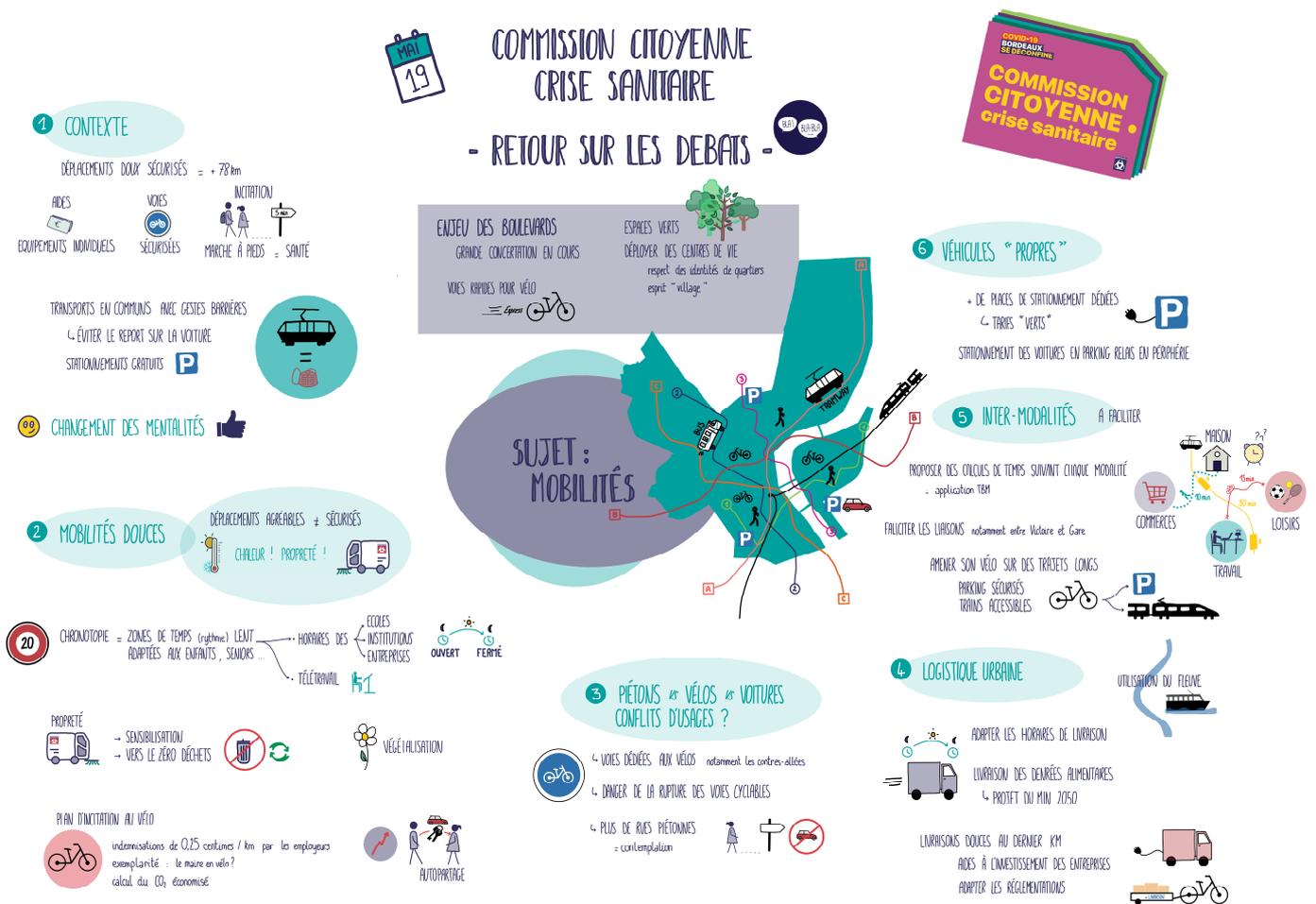




COMPTE-RENDU

Commission citoyenne de crise sanitaire Mobilité

Mardi 26 mai 2020



Etaient présents :

- 21 représentants des 19 conseils consultatifs de la Ville
- Alexandra Siarri, 2e adjointe au maire chargée de la Ville de demain, cohésion sociale et territoriale
- Maëlle Despouys, responsable de la Cellule concertation – ville de Bordeaux
- Alice Corbin, collaboratrice d'Alexandra Siarri, 2^{ème} adjointe auprès du Maire de Bordeaux
- Didier Henon, Cellule événementielle – ville de Bordeaux

Introduction de la 4^{ème} Commission citoyenne au sujet de la mobilité par Alexandra Siarri.

