

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Sète (34200)

Réponses de François Commeinhes, au nom de la liste « Sète comme au premier jour »

— le 07/03/2020 à 18:36 —

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.

Elaborer un schéma cyclable communal articulé avec le prochain schéma directeur vélo de l'agglomération.

Réviser le Plan de Déplacement Urbain d'agglomération 2020-2030 :

Fixer à 20 % la part modale vélo à l'horizon 2030.

Viser un coeur de ville sans voiture à l'horizon 2030.

Supprimer des stationnements voitures et abandonner les projets des trois parkings enterrés dans le centre-ville de Sète (mesure 34 du PDU).

Ré-affecter les financements du PDU en faveur des aménagements cyclables en doublant les engagements financiers prévus à l'objectif 1 et en diminuant d'autant ceux de l'objectif 3.

oui pour une accélération de investissements sur voirie en faveur du vélo / non à la révision du PDU qui ne peut constituer un engagement électoral.

Commentaires : Le Plan de déplacements urbains (PDU) et un document réglementaire et communautaire. Son approbation passe par des étapes d'enquête publique, des consultations de Personnes Publiques, et un vote en conseil communautaire. Le PDU de Sète agglomération méditerranée (SAM) est passé par l'ensemble de ces étapes avant d'être approuvé à l'unanimité. Un candidat ne peut donc pas se prévaloir de sa modification, aussi substantielle, de son propre chef.

Il est possible en revanche de répondre favorablement à l'attente concernant les engagements cyclables en ville. Ceci relève de la capacité de la ville à investir sur ses voiries pour les adapter au déplacement vélo, donc des engagements pris annuellement pour le budget d'investissement de la ville.

Action n°2 : je m'engage

Affecter au moins 5 % du budget municipal d'investissement à un budget participatif de projets (avec un thème transport et mobilité) pour impliquer les citoyens dans l'amélioration de leur cadre de vie.

Réponse : oui pour une pratique de budgets participatifs par quartiers / non à la limitation au seul thème de la mobilité.

Commentaires : La ville développe déjà une pratique de participation par quartier, à travers les Comités de quartier qui permettent de faire remonter les préoccupations. On peut être favorable à établir des pratiques supplémentaires de budgets participatifs, dont l'affectation serait décidée par ces comités à l'échelle des quartiers. En revanche, le principe même de participation demande que ces Comités soient parfaitement libres d'orienter ces budgets. Enfermer les budgets participatifs sur le thème (important, mais pas exclusif) de la mobilité serait partiellement contradictoire avec cet état d'esprit.

Action n°3 : je m'engage

Désigner un ou une responsable (madame ou monsieur vélo) et mettre en place un comité vélo régulier se réunissant au minimum 5 fois par an.

Désigner un ou une responsable (madame ou monsieur vélo) dans les services de la ville de Sète.

Mettre en place un comité vélo à l'échelle de l'agglomération Sète Agglomération Méditerranée chargé de suivre le schéma directeur des itinéraires cyclables.

Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs vélo offrant des services vélo (ateliers participatifs, vélo-école, information sur les itinéraires, etc.) et donnant une visibilité à la politique cyclable de la ville.

Réponse : oui pour la désignation d'un responsable vélo, qui existe déjà ; oui pour une meilleure organisation des diverses commissions mobilité de la ville, de SAM, du Conseil de développement local (C2D) afin qu'ils parviennent mieux à coordonner les efforts en matière de mobilité douce ; oui pour le projet de Maison du vélo qui est déjà engagé.

Commentaires : Le responsable vélo existe déjà puisque SAM a créé (en plus d'un poste de chargé de mobilité durable) un poste spécifique au développement vélo, en collaboration avec l'ADEME. Les instances de suivi existent déjà également :

- existe une commission circulation à la ville, qui peut être plus clairement orientée sur les notions de mobilité douce en accord avec l'évolution des pratiques, et ouvertes aux associations.

