



Réponses au questionnaire Municipales 2026



Ville : Saint-Etienne

Liste : Saint-Etienne Insoumise

Engagement politique et priorité donnée à la sécurité routière

Inscrivez-vous explicitement l'objectif « zéro victime »* (zéro mort, zéro blessé grave) dans votre programme municipal ?

** viser le zéro victime, d'ici 2050, conformément à l'engagement européen et national, en s'engageant localement à atteindre à minima -25% de victimes de la route pendant le mandat de 6 ans (voir manifeste).*

Oui. Si oui, citez les 3 raisons principales (voir question d'après)

Faut-il vraiment expliquer pourquoi la vie est ce qu'il y a de plus précieux ?

La protection des usagers les plus vulnérables doit-elle constituer la priorité de votre mandat ?

Oui, cela doit être une priorité.

Si oui classement par ordre de priorité (de très prioritaire à moins prioritaire) :

La prise en compte du handicap dans les aménagements;Sécuriser les traversées de voie (signallement et éclairage des passages piétons, dégagement du stationnement aux abords des passages-piétons);L'étendue des secteurs piétons, rues scolaires, zones partagées et pistes cyclables.;Personnel dédié à la sécurisation des points sensibles (sorties d'écoles, événements ponctuels...);Sensibilisation des usagers vulnérables à une meilleure visibilité (matériels rétro réfléchissants, éclairage...);

Aménagements et partage de l'espace public

Êtes-vous favorable à rééquilibrer l'usage de l'espace public et des différentes mobilités en réduisant la place de la voiture ?

Oui, cela doit être une priorité du mandat.

Explication de la réponse 6 :

Nous mettons la prise en compte du handicap dans les aménagements en priorité n°1 car c'est le niveau d'exigence le plus élevé qui soit dans l'objectif d'une ville accessible à tou.te.s et sécurisée.

Un aménagement pleinement accessible à des personnes porteuses de handicap le sera nécessairement aussi pour des personnes âgées, des enfants, des poussettes, et bien sûr pour des personnes pleinement valides, alors que l'inverse non.

Nous mettons la sécurisation des traversées de voie en n°2 car c'est une obligation légale (Loi LOM) pour la fin 2026, sur laquelle la ville a beaucoup de retard.

En 3, nous mettons l'extension des secteurs piétons et partagés, notamment en rendant à nouveau actif le plateau piéton de centre-ville, en créant une magistrale piétonne et en piétonnisant l'entrée des écoles, car cette action de long terme est de nature à changer le paradigme de mobilités et du rapport à l'espace public.

Enfin, nous mettons en 4 et 5 le personnel dédié à la sécurisation et la sensibilisation des usagers vulnérables, car ces actions, certes nécessaires, restent de nature anecdotique et inaptes à changer le paradigme actuel. La sécurisation par le personnel est nécessaire lorsque l'aménagement lui-même reste dangereux, et la sensibilisation des usagers vulnérables revient à leur faire porter la responsabilité du danger qui peut peser sur eux, ce qui, sans autre action de fond, ne serait pas acceptable.

Nous portons comme autres priorités pour la prise en compte des plus fragiles sont :

- le passage de toute la ville à 30 km/h et l'aménagement des profils de rue en conséquence, avec des chaussées réduites et des trottoirs élargis
- le passage au vert piéton en moins de 3'' après sollicitation et un calcul du temps traversée fondé sur l'allure des plus fragiles,
- des aménagements rendant impossible le dépassement d'un bus à l'arrêt (bordure centrale au droit des stations)

Précision de la réponse 7 :

Nous inverserons la hiérarchie des modes de mobilités dans la conception des aménagements d'espaces publics, tel que