A. Siarri, adjointe à la cohésion sociale et territoriale : Bonjour à tous et merci d'être avec nous pour cette 4^{ème} rencontre. Monsieur le Maire ne pourra, malheureusement, pas être avec nous ce soir. Pour ceux qui n'auraient pas été présents aux précédentes réunions, je suis Alexandra Siarri, 2^{ème} adjointe au Maire de la Ville de Bordeaux. C'est donc moi qui mènerai cette réunion.

Il y a 4 semaines, le déconfinement n'était pas assuré et nous étions inquiets des conséquences de ce confinement. Depuis deux semaines, nous sommes déconfinés, les choses se passent relativement bien. Nous devons, cependant, être vigilant à la tendance, de certain, à vouloir que tout reprenne comme avant rapidement.

Pour revenir sur les déplacements, la Métropole a toutes les compétences en matière de mobilité et elle en assure la cohérence et le budget. Lors du déconfinement, nous avons privilégié les déplacements doux. Une vigilance toute particulière a été portée à la reprise des transports en commun sur le respect des consignes sanitaires, la crainte que pouvaient avoir certains usagers, le report que cela aurait pu avoir sur l'utilisation des véhicules personnels, etc. Nous avons pu constater, sur ces deux premières semaines, que cette reprise s'est plutôt bien déroulé.

Un plan d'urgence vélo a été déployé avec des voies consacrées aux vélos et aux transports en commun qui représentent aujourd'hui 78 km dont 23 km sur la seule ville de Bordeaux. L'affectation et le redimensionnement de voies pour les cyclistes, la mise en sens unique de certaines rues et le développement de zone 30 compose ce plan. Nous attendons impatiemment vos retours sur l'effectivité de ces voies cyclables. Les avez-vous pratiqués ? Vous sentez-vous en sécurité ?

Parallèlement à ce marquage au sol, qui a généré de la part de nos services un travail incroyable dans des délais très courts, un certain nombre d'actions a été déployé par la métropole avec la ville :

- Places de stationnement dédiées aux vélos,
- Aides pour l'acquisition de vélos (détaillées dans le dossier),
- Coopération avec les organisations privées de deux-roues afin de privilégier leur déplacement,
- Depuis le 25 mai, 90% de l'offre des transports à commun a été retrouvée et devrait atteindre les 100% au 14 juin en récupérant les fréquences normales de toutes les lignes,
- Reprise de la navigation des BatCub,
- Encouragement de la marche à pied dans une ville agréablement marchable avec peu de dénivelé et des distances très courtes (carte produite par l'agence d'urbanisme dans le dossier). Communication et signalétique seront portées sur la bonne santé en associant le parcours au temps de déplacement. Pour rappel, la règle des 10 000 pas permet de favoriser une santé de fer ! L'objectif est que la part du déplacement piéton soit au moins aussi importante que celle des déplacements en vélos.

Pour finir, nous ne sommes pas dans une démarche punitive vis-à-vis de l'utilisation de la voiture, l'idée est de faire confiance aux citoyens. L'utilisation de la voiture est indispensable pour effectuer certains trajets, nous avons, d'ailleurs, permis le stationnement gratuit pendant le confinement et nous avons décalés tous les abonnements payés en conséquence.

Questions supports aux échanges

Retours sur la période de confinement

Durant le confinement et depuis le déconfinement, quels sont vos retours d'expériences personnelles sur l'utilisation du vélo (aménagements provisoires, nouvelles places de stationnement, prêt, etc.) et plus largement sur l'ensemble de l'offre en transport en commun (tramway, bus, batcub, etc.) ?