- existe également une commission mobilité à l'agglomération, qui peut également être ouverte aux associations.

- existe enfin une commission portant plus particulièrement sur ces sujets de mobilité au sein du Conseil de développement.

L'enjeu réside donc, surtout, à faire travailler ensemble ces différents organes de concertation, de les ouvrir aux usagers, pourquoi pas les regrouper, mais il n'a pas lieu d'en créer une supplémentaire. Enfin, le projet de Maison du vélo est déjà engagé puisque SAM est en train d'acquérir un bâtiment sur le parvis du Pôle d'échanges Multimodal (PEM) qui est clairement orienté sur ce thème : maison de la mobilité (regroupant les services aux usagers du réseau de transport), stationnement vélo sécurisé, atelier associatif de réparation vélo, local associatif...

Développer un réseau cyclable cohérent

Action n°4 : je m'engage

Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité : Mettre en oeuvre les propositions d'aménagement urgentes dans les deux premières années du mandat - Cf. les 12 propositions de la Roue libre de Thau

<https://www.larouelibredethau.org/wp-content/uploads/2019/05/Carte3.pdf>

Développer les aménagements cyclables tels que : une piste cyclable bi-directionnelle sur Bd Verdun - Blanc, réalisation de la voie verte Nord le long de la voie ferrée...

Intervenir sur les points noirs dangereux pour les cyclistes : pont Sadi Carnot et rond-point Sadi Carnot, aménager l'échangeur Joffre pour installer une voie vélo. etc.

Voir la cartographie résultante du baromètre des villes cyclables 2019

<https://palmares.parlons-velo.fr>

Réponse : oui, engagement pour une piste cyclable nord dès 2020, et pour un programme rapide de sécurisation des itinéraires dont les passages de pont.

commentaires : Certains projets sont déjà très largement engagés : la voie nord, le long de la voie ferrée, qui verra le jour dès 2020. D'autres sont plus complexes du fait de positionnement négatifs de partenaires, voire de responsables de certaines voies : le Conseil départemental pour le boulevard de Verdun, qui reste une route départementale et dont le réaménagement ne peut pas être financé uniquement par les contribuables sétois. Enfin d'autres doivent être priorités : comme la sécurisation des passages de pont en ville. En ce qui concerne le tronçon du boulevard de Verdun entre le pont Sadi Carnot et le « tunnel » de la plquette seront traités rapidement.

Action n°5 : je m'engage

Créer un réseau d'itinéraires cyclables jalonnés inter-quartiers et d'agglomération : Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés et sécurisés pour permettre la traversée de la ville : depuis le PEM (gare de Sète) vers les plages, le môle, la traversée de Sète du môle au quai des Moulins.

Réponse : oui, engagement à mettre en place des itinéraires et des jalonnements pour faciliter tout déplacement vélo d'un quartier à un autre. La création d'une piste Sadi Carnot - Môle est notre priorité. Rendre "marchable", et cyclable l'ensemble des quais est le but de notre politique. La requalification de l'avenue Victor Hugo intègre une piste cyclable. La requalification du boulevard de Clerville aussi. L'ensemble de nos réalisations sur les axes majeurs, intègre le vélo. Notre programme de rénovation des rues sera soumis à l'avis de public et usagers, afin d'étendre le maillage vélo dans les quartiers.

Action n°6 : je m'engage

Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines notamment Frontignan.

réponse : Ces connexions existent déjà, ou sont engagées et en bonne voie de réalisation :

- Voie verte et piste cyclable entre Balaruc et Sète, et dans la ZAE des Eaux Blanches (réalisées)

- Piste cyclable le long du quai des Moulins : sera réalisée par la ville en 2020.

- Piste cyclable sur le RD2e2 le long du canal du Rhône à Sète : programmée par le Département, permettra de relier la voie verte à la Peyrade.