1. piétons
2. cycles
3. transports en commun
- 4 voiture

Cela signifie que, dans le cas d'arbitrages nécessaires à réaliser, celui-ci sera systématiquement fait avec cet ordre hiérarchique (des aménagements pouvant être envisagés entre cycles et TC en fonction des enjeux). Les espaces dédiés aux piétons et cycles auront des largeurs minimum à respecter dans tous les cas (trottoirs de 2x2m mini, (2+1,5m dans les rues très contraintes), pistes cyclables sécurisées bi-directionnelles de 3m mini, conformément aux préconisations du CEREMA), quant aux voies véhicules, elles auront au contraire des largeurs maximales (2,5m max pour les voies sans bus afin de faire respecter réellement le 30 km/h). Cette priorisation se fera également dans la conception et dans la gestion des traversées de chaussée (cf. plus haut).

Agirez-vous pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels ?

Oui

Oui nous supprimerons le transit dans les quartiers résidentiels. Nous pourrions dans un premier temps nous appuyer sur les piétonisations de rues d'accès aux écoles, qui contraindront les itinéraires et les reporteront nécessairement sur les axes structurants.

Nous réfléchissons également à modifier le tracé du boulevard urbain stéphanois, anneau de desserte autour du centre-ville, en le déportant au Sud sur le cours Fauriel et la RN88 de manière à désengorger le quartier résidentiel Saint-Roch tout en libérant du flux routier sur l'itinéraire de la ligne de bus structurante M7.

Nous refuserons la gratuité du stationnement le samedi dans le centre-ville, de nature à créer un appel d'air, et lui préférons une gratuité hors du centre-ville, de manière à laisser les voitures de consommateurs venus de l'extérieur hors du centre.

Enfin, nous agissons au cas par cas dans chaque quartier pour en pacifier les aménagements, en nous appuyant sur les conseils de quartier et les dynamiques locales.

Autoriserez-vous certaines « rues aux enfants, rue pour tous* » (en collaboration avec les associations, comités de quartiers, collectifs de riverains...) ?

** Une « rue aux enfants, rue pour tous » est une rue fermée temporairement à la circulation motorisée (voir manifeste).*

Oui

L'école est un axe central de notre programme. Nous considérons qu'elle est le creuset de la société de demain et des adultes qui la constitueront. Nous ne considérons pas l'école d'un point de vue fonctionnaliste, qui serait le lieu de la seule ingurgitation d'un programme scolaire. C'est un lieu où tout peut et doit être prétexte à l'apprentissage, l'éveil, la pédagogie. Il en va de la question des repas et de l'alimentation jusqu'à celle des mobilités et du rapport à la nature.

Ainsi, nous travaillerons à piétoniser de manière pérenne, et non temporaire, les accès de chaque école de la ville, afin de faire baisser le risque d'accidents aux heures de sorties d'écoles, augmenter les espaces de jeu et de liberté pour les enfants, faire baisser la pollution aux abords des écoles, et offrir aux enfants la vue d'une ville apaisée comme modèle pour demain.

Sécurisation des piétons

Pensez-vous que le trottoir doit redevenir un espace totalement réservé à l'usage piéton ?

Oui, tout à fait et c'est un enjeu fort de sécurité.

Oui, les piétons doivent avoir à leur usage exclusif une bande de circulation d'au moins 2m de large si l'on souhaite créer un sentiment désirable et sécurisé sur leurs itinéraires. Tout ce qui peut venir se rajouter (usagers tiers (vélos, trottinettes, etc.), obstacles (poubelles, etc.), terrasses de restaurant, etc.) doivent trouver leur place ailleurs, notamment en prenant sur les surlargeurs dédiées aujourd'hui à la voiture.

Un Plan Piéton* est-il déjà en place dans votre commune ?

* Voir Manifeste

Oui

Si il est en place, le remettrez-vous à jour ?

Oui

S'il n'est pas déjà en place, le ferez-vous si vous êtes élu(e) ?

Non concerné(e)

Le PAVE (Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics)* est-il déjà en place dans votre commune ?

* Voir Manifeste

Non

Si il est en place, le remettrez-vous à jour ?

