

Politique cyclable et piétonne

1. Nous sommes déterminés à faire cesser la culture du « tout voiture » mais pas à « briser la culture de la voiture ». Aix est ouverte sur la campagne aixoise et ses habitants ainsi que sur le monde extérieur qui apprécie son art de vivre ; un million de touristes lui rendent visite chaque année. La voiture ouvre donc la ville à l'extérieur, proche ou éloigné et nous ne souhaitons aucun repli sur nous-même. C'est pourquoi nous souhaitons diminuer encore la part de l'auto mais pas la « briser ». Nous avons pour cela un programme ambitieux pour développer l'usage du transport en commun, des deux-roues, du vélo et de la marche. Les mesures se trouvent développées dans la suite de votre questionnaire, très bien construit à cet égard.

2. Nous engagerons dès notre arrivée l'élaboration d'un plan de circulation qui rééquilibre les autres transports ; la voiture individuelle s'étant imposée d'elle-même, il est nécessaire de corriger cette domination naturelle par des actions en faveur des autres modes de déplacement moins instinctifs. Il ne s'agira pourtant en aucun cas de transformer la voiture en bête noire et ses utilisateurs en délinquants.

3. Nous avons déjà proposé l'ouverture des lignes de bus aux vélos et aux deux-roues car nous croyons l'initiative saine, responsable et porteuse de réelles solutions. Nous dresserons un bilan régulier avec les chauffeurs de bus, les représentants d'associations cyclistes comme la vôtre et notre police municipale pour suivre les pratiques de tous sur ces tronçons.

4. Nous souhaitons développer le stationnement sécurisé des vélos de 3 manières : par l'installation d'arceaux sécurisés, par la libération des arceaux existants squattés par les flottes de deux-roues privées comme dans la rue LACEPEDE et par la création de places réservées dans les parkings SEMEPA qui s'y prêtent.

5. Faire changer les habitudes des habitants est le projet le plus difficile à mener. Il s'agit bien en effet d'un état d'esprit, d'une démarche personnelle. Avancer plein de certitudes à ce sujet avec la panoplie habituelle des « yaca faucon » est au mieux utopiste et au pire basement électoraliste. Nous informerons en chaque occasion (écoles surtout mais aussi bulletin municipal, site internet municipal, affichage et autres) de l'intérêt de la marche à pied pour la

santé. Concrètement et à court terme, nous pourrions en revanche réaménager les trottoirs pour les rendre utilisables à tous les piétons : état des enrobés, continuité des trottoirs, largeur, replantation d'arbres pour la fraîcheur, etc.

Les grands Projets

6. Le projet de bus en site propre est une idée valable que nous n'avons d'ailleurs jamais combattue, même si le séquençage des feux doit impérativement être revu. La prolongation de ce bus vers le parking relais Malacrida doit être initiée durant le mandat à venir. Le projet sera déposé et appuyé auprès de la Métropole. Nous privilégierons des bus réellement propres en revanche (éthanol, diester, GPL, à définir) car le tout électrique est un non sens : pollution et transport des métaux rares, enfouissement des batteries, lestage d'un bus par des tonnes (!) de batteries en permanence.

7. La création de voies vélos (bandes à minima et pistes le plus souvent possible) est la première pièce d'un réel plan vélo. La discontinuité actuelle rebute la plupart des cyclistes. Ce plan d'ensemble sans la cohérence duquel tout est condamné sera lancé dès notre arrivée.

8. Le boulevard circulaire n'a pas vocation à disparaître ; il tient les voitures éloignées du centre ville et dessert les parkings de périphérie. En revanche, il doit être réaménagé avec notamment l'ouverture aux vélos de la voie réservée aux bus et l'installation de caméras de verbalisation pour les voitures les empruntant ou les coupant dangereusement par anticipation (virage à droite boulevard Carnot vers Cours des Arts et Métiers par exemple)

Politique de promotion du vélo

9. Le site internet, le magazine de la ville, la presse locale, les envois de sms et courriels aux habitantes d'Aix seront autant de moyens efficaces de toucher les habitants d'Aix. Un affichage dans les lieux publics sera un relai efficace (mairie centrale et de quartier, écoles, administration municipale).

10. Nous n'envisageons pas d'aide financière particulière en plus des existantes. Le prix d'un vélo et la taille du marché de l'occasion sont autant de réels moyens de trouver un vélo abordable. De plus, les Aixois habitant sur les hauteurs paieraient cette subvention pour tous par leurs impôts sans pouvoir en profiter eux-mêmes. L'axe Philippe SOLARI est en effet à la fois une limite et un exemple de l'injustice d'une telle mesure pour un motif géographique naturel : combien de vélos montent cette côte chaque jour ?

11. Nous ne sommes pas favorables au partage de vélos qui entraîne déresponsabilisation, détérioration donc pollution (pire encore s'ils sont électriques) sans faire preuve de leur efficacité puisqu'ils ont été retirés d'Aix.

12. Nous ne sommes pas favorables à une nouvelle structure municipale aux frais des contribuables. Le rôle d'une maison du vélo ne paraît pas de nature à aider au développement de sa pratique. Nous jugeons bien plus concret et efficace de mettre à disposition de réparateurs potentiels des locaux à prix modérés en centre ville.

13. Nous renouvellerons la convention liant la Ville à l'ADAVA. L'idée d'un atelier y est d'ailleurs reprise.

14. L'apprentissage de la pratique du vélo à l'école est indispensable pour l'ouverture aux bons réflexes de déplacement et aux bonnes pratiques sur la route. L'un ne va d'ailleurs pas sans l'autre.

Les moyens humains et financiers alloués

15. Il serait démagogique ou mensonger de prétendre multiplier par 10 la ligne budgétaire du plan vélo alors que l'endettement de la ville a progressé de 42% en moins de 10 ans et que le coût de l'intégration à la Métropole ne cessera mécaniquement d'augmenter. Entre 1 actuellement et votre proposition de 10, le budget consacré au plan vélo sera une priorité avec un doublement du montant et son maintien sur la durée du mandat.

16. La nomination d'un fonctionnaire en charge du Vélo est souhaitable et possible à périmètre constant (sans embauche d'un responsable extérieur ni d'une nouvelle équipe).

17. Nous sommes favorables à cette disposition de la loi LOM en vérifiant la réalité du déplacement à deux-roues afin d'éviter les abus et changer réellement les habitudes.
