



Réponses au questionnaire Municipales 2026



Ville : ROUEN

Liste : FAIRE MIEUX POUR ROUEN

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)

La France insoumise porte une politique volontariste en matière de sécurité routière, partant du constat que la mortalité stagne depuis dix ans. L'objectif est bien de réduire drastiquement le nombre de victimes en sortant du tout-radar pour privilégier le retour d'une présence humaine et d'une politique de prévention.

Pour atteindre cet objectif de réduction des victimes, la stratégie repose sur deux leviers majeurs, la régulation technique des véhicules (expérimentation du bridage pour empêcher les vitesses excessives, éthylotests anti-démarrage) et l'aménagement urbain protecteur. Au niveau municipal, cela se traduit par la création de zones apaisées (notamment aux abords des écoles) et une priorité donnée aux mobilités actives pour réduire les conflits d'usage et protéger les piétons, qui sont les premières victimes en ville.

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; 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...); Sécuriser les traversées de voie (signallement et éclairage des passages piétons, dégagement du stationnement aux abords des passages-piétons); Sensibilisation des usagers vulnérables à une meilleure visibilité (matériels rétroréfléchissants, 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.

Le programme de la France insoumise part du constat que si éliminer la voiture n'est ni possible, ni souhaitable dans l'immédiat, il est impératif de repenser la place de la voiture dans notre espace public pour des raisons sanitaires, écologiques et de sécurité.

Notre programme municipal préconise de réduire l'emprise du stationnement de surface dans les centres-villes denses et d'organiser le report vers les parkings souterrains existants. L'objectif est de libérer de l'espace pour les piétons et la végétalisation. Notre objectif est de favoriser les rues piétonnes, la piétonnisation en coeur d'îlot et dans les rues avec écoles. De plus, pour protéger les plus vulnérables, le programme prône une fermeté absolue contre les stationnements sur les passages piétons, les trottoirs ou les places réservées aux personnes en situation de handicap. Le programme national de l'Avenir en commun prévoit de lancer un moratoire immédiat sur toute nouvelle infrastructure routière (ainsi qu'aéroportuaire). Au niveau local, cela se traduit par le refus des grands projets inutiles imposés, souvent liés à l'extension du réseau routier au détriment des terres agricoles.

Enfin, pour éviter que les voitures n'aient à entrer dans les centres urbains, la France insoumise propose de développer des plateformes multimodales à l'entrée des villes (parkings relais) connectées à des transports en commun performants. En effet, le programme prévoit un plan national de développement massif des transports collectifs dans les grandes agglomérations (métro, tram, bus) co-financé par l'État.

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

Oui

La France insoumise propose de réorganiser les plans de circulation pour apaiser les quartiers de vie. Le programme municipal préconise explicitement la piétonnisation en coeur d'îlot et la création de zones apaisées (notamment autour des écoles) où l'accès aux véhicules motorisés peut être fermé, ce qui a pour effet direct de supprimer le trafic de transit.

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

La France insoumise défend une ligne de rupture : réadapter la ville aux enfants et leur rendre un espace public confisqué par l'automobile. Cela commence par un principe simple et populaire : sanctuariser les abords des écoles. Le programme municipal assume la création de zones apaisées qui peuvent aller jusqu'à la fermeture définitive ou temporaire de l'accès aux véhicules motorisés, ou, quand ce n'est pas possible, par la présence de personnel municipal chargé de réguler la circulation. Dans cette logique, la lutte contre le stationnement dangereux et l'organisation des circulations ne sont pas des petites mesures techniques, ce sont des choix politiques pour protéger les enfants, réduire la pollution, et faire reculer la loi de la voiture, sans jamais transformer la politique de mobilité en une punition contre les plus modestes.

