

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Questionnaire pour Saint-Étienne

Introduction

Si votre équipe est élue, quelles actions mettrez-vous en œuvre ?

Adopter (ou renouveler) un plan vélo local ambitieux, financé et concerté, dès le début du mandat

Action n°1 :

Dès le début de mandat, remettre à jour le plan vélo

– en mettant en place un comité de suivi opérationnel se réunissant au minimum 4 fois par an ;

– en établissant un budget annuel de 4,1 millions d'euros

Saint-Etienne Métropole a voté en juin 2019 son plan vélo, inspiré de notre projet des Voies-Vertes Métropolitaines (www.voies-vertes-metropolitaines.com). Nous saluons cette décision et souhaiterions renforcer l'ambition de ce plan vélo, pour porter la part modale du vélo à 10% sur le territoire de Saint-Etienne Métropole. Notons que l'engagement financier est de 10 euros par an et par habitant pour la réalisation de ce plan, c'est la moyenne nationale. A Lyon, ce budget est de 20 euros par habitant. En Allemagne, Belgique, Danemark et Pays-Bas, l'investissement annuel est en moyenne de 40 euros par habitant.

Action n°2 :

Désigner un ou une responsable (madame ou monsieur vélo) et mettre en place un comité vélo régulier se réunissant au minimum 4 fois par an.

Il serait appréciable que ce responsable se déplace à vélo !

Action n°3 :

Former l'ensemble des technicien·ne·s en lien avec le vélo aux spécificités de ce mode de déplacement.

Les techniciens de la voirie sont concernés en priorité, mais l'ensemble des agents municipaux manque de connaissances à ce sujet.

Développer un réseau cyclable cohérent

Action n°4 :

Créer un réseau express vélo conforme à notre projet www.voies-vertes-metropolitaines.com, lauréat du prix Talent du Vélo 2018 du Club des Villes et Territoires Cyclables. Ce réseau est étendu au territoire de Saint-Etienne métropole, facilitant la circulation à vélo péri-urbaine.

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°5 :

Repenser le plan de circulation en réfléchissant à la place de la voiture dans la ville. Repenser le plan de circulation permet d'augmenter au maximum le linéaire de rues apaisées. Ce processus de hiérarchisation du réseau viaire a pour objectif, à terme, de ne conserver du transit motorisé que sur des axes susceptibles d'accueillir des pistes cyclables de qualité.

Généraliser la Ville à 30km/h, sur l'ensemble des voiries de dessertes de quartier, réserver le 50km/h sur quelques axes de transit. Faciliter les déplacements des piétons, des cyclistes puis des transports et enfin des véhicules individuels motorisés.

La Ville à 30 est la mesure la plus efficace pour favoriser les déplacements à vélo.

Action n°6 :

Réaménager les avenues qui sont à 2×2 voies en 2×1 voies, en redistribuant l'espace au profit des

transports en commun, des piétons et des vélos. Le boulevard urbain, le cours Fauriel, Le boulevard Jules-Janin proposent jusqu'à 6 voies de circulation automobiles, et l'espace vélo est prévu sur le trottoir !

Action n°7 :

Généraliser les double-sens cyclables, les sas vélo et les cédez-le-passage cycliste aux feux.
Ces aménagements, malgré les idées reçues, sont facteurs de sécurité.

Action n°8 :

Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes.

Action n°9 :

Rendre payant le stationnement en surface pour les voitures et les deux-roues motorisés pour donner un avantage comparatif aux autres modes de déplacement.

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Action n°10 :

Planter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. Dédier un budget constant pendant la durée du plan vélo pour installer au moins 250 arceaux par an sur l'espace public.

Les établissements municipaux recevant du public sont sous-dotés. Piscines, centre sociaux, bibliothèques, pourraient être équipés en priorité.

Action n°11 :

Installer des stationnements fermés type vélobox ou espace vélo sécurisé dans des parcs concédés, des locaux ou des garages en rez-de-chaussée pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activité.

Il faudrait multiplier la transformation de rez-de-chaussées désaffectés en garages à vélos, à l'image du garage à vélos du Crêt de Roc, initiative de l'association Ocivélo.

Action n°12 :

Créer des locaux vélos dans les écoles et les équipements publics.

Le dispositif Alvéole de la FUB finance jusqu'à 100% de ces travaux. L'adjoint en charge de la commission de sécurité pourrait être l'ambassadeur de ce dispositif lors des visites des Établissements Recevant du Public. Infos sur <https://programme-alveole.com/>

Action n°13 :

Anticiper l'interdiction du stationnement motorisé à moins de 5 mètres des passages piétons en 2026, en transformant au plus tôt ces places en stationnement vélo.

Action n°14 :

Intégrer dans le PLU l'obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d'habitation et tertiaires, les ERP, et subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social.

Action n°15 :

Créer une aide à l'achat d'un vélo pour les particuliers et pour les entrepreneurs locaux (achat de remorque, vélo-cargo, triporteur, VAE, vélos pliants).

Action n°16 :

Soutenir les associations de services vélo (vélo-écoles, ateliers de réparation) et mettre des locaux à disposition de ces associations.

Promouvoir une culture vélo

Action n°17 :

Donner l'exemple : en tant que maire et élu·e·s, effectuer un maximum de déplacements à vélo.

Action n°18 :

Proposer le forfait mobilité durable (anciennement IKV : indemnité kilométrique vélo) aux agents municipaux.

Action n°19 :

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable.

Action n°20 :

Lancer un plan de communication orienté sur le respect mutuel des usagers, sur les nouvelles dispositions du code de la route spécifiques au vélo (double sens cyclable, tourne à droite, sas vélo) et battre en brèche les idées reçues.