Mme Vaconsin (Comité de l'Arbre) : En ma qualité d'architecte paysagiste, je pense que les mobilités douces dépendent essentiellement du confort, pas seulement en terme de sécurité et d'infrastructure, mais aussi à l'aménité des espaces. J'utilise la plurimobilité, j'habite au centre de Bordeaux et je ne trouve pas que Bordeaux soit la ville la plus facile et agréable à pratiquer sur le long terme. Il y fait chaud souvent, il y a énormément d'obstacles, notamment des ordures et il manque des arbres. Dans les tissus anciens, nous ne pourrions pas pousser les murs, par contre nous pouvons tenter des choses, comme dans d'autres villes. Par exemple, la chronotopie, c'est l'aménagement du temps ; nous pourrions faire des essais, aux alentours des écoles par exemple, de zones 30 ou de zones piétonnes ou partagées sur un créneau horaire précis. Cela prendrait plus de temps et de communication que de moyens effectifs mais cela serait l'occasion pour Bordeaux d'entamer de grandes réflexions sur l'aménité de ces espaces, sur l'accueil des personnes fragiles qui ont envie de pratiquer cette ville. Enfin, je voulais faire un retour sur mon utilisation de la location de voiture Citiz. Nous avons observé avec mes collaborateurs qu'il y a assez peu de parking pour ces voitures dans l'espace public. C'est pourtant un bon moyen d'inviter à diminuer l'usage de la voiture personnelle car très facile à utiliser et moins cher. Les paysagistes sont prêts à vous aider à réfléchir là-dessus, surtout la Fédération Française du Paysage de Nouvelle Aquitaine et le Comité de l'Arbre, sur comment nous pouvons aménager ces espaces afin qu'ils soit plus ombragés, moins venteux. Il faut également reparler de la propreté de la ville qui est le maillon faible de la ville.

A. Siarri, adjointe à la cohésion sociale et territoriale : Pour démarrer sur les détritrus, l'essentiel de nos réunions de quartier porte sur les déchets, lorsque l'on reçoit des délégations du sud de la France, elles remarquent que Bordeaux est propre, lorsque l'on reçoit des délégations du nord de la France, elles trouvent la ville très sale. Il doit y avoir un juste milieu. Vous avez raison de le dire, les citoyens ne luttent pas vraiment contre le gaspillage et l'usage des plastiques, ils ne pratiquent pas toujours une bonne gestion de leur déchets. Des mesures assez répressives existent pourtant, avec une brigade qui intervient dans l'espace public pour sanctionner les pollueurs. Malgré cela, tout n'est pas réglé. Nous voulons développer l'apport volontaire. Une grande partie des citoyens pratique le compostage. C'est d'ailleurs un des projets du budget participatif bordelais : développer et animer le compostage partagé dans tous les quartiers de la ville.

Concernant les déplacements, nous avons accélérés l'urbanisme tactique avec ces 23 km de pistes cyclables aménagées. Nous voudrions savoir si vous avez envie d'utiliser ces 23 kilomètres cyclables signalés ou si vous trouvez cet usage trop complexe. Enfin, vous avez raison de signaler qu'il n'y a pas assez de véhicules

électrique en co-partage. D'ailleurs, une de nos intention est d'obliger les bailleurs et promoteurs à réserver un tiers de leurs places de stationnement au co-partage et voitures électriques afin d'équilibrer cela. Sur l'absence d'arbres dans les espaces publics, en effet, Bordeaux est une ville verte mais plutôt dans les espaces privés. L'adaptation et l'aménagement des espaces dont vous avez parlé est un enjeu fondamentale qui permettrait aux citoyens d'avoir envie de se déplacer.

M. Paviot (Pôle senior) : Je souhaite parler des trottoirs qui sont utilisés à la fois par les piétons et par les vélos. Pour les enfants c'est acceptable, ils roulent doucement. Par contre certains cyclistes vont un peu trop vite sur les trottoirs et c'est un danger pour les piétons. Sur les pistes cyclables qui sont partagées notamment sur les deux ponts, les vélos devraient utiliser plutôt les contres-allées pour laisser les piétons circuler tranquillement (usage non respecté par tous).

A. Siarri, adjointe à la cohésion sociale et territoriale : Pourriez-vous nous dire si pendant le confinement vous avez changé vos habitudes de déplacement et surtout au moment du déconfinement ? Vous soulevez la notion de conflit d'usage et du code du partage de la rue afin que les usagers puissent se déplacer en toute sécurité et sur les voies et sur les trottoirs. Cela est parfois, malheureusement, très anarchique et dangereux. Avez-vous utilisé les pistes sur les boulevards ?