Mais la France insoumise ne s'arrête pas au portail de l'école : l'enjeu, c'est l'autonomie des enfants et la sécurité sur tout le trajet domicile-école. D'où l'idée de cheminements verts reliant par des voies piétonnes les espaces verts, terrains de jeux et établissements scolaires, et le développement de modes collectifs comme les pédibus/vélobus. Cette reconquête de l'espace public est aussi une politique de santé : les zones apaisées s'accompagnent d'espaces végétalisés, de zones sans tabac aux abords des écoles, et de la transformation des cours en cours oasis, en débétonnant et en végétalisant. Autrement dit, faire une ville à hauteur d'enfant, c'est faire une ville plus respirable, plus sûre, plus juste, où l'intérêt général passe avant la circulation et le stationnement.

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.

La France insoumise défend l'objectif zéro obstacle sur la voie publique afin de garantir une accessibilité totale et sécurisée pour tous les piétons, notamment les personnes à mobilité réduite et les parents avec poussettes. Le programme considère la marche comme un mode de déplacement essentiel qu'il faut faciliter en libérant l'espace public des encombrements, refusant que le trottoir serve de variable d'ajustement pour d'autres usages.

Pour garantir cette sanctuarisation, le mouvement prône une tolérance zéro envers les stationnements gênants (véhicules, deux-roues) sur les trottoirs et les passages piétons. Cette reconquête de l'espace piéton passe également par une politique d'aménagement visant à réduire l'emprise du stationnement de surface automobile pour créer des cheminements verts et des liaisons réservées exclusivement aux modes actifs.

Un Plan Piéton* 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

Le PAVE (Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics)* 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)

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.

Même si le programme de La France Insoumise ne mentionne pas explicitement l'inversion de la norme pour généraliser le « 30 km/h » par défaut dans le code de la route, il partage pleinement l'objectif de réduction de la vitesse en ville pour des raisons de sécurité et d'écologie. À une vitesse de collision entre une voiture et un piéton à 50km/h, les chances de survie sont inférieures à 50 %. À 30 km/h, les chances de survie sont de 90 %.

Au niveau national, la stratégie de sécurité routière proposée privilégie des mesures techniques ciblées sur les véhicules plutôt qu'une baisse généralisée des limitations par défaut. Le programme prévoit ainsi d'expérimenter le bridage des véhicules pour qu'ils ne puissent plus dépasser des vitesses excessives et de financer des aménagements comme les radars pédagogiques pour fluidifier et apaiser le trafic urbain sans recourir à la multiplication des radars automatiques fixes.

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; Une signalisation préventive mixant panneaux et radars pédagogiques; La mise en place de ralentisseurs; Une présence et un contrôle renforcé par les forces de police; 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.

La France insoumise porte une ambition majeure pour le vélo, qu'elle considère comme un pilier central de la bifurcation écologique des transports et non comme un simple loisir. Le programme prévoit la mise en oeuvre d'un grand plan de développement du vélo visant à en faire un mode de transport sécurisé et souverain pour les trajets du quotidien. Cette priorité se décline par une volonté de reconstruire une filière industrielle française de fabrication de cycles et d'intégrer le vélo dans un système de transport public unifié.

Au niveau municipal, cet engagement se traduit par la création d'un véritable service public communal ou intercommunal du vélo, incluant la mise à disposition de vélos (notamment pour les collégiens et lycéens) et une tarification sociale attractive pour l'entretien. L'accent est mis sur la sécurisation physique des usagers via la construction de vélo routes (pistes à grande vitesse totalement séparées de la circulation automobile) et l'obligation de créer des stationnements sécurisés aux abords des gares, écoles et services publics.

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 remettez-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; 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 diminution des vitesses des véhicules motorisés; 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

La France insoumise s'engage à renforcer le contrôle, mais souhaite rompre avec la politique du chiffre et la multiplication des radars automatiques fixes qu'elle juge inefficaces pour la sécurité réelle. Le programme prévoit explicitement de redéployer une police de la route focalisée sur les zones accidentogènes et les comportements dangereux plutôt que sur la verbalisation de masse automatisée. L'objectif est de remettre de la présence humaine pour sanctionner les conduites à risque (alcool, agressivité au volant) là où le danger est le plus grand.

