

Nous Sommes Narbonne

CITOYENNE ET POPULAIRE



WWW.NOUSSOMMESNARBONNE.FR

MOBILITÉS

"Nous sommes tous piétons." Que l'on arrive en voiture, en bus ou à vélo, nous finissons tous nos trajets à pied.

Notre vision n'est pas d'opposer les modes, mais de leur donner à chacun leur juste place. À la voiture les grands axes et le stationnement en ouvrage ; au piéton et au vélo la sécurité et la proximité.

L'objectif : que chacun puisse choisir le mode le plus efficace pour son trajet du jour.

1. FLUIDIFIER LE TRAFIC

Rouler utile, stationner facile.

Nous libérons la route pour ceux qui en ont vraiment besoin (résidents, artisans, livraisons) en renvoyant le trafic de transit sur la Rocade. Fini les "voitures ventouses" : nous développons les navettes gratuites et les services de transport personnalisés aux commerçants et résidents depuis de nouvelles aires de stationnement, se garer redevient possible.

→ **FICHE : LE PLAN DE CIRCULATION**

→ **FICHE : PONTS ET ROCADE**

2. LA VILLE À PIED

Le mode de transport universel.

La marche est le lien qui unit tous les autres modes. Nous traitons les trottoirs comme une infrastructure majeure : élargissement et remise à niveau des bordures et bancs pour la "ville assise". Un trottoir praticable, c'est du confort pour le senior et de la sécurité pour l'enfant et la personne à mobilité réduite.

→ **FICHE : LE PLAN PIÉTON**

→ **FICHE : SÉCURISER LES ÉCOLES**

3. LE RÉSEAU EXPRESS VÉLO

Séparer les flux pour la sécurité de tous.

La pratique du vélo et de la trottinette ne sont pas que des loisirs, ce sont des outils de mobilité efficace. Pour éliminer les conflits d'usage avec les piétons sur le trottoir et les voitures sur la route, nous créons des **pistes dédiées et protégées**. Chacun sa voie, chacun sa sécurité.

→ **FICHE : LE PLAN VÉLO**

→ **FICHE : RÉGULER LES TROTTINETTES**

4. CITIBUS & TRAIN

Vitesse et pouvoir d'achat.

Le bus doit devenir plus efficace que la voiture aux heures de pointe grâce aux voies réservées. Avec la **gratuité progressive** et des horaires calés sur l'Hôpital (3x8), le transport collectif devient un gain de temps et d'argent pour les actifs.

→ **FICHE : BUS EXPRESS & GRATUITÉ**

→ **FICHE : LE RER ET LA GARE TGV**

ORGANISER LA COHABITATION

UN PACTE DE RUE APAISÉE

Respect mutuel : Les rodéos (bruit) et les trottinettes débridées (vitesse) n'ont pas de place dans la ville. La rue n'est pas un circuit.

Logistique intelligente : Venir en ville ne doit plus être synonyme de galère. Nous innovons pour sécuriser et fluidifier tous les modes de déplacement. En créant des solutions adaptées à chacune et chacun.

Infrastructures : Refaire et adapter les ponts, à commencer par le pont de Carcassonne, est la clé pour lutter contre les bouchons, nous en ferons une priorité du mandat.

LES OUTILS TECHNIQUES & HYDRAULIQUES

Cliquez pour voir les solutions concrètes :

VOIES NAVIGABLES (CANAUX)

RADARS SONORES

ÉCLAIRAGE INTELLIGENT

SILOS & ROTATION

DOCUMENTS TECHNIQUES & ANALYSES

GRANDS PROJETS

- → Le Plan Ponts : Désenclaver
- → Vision 2040 : Narbonne Carrefour Sud

SÉCURITÉ & TRANQUILLITÉ

- → Lutter contre les nuisances sonores
- → Sécurité de l'espace public (Femmes/Seniors)

QUALITÉ DE VILLE

- → Stationnement : Fin des ventouses
- → Rues écoles : Sécuriser les accès
- → Éclairage : Sécurité et respect de la biodiversité

CIRCULATION : LE MODÈLE "PONTEVEDRA"

LA PHILOSOPHIE : "La ville n'est pas un entonnoir pour voitures." Narbonne est asphyxiée par un trafic de transit inutile et une recherche de stationnement chaotique. Nous nous inspirons du modèle de Pontevedra (Espagne) pour hiérarchiser les flux. Il est légitime de se rendre chez soi ou dans un commerce. Il ne l'est pas de prendre le centre-ville pour un raccourci ou de tourner des heures pour trouver une place.

OBJECTIF : UNE VILLE OÙ L'ON CIRCULE MIEUX.

1. CHASSER LE TRAFIC DE TRANSIT

Beaucoup de véhicules traversent le centre-ville uniquement par habitude, sans s'y arrêter.

- **La boucle de contournement** : nous modifierons les plans de circulation (sens uniques, interdictions de tourner) pour rendre la traversée du centre plus longue que le contournement. Le trafic de transit est repoussé mécaniquement vers la Rocade et les boulevards extérieurs.
- **Pression sur le Département** : la Ville exigera la mise à niveau immédiate de la rocade. Il s'agit de l'axe le plus emprunté du réseau départemental en particulier entre Croix-Sud et l'échangeur de la route de Carcassonne. Le département ne lui a pas accordé dans ses investissements la priorité qui lui revenait. La rocade doit absorber les flux à l'image de celle de Béziers.

2. STATIONNEMENT : LA FIN DES "VENTOUSES"

Le trafic de "recherche de place" représente une part majeure de la pollution et de la congestion en centre-ville. Nous changeons la logique :

- **Le Stationnement de Courtoisie (Commerces)** : création de places gratuites mais limitées strictement à **30 minutes** devant les commerces de proximité (boulangeries, tabacs, pharmacies). Cela garantit la rotation : on s'arrête, on achète, on repart.
- **La chasse aux ventouses** : le stationnement longue durée sur voirie sera pénalisant pour inciter au report vers les parkings fermés ou les zones périphériques.

3. LA CONCIERGERIE LOGISTIQUE : LE SERVICE PUBLIC DU DERNIER KM

Pour que les commerçants et artisans du centre-ville acceptent de ne plus se garer devant

leur vitrine, il faut leur offrir un service logistique supérieur.

- **Pour les Commerçants** : transports en commun gratuits et service à la demande. L'Entreprise à But d'Emploi (EBE) opère une flotte de véhicules utilitaires légers. Sur demande, elle achemine le stock ou le matériel depuis le domicile ou le dépôt périphérique du commerçant jusqu'à sa boutique. C'est un **service public de livraison** qui remplace la camionnette ventouse.
- **Pour les Résidents** : Aide au portage des courses lourdes depuis les parkings silos vers le domicile.

2. STATIONNEMENT : L'INFRASTRUCTURE ET LE CHOIX

Libérer l'espace public impose de stocker les véhicules ailleurs et de changer le contrat social.

- **Création de Silos** : conformément à notre stratégie Carrefour des Compétences, nous lançons la construction de parkings en ouvrage (Silos) en bordure de centre, notamment près de la Gare, pour absorber le stationnement de surface supprimé.
- **Urbanisme Productif** : le PLU imposera aux promoteurs de construire *plus* de places que nécessaire dans les immeubles neufs de la zone périphérique du secteur sauvegardé. Ce surplus sera vendu ou loué en priorité aux résidents des immeubles de Bourg et de Cité qui n'ont pas de garage, libérant ainsi l'espace public. Une aide financière correspondant aux coûts induits de la carte résident sera accordée.
- **Le "Choix du Résident"** : Nous proposons un contrat clair aux habitants du centre.
 - Option A : vous gardez votre voiture -> Tarif résident payant en ouvrage ou zone verte, ou parking privé aidé.
 - Option B : vous renoncez à la voiture (pas de carte de stationnement) -> **Transports en commun gratuits** pour tout le foyer.