Action n°7 : je m'engage

Réduire les coupures urbaines, en s'appuyant sur le plan vélo du gouvernement et son fonds mobilités actives « Continuités cyclables », doté d'un budget de 50 millions d'euros en 2019. voir les propositions de la Roue libre de Thau

<https://www.larouelibredethau.org/wp-content/uploads/2019/05/Carte3.pdf>

Réponse : oui, la politique de réduction des coupures de cheminements cyclables est une priorité. La ville et SAM ont répondu à un appel à projet de l'Ademe portant sur l'engagement à assurer les continuités du réseau cyclable. Le principe est donc très largement porté. Par rapport aux propositions de la Roue libre :

- La piste nord de Sète sera réalisée en 2020.

- Le boulevard de Verdun reste un projet problématique puisque le projet est défini, mais la ville et SAM se heurtent à une absence d'engagement du Conseil Départemental, pourtant propriétaire et responsable de cet axe (il s'agit d'un tronçon du RD2) et qui refuse de se prononcer sur sa participation financière (alors que ville et SAM ont déjà annoncé pouvoir prendre en charge 50% du coût, estimé à une quinzaine de millions d'euros).

- Les projets du centre-ville, notamment l'axe pont Sadi Carnot - môle Saint Louis qui permettrait de boucler la ville,

dépendent de la suppression du stationnement en surface et donc de la réalisation d'ouvrages qui permettront des alternatives de stationnement pour les résidents.

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°8 : 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. Avec l'objectif de limiter la place de la voiture dans la ville. Augmenter au maximum le linéaire de rues apaisées (dans les secteurs résidentiels). Ce processus de hiérarchisation du réseau viaire a pour objectif, à terme, de ne conserver du transit motorisé que sur des axes susceptibles d'accueillir des pistes cyclables de qualité.

Réponse : oui bien entendu, il est temps de réfléchir à une refonte du plan de circulation car le grand mouvement de changement dans les habitudes et maintenant bien enclenché et les modes doux se développent et vont se développer de plus en plus. Mais cela représente un tel bouleversement qu'il faudra une large concertation pour le faire, et ce sera bien un des objectifs du mandat. c'est notre but final. Cependant, notre réflexion sur la desserte inter-quartier doit tenir compte de la topographie « pentue » de la ville. La révision du plan de circulation est notre priorité. Il est aussi important de réduire la part de la voiture dans l'ensemble de la ville, que de mieux circuler sur les axes majeurs. La révision du plan de circulation ne peut se faire sans une cohérence entre les différents partenaires. Région, département, ville. Le plan de circulation ne pourra effectivement être optimisé que par une révision de l'heure d'ouverture des ponts, elle-même résultant de l'automatisation des ponts, et d'une commande déportée au PCRT.

Action n°9 : je m'engage

Repenser le plan de circulation en réfléchissant à la place de la voiture dans la ville. Repenser le plan de circulation permet d'augmenter au maximum le linéaire de rues apaisées. Ce processus de hiérarchisation du réseau viaire a pour objectif, à terme, de ne conserver du transit motorisé que sur des axes susceptibles d'accueillir des pistes cyclables de qualité. *Faire appliquer la limitation de vitesse dans les zones 30 au moyen de dispositifs de type chicanes, ralentisseurs, radar indiquant la vitesse, verbalisation des dépassements de vitesse.*

Réponse : oui, les aménagements permettant les contrôles de vitesse doivent être réalisés, la limitation seule ne suffisant pas à freiner certains automobilistes. Mais cela dépend de la capacité d'investissement de la ville, qui augmente, mais ne permet pas de transformer la ville d'un coup comme certains le souhaiteraient. L'enjeu est donc de prioriser ces aménagements.

Action n°10 : je m'engage

Arrêter tout projet de construction de grande infrastructure routière destinée aux véhicules motorisés. Par exemple, la mise à 2X 2 voies de la RD 600 et autres projets routiers inscrits au PDU.

