

Parlons Vélo ! Municipales 2020 Montpellier (34)

Réponses de Coralie Manton, au nom de la liste « Choisir l'Écologie pour Montpellier »

— le 25/02/2020 à 06:07 —

Adopter (ou renouveler) un plan vélo local ambitieux, financé et concerté, dès le début du mandat

Action n°1 : je m'engage

Adopter un plan vélo ambitieux, financé et concerté en début de mandat qui inclut un réseau cyclable communal, doté d'un comité vélo et d'une charte de qualité des aménagements cyclables.

Ce plan vélo doit inclure un réseau cyclable communal, doté d'un comité vélo et d'une charte de qualité des aménagements cyclables.

Bien que Montpellier Méditerranée Métropole - 3M ait voté un Schéma Directeur des Mobilités Actives en décembre 2018, celui-ci n'est pas opérationnel pour déployer un véritable système vélo à l'échelle de la métropole. En parallèle de ce SDMA, il est donc nécessaire de définir un véritable plan vélo à l'échelon communal et métropolitain.

Dès le début du mandat, ce plan vélo local ambitieux, financé, totalement concerté, et dimensionné pour le futur devra à minima répondre à l'objectif gouvernemental de tripler la part modale du vélo d'ici 2024 ; part modale à conquérir sur celle de la voiture à la fin du mandat. Ce plan vélo qui inclut notamment un Réseau Express Vélo, un maillage optimal du territoire et induit la construction comme le préconise la FUB d'un véritable système vélo comprenant notamment le savoir-rouler dans toutes les écoles de la métropole.

Il sera accompagné par :

- Un comité de suivi spécifique se réunissant au moins 6 fois par an (associations, experts extérieurs,...).
- Une charte de qualité des aménagements cyclables conforme au guide concerté localement et amendé par ceux de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (ex Guide de Paris en Selle, CROW, CEREMA, Copenhagenize, Dutch Cycling Embassy).
- Un budget cohérent avec l'objectif de part modale, soit 15 à 20M€/an sur la durée du mandat
- Une réduction drastique de la place de la voiture.

Il devra être éclairé par :

- Un suivi régulier des signalements d'outils d'expertise d'usage (tel que Vigilo) dont il tiendra compte dans son évolution.
- Les analyses et la cartographie du Baromètre des Villes Cyclables (éditions biennales).

Il induira :

- La structuration d'un vrai « système vélo ».
- La diffusion d'une forte culture vélo.
- La légitimation du vélo comme mode de déplacement à part entière.

Nous proposons de mobiliser un budget de 100 M€ sur 6 ans soit plus de 16 M€ par an sur le mandat.

Nous ferons du vélo une priorité absolue. Nous voulons changer de braquet. Faire de Montpellier le paradis du vélo.

Permettre à chacun de se déplacer à vélo en toute sécurité. Quel que soit son âge ou sa condition. Tous les jours, dans tous les quartiers. Pour aller à l'école, au travail, faire ses courses.

Nous mettrons le vélo au cœur de la transition des mobilités.

Les ressources budgétaires de la Métropole sont limitées. Dire que nous pourrions tout financer serait mentir. Nous devons faire des choix.

Pour les écologistes, les choix sont clairs. Nous mobiliserons 100 % du budget mobilité de la Métropole en faveur de solutions écologiques. Nous ne financerons plus de projets d'infrastructures autoroutières qui ont pour effet d'augmenter le trafic automobile et d'aggraver la pollution de l'air.

Concrètement, nous réaffecterons les budgets initialement prévus pour contribuer au financement du Contournement Ouest porté par l'État (part Métropole environ 70 M€) et au Contournement Est porté par le Département (part Métropole environ 30 M€) pour permettre la mise en œuvre d'une véritable politique cyclable.

Ainsi, nous serons en capacité de financer à 100 % le grand plan vélo estimé à 100 M€ sur 6 ans.

Action n°2 : je m'engage

Mettre en place un comité vélo régulier se réunissant au minimum 6 fois par an.

Un comité de pilotage vélo régulier (experts d'usage associatifs) continuera à se réunir tous les 2 mois, pour traiter toutes les remontées, les signalements opérés par Vigilo entre autres, les solutions et réponses à apporter, les consultations en amont des projets, les réponses aux appels d'offres nationaux, la déclinaison opérationnelle du SDMA.