PONTS & FRANCHISSEMENTS : LA SUTURE URBAINE

LA VISION : "Narbonne est un archipel d'îles séparées par le fer et l'eau. Les faisceaux SNCF, la Robine, le rec de Veyret, la rocade et les autoroutes démembrant la ville. Pour la recoudre, nous devons changer d'échelle." Le retard accumulé sur nos ponts est tel qu'une approche au coup par coup est vouée à l'échec financier. Nous proposons une stratégie industrielle : massifier la commande publique pour créer une filière locale de préfabrication. L'objectif est double : diviser les coûts unitaires et sédimenter la valeur économique sur le territoire.

1. LA STRATÉGIE ÉCONOMIQUE : LA "FILIÈRE PONTS" LOCALE

Au lieu de lancer 15 marchés dispersés sur 10 ans, nous lançons un **Accord-Cadre global** pour l'ensemble des ouvrages.

- **L'Usine Foraine** : le volume de béton et d'acier justifie l'installation d'une unité de préfabrication temporaire sur un foncier mis à disposition par le Grand Narbonne.
- **Standardisation** : nous définissons un "Standard Narbonnais" pour les poutres et dalles. On ne paie l'étude de conception qu'une fois, on l'applique dix fois.
- **Sédimentation de la Valeur** : en imposant la fabrication sur site, nous transformons l'investissement en salaires locaux (coffreurs, ferrailleurs) et en achats de matériaux de proximité.

2. LE PONT DE CARCASSONNE : GESTION TACTIQUE (2026-2040)

Le marché des piles est lancé. Nous gérons la transition sans bloquer le chantier, mais en changeant la destination finale.

- **Les Piles (Immédiat)** : nous construisons les piles dimensionnées "choc de train". Nous validons techniquement qu'elles pourront supporter un futur tablier large.
- **Le Tablier (Moyen Terme)** : pose d'un tablier à encorbellement pour accueillir bus et vélos.
- **Les Rampes (Temps Long)** : l'élargissement des avenues de Toulouse et Bordeaux se fera **au fil des mutations immobilières**. Pas d'expropriation brutale : à chaque vente ou projet sur les 50 bâtiments riverains, la Ville acquiert le foncier nécessaire pour élargir la voirie. C'est un projet d'urbanisme patient.

3. LE CORRIDOR SUD : PERPIGNAN & AVENUE DU GAL LECLERC

Nous traitons l'entrée Sud comme un axe unique de Transport en Commun.

- **Pont de Perpignan** : situé en zone d'activités, il est doublé par un ouvrage jumeau dédié aux mobilités douces et bus.
- **Pont Avenue du Général Leclerc** : reconstruction pour la transparence hydraulique avec gabarit bus/vélo.

4. LE SYSTÈME VEYRET : QUAND L'EAU PAIE LA ROUTE

La sécurisation du Rec de Veyret impose de modifier les ouvrages. Nous utilisons les fonds "Inondation" (PAPI) pour financer ces travaux.

- **Pont de Gleizes** : **allongement** significatif du tablier pour redonner de l'espace au flux d'eau.
- **Pont de la Cafforte** : déplacement stratégique de l'ouvrage vers la zone de la Mayolle pour supprimer un goulot d'étranglement hydraulique.
- **Pont de la Route de Lunes** : reconstruction complète.

5. LES SUTURES DOUCES : PASSERELLES ET LIENS

Pour les piétons et vélos, nous créons des liens légers qui désenclavent les quartiers.

- **Passerelle 1848 - route de Cuxac** : création du franchissement promis pour désenclaver le quartier Sainte-Louise et le relier au centre.
- **Lien Saint-Jean Saint-Pierre** : création d'une passerelle directe vers le futur "Poumon Vert" du Veyret.
- **Passerelle Anatole France** : modernisation totale.
- **Lien Quatourze** : ouverture d'un franchissement doux vers le sud.
- **Lien Montplaisir - La Coupe** : étude de franchissements complémentaires de l'autoroute.

6. LA ROCADE : LE LOBBYING DÉPARTEMENTAL

La Ville exige la mise à niveau des infrastructures de contournement.

- **Viaduc de Cap de Pla** : exigence du doublement de ce pont majeur au-dessus du barrage.
- **Rec de las Tinos** : élargissement du tablier routier de ce franchissement méconnu qui empêche de passer la rocade à **4 voies**.

7. L'AGENCE TECHNIQUE NARBONNAISE : REPRENDRE LE POUVOIR

On ne gère pas un programme pluri-annuel de 45 millions d'euros de travaux complexes sur plusieurs mandats avec des prestataires extérieurs pilotés depuis Carcassonne. Narbonne doit redevenir autonome techniquement.

- **Objectif** : internaliser la compétence pour ne plus se faire balader par les bureaux d'études et maîtriser le calendrier.

- **Création d'une Cellule "Ouvrages d'Art"** : une équipe dédiée, basée à Narbonne, pour piloter le plan pluriannuel.
- **Le Recrutement Clé** : nous embaucherons un Directeur de Projet de haut niveau, issu du monde ferroviaire ou des majors du BTP. Sa mission : **savoir "parler SNCF"**, déjouer les pièges techniques des conventions de travaux et défendre les intérêts financiers de la Ville face au monopole du rail.

8. BILAN FINANCIER : LEVER DES FONDS, CRÉER DE LA VALEUR

Le plan est massif (45 M€). Mais grâce aux subventions (PAPI, Europe) et à l'effet local, l'effort net de la Ville est soutenable.

TYPE D'OUVRAGE	COÛT TOTAL ESTIMÉ	QUI PAIE ? (SUBVENTIONS)	RESTE À CHARGE (VILLE/AGGLO)
Ouvrages Hydrauliques (Veyret : Leclerc, Lunes, Cafforte...)	12 M€	80% (PAPI / Barnier)	2,4 M€
Ponts SNCF (Carcassonne + Perpignan)	25 M€	50% (Europe FEDER + État + Région)	12,5 M€
Passerelles Douces (Sainte-Louise, Anatole...)	8 M€	40% (Fonds Mobilités Actives)	4,8 M€

L'EFFET DE LEVIER LOCAL : La Ville investit **19,7 M€** sur le mandat. Mais grâce à l'usine foraine, ce sont ~ **27 M€** (60% du total de 45M€) qui sont directement injectés dans l'économie narbonnaise (Salaires BTP, Matériaux, Sous-traitance).

LE BILAN : POUR 1€ INVESTI PAR LE CONTRIBUABLE NARBONNAIS, NOUS INJECTONS 1,40€ DANS L'ÉCONOMIE LOCALE POUR AVOIR DES PONTS QUI FACILITENT LES MOBILITÉS.

PLAN PIÉTON : LA VILLE À HAUTEUR D'HOMME

LA PHILOSOPHIE : "Le piéton est l'unité de mesure de la ville heureuse." La marche n'est pas un mode de déplacement "lent" ou "alternatif". C'est le mode universel, celui du commerce, de la rencontre et de la santé. Le Maire-Ingénieur propose de traiter le réseau piéton avec la même rigueur technique que le réseau routier : continuité, gabarit, signalétique et expérience utilisateur. Nous passons du "trottoir-bordure" à la "Magistrale Piétonne".

1. L'INFRASTRUCTURE : LE CHOC DE MARCHABILITÉ

Un réseau piéton performant est un réseau sans rupture de charge. Nous lançons un plan de génie civil pour garantir la fluidité.