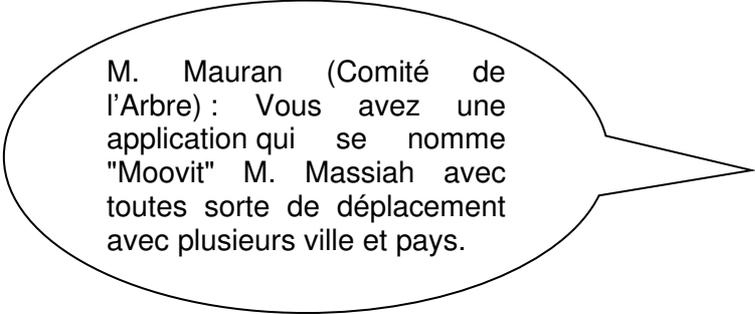
M. Paviot (Pôle senior) : Aucun changement d'habitude de transport me concernant, je me déplace en tram, à vélo et à pied essentiellement. Je ne prends la voiture que pour sortir de Bordeaux. Je n'utilise pas les boulevards donc je n'ai pas pu pratiquer ces nouveaux aménagements cyclables.

M. Massiah (Conseil de la diversité) : Tout d'abord je voulais remercier les équipes pour la qualité des documents transmis à chaque rencontre de la commission. Je voulais aborder le transport de marchandises qui n'est pas forcément le sujet de la réunion de ce soir mais qui est pourtant à étudier au même titre que le transport des personnes. Ma seconde remarque concerne l'inter-modalité qui a beaucoup progressé. Je trouve dommage que cette dimension d'inter-modalité ne soit pas davantage pris en compte. Le document préparé par l'agence d'urbanisme où figure les temps en distance pour les piétons est très bien, un document similaire avec des calculs de temps sur des mobilités différentes devrait être créé. Pour finir, la communication entre la place de la Victoire et la gare n'est pas optimale, les stations de bus sont trop serrées et engendrent du stress et des blocages au niveau des entrées de magasins. Une amélioration est à faire sur la liaison à pied, en bus ou en vélo de la Victoire à la gare de Bordeaux.

A. Siarri, adjointe à la cohésion sociale et territoriale : Effectivement, il faudrait dédier un temps de commission sur les questions de transport de marchandises et de logistique urbaine. Faire en sorte que les marchandises puissent arriver en centre-ville avec des déplacements doux. Nous avons, d'ailleurs, une structure qui s'appelle Remue-Ménage à Saint-Michel qui travaille sur ces questions. Il y a tout un

enjeu autour du MIN (Marché d'Intérêt National) 2050 sur ces questions et sur la prise en compte du fleuve dans le transport de marchandises. Sur l'inter-modalité et les temps de déplacement, vous pouvez aller sur différents sites (TBM ou Google maps) pour connaître le temps de vos déplacements (à pied, en vélo, en bus, en tram, etc.). En revanche, nous n'incitons pas suffisamment le citoyen à prendre conscience que le fait de pratiquer l'inter-modalité lui ferait gagner du temps et de la santé pour lui et pour les autres. Cette crise a finalement contraint les citoyens à se rendre compte que les déplacements doux pouvaient avoir une vraie valeur ajoutée et nous devons rentrer dans ce créneau pour le systématiser et améliorer l'information aux citoyens (exemple avec la carte de l'Aurba).

M. Massiah (Conseil de la diversité) : Je sais qu'à Londres, il existe une application City-Mapper qui indique tous les itinéraires et transports alternatifs avec le temps de parcours associé. Je ne connais pas d'application en France qui répertorie absolument tous les modes de transport possibles. C'est pourtant un moyen incitatif aux modes de déplacements doux.



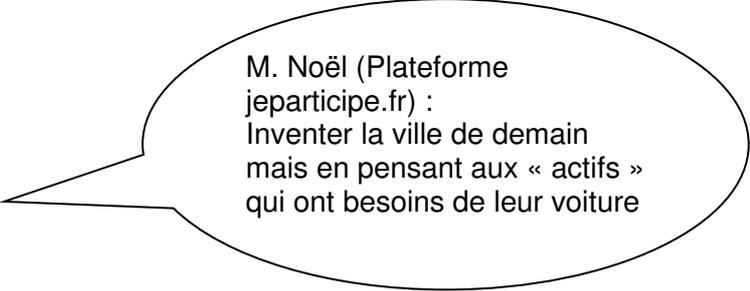
M. Mauran (Comité de l'Arbre) : Vous avez une application qui se nomme "Moovit" M. Massiah avec toutes sorte de déplacement avec plusieurs ville et pays.

