

VILLE DE
SAINT MÉDARD
EN JALLES



Extrait du registre des délibérations du conseil municipal de la commune de Saint-Médard-en-Jalles

MOTION 1

Séance du 20 novembre 2019

L'an deux mille dix neuf, le vingt novembre à dix-neuf heures.

Le conseil municipal de la commune de Saint-Médard-en-Jalles, dûment convoqué par Monsieur le Maire, s'est assemblé au lieu ordinaire de ses séances **sous la présidence de Monsieur Jacques Mangon, maire.**

Présents :

M Mangon, M Augé, Mme Layrisse, Mme Dumas, M Acquaviva, Mme Le Moller, M Dubos, Mme Thibaudeau, Mme Hanusse, Mme Picard, Mme Alhaitz, Mme Nardini, M Alban, M Pages, M Bouteyre, Mme Barrière, M Auffret, Mme Demare, M Delpéch, Mme Rivière, Mme Durand, M Guichoux, M Cases, M Morisset, M Cristofoli, M Ouillade, Mme Rigaud

Absent(s) ayant donné(s) leur pouvoir :

M Braun à Mme Alhaitz
M Claudin à Mme Layrisse
M Roucher à M Augé
M Garnier à Mme Le Moller

Absent(s) :

M Demanes, M Barat, Mme Baron, M Camacho

Secrétaire de séance : M Jacques Bouteyre.

La séance est ouverte,

Délibération du : 20 novembre 2019
Rendue exécutoire le : 25 novembre 2019
Publiée le : 25 novembre 2019

Signé : Le maire Jacques Mangon

Délibération du conseil municipal

Séance du 20 novembre 2019

MOTION 1

M Marc Morisset, Elu de l'opposition présente le rapport suivant.

Afin de répondre à la demande de l'association Vélo-Cité, association reconnue en France, en Gironde et sur la Métropole bordelaise, je souhaite dans cette motion lui apporter mon plein soutien pour sa vision politique ambitieuse via le plaidoyer qu'elle porte, mais je souhaite aussi l'abonder d'une proposition complémentaire pour les habitant.e.s de Saint-Médard-en-Jalles, ville la plus étendue de ces 28 communes.

Cette association plaide ainsi de rendre La Métropole à vélo, active et dynamique avec une inclusion forte des piétons et de l'inter-modalité des transports afin d'en faire une référente en matière de mobilité comme Amsterdam, Copenhague, Pontevedra a minima, avec des élu.e.s engagé.e.s pour répondre aux enjeux environnementaux, sanitaires et sociaux que l'écologie politique demande à prendre en compte depuis des décennies et qu'une grande partie des français.es y est sensible, en particulier, une jeunesse de plus en plus pressée d'en résoudre les causes créées par les générations précédentes !

Comme déjà dit ici, je rappelle que l'extinction de l'humanité est l'enjeu majeur de tous les choix politiques pris ici et ailleurs !

Je comprends donc de cette association qu'elle exige une véritable sincérité dans le fléchage des investissements importants à faire vers le vélo, ou dit autrement, que les trahisons et les belles paroles, ça suffit !

Son plan pour « La Métropole à vélo » se décompose en 5 propositions à réaliser d'ici 2026 :

P1 > Un réseau cyclable à haut niveau de service, soit 12 véliolanes et 2 vélorocades. Ce réseau aura les objectifs d'être sécurisé, agréable et convivial avec des aménagements spécifiquement créés sur la totalité des parcours permettant de pédaler à des pointes de 25km/h sur plus de 80% du réseau dont sont exclues les aires piétonnes, les Zone 30 sans aménagement cyclable, les Zones de rencontre et la Voie verte sur plus de 90% de sa longueur. Cela représente également l'aménagement sur 60% du réseau d'une largeur de voies de 1m50 par sens de circulation afin de permettre de rouler à deux de faces et de se doubler sans risque. Et cela comporte des aménagements spécifiques ou passages dénivelés aux principaux carrefours rendant les cyclistes prioritaires dans 70% des situations. Cela créera une garantie de vitesse moyenne de 19km/h dès qu'un trajet de 2km se fait sur ce réseau, des attentes de moins de 45 secondes aux principales intersections, d'être éclairé et traité avec un revêtement d'une couleur différente de la chaussée classique. Ce réseau de qualité se devra d'être praticable tout le temps donc avec un balayage des projections automobiles et des végétaux programmé en fonction des saisons, des événements spécifiques, et si besoin à la demande, de manière réactive. Aussi, surtout pour les enfants sur leurs parcours scolaires, ce réseau se devra d'être d'une lisibilité et d'une continuité évidente, homogène partout avec un jalonnement spécifique.