Pour lutter contre les comportements les plus graves à la racine, le mouvement propose des mesures techniques coercitives sur les véhicules eux-mêmes, comme l'inclusion de l'éthylotest antidémarrage dans tous les véhicules et l'expérimentation du bridage de la vitesse pour empêcher physiquement les grands excès. Au niveau municipal, cette fermeté se traduit par une lutte contre les rodéos urbains via des contrôles d'infractions et une tolérance zéro pour les stationnements gênants qui mettent en danger les piétons sur les passages protégés ou devant les écoles.

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 ?

Oui

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 ?

Oui

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

La France insoumise prône une politique d'exemplarité stricte pour la municipalité elle-même. Le programme demande explicitement de réduire les déplacements en voiture de l'équipe municipale et d'orienter le renouvellement de la flotte vers des « véhicules petits, légers et bas carbone », excluant de fait les véhicules lourds type SUV qui sont les plus accidentogènes pour les piétons. Cette démarche vise à réduire le risque à la source en diminuant l'exposition au danger routier généré par les services publics eux-mêmes et en constituant un parc municipal de vélos électriques pour les

agents.

Concernant la formation des chauffeurs, la volonté de la France insoumise est de rompre avec les délégations de service public pour revenir à une régie publique des transports permettant à la collectivité de reprendre la main directe sur la formation continue des conducteurs, plutôt que de la laisser à des prestataires privés. Cette reprise en main s'inscrit dans une politique nationale volontariste de sécurité routière axée sur la formation au partage de la route et la prévention pour tous les usagers, afin de garantir une cohabitation apaisée avec les piétons et les cyclistes.

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) :

Développer l'offre de transports en commun; 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 »...); Concilier les usages en développant les espaces partagés; Mieux organiser et sécuriser la logistique urbaine (travaux, livraisons...); Aménager des parkings relais avec comme objectif de diminuer fortement la place de la voiture en ville;

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

La France insoumise place l'implication populaire au coeur de son projet municipal, visant une révolution citoyenne où les habitants ne se contentent pas d'élire des représentants mais participent directement aux décisions. En matière de mobilité, cela se traduit par la création de comités des usagers des services publics (transports en commun, voirie) associant élus, agents et citoyens pour délibérer sur les évolutions de l'offre et des tarifs. Le programme national insiste également sur la nécessité de donner un poids réel aux associations d'usagers des transports et de cyclistes dans l'élaboration des politiques publiques, afin d'adapter l'offre aux besoins réels du terrain.

Concernant la gouvernance de la sécurité routière et de la tranquillité publique, la France insoumise propose une rupture majeure en ouvrant le comité local de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD) aux habitants. L'objectif est de permettre la présence de tout citoyen qui le souhaite à au moins une réunion annuelle pour définir les priorités de sécurité et de prévention, brisant ainsi l'opacité habituelle de ces instances. De plus, l'aménagement de la voirie (ralentisseurs, pistes cyclables) relève des compétences des conseils de quartier citoyens, que nous souhaitons doter de budgets participatifs de fonctionnement et d'investissement pour agir concrètement sur leur environnement immédiat.

Si oui : Mettez-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) :

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

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

Plusieurs mesures de justice sociale et de planification écologique centrales pour le programme de la France insoumise sont absentes du questionnaire. Celui-ci n'évoque pas la gratuité des transports en commun (revendiquée pour les jeunes, les précaires et à terme pour tous) ni le moratoire sur les Zones à Faibles Émissions (ZFE), que la France insoumise défend pour éviter l'exclusion des plus pauvres tant que des alternatives ne sont pas en place.

Enfin, l'opposition de la France insoumise à la privatisation des radars (voitures-radars conduites par des sociétés privées), considérée comme une dérive commerciale de la sécurité routière, n'est pas abordée.