Le secrétariat du comité sera assuré par une mission vélo composée d'un ingénieur coordinateur des travaux d'aménagement, d'un ingénieur chargé de la mise en place opérationnelle du SDMA, et d'un secrétariat étoffé en charge de la relation avec les administrés pour prendre en compte les besoins et remontées des utilisateurs particulièrement celles issues de Vigilo afin de renvoyer ces requêtes vers les services.

Des techniciens référents aux pôles géographiques de la métropole devront être identifiés.

Nous souhaitons par ailleurs que les grands projets d'aménagement cyclables bénéficient, comme le tramway par exemple, d'une ingénierie opérationnelle dédiée. Nous nous engageons pour cela à mobiliser de ressources humaines formées et disposant d'une technicité de haut niveau dans le domaine de la conduite de projets cyclables.

Action n°3 : je m'engage

Former l'ensemble des technicien-ne-s en lien avec le vélo aux spécificités de ce mode de déplacement.

S'assurer de la compétence vélo des référents de pôle et former l'ensemble des techniciens en lien avec le vélo aux spécificités de ce mode de déplacement. Inciter ces référents à se déplacer à vélo et à accepter des sorties techniques régulières avec Vélocité. Avoir plus d'exigences avec les référents vélo des pôles afin d'apporter des réponses équivalentes sur l'ensemble du territoire, exiger le respect des cahiers des charges et de la charte de qualité des aménagements selon les référentiels les plus exigeants.

Nous établirons le plus vite possible, sous 6 mois au plus tard, un guide des aménagements cyclables de la métropole afin d'aider à la conception des projets sur l'ensemble du territoire en veillant à l'harmonisation des solutions techniques et du design mis en œuvre.

Développer un réseau cyclable cohérent

Action n°4 : je m'engage

Créer un réseau express vélo Proposer un réseau cyclable à haut niveau de service, sans coupure et sans perdre la priorité vélo : « Réseau express vélo », permettant de rouler régulièrement à 25 km/h tout en accueillant des différentiels de vitesses notamment avec les nouveaux usagers, débutants, que le REV doit attirer.

Ce réseau devra assurer dans une continuité totale, une circulation prioritaire en 1ère couronne "Tour de ville", 2e couronne incluant l'axe de la "Voie Domitienne" et en périphérie, ainsi que sur des trajectoires pénétrantes vers le centre-ville ou inter-quartiers. Il devra intégrer la création de passerelles de type hollandais en surplomb du trafic en les généralisant progressivement, ces ouvrages d'arts seront garant du principe essentiel de continuité totale, sans rupture de parcours ni déviation du Réseau Express Vélo

Exemples :

- Axes : Fabrègues - Castries, Saint-Gély à la mer, le Lez vert,...

- Passerelles Navitau, route de Lavérune au-dessus de Recambale-Vanières, Lattes, Tunnel de la Comédie,...

Objectifs chiffrés : Livraison fin 2022 d'un minimum de 2 axes, en continuité réelle totale (dont intersections et entrées/sortie de ville). Ces deux axes constitueront la base minimale d'un réseau maillé via une première armature en croix.

**"Tour de ville" : Verdanson, Doria-Gerhart, Saint-Louis, Gambetta, Grand St. Jean, Pont de Sète, Boulevard de Strasbourg, Comté de Mergueil, Consul de Mer, Pirée, Léon Vallois.*

Nous mettrons en œuvre un véritable Réseau Express Vélo continu. Sous deux ans, nous réaliserons prioritairement 2 axes majeurs à l'échelle de la Métropole : un axe Nord Sud le long de la vallée du Lez (des sources à la mer) et un axe Est Ouest utilisant le tracé des anciennes voies ferrées de Sommières (par la V70) à Gigean (via Fabrègues).

Pour mettre en œuvre ces grandes liaisons, nous sommes favorables à la création d'une passerelle au-dessus du Lez au niveau du Rocher de Substantion entre Castelnaud et Montpellier. De la même façon, nous sommes favorables à la fermeture du tunnel de la Comédie à la circulation automobile de transit et à sa réutilisation au profit d'une grande piste cyclable.

Action n°5 : je m'engage

Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines Ce plan vélo devra être réalisé en cohérence avec un plan vélo à l'échelle métropolitaine et devra plus largement inclure l'ensemble du territoire (département, intercommunalités voisines, eurovélo et réseau national des voies vertes).

