

PARLONS VÉLO !

À l'heure de la transition écologique, nous nous déplaçons toujours aussi peu à vélo au pays du Tour de France, à Saint-Avoid en particulier.

En septembre 2018, le Premier Ministre Édouard Philippe lançait officiellement le « **Plan Vélo** », dont l'objectif déclaré était de faire passer la part modale du vélo de 3 à 9 % d'ici 2024, alors qu'elle tourne autour de 10 % en Allemagne et 28 % au Pays-Bas (et à moins de 1 % à Saint-Avoid !).

Le 24 décembre 2019, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) inscrit le Plan National Vélo dans la Loi, ce dont on ne peut que se réjouir.

La **LOM** place, dans la perspective globale d'une sortie de la dépendance à la voiture individuelle, un **usage du vélo pensé au même titre et sur le même plan que celui de la voiture, des transports en commun, du recours au covoiturage ou à l'autopartage.**

Le vélo est enfin officialisé et légitimé et n'est pas une variable d'ajustement.

La **LOM renforce la loi LAURE** de 1996 avec l'obligation de créer des itinéraires cyclables à l'occasion de travaux et rénovations de voiries, **y compris en dehors des agglomérations.**

La **LOM** inscrit le **Savoir Rouler à Vélo** pour tous les enfants avant l'entrée au collège, toutefois sans prévoir son financement.

La **LOM** a transformé l'Indemnité Kilométrique Vélo en un **Forfait Mobilité** d'un montant allant jusqu'à 400 €, mais qui reste facultatif pour les entreprises.

Une ville doit être aménagée pour ses habitants et non pour le trafic automobile.

Le vélo est un mode de déplacement imbattable sur l'ensemble des trajets dans une ville moyenne, aussi bien au centre-ville que pour relier les quartiers excentrés, voire les villes voisines.

L'objectif est de **permettre au plus grand nombre, et non à une petite minorité, de faire du vélo son moyen de déplacement.**

Saint-Avoid est une ville d'une superficie de 36 kilomètres carrés, avec 110 km de voirie, un **centre ville et quatre quartiers excentrés** (Dourd'Hal, Huchet, Tyrol et Jeanne-d'Arc), un peu plus de 15 000 habitants, où la majorité **des déplacements seraient praticables à vélo si les rues et routes étaient sécurisées et pensées pour le vélo.**

Saint-Avoid est actuellement classée en ville routière, régulièrement aménagée mais toujours en faveur de la voiture, et **l'accessibilité à vélo est partout inexistante.**

Globalement, se déplacer à vélo est ressenti comme dangereux par de nombreux habitants, en particulier à Saint-Avoid. Cette dangerosité ressentie est le **frein principal à l'utilisation d'un vélo, bien avant les conditions climatiques ou les pentes de certaines rues.**

En 2017, 113 000 personnes avaient répondu pour toute la France au **Baromètre des Villes Cyclables réalisé par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)**, la plus grosse étude au niveau mondial sur le ressenti cycliste. Saint-Avold y figurait en fin de classement.

En 2019, le baromètre a obtenu 184 000 réponses, et les résultats seront diffusés le 6 février au Congrès FUB 2020 à Bordeaux.

Les réponses du Baromètre des Villes Cyclables 2019 serviront de base pour prioriser et finaliser les mesures à prendre pour créer un Plan Vélo à Saint-Avold.

Propositions de SaintAvélo :

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo.

Un plan vélo ambitieux, financé, et concerté dès le début du mandat.

Ce plan est le fondement d'une **politique cyclable cohérente et d'un affichage politique fort dès le début du mandat et pour toute la durée du mandat.**

Un plan vélo doit définir un réseau cyclable communal et connecté aux communes environnantes, des mesures de soutien au développement des déplacements à vélo (stationnement, services aux cyclistes, etc.) y associant des moyens dédiés.

Ce **Plan vélo** doit être étudié puis mis en place avec l'aide **d'organismes spécialisés** comme le **CEREMA** ou autre Bureau d'études travaillant sur la Mobilité et l'Urbanisme, en partenariat avec les Services de la Mairie, et en concertation régulière avec les associations d'usagers telle SaintAvélo et des informations aux habitants.

Le budget vélo par an et par habitant varie fortement d'un pays à l'autre, de 9 à 24 € en Allemagne, à 24 à 49 € aux Pays-Bas.

Pour Saint-Avold, 15€ par habitant seront un minimum à dédier au Plan Vélo.