M. Taty (Comité diasporas) : Je souhaitais rebondir sur le programme qui a été développé par Mme Siarri lorsque vous parliez du 1/3 d'affectation des véhicules propres (hybrides et électriques) aux places de stationnement, c'est une des proposition à laquelle j'adhère complètement. Je propose également d'instaurer un marquage au sol de couleur verte et un tarif vert pour le stationnement des véhicules « propres » dans le prolongement des mesures gouvernementales, et notamment, la mise en place du bonus écologique renforcé pour inciter à l'achat de véhicules écologiques. Aujourd'hui les parcs relais sont saturés. Il faudrait réfléchir à augmenter la capacité en hauteur (exemple de la Butinière), ou utiliser l'espace public inutilisé (exemple, le terre-plein allées de Serr) afin que les personnes extérieures puissent entrer dans l'hypercentre en vélo, en tram ou à pied après avoir stationner leur véhicule en périphérie.

A. Siarri, adjointe à la cohésion sociale et territoriale : Pourriez-vous imaginer, à terme, qu'en ayant facilité et simplifié la vie des Bordelais, nous ayons réduit drastiquement le nombre de voiture en ville ?

M. Taty (Comité diasporas) : Tout à fait, mais la voiture ne doit pas totalement disparaître. Il y a des métiers qui ne peuvent pas faire sans véhicule ou bien des circonstances qui nous obligent à prendre la voiture. Mais la réduction du trafic routier à Bordeaux est possible et souhaitable pour réduire nos émissions de gaz à

effet de serre et nous faciliter les déplacements. Pour finir, la crise sanitaire, le confinement et le déconfinement n'ont rien changé à mes modes de déplacement car j'habite en centre-ville et je fais tous mes trajets à pied ou en tram, comme avant.



M. Noël (Plateforme
jeparticipe.fr) :
Inventer la ville de demain
mais en pensant aux « actifs »
qui ont besoins de leur voiture

Mme Alvarez (Conseil citoyen de Bordeaux Saint Michel) : J'habite dans l'hypercentre et j'utilise beaucoup la marche à pied. Il est parfois difficile de cohabiter avec la voiture. Pourquoi ne pas rendre Bordeaux plus piéton dans certains quartiers ?

A. Siarri, adjointe à la cohésion sociale et territoriale : Nous voyons bien l'évolution des propositions citoyennes. Etant élue depuis 12 ans, il y a une dizaine d'année, il n'était pas question de toucher à la voiture. Lorsque la place Pey Berland, a été piétonnisée par Alain Juppé, des manifestations avaient éclaté. Bordeaux est de moins en moins accessible aux véhicules motorisés depuis et les modes de transports choisis pour nos déplacements doux fonctionnent de mieux en mieux. La piétonnisation de certains secteurs est effectivement envisageable qu'à la condition d'une vaste concertation afin que personne ne se sente lésé.

Mme Alvarez (Conseil citoyen de Bordeaux Saint Michel) : Un projet est en cours avec des commerçants à Saint Michel pour permettre la livraison de denrées dans un créneau horaire précis puis de laisser piétonne cette même voie le restant de la journée.

A. Siarri, adjointe à la cohésion sociale et territoriale : Effectivement nous revenons à cette notion de partage du temps, d'ailleurs, je me permet de répondre à la proposition de Mme Vaconsin (Comité de l'Arbre) en début de réunion. Les horaires décalées notamment pour les services publics, les entreprises mais pas seulement sont cruciales. La crise sanitaire, au travers du télétravail, qui ne doit pas être pris comme une valeur absolue, nous a permis de prendre conscience que cela est possible et que de travailler sur des horaires décalées pour que chacun ne se déplace pas au même moment de la journée est tout à fait pertinent. Pour aller plus loin, le logement du futur devra intégrer ces questions d'espaces de travail.

M. Gimenez (Commission permanente du quartier Saint Augustin/ Tauzin/ Alphonse Dupeux) : Tout d'abord, je voulais vous signaler une zone très dangereuse en vélo près de la place de la Bourse, à côté du miroir d'eau. Ensuite, serait-il possible d'envisager des places de stationnement vélo sécurisés ? Il y a, malheureusement, beaucoup de vols et d'incivilités à Bordeaux. Enfin, une dernière

réflexion concernant les personnes extérieures à la ville qui viennent en vélo pour prendre les transports en commun, les moyens pour y parvenir se sont pas suffisants ou sont à améliorer.