Ce plan vélo sera cohérent avec celui des transports en commun ; ceux-ci (tramways et bus) seront accessibles aux vélos sans restriction dans leurs extrémités afin d'augmenter leur attractivité mais aussi d'offrir à la population métropolitaine la plus excentrée les mêmes facilités de déplacement que dans la ville-centre.

Nous travaillerons en étroite collaboration avec les intercommunalités voisines pour assurer une mise en continuité des réseaux cyclables. En particulier, nous veillerons à la continuité des itinéraires cyclables qui relient Montpellier à ses plages vers Caron et Palavas.

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°6 : je m'engage

Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes. Abaisser le trafic à moins de 1 500 véhicules/jour dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes en s'inspirant des guides d'aménagements cyclables validés par la FUB (voies hiérarchisées, piétonisation ponctuelle, mise en sens uniques tête-bêche, mise en semi-impasse perméables aux piétons et vélos).

Créer des vélorues, multiplier les ZTL - Zone à Trafic Limité et les faire respecter. Il est important de garantir leur contrôle et d'y appliquer des consignes strictes aux usagers autorisés.

Le processus de hiérarchisation du réseau viaire a pour objectif à terme de ne conserver du transit motorisé que sur les axes susceptibles d'accueillir des pistes de qualité. On augmente ainsi le linéaire de rues apaisées.

Cette mesure est totalement indissociable de la mesure "Ville 30", l'une ne pouvant pas fonctionner sans l'autre. La métropole de Montpellier pourra utilement s'appuyer sur l'expérience développée par d'autres villes l'ayant mis en place.

Différents exemples : Gand, Louvain et très récemment Birmingham et Auckland ont montré l'efficacité de cette mesure dont le coût est dérisoire (4M€ pour Gand) comparé à l'impact et aux bénéfices sur la ville : diminution de l'usage de la voiture, forte diminution de la pollution urbaine, augmentation de la pratique du vélo et de la marche à pied.

Objectif chiffré : Début juillet 2022 - mise en place opérationnelle du plan de circulation anti-transit pour une zone concernant minimalement tout l'intérieur de la première couronne (un an d'études + un an de réalisation)

Nous nous sommes engagés à généraliser le 30 km/h au 1er janvier 2021. Cette mesure s'accompagnera d'une refonte complète du plan de circulation par étapes. Notre objectif est clairement de supprimer la circulation de transit par l'organisation d'un plan de circulation en pétales. La fermeture du tunnel de la Comédie à la circulation de transit participera de cette politique à l'échelle du centre-ville. De la même façon nous soumettrons à la concertation, pour chaque quartier, un plan de circulation en alvéole afin de limiter la circulation à la desserte riveraine et donner l'avantage aux mobilités actives pour aller d'un quartier à un autre. Notre objectif : faire en sorte qu'il soit beaucoup plus rapide de traverser la ville à vélo qu'en voiture !

Action n°7 : je m'engage

Arrêter tout projet de construction de grande infrastructure routière destinée aux véhicules motorisés. Inversion des priorités : priorisation des projets piétons, puis vélos, puis transport en commun.

Rétrograder les projets routiers : un report vers les 3 modes de transport ci-dessus va diminuer le besoin en infrastructures routières.

Un véritable plan vélo à l'échelle métropolitaine combiné à un réseau de transport en commun performant permettrait de réduire sensiblement l'autosolisme vers les 3 modes de transport ci-dessus (sous-utilisés actuellement par manque d'efficacité du fait du manque d'investissement sur ces modes) va mécaniquement diminuer le besoin en infrastructures routières.

En matière de mobilités, chaque euro dépensé par la Métropole doit répondre à l'urgence climatique et contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air des Montpelliéraines et des Montpelliérains ! Pour les écologistes le choix est clair. Nous mettrons le paquet sur le vélo !

A l'heure où Montpellier figure parmi les 12 villes françaises les plus polluées, à l'heure où les experts nous annoncent jusqu'à + 7 °C en 2100, il n'est plus question d'écologie des petits pas, il n'est plus question d'écologie du "en même temps". Ce que nous proposons c'est une écologie responsable qui assume des choix clairs.

En matière de mobilités, cela veut dire que 100 % des budgets d'investissements de la Métropole seront consacrés à des projets non polluants. A des solutions écologiques.

Favoriser la marche oui. Développer le vélo oui. Multiplier l'offre de transports publics oui.

Construire de nouvelles autoroutes qui augmenteront le trafic automobile et la pollution c'est non !