Un réseau cyclable cohérent, sécurisé et agréable

Une ville doit être aménagée pour ses habitants et non pour le trafic automobile.

Le réseau cyclable doit être cohérent et sans interruptions, afin de permettre de rallier de manière rapide, sécurisée et confortable les établissements d'enseignement, de santé, sportifs et culturels, les commerces, les différents pôles d'attractivité et de transport, y compris les quartiers excentrés de la ville.

Des études avec des organismes compétents (CEREMA) et les Services de la ville, des reconnaissances sur le terrain, et une concertation avec les associations d'usagers, établiront une qualification avec priorisation des rues et définition des types d'aménagements de voirie à réaliser.

Encourager les moyens de déplacement alternatifs à la voiture,

L'intérêt de la pratique du vélo est sous-estimé dans les moyennes et petites villes. Il y a pourtant là un double objectif sanitaire et écologique :

- **L'activité physique quotidienne** à l'occasion des déplacements utilitaires correspond souvent à celle recommandée par l'OMS.

Le manque d'activité physique chez les jeunes (et moins jeunes) est un problème majeur de santé publique, avec 17 % des enfants en surpoids. Chez les moins jeunes, le vélo participe au maintien ou à la récupération d'une bonne santé (*vélo sur ordonnance*). Le **vélo doit être une évidence dans les déplacements quotidiens** et implique de travailler sur un changement de culture dès le plus jeune âge.

Le « **Savoir Rouler** » mis en place par la LOM pour tous les enfants avant l'entrée au Collège sera la porte d'entrée aux déplacements domicile-école à vélo. Il devra s'associer à la création de Zones de rencontre aux abords des écoles.

Multiplier les stationnements vélo.

Le vol est aujourd'hui l'un des principaux obstacles à la pratique du vélo, d'où la nécessité de proposer aux cyclistes du **stationnement de qualité** : arceaux (supprimer tous les système type râtelier) et parkings couverts devant tous les établissements publics, scolaires, culturels et sportifs, les hôpitaux, les commerces, les grands pôles d'activité et de transport pour favoriser l'intermodalité entre le vélo et les transports en commun.

Associer vélo et commerces de proximité est une bonne solution pour relancer l'économie locale ! Les études montrent que les cyclistes se rendent plus fréquemment chez les commerçants de quartier, ce qui fait d'eux des clients fidèles et plus dépensiers que les automobilistes.

Les endroits destinés à recevoir des parkings vélos seront étudiés puis définis rapidement avec l'aide des usagers.

D'ores et déjà, la LOM de décembre 2019 propose la **suppression d'une place de parking voiture sur les 5 mètres avant un passage piétons**, et l'installation sur cet espace de 5 arceaux pour vélo. 10 vélos (2 par arceau) seront ainsi garés sur une place voiture, dégageant la visibilité automobilistes/piétons avant la traversée du passage protégé.

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Une culture vélo

Nomination indispensable à la mairie d'un **Responsable du déplacement à vélo** qui sera l'interlocuteur régulier des associations d'usagers. Cette personne devra bien sûr être cycliste urbain(e) et volontaire à ce poste.

Une formation en matière de bonnes pratiques de voirie cyclable est à instaurer dans les services de voirie, bureaux d'études et entreprises chargées de ces travaux, par exemple avec la participation aux Journées CEREMA « Une voirie pour tous ».

Toutes les études de déplacement, installations nouvelles et modifications de signalisation devront faire l'objet **d'études préalables des Services de la Mairie avec l'aide d'entreprises spécialisées telles que le CEREMA, et en concertation avec les associations d'usagers.**

Tous **les personnels des services de la mairie et les agents municipaux** ont un véritable rôle d'exemplarité dans une ville, et **pourront disposer d'un vélo, éventuellement d'un VAE, voire des vélos-cargos** pour certains.

Des **études de PDE** mises en place en particulier dans les entreprises de plus de 100 salariés (Décret de janvier 2016) permettront d'encourager les salariés à se rendre au travail à vélo ou en covoiturage (avec Forfait Mobilité de 400 €), en tous les cas le moins souvent possible en voiture-solo, en particulier à la Mairie qui est l'entreprise phare d'une ville et se doit d'être exemplaire.

Mettre à disposition en centre-ville d'un local dédié au vélo (rencontres, permanences d'associations cyclistes telles SaintAvélo, atelier de réparation type Heureux Cyclage).

Inciter les entreprises (la Mairie en particulier) à proposer des **Forfaits Mobilité**.