Réponse : la mise à 2x2 voies du RD600 est inscrite au PDU car il s'agit d'une réalité, qui va avoir des incidences et doit donc être prise en compte lorsque l'on se projette dans le fonctionnement futur. Mais elle ne dépend absolument pas de la ville, ni de l'agglomération. Il s'agit d'un projet porté par le Conseil Départemental, et soutenu par la Région au titre de la desserte du port de Sète-Frontignan.

Action n°11 : je m'engage

Réaménager les avenues qui sont à 2x2 voies en 2x1 voies, en redistribuant l'espace au profit des transports en commun, des piétons et des vélos. Par exemple : quai Louis Pasteur, quai Rhin et Danube, rue Honoré Euzet, Bd Verdun-Banc, etc.

Réponse : oui, l'objectif est bien de réduire les parties routières des axes et de redistribuer l'espace pour les autres modes de déplacement. Certains axes sont déjà à une voie (quai Louis Pasteur), d'une manière générale, la politique de réaménagement des axes va dans ce sens. Chaque projet s'efforce de dégager de l'espace pour les transports en commun, les déplacements doux, et réduit donc la partie routière. Mais il s'agit d'une action progressive, via une démarche pluriannuelle d'investissements. Bilan : la création d'une piste n'est possible que par suppression du stationnement, tel est l'objectif de notre politique (création de parkings souterrains)..

Action n°12 : 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. Faire de la vitesse de circulation à 30 km/h la norme et le 50 km/h l'exception.

Modifier l'aménagement des rues en zone 30 pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs)

Développer des zones de rencontre là où le trafic doit être très limité : hyper-centre, secteur de la plagette, du Pont Levis, Barrou, Ile de Thau, etc.

oui, l'objectif est bien de réduire fortement la vitesse en ville et de sécuriser les usagers de tous les modes de déplacements doux. Cela correspond à la politique de la municipalité qui a créé et étendu les périmètres en zone 30. L'aménagement de ces voies permettant de contraindre fortement la vitesse, en adéquation avec les limitations, dépend une fois de plus de la capacité d'investissement de la ville qui augmente et permet des programmes réguliers, mais qui ne permet pas de tout réaliser dans un délai très court même si ce serait l'idéal pour les usagers.

Par ailleurs, la ville souhaite maintenant aller plus loin en développant des zones 20 et des zones de rencontre, ce qui constituera un pas supplémentaire dans la démarche.

Action n°13 : je m'engage

Transformer en zone piétonne le secteur prévu dans le schéma des modes doux de 2012 : l'ensemble de l'hyper-centre (secteur de la Marine, le môle, rue Mario Roustan...).

La piétonisation du quai de la Marine et de la grand rue Mario Roustan reviendrait à ce que toute la relation entre la ville, la corniche, l'ouest de la ville, les plages se fasse par le boulevard de Verdun. Ce n'est pas une solution pour la ville et pour les Sétouais. Sur les axes desservis par des bus. On ne peut pas parler de piétonisation, mais de semi-piétonisation. C'est le cas des axes cités. Un essai de piétonisation du quai Durand a été testé pour la première fois l'été dernier une fois par semaine. L'essai a permis de réorienter notre étude de jalonnement vers une dissuasion de traversé de la ville, et une réorientation du trafic vers le contournement Nord, à savoir la RD2. Or dans son état actuel, le boulevard Nord ne permet pas un itinéraire « bis » convenable. La « pacification » des axes cités tiens : 1/ A un besoin saisonnier 2/ A une étude du jalonnement (en cours) 3/ A la révision du plan de circulation 3/ A la création d'une "onde verte » sur la RD2 (en cours) 4/ A la rénovation de la RD2 5/ A la création d'un PCRT (en cours) 5/une révision des horaires d'ouvertures des ponts

Il est cependant important de tenir compte de l'activité « pêche » qui constitue en centre ville un pan important de l'économie et de l'identité Sétouaise.

