

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Questionnaire pour Valenciennes

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.
Un plan vélo qui devrait être en cohérence avec le schéma directeur cyclable de l'agglomération.

Action n°2 :

Dès le début de mandat, remettre à jour le plan vélo
– en mettant en place un comité de suivi opérationnel se réunissant au minimum 2 fois par an ;
– en établissant un budget annuel de 800 000€ euros
Le plan vélo, avec un schéma directeur, est porté, sans budget, par le syndicat intercommunal de l'agglomération. Les communes activent leur propre plan vélo au gré des travaux de voirie.

Action n°3 :

Affecter Un budget annuel sur la création d'aménagements cyclables est à prévoir, 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°4 :

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.
Une Madame ou un Monsieur VELO est indispensable, il faudrait pouvoir le rencontrer 4 fois par an.

Action n°5 :

Mettre en place un comité vélo régulier se réunissant au minimum 2 fois par an.
Un comité VELO comprenant plusieurs associations,, des habitants des quartiers concernés, des personnes handicapées avec les représentants de la ville, élus et techniciens, devrait se réunir 2 fois par an.

Action n°6 :

Former l'ensemble des technicien·ne·s en lien avec le vélo aux spécificités de ce mode de déplacement.
Former les techniciens à observer les préconisations du CEREMA pour adapter les aménagements de voirie à une ville apaisée et favorable aux modes actifs.

Développer un réseau cyclable cohérent

Action n°7 :

Créer un réseau express vélo Dans un premier temps, le réseau express n'est pas la priorité, mais il pourrait être étudié par la suite.
Une ville centre avec une cyclabilité moyenne et des communes voisines très peu cyclables, d'où un accès difficile à Valenciennes.

Action n°8 :

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 : Où cela est possible, les aménagements doivent être sécurisés et sans obstacles de mobilier urbain, mal positionné. Des boulevards récemment rénovés proposent des pistes cyclables, mais où il faut rouler au pas car partagées avec les piétons car les itinéraires sont peu lisibles et se croisent, au milieu d'un mobilier

urbain très présent.

Un retard a été pris dans la ville lors des travaux du tramway au début des années 2000, le vélo a été oublié et négligé, la priorité a été donnée au tram.

Action n°9 :

Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité :
Prioriser :

la liaison gare SNCF vers l'université du Mont Houy, priorité inscrite au schéma directeur vélo du dernier PDU.

les itinéraires vers les collèges et lycées de la ville.

Mettre ne place les jalonnements pour prioriser les itinéraires les plus adaptés et sécurisés, pas forcément les plus connus, surtout empruntés par des étudiants de passage.

Action n°10 :

Créer un réseau d'itinéraires cyclables jalonnés inter-quartiers et d'agglomération Contournement de certains axes ou giratoires peu accueillants pour les cyclistes, utiliser des quartiers sans circulation de transit.

Action n°11 :

Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines Les communes proches n'ont pas aménagé leurs axes structurants vers Valenciennes, ville centre, cela la rend difficilement accessible.

Ces ruptures sont nombreuses avec les communes voisines, il faut créer des continuités cyclables en s'appuyant sur la communauté de communes avec une vraie gouvernance.

Action n°12 :

Mettre le vélo au cœur Le vélo doit devenir un acteur majeur de la mobilité, avec la marche il représente le mode de déplacement le plus adapté à la ville.

Action n°13 :

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. Les coupures urbaines sont souvent dues à des ruptures d'aménagements cyclables que l'on peut facilement corriger avec un peu de bonne volonté, mais certaines sont d'origine structurelles, comme l'étroitesse des ponts.

Les 3 ponts où il n'est pas aisé de circuler à vélo, les efforts possibles ont été réalisés par la commune, une passerelle piétons, cyclistes serait la solution. Le coût nécessiterait sans doute de solliciter une aide financière.

Action n°14 :

Maintenir le réseau cyclable avec un soin prioritaire : nettoyage régulier des feuilles et débris (verre...), remplacement des panneaux de signalisation endommagés, entretien régulier de la peinture... Proposer des itinéraires de déviation sécurisés en cas de travaux sur le réseau cyclable. *L'entretien du réseau cyclable est plus ou moins bien effectué, selon les périodes de l'année.*

Le points les moins entretenus restent l'entretien de la signalisation horizontale et le maintien de la signalisation verticale des double sens cyclables.

Sur les communes voisines, la signalisation horizontale de certaines bandes cyclables arrive à disparaître et convertir la bande en stationnement minute.

Action n°15 :

Maintenir le réseau cyclable avec un soin prioritaire : nettoyage régulier des feuilles et débris (verre...), remplacement des panneaux de signalisation endommagés, entretien régulier de la peinture, déneigement... Proposer des itinéraires de déviation sécurisés en cas de travaux sur le réseau cyclable.

Peu de neige ces dernières années.

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°16 :

Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes. Aller vers l'évolution ville 30, ville apaisée, et inciter les voitures à privilégier les parkings relais en entrées de ville.

Action n°17 :

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. Diminuer la circulation des véhicules de plus de 3T5 en ville.

Sensibiliser les chauffeurs de bus à la dangerosité des angles morts avec l'aide du délégataire du service public des transports de personnes de l'agglomération.

Il est également nécessaire de sensibiliser les cyclistes à ce danger.