Est-il possible d'envisager des parkings de vélo "sécurisés" car c'est souvent un souci pour les usagers de laisser leur vélo pour des durées de plusieurs heures, (dégradation, vol) ?

A. Siarri, adjointe à la cohésion sociale et territoriale : Sur les parkings sécurisés, il y a un qui est prévu à la gare Saint-Jean. Un autre est envisagé esplanade des Quinquonces. Mais vous avez entièrement raison, le vol de vélo est un fléau à Bordeaux comme dans d'autres grandes villes. Concernant la dangerosité de certaines voies cyclables, il y a, encore, des discontinuités ou des passages à risque qui rendent la pratique cycliste parfois délicate. Nous y sommes sensibilisé par l'association vélo-cité qui nous aide beaucoup à progresser. Il n'y a pas encore d'équivalent d'association de ce type pour la marche piétonne. Pour finir sur les citoyens habitants en dehors de Bordeaux, un système d'information précis sur tous les moyens de déplacement existants pour aller au centre-ville ainsi que les infrastructures adéquates font partie des projets pour la suite.

M. Coret (Conseil des entrepreneurs) : Alors que la perspective d'un déconfinement total approche et avec elle la reprise des déplacements quotidiens, le vélo pourrait s'imposer comme un mode de déplacement essentiel à Bordeaux. Que fait la mairie pour maintenir et encourager cette dynamique ? Peut-on vraiment compter sur la transformation volontaire des modes de déplacements par le citoyen Bordelais ? Je pense qu'il est important de parler des choses qui existent déjà ou qu'il faut mettre en place pour encourager ces pratiques :

- encourager les trajets domicile-travail à vélo avec, par exemple, les 25 centimes d'euros par km (125% d'utilisation du vélo parmi mes salariés),
- montrer l'exemplarité avec la pratique du vélo par les collectivités locales (agents municipaux, Monsieur le Maire, etc.)
- valoriser l'économie de CO2 sous forme de primes.

En France, environ 4 000 emplois directs et 50 millions d'euros sont réalisés par l'activité vélo. Il me semble donc très intéressant d'avoir des mesures incitatives et qualitatives pour faire un vrai choix entre la voiture et les mobilités douces.

Le vélo est le mode de déplacement le plus rapide à l'heure de pointe !!

M. Bilgot (Conseil de la gouvernance alimentaire) : Je voulais faire une observation sur les entreprises qui viennent livrer les commerces à Bordeaux et ne peuvent pas prendre des modes de déplacements doux à part les deux-roues. Le passage à des véhicules "propres" est assez onéreux pour des petites structures (capacités techniques notamment). Des colloques organisés par la CCI ont permis d'aborder le sujet, mais on s'aperçoit que seules les très grosses entreprises ont les moyens de passer à ce genre de véhicules dits propres. La législation doit s'adapter également (notamment sur le poids total autorisé en charge ou PTAC des véhicules).

A. Siarri, adjointe à la cohésion sociale et territoriale : C'est une évidence, si les constructeurs ne développent pas de produits accessibles financièrement, nous aurons beaucoup de difficulté à aborder la transition écologique si nous ne soutenons pas ces démarches.

Mme Vaconsin (Comité de l'Arbre) : Il y a une sensation de retard et d'insécurité car les grands axes quotidiens pour aller au travail qui pourraient, à l'instar de capitales européennes, être des boulevards cyclables et piétons, ne le sont pas pour le moment. La concertation qui a débuté sur le réaménagement des boulevards est un enjeu primordial pour repenser les mobilités douces.

A. Siarri, adjointe à la cohésion sociale et territoriale : En effet, une concertation a été lancée avant les élections et a vocation à être prolongée sans la présence des élus avec la métropole. L'idée est d'avoir des déplacements doux, des espaces verts, des arbres, de faire en sorte que chaque barrière ait sa propre singularité relié au quartier qu'elle dessert et soit de véritable centre de vie avec un esprit village du sud-ouest. Si en plus, le fleuve, devient un moyen de transport de marchandises et si l'on améliore cette liaison rive droite, rive gauche, nous rentrerons dans un urbanisme apaisé et plus en adéquation avec les besoins des citoyens.