P2 > Un parc circulaire sur les boulevards avec l'objectif de passer du 80% d'espace occupé par la voiture aujourd'hui à 50% au profit des piétons, des cyclistes et de la végétalisation. Les enjeux en sont une amélioration de la qualité de l'air et un changement des habitudes par la création d'un nouvel axe des mobilités alternatives avec une sécurisation accrue des parcours.

P3 > Une métropole intermodale avec des vélo-stations ayant des boxes sécurisées et proposant une large flotte de VCUB, et depuis les axes structurants, avec des accès directs pour garer les voitures et aisés pour en sortir à vélo.

P4 > Les villes & centres-villes classé.e.s « 3A » : actifs, apaisés, attractifs avec l'objectif d'avoir des centres-villes sans voiture ou à trafic limité, et un espace public limité à 30km/h. Ainsi, dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités, le maire a la compétence de restreindre l'accès de façon permanent à certaines catégories d'usagers pour des nécessités de circulation ou de protection de l'environnement, donc il a la compétence de protéger ses concitoyens de la pollution atmosphérique dont je rappelle le triste chiffre : 48 000 décès

prématurés sont attribués aux particules fines en France chaque année. Aussi, ATMO Nouvelle Aquitaine rappelle que sur la zone d'étude de Bordeaux, il était estimé que si les niveaux moyens annuels de particules fines de $2,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ de mémoire étaient ramenés au seuil de $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (valeur guide de l'Organisation Mondiale pour la Santé), le bénéfice économique associé à la mortalité et au gain d'espérance de vie serait, à long terme, de 300 millions d'euros par an, pour l'État je le précise ! Les enjeux en sont d'apaiser le cadre de vie, de favoriser la convivialité, de redonner de l'espace aux piétons et aux cyclistes pour développer la qualité de vie, dépolluer l'air en limitant la pollution et en favorisant l'activité physique, dynamiser le commerce de proximité et, enfin créer un projet de transition écologique dans les modes de transport. Cela passe par la diminution de la vitesse à 30km/h dans les villes et les centres-villes « 3A », par la restriction de l'espace de la voiture individuelle et des véhicules 2 roues motorisés dans les centres-villes avec des réservations de zones dédiées aux piétons et vélos avec des exceptions pour les résidents, les transports en commun, j'ajoute : aux plus faibles impacts environnementaux, les livraisons en créneau horaire limité et les services. Cela se concrétise également par la limitation de surface, par le réaménagement de l'espace afin qu'il soit prioritairement garanti aux enfants qui vont à l'école, aux piétons et aux cyclistes, par une politique d'accompagnement et d'implication de tous les acteurs de la métropole avec des animations, des temps forts, de développement de maisons des mobilités, de parkings périurbains installés pertinemment dans la métropole avec des voies dédiées aux transports en commun et séparément aux vélos.

P5 > Faire émerger une génération vélo avec l'objectif de transiter, en 2026, à 100% des déplacements des enfants se rendant à moins de 800 mètres de leurs école soit à vélo, soit à pied ou tout autre mode de déplacements actifs ! Pourquoi 800 mètres, parce que ce n'est que 15 minutes à pied et 5 minutes à vélo. Il est à noter qu'une enquête de 2017 a relevé que, sur 8 écoles girondines dont Saint-Aubin de Médoc est concernée, 33% des enfants sont accompagnés en voiture en habitant à moins de 500 mètres et 66% en habitant entre 500 et 1000 mètres ! Les enjeux en sont donc de permettre aux enfants d'apprendre à être autonomes à vélo pour l'entrée au collège, d'inciter les parents à modifier leurs habitudes de mobilité, d'apaiser la circulation autour des écoles aux heures de pointe donc d'améliorer la sécurité routière et de former les prochaines générations à se déplacer à vélo partout dans la métropole. Cela passe par l'apprentissage systématique du vélo à l'école élémentaire avec un soutien aux structures d'accompagnement, par le partage de l'espace public dans un rayon de 800 mètres autour de chaque école avec la limitation ou l'interdiction des véhicules motorisés, par la mise en place des dispositifs "à l'école sans voiture" par le biais de la fermeture de rues lors de l'entrée et de la sortie des classes, par le prêt de vélos gratuits aux enfants sur toute la métropole, par la mise en place d'équipes éducatives, par la favorisation d'excursions scolaires à pied ou à vélo le plus souvent possible, par le soutien des mairies à mettre en place des vélobus et des pédibus et à créer des actions de sensibilisation à la mobilité durable.