Action n°14 : je m'engage

Se conformer à la législation en généralisant les double-sens cyclables dans les zones 30, notamment dans les zones 30, notamment la zone 30 du centre-ville.

Généraliser les double-sens cyclables et les cédez-le-passage cycliste aux feux, notamment dans les secteurs résidentiels : Plagette, Ile de Thau, Barrou, Pont Levis, Métairies, Quilles.

il y a une action test sur les doubles sens cyclables, et une volonté de les développer. Mais les généraliser, sans discernement et sans étude au cas par cas n'est pas souhaitable et pourrait engendrer des risques pour les usagers. La ville travaille en partenariat avec l'association sur ce point. La phase test a permis de relever plusieurs points à rectifier. Notre but est de généraliser la zone 30 et de la faire respecter. Il paraît beaucoup plus volontariste de vouloir y intégrer une zone 20 « tampon » entre la zone piétonne et la zone 30. La zone 20 est une meilleure solution pour les quartiers pavillonnaires

Action n°15 : je m'engage

Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes. Concerne également les collèges et les lycées ainsi que les écoles maternelles et élémentaires.

Réponse : oui, il faut continuer à faire des efforts pour les abords des écoles. Sécuriser, encadrer la circulation... mais l'interdire semble excessif, de nombreux parents viennent en voiture pour chercher leurs enfants et même si nous faisons tous les efforts pour développer les mobilités alternatives, nous ne pouvons aller jusqu'à une discrimination de ceux qui auront toujours nécessité à utiliser leur véhicule (qui sont, de très loin, les plus nombreux pour l'instant). Notre but est relier autant que possible les écoles au réseau cyclable. Dans la mesure, où la topographie le permet. il paraît compliqué de faire monter la rue Paul Valéry à des enfants de moins de 10 ans.

Action n°16 : je m'engage

Mener une réflexion sur la place du stationnement. Supprimer des places de stationnement de voiture au profit d'espaces pour les piétons et les vélos.

Créer plusieurs parkings relais en entrée de ville : entrée Est (Mas Coulet, secteur Martelli, zone des Eaux-Blanches), entrée Nord (zone aquatechnique, site Lafarge), entrée Ouest (sur le Lido avant Villeroy).

Mettre en place des navettes gratuites pour relier le centre ville (si possible avec des véhicules électriques)..

Réponse : oui, l'objectif est de libérer l'espace des véhicules en stationnement. Oui les possibilités de stationnement en entrée de ville vont continuer à se développer. Mais les résidents doivent pouvoir bénéficier d'une alternative, qui sera offerte par les parkings en projet autour du centre-ville.

Commentaires : Oui l'objectif est bien de supprimer des places de stationnement en surface en ville. Mais il ne faut pas faire l'amalgame entre les fonctions d'un parking en centre-ville et de parkings de délestage. Les premiers sont des alternatives qui seront offertes aux résidents à des tarifs avantageux pour qu'ils s'adaptent à la disparition des places en surface. Ils permettront également de maintenir une capacité de stationnement à proximité des rue commerçantes, qui est absolument nécessaire à a protection du commerce de centre-ville. Les parkings de délestage constitueront une offre pour les actifs, qui entrent dans Sète tous les jours ; pour les visiteurs et touristes, qui pourront ensuite venir en ville en navette fluviale. Ce parkings sont déjà importants : le nombre de places disponibles dans les parkings de Cayenne a triplé récemment (2000 places aujourd'hui). Le PDU de SAM prévoit d'autres parkings de ce type : notamment celui qui sera construit au nord du Pôle d'échange dès qu'il sera possible de traverser les voies ferrées (projet de passerelle qui sera réalisé en 2022). Il sera alors possible de se garer sans entrer dans Sète, traverser le PEM, et prendre les navettes fluviales pour se rendre au centre-ville. Enfin, un jalonnement intelligent (affichage numérique) guidera les visiteurs pour les orienter vers ces possibilités de stationnement et de déplacement. Le compromis qui consiste à accompagner l'abandon de la voiture est l'essence même de notre programme. Il en va d'une modification des mentalités. La vision est plus lointaine qu'un mandat de 6 ans.