CONCLUSION

M. Despouys, responsable de la cellule concertation : Merci à tous. Nous vous proposons de nous retrouver la semaine prochaine pour un dernier sujet essentiel qui n'était pas dans la liste des thèmes proposés au départ mais qui est fortement lié à la crise. Ce sont les finances locales, soit, la capacité à hiérarchiser les priorités budgétaires qui permettent d'amorcer les projets politiques en fonction des besoins des citoyens. N'hésitez pas à nous faire remonter votre avis sur cette proposition.

A. Siarri, adjointe à la cohésion sociale et territoriale : Effectivement, cela sera un exercice de transparence de savoir ce qui a été engagé, ce qui pourrait l'être, quelles sont les conséquences de cette crise sanitaire sur une municipalité ?

M. Despouys, responsable de la cellule concertation : Dernière chose, la semaine prochaine, la commission aura lieu mercredi prochain à la même heure et non mardi afin que le Maire puisse être présent. L'invitation et le dossier vous seront transmis en amont d'ici la fin de cette semaine.

ANNEXES – CONTRIBUTIONS ECRITE

CONTRIBUTIONS ISSUES DE L'APPEL À PROPOSITION EN LIGNE

Circuits pédestres

Promouvoir la marche à pied dans la ville avec l'organisation de circuits pédestres et touristiques sur le modèle des chemins de randonnées de montagne.
Ce qui implique de réserver l'accès des trottoirs aux piétons et uniquement aux piétons.

JACKYE – 26/05/2020

Libérer les trottoirs et les aménagements cyclables des véhicules stationnés

Mettre fin à la tolérance du stationnement des deux roues motorisées sur les trottoirs
Verbalisations systématiques de tous les véhicules stationnés sur les trottoirs et aménagements cyclables

PIERRE – 05/05/2020

Renforcer l'usage du vélo

Pour offrir une alternative aux usagers des transports publics et permettre au plus grand nombre de se déplacer en observant les mesures de distanciations, je propose de :

- Mettre en place un service de location de vélo à un tarif préférentiel et ceci sur des périodes allant du mois à l'année.
- Installer des stations V3 (Vcub) dans les quartiers à forte densité de population, notamment dans le secteur de la Benauge.
- Mettre en place des abris à vélos sécurisés disponibles 7j/7 et 24h/24 dans chaque quartier

KATOURY – 01/05/2020

Circulation des vélos le long des quais de la Garonne

A la sortie du déconfinement, c'est à dire depuis lundi 11 mai, la municipalité a mis en place de nouvelles règles de circulation sur les quais. Sont ainsi seuls autorisés les piétons et les joggers.

Il est demandé aux cyclistes, et plus particulièrement au niveau des hangars, de circuler sur un trottoir d'un mètre de large non balisé, en proie aux risques d'ouvertures soudaines de portes des magasins, aux hordes de piétons attendant les bus, au pavés glissants, à l'impossibilité de croiser un autre cycliste.

A l'heure d'encourager les mobilités douces et au premier rang desquels le vélo, je pense que ces nouvelles règles sont particulièrement contre productives et je souhaiterais qu'un échange soit engagé pour partager l'espace entre les différentes modalités de déplacement.

ARNAUD – 12/05/2020

Sortie du confinement : la moto est une solution !

La question des déplacements des personnes est un enjeu majeur du plan de sortie du confinement : les deux-roues motorisés (2RM) sont une solution pertinente.

Depuis les annonces du Premier Ministre relatives au plan de sortie du confinement, les populations des grandes agglomérations se demandent comment elles vont rejoindre leurs lieux d'activité. Un afflux des embouteillages est à craindre, tant les incertitudes liées à la promiscuité des transports en commun demeurent quant aux risques de contamination.

Le gouvernement et plusieurs maires de France conseillent d'utiliser la bicyclette qui est un excellent mode de transport individuel pour des trajets courts.

La filière du 2RM rappelle au gouvernement et aux élus que les 2RM représentent également un mode de déplacement à encourager parce qu'il participe au bouquet de solutions pertinentes pour une meilleure circulation et une moindre pollution.

Les trajets quotidiens des millions de français vivant dans les petites et grandes couronnes des villes ont rendu l'usage d'un 2RM indispensable à ceux qui l'ont adopté, sans aucune aide de l'Etat.