Non concerné(e)

S'il n'est pas déjà en place, le ferez-vous si vous êtes élu(e) ?

Oui

Planification et régulation des vitesses

Prévoyez-vous de faire du 30km/h la norme de la vitesse maximale autorisée et de rendre exceptionnel le 50km/h (en le motivant) ?

Oui, c'est un levier important pour la sécurité.

A l'exception de la quelques rares pénétrantes et axes structurants sans croisement piéton ni proximité d'habitations, qui seront identifiées au cas par cas, l'intégralité de la ville passera à 30 km/h.

Si vous êtes amené à diriger une Métropole, vous engagez-vous à maintenir les routes métropolitaines à 80km/h (ou moins ex : 70km/h) ou à revenir à 80km/h si la vitesse actuelle est de 90km/h) ?

Oui

Quelles actions vous semblent prioritaires pour faire respecter les limitations de vitesse ?

Classement par ordre de priorité (de très prioritaire à moins prioritaire) :

Un aménagement de voirie qui diminue les vitesses; La mise en place de ralentisseurs; Une présence et un contrôle renforcé par les forces de police; Une signalisation préventive mixant panneaux et radars pédagogiques; Une présence dissuasive des radars;

Sécurisation des itinéraires cyclables

Le développement de la pratique cyclable est-elle une priorité ?

Oui, tout à fait, c'est une priorité du mandat.

Le développement de l'infrastructure cyclable est beaucoup trop lent sur l'ensemble de la métropole stéphanoise. Nous provisionnerons au moins 35M€ d'euros à l'échelle du mandat, dont la moitié pour l'aménagement d'un réseau structurant de voies continues et connectées, pensé par les associations cyclables, et le reste pour l'aménagement d'un réseau secondaire sécurisé, notamment au fur et à mesure des reprises de voiries.

Un Plan Vélo est-il en place dans votre commune (réseau cyclable, comité vélo, charte de qualité des aménagements cyclables) ?

Oui

Si il est en place, le remettrez-vous à jour ?

Oui

S'il n'est pas déjà en place, le ferez-vous si vous êtes élu(e) ?

Non concerné(e)

Quelles actions vous semblent les plus importantes en matière de politique cyclable ?

Classement par ordre de priorité (de très prioritaire à moins prioritaire) :

Le développement du linéaire de pistes sécurisées; Une diminution des vitesses des véhicules motorisés; La prise en compte du vélo dans les aménagements routiers; La mise en place de services (parcs de stationnement vélo, location en libre-service...); Une signalisation préventive mixant panneaux et radars pédagogiques;

Politique de contrôle/sanction

Vous engagez-vous à renforcer le contrôle/sanction en particulier vis-à-vis des comportements dangereux ?

Oui

Nous opérerons dans un premier temps une campagne de sensibilisation et de prévention. Nous compterons également sur la qualité des aménagements réalisés pour contraindre autant que possible physiquement les comportements dangereux. Dans un second temps, nous travaillerons en étroite collaboration avec la préfecture et la police nationale, seule habilitée à interpellier des contrevenants, la police municipale ne pouvant que constater les délits.

Envisagez-vous la mise en place de radars urbains de nouvelle génération* ?

** Voir Manifeste (la loi 3DS du 21/02/22 article L. 130-9 du code de la route le permet)*

Non

Prendrez-vous un arrêté interdisant la consommation et la détention dans l'espace publique de protoxyde d'azote ?

Non

Ferez-vous une priorité de la lutte contre les stationnements gênants ou dangereux, avec obligation de résultats ?

Oui

Créerez-vous une brigade de police municipale spécialisée contre la délinquance routière ?

Non

À défaut, envisagez-vous de former votre police municipale sur la sécurité routière ?

Oui

Sensibilisation et communication

Agirez-vous en matière de sensibilisation à la sécurité routière ?