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Action n°17 : je m'engage

Offrir du stationnement vélo sécurisé en particulier au PEM (gare) de Sète avec un minimum de 60 places (doublement du projet actuel), en profitant du programme Alvéole de la FUB.

Réponse : Oui, C'est prévu avec le projet de Maison du vélo, en cours et porté par SAM.

Action n°18 : je m'engage

Planter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. : installer des arceaux vélos,, notamment près des équipements publics (Théâtre, établissements scolaires) et commerces (marché des Halles, rues piétonnes).

Apposer des panneaux signalant les arceaux vélos distinctifs des arceaux motos et scooters.

Réponse : prévu mais non nominatifs: Créer un label « Velo Friendly » inciter les commerces des rues piétonnes mieux accueillir les vélos. Du caractère « Latin » de la ville, et sa topographie découlent un fort développement du 2 roues motorisés. Il doit y avoir une cohabitation et non un affrontement, entre les usagers. Notre politique de verbalisation et de diminution du bruit, vise à « encadrer » plus fortement l'utilisation de la moto en centre ville. Une fois que la place en surface sera créée, le nombre d'arceaux pourra être démultiplié.

Action n°19 : je m'engage

Installer des stationnements fermés type vélobox ou espace vélo sécurisé dans des parcs concédés, des locaux ou des garages en rez-de-chaussée pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activité. En centre-ville, par exemple place Aristide Briand, place de la République, Place Stalingrad, dans les quartiers et dans les zones d'activité (Eaux Blanches et Aquatechnique)

Réponse : éléments également prévus sur le PEM, via les parkings en ouvrage et points box dans la ville . En autres, le futur Plu intégrera l'obligation d'intégrer dans chaque programme immobiliers des garages à vélos. Notre programme de parking intégré du stationnement vélo sécurisé, très utile en particulier dans le centre ancien où la pose de box-vélo s'avère conflictuelle, car en discussion actuellement avec les Bâtiments de France et où l'habitat souvent sans ascenseurs ne permet pas de « ranger » son vélo

Action n°20 : je m'engage

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

Salle Brassens, TMS, Théâtre de la Mer, Equipements sportifs, etc.

idem

Action n°21 : je m'engage

Anticiper l'interdiction du stationnement motorisé à moins de 5 mètres des passages piétons en 2026, en transformant au plus tôt ces places en stationnement vélo.

Réponse : action en cours. Ces aménagements sont réalisés au fur et à mesure de chaque intervention sur la voirie municipale, au gré du programme d'investissement de la ville.

Action n°22 : je m'engage

Intégrer dans le PLU l'obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d'habitation et tertiaires, les ERP, et subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social.

Réponse : oui, ce sera prévu par le PLU.

Action n°23 : je m'engage

Aménager des aires logistiques de livraison pour faciliter les livraisons en ville par vélo cargo.
, notamment pour desservir le marché des Halles et les rues commerçantes de centre-ville, dont la Grande Rue Mario Roustan.

Réponse : oui, avec un nouveau plan de circulation, il faudra prévoir des zones de livraison et plus généralement les modalités de desserte logistique du centre-ville... Notre politique vise à développer les modes de livraison doux : exemple « Monoprix » et son livreur à pied 20% des livraisons du magasin.

Action n°24 : je m'engage

Soutenir les associations de services vélo (vélo-écoles, ateliers de réparation) et mettre des locaux à disposition de ces associations.

Accompagner la mise en oeuvre d'une Maison du vélo à l'échelle de l'agglomération en mettant des locaux et moyens à disposition de la Roue libre de Thau et autres associations partenaires du projet

Réponse : oui, il faut soutenir ces associations et l'agglomération a déjà prévu une mise à disposition de locaux dans le projet « Maison de la mobilité », sur le PEM de Sète ainsi que le démarrage des travaux d'un garage solidaire dans le quartier de l'Île de Thau

Action n°25 : 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 dotant notamment d'une machine à graver pour lutter contre le recel de vélos volés.