Et il faut, ici, tordre le coup à une idée reçue ! Non, construire un périphérique autoroutier n'a jamais eu pour effet de réduire la circulation automobile. C'est exactement l'inverse ! Construire un périphérique autoroutier a pour effet d'augmenter la circulation et d'accélérer l'étalement urbain. Cela conduit à attirer toujours plus de voitures, sur des trajets toujours plus longs et, in fine, à aggraver toujours plus la pollution de l'air.

Construire un périphérique autoroutier en 2020 est une aberration. C'est une solution du passé. D'un temps où les élus avaient un moteur thermique à la place du cerveau !

Nous ne sommes plus en 1960. Nous savons le lien qu'il y a entre la multiplication des infrastructures autoroutières et l'aggravation de la pollution de l'air. Sachons en tirer les leçons. (...)

(commentaire incomplet car la taille du champ de réponse ne le permet pas)

Action n°8 : je m'engage

Généraliser la vitesse de circulation à 30 km/h en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs) et développer des zones de rencontre là où le trafic est très limité. Généraliser la vitesse de circulation à 30 km/h en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs) et développer des zones de rencontre là où le trafic est très limité. Généraliser la vitesse de circulation à 30 km/h (50km/h par exception pour les grands axes) en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, bypass) et développer des zones de rencontre là où le trafic est très faible.

Cette mesure est totalement indissociable de la mise en place d'un plan de circulation anti-transit. En effet seule la combinaison des faibles vitesses effectives ET du faible trafic permet de rendre les rues résidentielles cyclables sans aménagement.

Objectif chiffré : « ville 30 » début juillet 2022 (même horizon temporel que la mise en œuvre du plan de circulation anti-transit).

Comme le préconise le chercheur en mobilités Frédéric Héran et comme Lille l'a mis en place l'année dernière, la ville 30 crée un climat favorable à la pratique de la marche à pied et du vélo. Ce nouvel environnement permettra à des personnes précédemment peu rassurées à l'idée de faire du vélo dans la métropole de se mettre en selle.

Action n°9 : je m'engage

Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes. Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes. Généraliser le dispositif d'écobilité scolaire en développant des aménagements cyclables sécurisés dans un rayon minimum de 1 km autour de l'école permettant aux enfants de se rendre à l'école à pied, en skate, à vélo ou en trottinette et ainsi d'assurer un minimum d'activité physique quotidienne tout en améliorant la qualité de l'air qui est souvent dégradée par l'accumulation de voitures devant les écoles.

Objectifs chiffrés : rentrée 2020/2021 - mise en place d'un dispositif de diminution/suppression de la circulation autour de 20 groupes scolaires pilotes répartis sur tout le territoire

Déploiement du dispositif sur tous les groupes scolaires sur toute la durée du mandat en incluant 20 groupes scolaires supplémentaires par an à chaque nouvelle rentrée.

En généralisant le 30 km/h et en écartant le trafic de transit, nous voulons encourager la marche, favoriser le commerce de proximité et la vie de quartier.

Moins de circulation, moins de voitures, c'est l'occasion de repenser, quartier par quartier, avec les habitants, des aménagements qui permettent un meilleur partage de l'espace public.

Nous voulons élargir les trottoirs, planter des arbres, embellir nos places et nos rues pour qu'elles deviennent plus apaisées et plus conviviales. Des aménagements qui seront co-construits avec les habitants et les commerçants en fonction des besoins de chaque quartier. Notre objectif : des quartiers plus verts, plus vivants, plus conviviaux !

Piétonner les abords des écoles :

Nous proposerons aux parents d'élèves qui le souhaitent de piétonner les abords des écoles. Soit de façon temporaire soit de façon permanente. Ces aménagements piétonniers pourront être étendus aux rues et aux places voisines en fonction du contexte et des attentes.

Notre intention est de proposer aux habitants une palette de solutions. Pas de les imposer ! Dans le cadre du budget participatif, nous organiserons un appel à idées et chaque quartier pourra faire remonter ses propositions et ses priorités.

Pour permettre leur mise en œuvre, nous consacrerons au budget participatif au moins 5 % du budget municipal d'investissement.

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Action n°10 : je m'engage

Offrir du stationnement vélo sécurisé Offrir du stationnement vélo sécurisé en gares, aux stations de transport en commun et sur les zones de co-voiturage, en profitant du programme Alvéole de la FUB.

