

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Questionnaire pour Pont-à-Mousson

Introduction

L'intérêt des mussipontains pour le vélo a été démontré par les 113 réponses au baromètre des villes cyclables. L'agglomération de Pont à Mousson présente peu ou pas de dénivelé. Alors pourquoi si peu de cyclistes circulent en ville ? Une seule réponse : les aménagements cyclables ne rassurent pas les potentiels cyclistes

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.

Action n°2 :

Désigner un ou une responsable (madame ou monsieur vélo) et mettre en place un comité vélo régulier se réunissant au minimum 3 fois par an.

Action n°3 :

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

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 : la route de Briey, l'avenue de l'Europe, la rocade...que les cyclistes ne peuvent éviter.

Actuellement le réseau d'aménagement cyclable mussipontain est constitué de bouts de bandes cyclables discontinues, souvent dans un seul sens, souvent sur le trottoir, mal réalisés...

Action n°5 :

Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité : écoles maternelles et primaires, collège, lycées, commerces du centre et de la périphérie, gare SNCF et routière, équipements municipaux (salles des sport, stades, piscine), équipements culturels (cinéma, médiathèque...), administrations (mairie, office du tourisme).

Voici un exemple où la continuité et la signalitique sont absolument nécessaire.

Pont a Mousson est traversée par la véloroute V50 (moselle-saone) . Mais les cyclotouristes étrangers désirant visiter l'abbaye des Prémontrés ou l'église St Martin sont incapables de trouver leur chemin. Il n'y a pas de cheminement évident et aucune signalitique.

Action n°6 :

Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines Les communes de Maidières, Montauville, jezainville, Atton situées à moins de 5 km de Pont a Mousson doivent pouvoir être atteintes sans danger par les cyclistes.

Il faudrait assurer la continuité et prolongement de la nouvelle piste cyclable de la rue des États-Unis vers la commune d'Atton et trouver une solution au "sens interdit" qui barre la route au cycliste au bout de la nouvelle piste cyclable.

Action n°7 :

Mettre le vélo au cœur de la circulation en réaménageant les carrefours.

Dans le baromètre des villes cyclables les carrefours ont été considérés comme infranchissables par beaucoup de cyclistes. Même les automobilistes en ont peur. Les carrefours suivants ont été cités : croisement de la rue de la corderie et de la route de Briey, carrefour de la rue Saint martin et du pont Gelot, carrefour avenue de Metz et route de l'Europe...Des solutions existent, sas velo, carrefour hollandais...

Action n°8 :

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. Pont a Mousson est traversé par 2 grandes coupures qu'il est difficile de franchir en vélo : la Moselle et la voie de chemin de fer.

Les 2 ponts sur la Moselle sont saturés de voitures et il n'existe aucune pistes cyclables sur ceux-ci. La solution d'une passerelle devrait être étudié.

Les petits passages sous la voie de chemin de fer pourrait facilement être rendu cyclables.

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°9 :

Pour lutter contre les accidents imputables au phénomène des angles morts, interdire - dès que la législation le permettra - les poids lourds non équipés de radars avancés de détection de cyclistes et piétons. Des Ronds-points (celui devant l'usine saint-Gobai et celui du carrefour rue de Blenod et D958a) ont été aménagés avec des bandes cyclables (et non des pistes cyclables) qui ne protègent pas les cyclistes des accidents lié aux angles morts. Un grave accident a eu lieu l'an dernier.

Action n°10 :

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.

Action n°11 :

Généraliser la vitesse de circulation à 30 km/h en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs) et développer des zones de rencontre là où le trafic est très limité. Les rues du centre ville sont étroites et saturées de voitures. Diminuer la vitesse à 30km/h, réduirait la dangerosité et la pollution, rendrait le centre attractif le centre ville pour les vélos et les piétons dont profiterai le commerce.

Action n°12 :

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.

Action n°13 :

Généraliser les double-sens cyclables, les sas vélo et les cédez-le-passage cycliste aux feux.

Action n°14 :

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°15 :

Planter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces.

La place Duroc ne possède qu'un seul arceau de stationnement vélo alors qu'elle est le centre commercial et touristique de Pont a Mousson.

Action n°16 :

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.

Des centres sportifs ou culturels n'ont pas d'arceaux pour les vélos tel que le centre des sports Bernard Guy et la salle Montrichard.

Action n°17 :

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

Action n°18 :

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°19 :

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°20 :

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).

Promouvoir une culture vélo

Action n°21 :

Favoriser le déploiement du programme national "savoir rouler à vélo" dans les écoles primaires, en équipant les écoles de stationnement vélo grâce au programme Alvéole. Le stationnement sera ainsi pris en charge à 60% et la sensibilisation à 100%.

Action n°22 :

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

Action n°23 :

Créer des pistes cyclables d'apprentissage ouvertes à toutes et tous pour permettre l'apprentissage du vélo.

Action n°24 :

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable Une voiture sur une piste cyclable oblige le cycliste à descendre sur la chaussée et à s'incruster dans la circulation ce qui est très accidentogène.