Ainsi, pour notre commune, cela signifie physiquement 2 véloïanes traversant Bordeaux vers Saint-Aubin de Médoc, soit le long du tracé du BHNS ou TramBus comme je préfère le définir, et l'amélioration de la piste cyclable vers Lacanau. A proximité, cela est la création d'1 vélorocade du Taillan vers Gradignan suivant le tracé que le Groupe Local EELV Les Jalles avait proposé en 2016 dans le cadre de la concertation citoyenne du Tram. Au Haillan, cela signifie la mise en place d'1 Parking Relais Voiture-Vélo à l'intersection de Cantinolles.

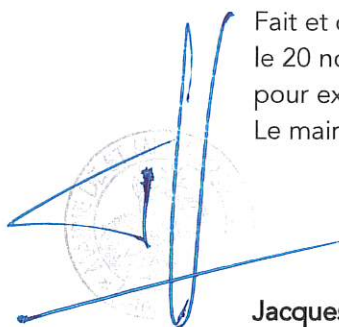
Je rappelle que la concertation du Tram organisée par la majorité avait exclu au motif de Non Structurantes les alternatives des lignes de Trambus, moins coûteuses, moins longues à construire, moins bruyantes, plus pertinentes, plus réparties dans les quartiers comme une toile d'araignée, plus fréquentes et modulables aux heures de pointes, plus évolutives technologiquement avec des batteries plus propres et performantes.

Ma proposition, également réalisable, va dans le sens de ce plaidoyer et de l'intérêt général par une prise en compte de la diversité et la tolérance des personnes. Elle est de rendre capables les Train, Tram, TramBus et Bus de wagons ou tronçons entièrement dédiés aux vélos afin de permettre de partir de chez soi vers un lieu quelconque avec son vélo personnel, donc adapté à chaque personne engagé dans ce mode de déplacement aux multiples variantes, électriques ou autres, à suspensions ou non, carénées ou non, à remorque ou en version Cargo et bientôt Taxi, et d'emprunter ou pas selon les conditions météorologiques les transports en commun à l'aller comme au retour ! Cela signifie que la génération vélo est déjà présente comme dans les villes référentes précitées et comme ici en Gironde, et qu'elle souhaite utiliser un vélo qu'elle a appris à maîtriser et à utiliser de façon sécurisée, confiante et libre.

Sachant que le vélo avait été désigné lors d'un test de la majorité 1,5 fois plus rapide que la voiture pour aller du centre de Saint-Médard-en-Jalles à la gare de Bordeaux, il est pertinent de considérer qu'avec un soutien des élu.e.s de ce conseil municipal à cette motion, la génération Vélo sera plus reconnaissante envers notre responsabilité du moment, celle du changement de cap urgent et indispensable à faire pour le mieux vivre

ensemble ici, en Gironde, en France, en Europe et dans le monde entier ! Je propose donc aux élu.e.s de ce conseil municipal du 20 novembre 2019 réuni.e.s en séance de soutenir par un vote cette motion.

Les conclusions mises aux voix sont rejetées à **7 POUR, 24 CONTRE et 0 ABSTENTION(S)**.



Fait et délibéré à Saint-Médard-en-Jalles
le 20 novembre 2019
pour expédition conforme
Le maire,

Jacques Mangon



- HELIOS : comptabilité publique
- ACTES : contrôle de légalité

BORDEREAU D'ACQUITTEMENT DE TRANSACTION

Collectivité : VILLE SAINT MEDARD EN JALLES (33)

Utilisateur : Desrosier Céline

Paramètre de la transaction :

Type de transaction:	Transmission d'actes
Nature de l'acte:	Délibérations
Numéro de l'acte:	DG19_126
Date de la décision:	2019-11-20 00:00:00+01
Objet:	MOTION 1
Documents papiers complémentaires:	NON
Classification matières/sous-matières:	9.4 - Voeux et motions
Identifiant unique:	033-213304496-20191120-DG19_126-DE
URL d'archivage:	Non définie
Notification:	Non notifiée

Fichier contenus dans l'archive :

Fichier	Type de fichier	Taille du fichier
nom de métier:		
033-213304496-20191120-DG19_126-DE-1-1_0.xml	text/xml	826
nom de original:		
DG19_126.pdf	application/pdf	1483188
nom de métier:		
99_DE-033-213304496-20191120-DG19_126-DE-1-1_1.pdf	application/pdf	1483188

Cycle de vie de la transaction :

Etat	Date	Message
Posté	25 novembre 2019 à 09h04min16s	Dépôt initial
En attente de transmission	25 novembre 2019 à 09h04min18s	Accepté par le TdT : validation OK
Transmis	25 novembre 2019 à 09h04min20s	Transmis au MI
Acquittement reçu	25 novembre 2019 à 09h04min28s	Reçu par le MI le 2019-11-25