Adapter la ville au vélo c'est aussi répondre à l'enjeu du stationnement sécurisé des vélos.

Le risque de vol est l'un des freins majeurs au développement du vélo en ville.

Or nos immeubles d'habitations et de bureaux ne sont que trop rarement équipés de locaux adaptés pour stationner des vélos en toute sécurité.

Il y a là un levier crucial pour faire décoller l'usage du vélo.

C'est pourquoi, nous obligerons, dans le plan local d'urbanisme, les constructions neuves à prévoir de grands locaux équipés, répondant au besoin de stationnement de plusieurs vélos par famille ; y compris des vélos cargos.

Nous créerons 1 000 places de stationnement sécurisées pour les vélos en centre-ville

Si elle est indispensable, cette politique d'équipement des constructions neuves ne répondra pas aux besoins des quartiers anciens ; notamment dans le centre historique où se concentrent à la fois les plus fortes demandes pour l'usage du vélo et les plus grandes difficultés pour stationner son vélo en sécurité.

Pour répondre au besoin du plus grand nombre, nous développerons massivement l'offre d'arceaux à vélos en libre accès, en surface, au plus près des commerces et des lieux de destination du cœur de ville.

En complément, nous proposons d'équiper le centre-ville de 1 000 places de stationnement sécurisées destinées à celles et ceux qui y habitent ou qui y travaillent.

1 000 places sécurisées, abritées et dont la disponibilité sera garantie en contrepartie d'un abonnement de moins de 3 euros par vélo et par mois.

Pour aménager ces 1 000 places sécurisées, nous réaffecterons 125 places de stationnement automobiles dans les parkings du centre-ville (la surface d'une place de stationnement automobile permet le stationnement 8 vélos). Soit moins de 2% des 7 000 places de parkings du centre-ville.

Nous interviendrons en priorité sur le parking public le plus central de l'Ecusson : le parking Foch-Préfecture.

Le parking Foch-Préfecture est un équipement municipal.

(commentaire incomplet...)

Action n°11 : je m'engage

Implanter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. Choisir des formes symétriques qui maximisent la capacité des racks à vélo. Généraliser l'usage des 5 mètres en amont des passages piétons et en profiter pour y implanter du stationnement vélo.

Action n°12 : je m'engage

Créer des locaux vélos/trottinettes dans les écoles et les équipements publics.

S'appuyer sur le programme FUB de cofinancement du stationnement vélo : Alvéole

Action n°13 : je m'engage

Aménager des aires logistiques de livraison pour faciliter les livraisons en ville par vélo cargo.

C'est un moyen pour dynamiser les commerces du centre-ville.

Action n°14 : je m'engage

Créer une aide à l'achat d'un vélo pour les particuliers et pour les entrepreneurs locaux (achat de remorque, vélo-cargo, triporteur, VAE, vélos pliants).

Les aides doivent permettre l'acquisition de tout type de vélos et ne pas porter uniquement sur des vélos coûteux à assistance électrique.

Il pourrait y avoir également des prêts longues durées, et des aides à la mise en place de bourses aux vélos, en particulier pour les étudiants.

En 2020, nous proposons, sur une année uniquement, de financer l'achat de 1 000 VAE à hauteur de 500 euros par vélo.

Action n°15 : je m'engage

Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité à la politique cyclable de la ville.

La maison du vélo et des mobilités actives permettra de regrouper en un même lieu l'ensemble des acteurs : associations piétons, vélos, atelier de réparation, mais aussi de cartographier les services offerts aux cyclistes sur la ville.

Ce lieu permettra également de rendre visible au quotidien le vélo sur la ville. Au-delà de cette maison des mobilités actives, les différents acteurs pourront également organiser ponctuellement des bourses de vélos, et ainsi rendre accessible à moindre coût ce moyen de mobilité.

Centre de ressource documentaire en lien avec les points info vélo de la métropole, services vélo.

Installer des points relais info vélo dans les mairies annexes/maisons de quartier/maison des associations.

Promouvoir une culture vélo

Action n°16 : je m'engage

Favoriser le déploiement du programme national "savoir rouler à vélo" dans les écoles primaires, en équipant les écoles de stationnement vélo grâce au programme Alvéole. Le stationnement sera ainsi pris en charge à 60% et la sensibilisation à 100%.

