédemment évoqués : **Nouvel Air est la liste qui offre le plus de garanties de consacrer plus de ressources dans l'éducation.** C'est notamment en améliorant les conditions de travail des crèches (mais aussi des ATSEM, AESH, du péri-scolaire, de l'extra-scolaire) que nous améliorerons les conditions d'accueil et d'évolution de nos enfants.

Plus particulièrement, envisagez-vous le versement du "Bonus Attractivité", mesure déjà mise en place dans nombre de collectivités ?

Nous ne connaissons pas les tenants et aboutissants d'un tel bonus. Avec 1M d'€ supplémentaire de budget, vaut-il mieux mettre en place ce bonus ou augmenter la part employeur dans le titre restaurant ? Ou augmenter le budget formation des personnels de l'éducation ? Nous n'avons pas à ce jour de certitude ou de position dogmatique, et ce genre de décision fera l'objet d'une concertation.

Comment comptez-vous renforcer le réseau des bibliothèques, ouvert 6 jours sur 7 et qui souffre d'un sous-effectifs constant, qui entraîne des fermetures récurrentes d'établissements ?

👉 Ici on se distingue des autres 👈

En accord avec les thèmes précédemment évoqués sur la construction de notre programme/budget : **Nouvel Air est la liste qui offre le plus de garanties de consacrer plus de ressources dans la culture**, et notamment dans le réseau de bibliothèques qui est probablement le service culturel le plus populaire, le plus accessible, et donc, **le plus fondamental**. Avant que la campagne des municipales ne s'accélère et mobilise son temps, la tête de liste de Nouvel Air était un usager régulier de plusieurs bibliothèques, pour les livres autant que les autres précieux services proposés.

Thème 7 : OEuvres sociales

Quelle serait votre politique quant à la gestion des oeuvres sociales et plus particulièrement du COSAT ? (réévaluation du taux, etc).

Nous sommes trop ignorants pour avoir un avis détaillé sur la question. Néanmoins nous restons fidèles à notre philosophie de liste citoyenne : Toulouse ne doit jamais devenir une ville qui ne serait attractive ou vivable que pour une frange de la population. Nous ferons le nécessaire pour poursuivre les œuvres sociales dans de bonnes conditions pour tous et toutes, en concertation avec les services et les usagers.