- **La Norme "Poussette Croisée"** : Notre standard est clair : **1,40m à 1,80m de passage libre** partout. Si la rue est trop étroite, nous arbitrons : suppression du stationnement latéral ou passage en zone de rencontre. Le piéton prime sur la tôle.
- **Zéro Obstacle (Lien Urbanisme Inclusif)** : Audit systématique pour supprimer les armoires techniques, les potelets inutiles et les panneaux publicitaires qui entravent le passage.
- **La Continuité Absolue** : Une valise à roulettes ou un fauteuil roulant doit pouvoir traverser Narbonne sans jamais être soulevé.

2. LA SÉCURITÉ : VISIBILITÉ ET RALENTISSEMENT

Le piéton est vulnérable, l'infrastructure doit le protéger par le design.

- **La Règle des 5 Mètres (Loi LOM)** : Nous appliquerons strictement la suppression du stationnement 5 mètres avant les passages piétons pour améliorer la visibilité. Ces espaces accueilleront des arceaux vélos bas ou de la végétalisation, empêchant le stationnement sauvage sans masquer l'enfant qui traverse.
- **Le Plateau Traversant** : Le passage piéton ne doit plus être de la peinture. Nous généralisons les ouvrages surélevés **aux normes**. La voiture franchit le trottoir, ce n'est plus le piéton qui descend sur la route.

3. L'EXPÉRIENCE UTILISATEUR : LA PROMENADE ASPIRANTE

Marcher ne doit pas être ennuyeux. Un trajet réussi est conçu pour que le passant soit toujours "attiré" vers l'étape suivante. Nous repensons le parcours comme une séquence visuelle.

- **La Ligne de Désir** : En cœur de ville, chaque tronçon de rue doit offrir un point de mire

: une vitrine éclairée, un arbre remarquable, une perspective sur le patrimoine ou une œuvre d'art urbain. C'est cette "aspiration visuelle" qui incite à flâner et à consommer.

- **Rez-de-chaussée Actifs** : Nous luttons contre les "vitrines mortes" (bureaux aux stores fermés, garages) sur les axes piétons. L'urbanisme commercial favorisera l'installation de boutiques et d'ateliers ouverts qui animent la rue et rassurent le passant.
- **L'Éclairage d'Ambiance (Lien Éclairage)** : La nuit, nous passons d'un éclairage routier (haut et froid) à un éclairage "visage" (plus bas, chaud), mettant en valeur les façades et créant un corridor de convivialité.

4. LE CONFORT CLIMATIQUE : LA "LIGNE FRAÎCHEUR"

À Narbonne, la marchabilité d'été dépend de l'ombre et de l'évapo-transpiration produite par les arbres. Le confort thermique est une condition du droit à la ville.

- **L'Ombre comme Infrastructure** : Sur les axes exposés, nous plantons des arbres d'alignement ou installons des ombrières végétalisées/textiles là où les réseaux souterrains interdisent les racines. (Lien Îlots de Fraîcheur).
- **Le Réseau Hydratation** : Déploiement de fontaines à eau potable tous les 300 mètres sur les parcours structurants.

5. LE CONFORT SOCIAL : LA VILLE ASSISE

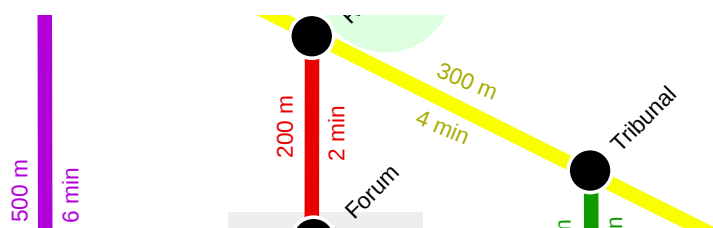
Pour les seniors et les familles, la ville doit offrir le droit à la pause.

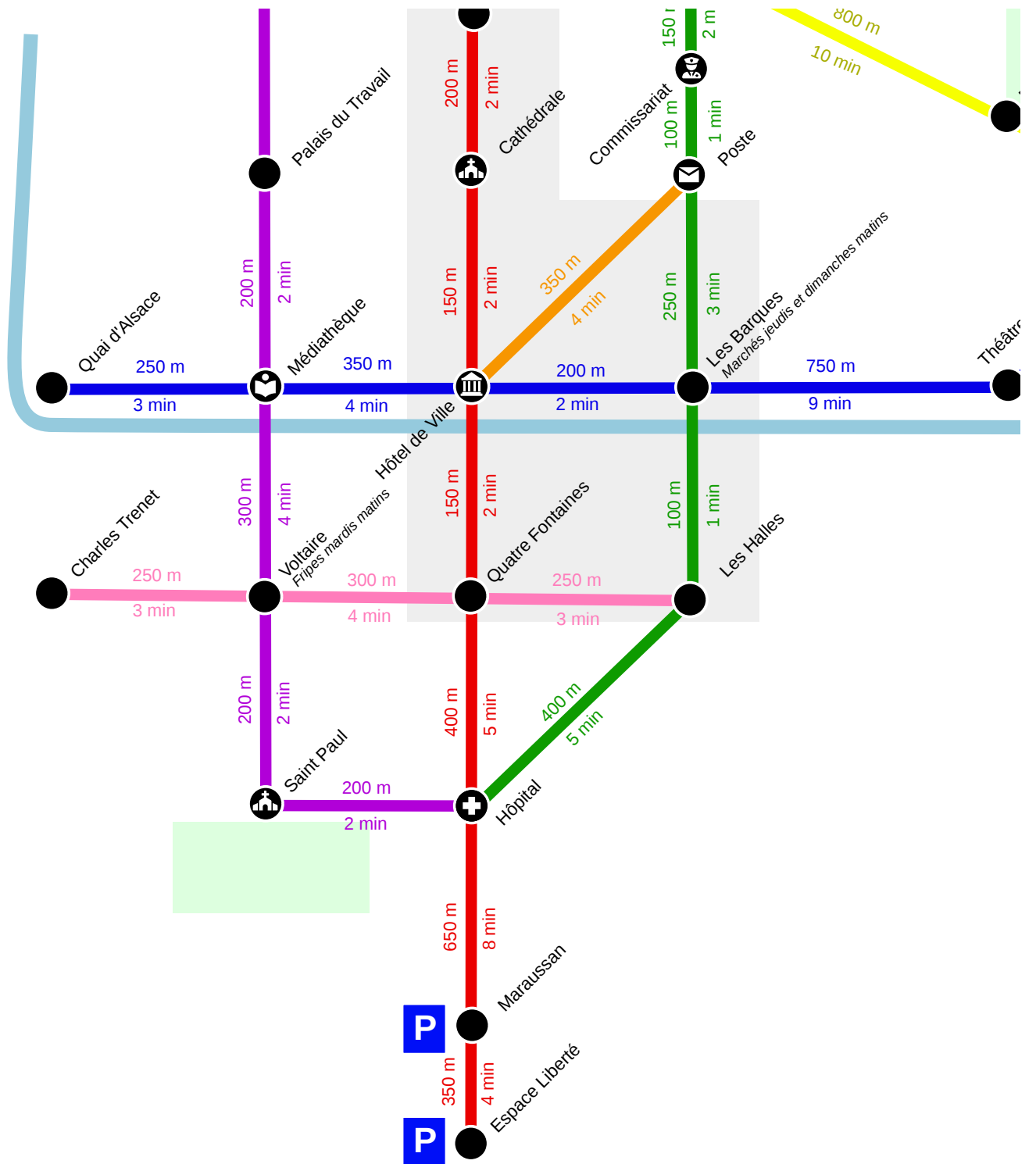
- **Le Plan Bancs** : Installation de bancs confortables (avec dossiers et accoudoirs pour se relever facilement) tous les 150 mètres sur les trajets vers les marchés et services publics.
- **Lutte contre l'isolement** : Le banc est le premier réseau social du quartier. Le supprimer pour "chasser les indésirables" est une erreur ; il faut au contraire équiper l'espace de mobilier pour permettre la convivialité.