La filière rappelle que les 2RM (motos, scooters, cyclomoteurs) contribuent à désengorger le trafic et l'espace en stationnement.

Favoriser la circulation des 2RM permet aussi d'alléger la pression sur les transports en commun : un 2RM dans le trafic, c'est aussi une personne en moins dans les bus, les métros, les tramways, les trains de banlieue.

Le parc roulant de 2RM en France en 2017 était estimé à 3 millions (étude Kantar TNS).

Selon Ile de France Mobilité, il y a plus de 4 millions de Pass Navigo et assimilés.

Les médias, qui utilisent très régulièrement la moto comme transport dans leurs missions quotidiennes d'information, le savent bien : le 2RM est plus que jamais adapté aux enjeux de déplacement dans la crise sanitaire actuelle.

L'ensemble des acteurs du monde de la moto en France tiennent à rappeler à toutes et tous les avantages tant techniques qu'humains du 2RM en toutes circonstances mais en particulier dans ce contexte de sortie de crise sanitaire.

FFMC 33 – 11/05/2020

Prime acquisition vélo

Les incitations à l'achat d'un vélo (avec ou sans assistance électrique) ou encore d'une trottinette électrique devraient être remises au goût du jour avec un montant conséquent non soumis aux conditions de ressources.

Par le passé les primes offertes étaient ridicules, si les collectivités locales veulent inciter les administrés à utiliser un autre moyen que la voiture, il faut le subventionner.

Modif du 11/05/2020 : Penser aux possesseurs de voitures voulant utiliser le vélo car ces derniers doivent encore et toujours payer les places de stationnement.

SEBASTIEN – 09/05/2020

Le scooter et la moto, un moyen de transport respectant le déconfinement !

Les plusieurs atouts remarquables de ce transport sont le respect de la distance physique entre les usagers, le peu d'emprise sur la route et la réduction de l'obstruction des routes.

De plus, faciliter cet usage individuel permettra d'éviter les transports en commun, où la promiscuité ne permettra pas une garantie sanitaire optimale face au Covid-19.

Il faudrait créer des parkings dédiés au scooter et à la moto à proximité des administrations, des grosses entreprises, des centres commerciaux, des hôpitaux et cliniques, des Universités, au sein du quartier de Mériadeck et du centre-ville.

Aussi, accompagner vers une aide financière de la conversion en électrique de scooters et motos thermiques existants.

Et, pour l'achat en primo-ascendant de scooters et motos électriques.

BASTIDIEN – 05/05/2020

Répare ton cycle : drive réparation

Permettre aux réparateurs de cycles d'installer sur tout l'espace public des mini-ateliers afin de permettre aux Bordelais de pouvoir remettre leurs vélos, cargots et autres cycles en état de fonctionnement, en allant au plus près de chez eux et d'éviter ensuite l'utilisation des transports en commun

CHRISTINE – 04/05/2020

Stationnement gratuit dans le centre-ville jusqu'au boulevard

Afin d'attirer les touristes français dans le centre de Bordeaux pour y séjourner (hôtels, chambres d'hôtes) et s'y restaurer, car je pense que la majorité vont opter pour la plage, campagne ou la montagne, il serait bon d'envisager la gratuité du stationnement pour les mois de Juin, Juillet et Août, tout le monde y serait gagnant.

ANTONY – 17/05/2020

Masque et application covid

Prise du masque sur soi dès que l'on utilise la voie publique en piéton ou par les transports en commun.

De la même façon, prise du masque sur soi en fréquentation des lieux privés ou publics dédiés au commerce et aux formalités administratives.

Une application covid temporaire serait transmise de façon confidentielle au suivi des personnes confinées médicalement chez elles pour avoir eu le coronavirus.

Cela faciliterait le suivi des soignants.

Entre les experts qui se contredisent et les initiés qui se contrecarrent, "L'Organisation Mondiale de la Santé " aurait un avis consultatif déterminant à soumettre aux collectivités territoriales.

Cet avis consultatif déterminant de l'OMS préconiserait les conditions à suivre sur l'utilisation temporaire du masque comme au suivi par application covid quand c'est nécessaire.

Il en irait de même pour présenter la clôture de cette gestion barrière du masque et de l'application covid.

Pacoterix le Go loi.

FRANCOIS – 04/05/2020