Maintenir l'**aide municipale à l'achat de VAE**, voire de vélo traditionnel.

Organiser des campagnes de communication sur le Code de la Rue et l'évolution de la réglementation en faveur des cyclistes, des manifestations conviviales en ville à vélo, voire l'institution de journées sans voitures avec les associations d'usagers pour faciliter l'adhésion des habitants à changer leurs habitudes de mobilité.

Pour **répondre aux attentes des habitants et des cyclistes**, il est essentiel :

- de dialoguer régulièrement, y compris en amont des projets, avec les habitants et les associations de cyclistes et de piétons ;
- d'adapter les projets aux besoins des usagers qui doivent adhérer au projet et se l'approprier ;
- de s'assurer de la cohérence des choix techniques au regard des pratiques pour assurer des cheminements agréables, faciles et sécurisés pour tous les usagers en mode actif.

Sur le terrain, des moyens efficaces et peu coûteux sont faciles à mettre en œuvre dès le début du mandat municipal :

- En ville, abaisser les vitesses maximales à **30 km/h** dans le centre et les quartiers résidentiels, **ramenées à 20 km/h** à proximité des écoles (Zones de Rencontre, Vélorue).
- Garder le **50 km/h** uniquement **sur quelques axes structurants** définis après études de circulation et toujours hors zones de chalandise et résidentielles.

- **Dans tous les sens uniques où la vitesse est inférieure à 30 km/h**, y compris hors Zone 30, création de **Double sens cyclables (DSC)** (décret de juillet 2008 renforcé par celui de juillet 2015).

- Si des signalisations par feux tricolores existent, installer des « **sas vélos** » de **5 m de profondeur** en avant des passages piétons à leur niveau (le cycliste se positionne pour éventuellement tourner à gauche, et démarrera avant la voiture sans subir les nuisances de son pot d'échappement).

- Étudier la possibilité de « **cédez le passage au feu** » au niveau de chaque carrefour.

- Définir les endroits qui recevront des **arceaux à vélos**.

Les avantages du déplacement à vélo sont de plus en plus connus et plébiscités par tous, et l'utilisation du vélo en sécurité est un droit pour tous les habitants (LOTI 1982) tant pour des raisons de santé, d'écologie, de coût que pour le plaisir de se déplacer à vélo ; grâce au VAE, les reliefs d'une ville ne constituent plus un frein à l'usage du vélo.

La part modale de cyclistes souhaitée pour 2024 en France est de 9 %, chiffre très en dessous de ceux des pays voisins, mais très au-dessus de celle de Saint-Avold (inférieure à 1 %, assortie d'un très important retard en matière d'aménagements de voirie en faveur des modes cyclistes et piétons) !

Il faut oser le vélo, et adapter nos villes au vélo !

En résumé, un plan vélo encourageant l'usage du vélo :

- améliorera le cadre de vie,
- sécurisera la ville (passage des vélos, lien social),
- rendra la ville plus attractive car moins d'embouteillages (moins de pollution, de bruit, de dangers dus au trafic motorisé),
- redonnera l'espace public au public (moins d'espace utilisé pour les voitures qui roulent ou garées),
- permettra le Droit à la Mobilité pour tous (raison de santé, handicap, âge, incapacité à conduire un véhicule),
- participera au maintien ou à retrouver une bonne santé (physique et mentale),
- luttera contre l'obésité croissante des enfants,
- permettra aux enfants de jouer dans la rue (plus d'activités physiques et moins d'heures sur des écrans),
- entrainera un sentiment d'empathie vis-à-vis des usagers de vélo (police municipale, transport de marchandises, livraisons à vélo, vélo-taxis pour tourisme et personnes âgées),
- diminuera l'absentéisme dans les entreprises (à vélo, le salarié est en meilleure santé, donc moins souvent absent),
- diminuera les coûts pour les déplacements (voiture = achat + assurance + stationnement + entretien + carburant),
- a une action bénéfique en matière d'Écologie et de changements climatiques (CO2).

Saint-Avold est une petite ville qui a des clubs sportifs : les sportifs peuvent facilement faire leurs déplacements utilitaires à vélo !

Nous espérons et attendons tous qu'avec l'aide des résultats du Baromètre des villes cyclables 2019, les documents officiels du CEREMA et de la FUB, grâce à l'expertise d'usage de l'association SaintAvélo et surtout grâce à une volonté politique nouvelle, notre ville puisse enfin démarrer sa transformation en une ville cyclable.