6. LA SIGNALÉTIQUE : LE "MÉTRO PIÉTON"

Il faut changer la perception mentale des distances.

- **Le "Metrominuto"** : Remplacer les panneaux "Mairie : 800m" par "Mairie : 9 min". Cela rend la marche compétitive face à la voiture (qui mettra 15 min avec les bouchons).
- **Le Fil d'Ariane** : Matérialisation au sol (clous, lignes de couleur, matériaux différents) des grands itinéraires (Gare-Centre, Canal-Marché) pour guider intuitivement les flux touristiques.





7. INVESTISSEMENT ET MÉTHODE

ACTION	BUDGET ANNUEL	OBJECTIF
Génie Civil Piéton (Trottoirs, Plateaux traversants)	1,5 M€ / an	Accessibilité PMR et Sécurité Enfants.
Mobilier Urbain (Bancs, Fontaines, Ombrières)	300 000 € / an	Confort climatique et social ("Ville Assise").

ACTION	BUDGET ANNUEL	OBJECTIF
Signalétique & Design Actif	100 000 € / an	Guidage et valorisation des parcours commerçants.

OBJECTIF : FAIRE DE NARBONNE UNE VILLE OÙ LA MARCHE EST LE MOYEN LE PLUS AGRÉABLE ET LE PLUS ÉVIDENT DE SE DÉPLACER.

RUE-ÉCOLE : LA CELLULE DE BASE DE LA VILLE APAISÉE

LA PHILOSOPHIE : "L'école est le sanctuaire de la République, son parvis doit l'être aussi." Le chaos automobile devant les écoles (stationnement en double file, danger, pollution) est une démission de la puissance publique. Nous allons sanctuariser ces espaces pour redonner de l'autonomie à nos enfants. Les conseils de quartier proposeront, débattront et décideront des mesures pour chaque cas particulier.

1. LA PROTECTION PHYSIQUE

Un panneau ne suffit pas. L'aménagement doit contraindre le véhicule.

- **Fermeture Temporaire** : Aux heures d'entrée et de sortie, les rues desservant les écoles seront physiquement fermées à la circulation motorisée (bornes amovibles ou barrières gérées par les Médiateurs).
- **Zone de Rencontre Permanente** : Le reste du temps, ces rues basculent en "Zone de Rencontre" (20 km/h). Le piéton y a la priorité absolue sur toute la largeur de la chaussée. L'automobiliste n'est qu'un invité.

2. L'AUTONOMIE DE L'ENFANT

Notre objectif est de permettre aux enfants d'aller à l'école sans leurs parents.

- **Aménagement Séparatif** : Création de trottoirs larges et protégés, impossibles à chevaucher par les voitures ventouses.
- **Le Gain** : Chaque enfant qui vient à pied ou à vélo est une voiture de moins dans les bouchons du matin. C'est la mesure de régulation du trafic la plus efficace.
- **Santé** : Protection directe des poumons des enfants contre les gaz d'échappement aux heures de pointe (voir capteurs Éclairage Intelligent).

OBJECTIF : UNE VILLE OÙ UN ENFANT DE 10 ANS PEUT ALLER À L'ÉCOLE SEUL, EN SÉCURITÉ.

PLAN VÉLO : CHANGER DE BRAQUET PAR L'INFRASTRUCTURE

LA PHILOSOPHIE : "Le vélo n'est pas qu'un loisir, c'est un système de transport." On ne rendra pas Narbonne cyclable avec de la peinture sur les trottoirs. Nous proposons de passer d'une politique de "tolérance" du vélo à une politique de priorité infrastructurelle. Pour cela, nous allons professionnaliser la gouvernance, traiter les coupures urbaines (ponts) et sécuriser le stationnement.

1. GOUVERNANCE : L'EXPERTISE D'USAGE AU POUVOIR

Une politique cyclable ne se décide pas seul dans un bureau, mais sur le terrain avec ceux qui pédalent.

- **L'Élu Référent** : nous désignerons un **Adjoint délégué au Plan Vélo** qui soit lui-même pratiquant quotidien. On ne pilote bien que ce que l'on vit.
- **Le Comité Vélo** : institutionnalisation de réunions de travail avec les associations d'usagers et les conseils de quartier. Ce comité ne sera pas une chambre d'enregistrement, mais un organe consultatif technique et d'expertise citoyenne qui validera les plans d'aménagements (largeurs, types de bordures) *avant* les travaux.
- **Le Schéma Directeur (REV)** : adoption d'un plan pluriannuel de déploiement d'un **Réseau Express Vélo** continu, budgété et planifié sur le mandat, pour sortir de la logique du "bout par bout".

2. INFRASTRUCTURE : LA CONTINUITÉ PAR LE GÉNIE CIVIL

Le cycliste a besoin de deux choses : la sécurité (être séparé des voitures) et la continuité (ne pas disparaître aux carrefours).

- **La Séparation Physique** : sur les axes structurants (>30km/h), fini les bandes peintes sur trottoir. Nous créons des pistes unidirectionnelles protégées par des bordures.
- **Les Ponts (Le Verrou)** : contrairement aux plan précédents, nous ne nous arrêtons pas aux obstacles. Le Plan Vélo est indissociable du plan Franchissements qui prévoit l'élargissement ou le doublement des ponts de Carcassonne et Perpignan pour y faire passer les pistes.
- **Maintenance Intégrée** : une piste pleine de verre est inutilisable. Le nettoyage des pistes cyclables (balayeuse dédiée) sera intégré contractuellement au plan de charge des services de Propreté.

3. LE CODE DE LA RUE : FLUIDIFIER LE TRAFIC

Le vélo ne doit pas subir les contraintes de la voiture. Nous adapterons la signalisation pour valoriser l'effort du cycliste.

- **Le M12 Systématique** : généralisation du panneau "Cédez-le-passage cycliste" aux feux tricolores. Il permet de passer quand la voie est libre sans attendre le vert auto.
- **Le Double-Sens Cyclable (DSC)** : dans toutes les zones 30 (étendues aux quartiers résidentiels), le double-sens cyclable sera la règle, matérialisé par un marquage au sol clair.
- **Le Jalonnement** : déploiement d'une signalétique directionnelle spécifique (temps de parcours, itinéraires malins) pour guider les usagers via les rues calmes plutôt que les grands axes.

4. L'OFFRE VÉLO : LE SERVICE PLUTÔT QUE LA SUBVENTION

Le vent (Cers) est un frein réel. Plutôt que de subventionner l'achat (coûteux et effet d'aubaine) ou de laisser des vélos en libre-service (souvent vandalisés ou en panne), nous misons sur la **Location Longue Durée**.

- **La "Vélothèque" Municipale** : création d'une flotte de Vélos à Assistance Électrique (VAE) et de Vélos-Cargos louables au mois ou au trimestre à tarif social.
- **L'Objectif** : permettre aux habitants de *tester* le mode de vie cyclable sur leur trajet domicile-travail réel avant de décider d'investir personnellement. C'est un service public d'amorçage.

5. CULTURE ET EXEMPLARITÉ

- **Savoir Rouler à Vélo (SRAV)** : généralisation de l'apprentissage du vélo à l'école primaire. Objectif : 100% d'autonomie à l'entrée au collège.
- **Mairie Exemplaïre (Label Employeur Pro-Vélo)** :
 - Mise en place de **Vélos-Cargos** pour les agents (espaces verts, courrier, maintenance).
 - Stationnement sécurisé pour les agents municipaux.
- **Stationnement Sécurisé** : déploiement massif d'arceaux (attache cadre) et de box sécurisés aux points névralgiques (Gare, Halles, Hôpital) et dans les quartiers.