Favoriser le déploiement du programme national "Savoir Rouler à Vélo" dans les écoles primaires, en équipant les écoles de stationnement vélo grâce au programme Alvéole de la FUB. Le stationnement sera ainsi pris en charge à 60% et la sensibilisation à 100%. Aider l'ensemble des communes à mettre en place le "Savoir Rouler à Vélo".

Encourager à l'utilisation du vélo par les enfants pour venir à l'école, afin qu'ils apprennent également comment circuler dans le trafic.

Objectif chiffré : rentrée 2020/2021 - 20 groupes scolaires pilotes, puis extension du dispositif à l'ensemble des groupes scolaires au cours du mandat

Action n°17 : je m'engage

Donner l'exemple : en tant que maire et élu-e-s, effectuer un maximum de déplacements à vélo.

Les élus effectuent un maximum de déplacements à vélo, dans un devoir d'exemplarité, notamment ceux de moins de 3 km.

Sensibiliser les agents au strict respect du code de la route et donc des aménagements cyclables et piétons.

Équiper tous les services municipaux d'une flotte de vélos de service et de vélo-cargos pour réaliser une partie des livraisons municipales à vélo (repas à domicile, approvisionnement des écoles, entretien des espaces verts, entretien voirie et toutes formes de déplacement s'y prêtant).

Inciter l'ensemble des communes à proposer le forfait mobilité aux agents municipaux.

En tant qu'élu-es, nous nous déplacerons à vélo le plus souvent possible (comme nous le faisons au quotidien pour la grande majorité d'entre nous). De la même façon, nous inciterons les agents de la Ville et de la Métropole à utiliser le vélo pour leur déplacements professionnels. Pour cela nous développerons une large flotte de vélos de service, y compris des vélos cargos pour. Enfin, nous triplerons l'indemnité kilométrique vélo afin d'inciter les agent à utiliser le vélo dans leur trajet domicile travail.

Action n°18 : je m'engage

Créer une "journée sans voiture". Après l'avoir expérimentée le 16 Mars avenue de Toulouse ; l'évènement #TousàVélo du 10 Nov. 2019 qui a réuni 2700 vélos dans les rues de Montpellier, a permis le temps de quelques heures aux Montpelliérains de découvrir la ville sans la voiture.

Cette expérience a marqué les esprits ; comme le font d'autres villes une journée annuelle sans voiture (a minima, car plusieurs journées par an pourraient être organisées), permettrait de faire partager à tous le bonheur de circuler dans une ville dé-motorisée et à convaincre les co-citoyens du bienfait du vélo pour leurs déplacements et leur bien-être. En parallèle, cette expérience pourra avoir des déclinaisons mensuelles à l'échelle des quartiers de la ville.

Chaque dimanche, nous proposons de fermer l'avenue de la Liberté à la circulation motorisée afin d'offrir une respiration hebdomadaire aux milliers de riverains de cette véritable autoroute en ville (45 000 véhicules/jour). Chaque dimanche, entre la Chamberte et l'avenue de Toulouse, l'avenue de la Liberté sera transformée en espace ludique, un grand ruban au dessus de la ville à pratiquer en famille à pied, à vélo ou à roller. Dans le même esprit, nous proposons de multiplier des dimanches sans voiture sur l'ensemble du centre-ville.

Action n°19 : je m'engage

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable S'engager sur une tolérance zéro envers le stationnement illicite récurrent, notamment sur les bandes cyclables et trottoirs, le stationnement longitudinal non respecté, et le débordement dans les bandes cyclables, par tous les moyens appropriés tels que la vidéo-verbalisation, la voiture LAPI, la verbalisation systématique au passage de policiers, l'élargissement des fonctions des ASVP.

Action n°20 : je m'engage

Lancer un plan de communication orienté sur le respect mutuel des usagers, sur les nouvelles dispositions du code de la route spécifiques au vélo (double sens cyclable, tourne à droite, sas vélo) et battre en brèche les idées reçues.

Un vaste plan de communication (concerté avec les associations expertes) en faveur des mobilités actives et de la pratique du vélo doit être mis en place afin de :

- favoriser l'usage du vélo et faire connaître ses bienfaits et bénéfices
- éduquer l'ensemble des usagers de la voirie, réduire les conflits entre usagers suite à la généralisation des dispositifs favorisant l'usage du vélo (double sens cyclable, cédez le passage au feu, ...)
- accueillir les nouveaux habitants, et les inciter à monter en selle dès leur arrivée

Commentaires généraux

Aucun commentaire n'a été fait par la-le candidat-e