

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Questionnaire pour Jarville-la-Malgrange

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

Action n°1 :

Adopter un plan vélo ambitieux, financé et concerté en début de mandat qui inclut un réseau cyclable communal, doté d'un comité vélo et d'une charte de qualité des aménagements cyclables.

L'objectif sera de porter un plan vélo cohérent, complet et sans coupures au NIVEAU

METROPOLITAIN, basé sur un travail exhaustif au niveau de la voirie et comprenant des objectifs clairs et argumentés des flux cyclables à atteindre.

Ce plan comprendra :

- *Les modalités d'application dudit plan : comité de suivi, un planning prévisionnel, affichage des ambitions à atteindre en terme de part modale*
- *les moyens alloués à la réalisation des aménagements*
- *la liste des documents qui feront référence (Exemple : le guide des aménagements cyclables de "Paris en Selle") afin d'éviter l'écueil d'une charte locale bien trop permissive.*

Action n°2 :

Affecter [au moins 10%] du budget municipal d'investissement à un budget participatif de projets (avec un thème transport et mobilité) pour impliquer les citoyens dans l'amélioration de leur cadre de vie.

Action n°3 :

Désigner un ou une responsable (madame ou monsieur vélo) et mettre en place un comité vélo régulier se réunissant au minimum 6 fois par an.

Le responsable vélo aura des compétences au sein de la municipalité suffisamment importantes pour porter le plan vélo sans difficulté, notamment, sa mission aura le même poids que les autres délégations, transports ou voirie par exemple.

Il sera le représentant de la ville auprès de la métropole.

Développer un réseau cyclable cohérent

Action n°4 :

Créer des pistes cyclables larges, continues et sécurisées, c'est-à-dire séparées physiquement des piétons et des voitures sur les axes à forte circulation suivants : Principalement : Les liaisons Est/Ouest qui sont insuffisantes depuis l'interdiction de circuler et la chasse aux vélos sur la plateforme du tram/trolley-bus guidé de la métropole L'objectif sera de résorber les très nombreuses coupures persistantes dans le réseau cyclable aujourd'hui embryonnaire.

Subsidiairement les grands axes nord sud qui sont aujourd'hui encore insuffisamment praticables

Action n°5 :

Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité : des la Gares de la Métropole aux principaux centres villes des communes de la métropole, et vers les véloroutes entrantes et sortantes de la métropole.

Action n°6 :

Créer un réseau d'itinéraires cyclables jalonnés inter-quartiers et d'agglomération.

Action n°7 :

Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines en soutenant auprès de la métropole une direction vélo forte et indépendante.

Action n°8 :

Mettre le vélo au cœur des nouveaux projets d'urbanisme prévus sur la métropole.

Maringer, Alstom, La requalification des provinces à LAXOU ou le NPNRU du quartier des Nations sont autant d'opportunités offertes à la métropole d'améliorer substantiellement la qualité perçue des aménagements cyclables en faisant enfin un aménagement de qualité.

Action n°9 :

Réduire les coupures urbaines, en s'appuyant sur le plan vélo du gouvernement et son fonds mobilités actives « Continuités cyclables », doté d'un budget de 50 millions d'euros en 2019. poursuivre les initiatives précédentes initiées à la fin de la mandature précédente.

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous**Action n°10 :**

Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes. S'inspirer de l'exemple de Gand qui a su porter un plan de restructuration ambitieux et efficace pour un budget réduit.

https://www.rtb.be/info/belgique/detail_fin-du-tout-a-la-voiture-le-plan-de-mobilite-gantois-est-il-applicable-a-bruxelles?id=10274696

Action n°11 :

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.

S'inspirer de l'exemple rafraîchissant de la ville de GAND qui en 2017 a complètement repensé son plan de circulation pour le plus grand bénéfice de ses citoyens.

Réduire le ratrunning dans les rues de la Métropole :

<https://bicycledutch.wordpress.com/2015/12/15/how-to-prevent-rat-running/>

https://twitter.com/Orett_/status/1172982263035965440

Action n°12 :

Mettre en place une Zone à Faibles Émissions ambitieuse Dans un premier temps autour du cœur historique de Nancy, qui correspond peu ou prou au périmètre sauvegardé de la ville.

Puis dans les centres des autres communes de la métropole.

Action n°13 :

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.

Dans le cas de particulier la Métropole de Nancy, Les rues sont particulièrement étroites, comparées aux autres villes françaises. Y implanter plus de 2 voies de circulation est très contraignant et offre une place disproportionnée au trafic automobile. La réduction du nombre de voie permettra d'apaiser le trafic automobile et de donner de la place aux autres usagers de l'espace public.

Action n°14 :

Créer des zones à très faible circulation dans certaines rues (sens unique, mise en cul de sac) pour empêcher la circulation de transit à travers les quartiers résidentiels ou devant les écoles.

Particulièrement devant les écoles dès le début de la nouvelle mandature, puis dans les quartiers résidentiels de la Métropole.

Action n°15 :

Transformer en zone piétonne Le cœur de ville, qui correspond à la première ZFE de la Métropole (cf action 12)..

Action n°16 :

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

classes.

Action n°17 :

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

Contrairement à la politique de la précédente mandature qui a choisi de favoriser l'usage de la voiture unipersonnelle dans la Métropole en optant pour une politique favorable au parking en ville, il s'agira de favoriser les transports publics et surtout l'usage du vélo pour les déplacements des citoyens.

Action n°18 :

Rendre claire et visible l'offre de stationnement aux portes de la ville, afin d'y orienter les visiteurs, et d'alléger le trafic en centre-ville.

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Action n°19 :

Implanter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. En centre historique, mais aussi et surtout dans les quartier périphériques qui ont encore la chance de disposer de commerces de proximité, boulangerie, épicerie, primeurs

comme par exemple aux trois maisons ou BvD d'Haussonville, ce dernier qui malgré la récente réalisation d'une piste cyclable n'offre que peu de stationnement vélo.

Action n°20 :

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

Installation de même de stationnements vélos devant les collèges et lycées, et aussi aux portes des universités et à ARTEM

Action n°21 :

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.

A mettre en œuvre systématiquement.

Action n°22 :

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°23 :

Imposer des normes minimales de stationnement vélo ambitieuses dans toutes les nouvelles constructions lors de la modification ou révision du PLU.

Action n°24 :

Aménager des aires logistiques de livraison pour faciliter les livraisons en ville par vélo cargo.

Action n°25 :

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

Soutenir notamment les ateliers vélos participatifs et solidaires en reconnaissance de leur rôle moteur dans la promotion du vélo.

Action n°26 :

Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité à la politique cyclable de la ville.

Réorganiser la maison du vélo en la faisant évoluer vers un STATUT ASSOCIATIF rassemblant collectivité, associations et citoyens pour qu'elle soit administrée et que son programme d'activité soit

construit de manière coopérative.

Promouvoir une culture vélo

Action n°27 :

Aider les établissements scolaires à s'équiper en vélos pour l'apprentissage à l'école.

Action n°28 :

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

Action n°29 :

Équiper les services municipaux de vélos-cargo pour réaliser une partie des livraisons municipales à vélo (repas à domicile, approvisionnement des écoles, entretien des espaces verts, police municipale).

Action n°30 :

Créer une "fête du vélo". Permettre aux associations de prendre part à l'ORGANISATION de la FÊTE du VÉLO, de la journée sans voiture, et de tout autre évènement mettant en lumière le vélo, en les plaçant comme partenaire de la collectivité et en leur permettant de jouer un vrai rôle dans l'organisation et dans l'animation de ces manifestations.

Action n°31 :

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.