6. SYNTHÈSE BUDGÉTAIRE

ACTION	BUDGET ANNUEL	FINANCEMENT
Voirie Cyclable (Pistes, Carrefours, Signalétique)	1,5 M€ / an	Fonds Mobilités Actives (État) + FEDER. (Hors budget Ponts, voir fiche dédiée)
Flotte de Location (Vélothèque)	100 000 € / an	Budget Agglo (Versement Mobilité) + Recettes locatives.

ACTION	BUDGET ANNUEL	FINANCEMENT
Stationnement Sécurisé	100 000 € / an	Programme Alvéole Plus (Subvention 50%).

OBJECTIF : DOUBLER LA PART MODALE DU VÉLO SUR LE MANDAT EN SÉCURISANT LES PARCOURS ET EN LEVANT LES FREINS TECHNIQUES.

TROTTINETTES ÉLECTRIQUES : INTÉGRER L'USAGE, CHASSER LE DANGER

LA PHILOSOPHIE : "Ce n'est pas un jouet, c'est le véhicule du pouvoir d'achat." Interdire la trottinette (comme l'a tenté la municipalité sortante), c'est mépriser une évolution sociale inarrêtable. Pour les étudiants, les intérimaires et les jeunes actifs, c'est le seul moyen motorisé abordable. Nous proposons un pacte : nous légitimons l'usage social, mais nous éradiquons l'usage délinquant.

1. LE CONSTAT SOCIAL : UNE MOBILITÉ INCONTOURNABLE

La trottinette électrique n'est pas une mode, c'est une réponse économique à la crise.

- **L'Équation du Quotidien** : une voiture coûte 5 000€/an. Un vélo électrique 1 500€. Une trottinette fiable coûte 400€. Pour un jeune qui débute ou un salarié précaire, interdire la trottinette en centre-ville, c'est interdire l'accès au travail ou aux études.
- **L'Adaptation** : la Ville doit adapter son infrastructure à cette réalité sociale, plutôt que de criminaliser un usage par défaut d'alternative.

2. L'INFRASTRUCTURE : CHACUN SA VOIE

Le conflit naît du mélange des flux. La règle sera claire et physique.

- **Sanctuarisation du Trottoir** : le trottoir est le royaume exclusif du piéton, du senior et de la poussette. La trottinette y est interdite (tolérance zéro).
- **Bienvenue sur la Piste** : les trottinettes ont l'obligation d'emprunter les aménagements cyclables que nous créons (voir fiche Plan Vélo). L'infrastructure séparée protège le "trottinettiste" de la voiture, et protège le piéton de la trottinette.
- **La Levée de l'Interdiction** : nous lèverons l'interdiction de circulation en hypercentre **uniquement** sur les axes où nous aurons aménagé une voie dédiée ou apaisée. Pas d'ouverture sans infrastructure.

3. SÉCURITÉ : LA CHASSE AUX ENGINS DÉBRIDÉS

Nous faisons une distinction technique radicale entre la **mobilité douce** (bridée à 25 km/h) et la **délinquance routière**.

- **Le Danger** : une trottinette débridée qui roule à 50 ou 70 km/h n'est plus un EDP (Engin de Déplacement Personnel), c'est un cyclomoteur non homologué, sans freins adaptés et sans assurance. C'est une arme par destination.
- **La Riposte Technique** : la Police Municipale sera équipée de **bancs de vitesse portatifs**. Des opérations de contrôle aléatoires seront menées régulièrement sur les

pistes et aux feux.

- **Sanction Immédiate** : tout engin testé au-dessus de la vitesse légale (25 km/h) sera immédiatement **saisi et envoyé à la destruction** (conformément au Code de la Route). Nous serons intraitables : la route n'est pas un circuit.

**LE PACTE : VOUS RESPECTEZ LA VITESSE ET LES PIÉTONS, NOUS VOUS DONNONS DES
PISTES SÉCURISÉES.**

TRANSPORTS : UN COMMUN

***LA PHILOSOPHIE :** "La ligne droite contre le tortillard." Le réseau actuel cherche à passer partout et finit par ne servir personne. En multipliant les détours, le bus devient plus lent que la voiture. Nous proposons de remplacer la "promenade" par la "trajectoire rationnelle" et la "justice sociale".*

1. L'INFRASTRUCTURE : TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE (TCSP)

Pour que le bus soit plus rapide que la voiture, il ne doit pas subir ses bouchons. Nous assumons que sur les axes critiques, l'itinéraire direct est pour le bus, la voiture devra faire le détour.

- **Les Verrous des Ponts :** la réfection des ponts de Perpignan et de Carcassonne (voir fiche Ponts) intégrera des voies dédiées ou des systèmes de feux prioritaires. Nous ne ferons pas d'ouvrages uniquement routiers.
- **Site Propre :** sur les boulevards, nous sanctuariserons des couloirs de bus, et mettrons en place un système de feux de circulation qui priorise les transports en commun au niveau des carrefours. La vitesse commerciale est la clé de l'attractivité.
- **Linéarité :** les détours pour passer devant chaque immeuble rendent les trajets en bus inefficaces.

2. LA GRATUITÉ : UNE STRATÉGIE, PAS UN CADEAU

La gratuité totale immédiate est un mirage budgétaire. Nous préférons une gratuité stratégique qui aide ceux qui en ont besoin et récompense la vertu écologique.

Nous restructurons les lignes gratuites pour en faire des lignes express directes, sans détours inutiles.

- **Citadine 1 (Est-Ouest) :** prolongement direct de la zone Bonne Source jusqu'au cœur du quartier prioritaire Saint-Jean Saint-Pierre (Maison des Services).
- **Citadine 2 (Nord-Sud) :** extension depuis Razimbaud/Route de Béziers jusqu'au parking relais Croix-Sud.
- **Fréquence :** ces lignes fonctionneront avec une haute fréquence et une amplitude horaire élargie pour les travailleurs de l'hôpital et des zones d'activités.

Au delà des navettes, la gratuité des transports en commun sera déployée par étapes pour en faire un outil d'incitation et pour garantir la solidité budgétaire :

- **Phase 1 (Le Contrat) :** les résidents du centre-ville qui renoncent à leur badge résident, les commerçants et les artisans du centre-ville ainsi que le personnel

hospitalier et municipal bénéficieront des transports gratuits immédiatement.

- **Phase 2 (Le Tourisme)** : création d'une **Ligne Plage Gratuite** dès le premier été fréquente et avec une amplitude horaire adaptée aux vacanciers. Objectif : vider la route des plages des voitures et mesurer le report modal, favoriser le commerce en centre-ville et à Narbonne-Plage en facilitant l'accès des touristes.
- **Phase 3 (Le Social)** : extension de la gratuité aux moins de 35 ans et aux foyers sans véhicule sur conditions de ressources. Le transport gratuit devient un outil de retour à l'emploi.

3. L'HÔPITAL COMME PIVOT (LES 3X8)

Le Centre Hospitalier est le premier employeur de la ville, mais il est mal desservi aux heures de relève. Nous allons caler le réseau sur la vie des soignants.

- **Amplitude 5h30 - 22h30** : nous adapterons les horaires de la Citadine 2 pour couvrir les prises de poste (6h-14h-22h), permettant aux soignants de venir et repartir sans voiture.
- **Le "Nudge" (Coup de pouce)** : appli portable et installation d'écrans connectés **dans les salles de pause** de l'hôpital affichant le temps réel avant le prochain bus. L'objectif est de déclencher le réflexe transport au moment exact où le personnel quitte son service.

4. L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE (TAD)

Si nous demandons aux valides de marcher 5 minutes pour avoir un bus rapide, nous n'oublions pas ceux qui ne le peuvent pas.