Maison du vélo à l'échelle de l'agglomération au moyen d'un vélo cargo permettant l'itinérance des services dans les 14 communes.

Réponse : même que précédente.

Promouvoir une culture vélo

Action n°26 : 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%.

Réponse : oui, ce type de programme sera aidé et généralisé. La ville appuie déjà un programme d'intervention dans les écoles pour un apprentissage de l'usage du vélo. L'agglomération souhaite de son côté utiliser l'ancienne carrière Lafarge pour développer un espace d'initiation au vélo (VTT mais également vélo au sens large) qui permettrait une approche intercommunale de cet apprentissage.

Action n°27 : je m'engage

Aider les établissements scolaires à s'équiper en vélos pour l'apprentissage à l'école.

Réponse : Cette aide existe déjà, l'objectif étant de la généraliser et de l'ouvrir à l'échelle intercommunale (voir question et réponse précédentes).

Action n°28 : je m'engage

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

Notamment pour se rendre à vélo au siège de l'agglomération.

Bon nombre le font déjà, quand ils le peuvent, ils n'attendent pas les périodes électorales pour cela. La vie d'un élu malheureusement, notamment au niveau de l'agglomération, c'est bien souvent avoir à se déplacer sur plusieurs sites d'un territoire aussi, de Marseillan à Montbazin, et au-delà, sur une même journée, est une course contre le temps, ils n'ont donc pas toujours le plaisir de pouvoir utiliser ce mode de déplacement.

Action n°29 : je m'engage

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

Réponse : Action déjà en cours, par exemple ; programme éco-conduite.

Action n°30 : je m'engage

Équiper les services municipaux de vélos-cargo pour réaliser une partie des livraisons municipales à vélo (repas à domicile, approvisionnement des écoles, entretien des espaces verts, police municipale).

Réponse : Equiper progressif des agents en Véhicules à Assistance Electrique. L'élargissement à des vélos cargos pour certaines tâches et une bonne idée, à soutenir. A noter que la police municipale est également concernée. (vélos et vélos électriques)

Action n°31 : je m'engage

Proposer le forfait mobilité durable (anciennement IKV : indemnité kilométrique vélo) aux agents municipaux.

réponse : Ville et Sam SAM sont engagés dans une politique d'incitation à l'usage de mobilités alternatives à la voiture individuelle.

Action n°32 : je m'engage

Créer une "journée sans voiture". annuelle par exemple en juin.

Créer une opération « Sète respire » en interdisant le centre-ville aux véhicules motorisés tous les dimanches.

Réponse : oui, favorable à créer une journée sans voiture. Par exemple : lancer une concertation auprès des habitants sur une opération sans voiture en centre-ville les dimanches.

Action n°33 : je m'engage

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable Réprimer par la verbalisation systématique le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable

Signaler clairement l'interdiction de la circulation motorisée dans les zones piétonnes et verbaliser les deux roues motorisés y circulant.

Faire respecter les horaires de livraison dans la zone piétonne en verbalisant les véhicules circulants en dehors des horaires autorisés.

Réponse : oui, favorable à une action de contrôle contre toute intrusion de véhicule motorisé dans les espaces réservés aux piétons et cyclistes. D'une part, des espaces de stationnement des 2 roues motorisés ont été aménagés autour de l'hyper centre pour offrir des possibilités. L'actualité est à une forte action de sensibilisation afin que ces usagers motorisés renoncent à entrer dans les espaces qui ne leur sont plus réservés. L'étape suivante sera naturellement celle de la verbalisation.

Action n°34 : 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.

Réponse : oui, favorable à ce plan de communication, dont un volet doit spécifiquement être destiné à la population touristique.

Commentaires généraux

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