Oui, tout à fait et c'est essentiel

Si oui, classez les mobilités ciblées par ordre de priorité (de très prioritaire à moins prioritaire) :

Les conducteurs de camions et véhicules utilitaires; Les automobilistes; Les motocyclistes et cyclomotoristes; Les trottinetistes et autres usagers d'EDPM*; Les cyclistes; Les piétons;

EDPM = Engin de Déplacement Personnel Motorisé (gyropodes, gyroroues...)

Partagerez-vous les données publiques des verbalisations effectués par les agents de votre commune ?

Non

Des PDES (Plan de Déplacements Établissement Scolaire) et/ou PDE (Plan de Déplacements d'Entreprises) sont-ils en place sur votre commune ?

Non

Si oui, allez-vous continuer à en mettre en place ?

Non concerné(e)

Si non, mettez-vous en place des PDES et/ou PDE ?

Oui

Mettez-vous en place des campagnes de sensibilisation et communication autour de la sécurité routière ?

Oui

Sensibiliserez-vous et formerez-vous les employés municipaux, chauffeurs de bus... au respect de la sécurité routière ? Mènerez-vous une politique d'exemplarité ?

Oui, cela doit-être une prorité du mandat

Gestion des mobilités et de la transition écologique & climatique

Quelles sont les priorités de la municipalité en matière de mobilité ?

Classement par ordre de priorité (de très prioritaire à moins prioritaire) :

Encourager fortement et accompagner le développement des mobilités actives (marche et vélo) en aménageant l'infrastructure (les pistes cyclables, les trottoirs et les places publiques sécurisées...) et en instaurant des événements (« journée sans voitures »...); Développer l'offre de transports en commun; Aménager des parkings relais avec comme objectif de diminuer fortement la place de la voiture en ville; Mieux organiser et sécuriser la logistique urbaine (travaux, livraisons...); Concilier les usages en développant les espaces partagés;

La sécurité routière est-elle un levier essentiel pour améliorer le climat social ?

Oui, totalement car l'augmentation du sentiment de sécurité apaisera nécessairement les tensions et que le développement de « zones de rencontres » sécurisées peut renforcer le lien social.

La sécurité routière est-elle un levier essentiel de la transition écologique et climatique ?

Oui, totalement car la réduction des vitesses, le développement des mobilités douces aura un impact positif sur la baisse des émissions des Gazs à Effet de Serre (GES) et libèrera de l'espace pour la végétalisation.

Gouvernance locale et implication citoyenne

Associez-vous les habitants/associations à la prise de décision et la gouvernance locale des politiques de mobilité et de sécurité routière ?

Oui, cela doit-être une priorité du mandat

Si oui : Mettrez-vous en place des comités municipaux de la sécurité routière

Oui

De quelle façon envisagez-vous de gérer votre politique de sécurité routière ?

Classement par ordre de priorité (de très prioritaire à moins prioritaire) :

Création d'une commission sécurité routière intégrant les comités d'usagers; Information de la population sur les projets d'aménagement; Réunions de concertation avec la population en amont des projets (réunion de quartier...); Mise en place de budgets participatifs; Communication transparente (baromètre sécurité routière en ligne...);

Vous souhaitez ajouter un point, une initiative, non abordés dans ce questionnaire.

33. : les radars nouvelles générations embarquent des technologies de surveillance algorithmiques.

Pour cette raison, nous leur préférons le contrôle humain.

34 : nous prendrons des arrêtés d'interdiction de vente du protoxyde d'azote.

36. : le cadre d'emploi de la police municipale ne lui permet que de constater les infractions au code de la route, et non de les sanctionner, ce qui est la mission de la police municipale (Article L511-1 du Code de la Sécurité Intérieure). Ce point explique notre réponse négative à cette question, mais positive à la suivante. Nous travaillerons étroitement avec la préfecture afin de faire de la lutte contre la violence routière une priorité des missions de la police nationale sur notre territoire.