- **Transport à la Demande (TAD)** : Pour les seniors et les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), la collectivité maintient et renforce un service de porte-à-porte sur réservation.
- **Le principe** : La rapidité pour la masse, le sur-mesure pour les fragiles.

5. ÉVALUATION ET FINANCEMENT

Ce choc de l'offre a un coût de fonctionnement (OPEX) que nous finançons par la restructuration du réseau et l'optimisation fiscale.

ACTION	COÛT ESTIMÉ (ANNUEL)	LEVIER DE FINANCEMENT
Extension Horaires (Hôpital)	+ 400 000 €	Renégociation DSP (Délégation de Service Public).
Gratuité -35 ans / Renonçants	Perte recette ~ 800 000 €	Optimisation du <i>Versement Mobilité</i> (taxe employeurs) et baisse des coûts d'entretien voirie.
Investissement Ponts/ Voies	Voir fiche Ponts	Budget Investissement (PPI) + Subventions État "Transports Collectifs en Site Propre".

OBJECTIF : UN BUS PLUS RAPIDE QUE LA VOITURE POUR LES ACTIFS, UN SERVICE SUR-MESURE POUR LES SENIORS.

VISION 2040 : NARBONNE, ÉTOILE FERROVIAIRE EUROPÉENNE

LA VISION : "Gouverner, c'est ne pas insulter l'avenir." Narbonne est le carrefour géographique de l'Europe du Sud (jonction Espagne/Italie et Façade Atlantique). La future Ligne Nouvelle (LNMP) transformera notre territoire à l'horizon 2040. Le rôle du Maire-Ingénieur n'est pas de promettre un Tram-Train pour demain matin, mais de sanctuariser dès aujourd'hui les emprises foncières et techniques qui le rendront possible dans 15 ans.

1. L'HORIZON TECHNIQUE : L'EFFET "LNMP" (2040)

La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (Phase 2 : Béziers-Perpignan) libérera les voies historiques du littoral.

- **Le Basculement** : À l'horizon 2040, les TGV rapides et le grand fret transiteront par la ligne nouvelle. Cela laissera les rails actuels (qui traversent la ville) disponibles pour le transport local.
- **La Doctrine** : Nous ne promettons pas le Tram-Train sur ce mandat. C'est techniquement impossible tant que la ligne est saturée par les TGV. Nous préparons le "coup d'après".

2. LE RER NARBONNAIS : LE PROJET TRAM-TRAIN

Une fois la capacité libérée, nous transformerons l'étoile ferroviaire en un véritable métro de surface pour l'agglomération.

- **La Ligne de Bize (Le Retour)** : L'axe ferroviaire Narbonne-Bize est intact. Nous militons pour sa réouverture aux voyageurs. C'est l'axe vital pour désenclaver le Nord du Grand Narbonne et supprimer les bouchons de la route de Cuxac.
- **Les Gares Urbaines (Le Maillage)** : Le train ne doit pas s'arrêter uniquement à la Gare Centrale. Nous réservons le foncier pour créer des haltes légères connectées aux bus et vélos :
 - **Halte Pont de Carcassonne** : Pour devenir le noeud central des réseaux de transport en commun.
 - **Halte Espace Liberté / Plaisance** : Pour connecter les quartiers sud.
 - **Halte Saint Jean Saint Pierre** : Pour désenclaver le quartier prioritaire.
 - **Halte Montredon** : Pour la connexion avec la future gare TGV.
- **Les corridors en site propre** : Les corridors en site propre notamment en direction de Montplaisir et Revelon que nous aurons créés pendant le mandat pourrons être

convertis progressivement pour étendre le réseau.

3. LA GARE TGV : PAS DE "CATHÉDRALE DANS LE DÉSERT"

La future gare TGV (secteur Montredon) ne doit pas être un aéroport isolé accessible uniquement en voiture. Nous reprenons à notre compte l'exigence de la **FNAUT** (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports).

- **Le Lien Lourd** : Nous exigeons que la gare nouvelle soit reliée au Centre-Ville par un transport collectif lourd en site propre (TCSP) ou une navette ferroviaire, sans rupture de charge pénible.
- **L'Intermodalité** : Le projet devra être conçu dès le départ pour le vélo (pistes sécurisées depuis le centre) et le rabattement des bus.

4. L'URGENCE INDUSTRIELLE : L'ATELIER DE MAINTENANCE

Si le Tram-Train est pour demain, l'emploi doit être pour aujourd'hui.

- **Le Projet Mandat** : La région Occitanie et la SNCF vont devoir maintenir les nouvelles rames. Narbonne, par sa position centrale, est le site technique logique.
- **L'Action** : Nous nous battons pour obtenir l'implantation de l'Atelier de Maintenance (TER ou TGV) sur les friches ferroviaires actuelles. Cela permet de :
 - Créer des emplois industriels qualifiés immédiatement.
 - Préfigurer le déménagement du Triage Fret (bruyant et dangereux) vers une zone logistique dédiée à l'Ouest.

5. LA VIGILANCE FONCIÈRE : LE "REFUS DE BLOQUER"

L'erreur fatale serait de laisser construire des immeubles là où le train devra passer ou s'arrêter.

- **Réserves PLU** : Nous inscrirons des Emplacements Réservés dans le Plan Local d'Urbanisme pour toutes les futures haltes (Bize, Croix-Sud, Razimbaud).
- **Le ZAN (Zéro Artificialisation Nette)** : En anticipant le déménagement du triage vers l'extérieur et en densifiant autour des futures gares, nous permettrons à Narbonne de grandir sans consommer ses terres agricoles.

**OBJECTIF : DÉFENDRE LA POSITION DE NARBONNE COMME "HUB DU SUD" ET
EMPÊCHER L'IRRÉVERSIBLE POUR LES GÉNÉRATIONS FUTURES.**

L'AMBITION BLEUE : RECONQUÉRIR NOS CANAUX

LA VISION : "L'eau ne doit plus se résumer à une menace ou un fossé qui sépare, mais un lien qui unit." Narbonne est née de l'eau, mais elle lui tourne le dos. Notre patrimoine hydraulique est fragmenté et sous-exploité. Nous portons un projet global : transformer le risque inondation en opportunité paysagère, ouvrir une nouvelle voie navigable vers Gruissan et moderniser le réseau agricole pour protéger nos terres.

1. LE CANAL ÉLARGI DU VEYRET : UN NOUVEL AXE D'EAU

La transformation du Rec de Veyret est la clé de voûte de la protection de la ville, mais c'est aussi la création d'un nouveau plan d'eau structurant.

- **Transparence Hydraulique** : Nous remplaçons les projets de barrages par un canal élargi à 30 mètres, capable d'évacuer les crues sans obstacle.
- **Cadre de vie** : Ce n'est pas qu'un ouvrage technique, c'est une **coulée verte et bleue** de 200m de large qui traverse la ville, offrant un espace de fraîcheur et de loisirs inédit.
- → Voir la fiche détaillée : Le Canal élargi du Veyret

2. NAVIGATION : CAP SUR L'ÉTANG DE GRUISSAN

Le Canal de la Robine relie déjà Narbonne à Port-la-Nouvelle. Nous voulons ouvrir une seconde porte vers la mer.

- **La Nouvelle Branche** : Création d'une liaison navigable continue entre le **Canal de la Robine et l'étang de Gruissan**. Cette connexion transformera l'attractivité nautique du territoire en créant une boucle touristique exceptionnelle.
- **Adaptation Technique** : Cela nécessite l'élargissement des canaux de jonction existants et l'installation d'une nouvelle écluse pour franchir le dénivelé vers les étangs.
- **Économie Bleue** : Capter le tourisme fluvial de plaisance qui cherche de nouveaux itinéraires et offrir aux Narbonnais un accès direct à Gruissan par l'eau.

3. AGRICULTURE : RESSUYAGE ET IRRIGATION

L'ancien réseau de drainage viticole est vital pour l'avenir de la plaine. Il ne doit pas devenir une friche.

- **Fonction de Ressuyage** : Après les inondations ou les fortes pluies, la terre doit sécher vite pour ne pas pourrir les racines. Nous modernisons le réseau pour garantir

une évacuation rapide des eaux (ressuyage) et sauver les récoltes.

- **Irrigation** : À l'inverse, en été, ce réseau doit servir à acheminer l'eau pour les nouvelles cultures (maraîchage, arboriculture) qui remplacent la vigne.
- **Entretien Partagé** : Mise en place de conventions avec les agriculteurs pour l'entretien des berges et des fossés, garantissant la pérennité du système.

4. BIODIVERSITÉ : LES FRAYÈRES EN EAU SAUMÂTRE

L'interface entre l'eau douce des canaux et l'eau salée des étangs est un trésor écologique négligé.

- **Nurseries Naturelles** : En collaboration avec les pêcheurs locaux, nous restaurons les zones de contact (bras morts, embouchures) pour recréer des frayères en **eau saumâtre**.
- **Richesse Halieutique** : Ces zones sont indispensables à la reproduction d'espèces emblématiques comme l'anguille ou le muge, recréant une biodiversité aquatique riche.

5. MÉTHODE : LA DIPLOMATIE TERRITORIALE

Ces projets impliquent des partenaires puissants (État, VNF, UNESCO). L'ère du bras de fer stérile est terminée.

- **L'Intelligence Administrative** : Plutôt que de voir l'UNESCO ou VNF comme des freins, nous intégrons leurs exigences patrimoniales dès la conception. Comprendre la logique de l'administration est la seule voie pour débloquer les autorisations (AOT).
- **Respect du Patrimoine** : Le tracé historique de la Robine (classé) est sanctuarisé. Les aménagements lourds se font sur les canaux de jonction et le Veyret.

6. INVESTISSEMENT ET RETOMBÉES

PROJET	BUDGET ESTIMÉ	FINANCEMENT
Canal du Veyret	30 M€	80% Fonds État (PAPI / Barnier). Reste à charge Ville maîtrisé.
Liaison Navigable (Études + Travaux phase 1)	3 M€	Région Occitanie (Plan Littoral 21) + Europe (Fonds Tourisme).
Restauration des Robines & Frayères	500 000 €	Agence de l'Eau (Restauration continuité écologique).

OBJECTIF : FAIRE DE NARBONNE UNE DESTINATION NAUTIQUE, OUVERTE SUR SES ÉTANGS ET PROTECTRICE DE SA PLAINE.

RODÉOS ET NUISANCES SONORES : L'INGÉNIERIE CONTRE L'IMPUNITÉ

LA PHILOSOPHIE : "Agir sur l'infrastructure pour rendre l'infraction impossible." Le rodéo urbain et les nuisances sonores (échappements modifiés) ne sont pas une fatalité. La réponse purement répressive (poursuite motorisée) est souvent trop dangereuse pour les tiers. Nous proposons une rupture : une ingénierie de la chaussée qui rend la vitesse physiquement impossible et une traçabilité acoustique pour identifier et sanctionner les auteurs sans mise en danger.

1. LE CONSTAT : LA VILLE COMME CIRCUIT

Certains axes (Boulevards, Avenue de Bordeaux, Narbonne-Plage) sont devenus des zones de non-droit sonore.

- **Nuisance de Santé Publique** : Le bruit des échappements libres fragilise le sommeil et la santé mentale des Narbonnais.
- **Insécurité Routière** : Les comportements acrobatiques et la vitesse excessive mettent en péril la vie des piétons et des cyclistes.
- **Sentiment d'Abandon** : L'absence de réponse technique immédiate donne l'illusion d'une impunité totale, décrédibilisant l'autorité municipale.

2. L'INGÉNIERIE DE LA CHAUSSÉE : LE "VÉROU" PHYSIQUE

Le Maire-Ingénieur agit sur le support pour dicter le comportement. On ne peut pas faire de rodéo sur une route qui ne le permet plus.

- **Aménagements "Anti-Vitesse"** : Généralisation des zones 30 et passages piétons systématiquement surélevés. Mise en place de cluses (rétrécissements), des plateaux traversants et des chicanes végétalisées sur les lignes droites stratégiques. L'objectif est de briser la linéarité qui favorise l'accélération.
- **Mobilier Urbain Tactique** : Installation de coussins berlinois et de dispositifs sonores passifs sur les zones de rassemblement nocturne identifiées par les audits citoyens.
- **Signalétique Horizontale** : Utilisation de marquages au sol "3D" créant une incitation visuelle au ralentissement.

3. LA TRAÇABILITÉ ACOUSTIQUE : LE RADAR SONORE

Identifier sans poursuivre : la technologie au service de la preuve.

- **Déploiement de Radars Sonores** : Installation de capteurs acoustiques directionnels sur les points noirs du bruit. Ces outils permettent de localiser précisément l'origine

d'un pic sonore et de l'associer à une plaque d'immatriculation via la vidéo-protection.

- **Cartographie du Bruit** : Les données collectées permettent d'orienter les contrôles de la Police Municipale aux horaires et lieux exacts des nuisances récurrentes.

4. LA RÉPONSE OPJ : TOLÉRANCE ZÉRO ET SAISIES

Une fois le contrevenant identifié, la réponse doit être immédiate et douloureuse pour le portefeuille.

- **Saisie Systématique des Véhicules** : En utilisant le pouvoir des Élus **Officiers de Police Judiciaire (OPJ)**, la Ville demandera systématiquement la mise en fourrière et la destruction des véhicules non homologués ou ayant servi à des rodéos.
- **Opérations "Échappement Libre"** : Multiplier les contrôles techniques de proximité en sortie de quartiers et sur les boulevards, avec obligation de remise en conformité immédiate sous peine d'immobilisation.
- **Responsabilisation des Propriétaires** : Poursuites contre les titulaires de cartes grises pour toute modification de véhicules, même s'ils ne sont pas les conducteurs.

5. ÉVALUATION DES MOYENS ET INVESTISSEMENTS

Rendre la rue à la sérénité est un investissement dans l'attractivité et la santé de Narbonne.

ACTION	INVESTISSEMENT	BÉNÉFICE ATTENDU
Plan "Infrastructures Apaisées" (Chicanes, plateaux piétons)	600 000 € / an	Réduction physique de la vitesse sur les 10 axes les plus critiques.
Déploiement Radars Sonores (5 unités mobiles)	120 000 €	Identification automatique des véhicules bruyants 24h/24.
Renforcement Brigade Motorisée PM	80 000 € (Équipement/ Sonomètres)	Multiplication par 3 des contrôles d'homologation acoustique.
Frais de Fourrière et Saisies	Recettes / Autofinancement	Les frais de garde et de procédure sont imputés aux contrevenants.

OBJECTIF : BRISER LE CYCLE DE L'IMPUNITÉ SONORE. LA RUE NARBONNAISE DOIT REDEVENIR UN ESPACE DE CIRCULATION, PAS UNE ARÈNE.

ÉCLAIRAGE INTELLIGENT : PASSER DE L'AMPOULE À LA SENTINELLE

LA PHILOSOPHIE : "Ne plus seulement éclairer la route, mais protéger la ville." Le "Plan Lumière" actuel se limite à une modernisation technique tardive (remplacer les vieilles ampoules par des LED pour faire des économies). C'est nécessaire, mais insuffisant. Le Maire-Ingénieur propose un saut technologique : transformer le lampadaire en une colonne vertébrale intelligente. Il ne doit plus s'allumer bêtement à heure fixe, mais réagir à la présence humaine, écouter le bruit de la rue et surveiller la qualité de l'air. et il doit programmer la maintenance dès que l'avenue de Bordeaux est dans le noir.

1. LA RUPTURE : ÉCLAIRER À HAUTEUR DE PIÉTON

Aujourd'hui, l'éclairage baisse d'intensité ou s'éteint selon un horaire rigide (ex: minuit), créant un sentiment d'insécurité pour ceux qui rentrent tard.

- **Le "Train de Lumière"** : nous généralisons la **télégestion avec détection de présence**. Dans les quartiers résidentiels, l'éclairage reste en veille économique (10%) mais remonte instantanément à 100% dès qu'un piéton ou un vélo est détecté.
- **L'objectif** : concilier l'économie d'énergie maximale avec la sécurité totale des travailleurs de nuit et des femmes (voir fiche Urbanisme Inclusif). La lumière suit l'humain.

2. LE LAMPADAIRE SENTINELLE : L'OREILLE DE LA VILLE

Puisque le réseau est déjà là, nous l'utilisons pour rentabiliser nos politiques de sécurité et de santé sans creuser de nouvelles tranchées.

- **Radar Sonore** : installation de capteurs acoustiques sur les mâts des boulevards et axes critiques. Ils permettent de localiser et d'identifier les véhicules en infraction sonore (échappements libres, rodéos), rendant enfin efficace notre lutte contre le bruit (voir fiche Rodéo & Bruit).
- **Nez Électronique** : déploiement de micro-capteurs de qualité de l'air sur les lampadaires des écoles et des zones proches des sites industriels. C'est l'outil indispensable de notre Transparence Industrielle pour mesurer la pollution réelle (particules fines) au niveau de la rue.

3. FINANCEMENT : LES ÉCONOMIES PAIENT L'INFRASTRUCTURE

Le remplacement des lampes actuelles par des LED intelligentes génère 70% d'économies

d'électricité immédiates.

- **Le Cercle Vertueux** : nous n'endetterons pas la ville pour l'éclairage. Nous utilisons un mécanisme financier (Intracting) où les économies réalisées sur la facture d'électricité remboursent directement l'emprunt des nouveaux équipements en 5 ans. Au-delà, c'est du bénéfice net pour le budget municipal.
- **Support Énergétique** : les nouveaux mâts seront pré-équipés pour accueillir les panneaux solaires et batteries de notre projet Soleil Partagé, visant l'autonomie quartier par quartier.

4. BIODIVERSITÉ : LA TRAME NOIRE

La lumière blanche standard des LED actuelles est un piège mortel pour les insectes et perturbe la faune.

- **Spectre Adapté** : contrairement au "blanc froid" souvent installé pour son rendement, nous imposons des LED à température "chaude" (ambrée, < 2200K) près des zones naturelles (Canal, Clape).
- **Cohabitation** : cette lumière préserve les chauves-souris, qui sont nos meilleures alliées naturelles contre la prolifération des Moustiques. Éteindre ou adapter la couleur, c'est aussi une question de santé publique.

NOTRE ENGAGEMENT : UN ÉCLAIRAGE QUI VOIT, QUI ENTEND ET QUI RASSURE. FINI LE "TROU NOIR" À MINUIT.

URBANISME INCLUSIF

***LA PHILOSOPHIE :** "Une ville pensée pour les femmes est une ville sûre pour toutes et tous." L'espace public n'est pas neutre ; il a longtemps été conçu par et pour un usager standard (masculin, valide, motorisé). Nous proposons une rupture vers un urbanisme féministe et inclusif. L'objectif est de mettre fin aux stratégies d'évitement en agissant sur la visibilité, la qualité des sols et l'animation des rez-de-chaussée pour garantir une autonomie réelle à chaque habitante et habitant.*

1. LE CONSTAT : UN URBANISME ANDROCENTRÉ

La morphologie urbaine actuelle de Narbonne génère des inégalités de vécu et de mouvement.

- **Les Stratégies d'Évitement :** Faute d'un aménagement rassurant, de nombreuses femmes, seniors ou personnes à mobilité réduite renoncent à certains trajets ou horaires. La "géographie de la peur" restreint le droit à la ville.
- **L'Invisibilité des Zones d'Ombre :** Les recoins, les éclairages défailants et les vitrines mortes créent des points de rupture dans le continuum de sécurité.
- **L'Obstacle au Quotidien :** Un trottoir dégradé ou trop étroit n'est pas qu'un défaut technique ; c'est une entrave qui complique les déplacements liés à la vie quotidienne (poussettes, fauteuil roulant, courses, déambulateur, accompagnement).

2. LA MÉTHODE : LES MARCHES EXPLORATOIRES

La sécurité ne peut s'évaluer par des statistiques froides. Elle doit s'appuyer sur l'expertise d'usage et le ressenti.

- **Le Diagnostic des Habitantes :** Nous organiserons avec les médiateurs des "marches exploratoires" non-mixtes ou ciblées (seniors, parents). Ces déambulations nocturnes permettent d'identifier précisément les sources d'inconfort : une haie trop haute, une rue mal éclairée, un angle mort, un sentiment d'enfermement.
- **L'Expertise du Vécu :** Ce ne sont plus les techniciens seuls qui dessinent la ville, mais les usagères qui dictent les priorités d'aménagement. Si une rue est praticable et rassurante pour une femme seule à 23h, elle devient accessible à l'ensemble de la population.

3. LA DOCTRINE : "LES YEUX SUR LA RUE"

La sûreté réelle dépend de la vitalité de l'espace public. Nous passons d'un urbanisme défensif (caméras) à un urbanisme de la vie quotidienne.

- **Rez-de-chaussée Actifs** : La vacance commerciale est un facteur d'insécurité. Nous favoriserons l'installation d'activités diversifiées, de services de proximité comme les cuisines en commun et de lieux de vie associatifs dans les locaux vacants.
- **La Surveillance Naturelle** : Un rez-de-chaussée occupé et éclairé offre une présence humaine bienveillante. La lumière qui émane des vitrines et le passage régulier des usagers régulent naturellement l'espace, rendant la délinquance de rue plus difficile.
- **Lisibilité et Transparence** : Nous agissons sur la perméabilité visuelle. La ville doit être dégagée, sans "zones de repli" cachées, pour permettre une vision claire de son environnement immédiat.

4. L'INFRASTRUCTURE DE LA SÉCURITÉ

L'investissement matériel est le prolongement direct du diagnostic social.

- **Éclairage de Confort** : Sortir du simple éclairage routier pour passer à un éclairage piéton, à hauteur d'humain, avec une colorimétrie chaude et rassurante. Priorité aux zones identifiées comme "trous noirs" lors des marches exploratoires.
- **Sols Qualitatifs** : Un sol lisse, propre et bien entretenu facilite non seulement la marche mais signale aussi que l'espace est respecté et surveillé par la collectivité (voir fiche Propreté).

5. ÉVALUATION DES MOYENS ET INVESTISSEMENTS

L'urbanisme inclusif prévient les coûts de la vidéosurveillance et renforce l'attractivité du centre-ville.

ACTION	INVESTISSEMENT	OBJECTIF
Plan "Lumière et Visibilité"	1 200 000 €	Supprimer les zones d'ombre critiques (priorité femmes/seniors).
Aménagement Rez-de-Chaussée	400 000 €	Aides à la remise en état pour activités de proximité.
Urbanisme de Proximité (Trottoirs)	800 000 € / an	Élargissement et lissage des cheminements stratégiques.
Marches Exploratoires & Concertation	Frais de fonctionnement	Pilotage par les services démocratie locale et égalité.

OBJECTIF : UNE VILLE OÙ CHAQUE FEMME PEUT OCCUPER L'ESPACE PUBLIC SANS STRATÉGIE D'ÉVITEMENT, DE JOUR COMME DE NUIT.