Action n°18 :

Afin d'améliorer la sécurité de toutes et tous, la qualité de l'air et de favoriser les mobilités douces, en application de l'article L. 2213-2 1° du Code Général des Collectivités Territoriales, interdire la traversée de la ville aux camions de plus de 3,5t.

Dans la mesure du possible, diminuer la circulation des véhicules de plus de 3T5 en ville.

Action n°19 :

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.

Aménager une partie de l'hyper centre en zone piétonne, des quartiers en zone de rencontre et le reste de la ville en zone 30.

Action n°20 :

Mettre en place une Zone à Faibles Émissions ambitieuse Diminuer progressivement la part des véhicules à moteur thermique dans la ville en proposant d'autres offres de mobilité, la marche, le vélo, les transports en commun.

Action n°21 :

Arrêter tout projet de construction de grande infrastructure routière destinée aux véhicules motorisés. Un grand projet routier est en cours de travaux dans l'agglomération, il ne semble pas que d'autres suivent...

Action n°22 :

Réaménager les avenues qui sont à 2x2 voies en 2x1 voies, en redistribuant l'espace au profit des transports en commun, des piétons et des vélos. Les boulevards ont été requalifiés pour la plupart en 2X2 voies, les traversées aux passages piétons et cyclistes sont assez difficiles.

Les automobilistes sur ces 4 voies urbaines se sentent maîtres du territoire, ces aménagements ne facilitent pas le changement de comportement.

Action n°23 :

Transformer en boulevard urbain limité à 50 km/h : Les boulevards urbains qui ceinturent le centre ville et les entrées de ville pourraient être à 30km/h.

La vitesse n'apporte rien, la circulation se bloque aux ponts.

Action n°24 :

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. Pour accompagner les zones de rencontre, passer la ville à 30km/h est un objectif concret pour apaiser la circulation.

La mise en place demande bien sûr une concertation sur le choix du mobilier urbain ou des ralentisseurs et de signalisation renforcée pour une bonne pédagogie de l'ensemble.

Action n°25 :

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. Cela concerne principalement tous les établissements scolaires. et devrait faire partie d'un plan de mobilité local.

Action n°26 :

Réserver les zones suivantes aux modes actifs et aux transports en commun : Là où c'est possible cela pourrait être envisagé, mais davantage à l'extérieur de Valenciennes où la ville est un peu coincée entre ses murs.

Action n°27 :

Transformer en zone piétonne La Place d'Armes et quelques rue voisine s de l'hyper centre.

Action n°28 :

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

Les premiers Double Sens Cyclables sont apparus en 2008, en plusieurs phases, depuis, un ralentissement sévère et aussi un manque d'entretien, certains ne sont plus identifiables.

La signalisation verticale et horizontale de ces Double-Sens Cyclable doit être posée et entretenue.

Action n°29 :

Se conformer à la législation en généralisant les double-sens cyclables dans les zones 30, notamment Ces Double-Sens Cyclables en zone 30 ont existé, mais la signalisation verticale et horizontale de ces Double-Sens Cyclables doit être, à nouveau, posée et entretenue.

Action n°30 :

Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes. Une restriction de circulation est nécessaire, même un peu au delà des établissements scolaires.

Action n°31 :

Mener une réflexion sur la place du stationnement Le stationnement pendulaire devrait majoritairement se situer dans les parkings relais proche du tram ou avec système de navettes pour se rendre en entre ville.

Les extérieurs peuvent aussi prévoir un vélo pliable pour se rendre en centre ville.

Action n°32 :

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

Mettre du payant en centre ville et créer du gratuit à l'extérieur des boulevards reporte le problème.

Une meilleure utilisation des parkings relais extérieurs semble plus cohérente.

Action n°33 :

Étendre la zone de stationnement payant pour donner un avantage comparatif aux autres modes de déplacement.

Action n°34 :

Créer une zone de stationnement payant pour donner un avantage comparatif aux autres modes de déplacement.

Action n°35 :

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.

C'est une des solutions envisagées dans le dernier PDU (plan de déplacement urbain), mais pas encore

assez efficace.

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Action n°36 :

Offrir du stationnement vélo sécurisé L'offre de stationnement vélo sécurisé à la gare de Valenciennes n'existe pas encore.

D'autres lieux pour un stationnement vélo sécurisé pourrait être envisagés pour les salariés travaillant dans le centre ville ou d'autres quartiers de la ville., en profitant du programme Alvéole de la FUB.

Action n°37 :

Offrir du stationnement vélo sécurisé véligo Pas de stationnement vélo sécurisé à la gare.

C'est un manque, la formule train + vélo n'est pas adaptée à tous les cyclistes, on peut venir à la gare en vélo, sans en avoir besoin à son lieu de destination.

Laisser son vélo sans protection, ni surveillance à la gare une journée complète ou plus c'est s'exposer à de mauvaises surprises.

Action n°38 :

Implanter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. Un effort sérieux a été réalisé ces dernières années, mais certains quartiers ne sont pas encore assez pourvus.

Il faudrait à certains endroits un peu plus de dispersion, revoir aussi les salles de sports, certaines n'ont aucun arceau.

Action n°39 :

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. C'est une solution à envisager, sécuriser un stationnement vélo de proximité.

Action n°40 :

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

Un inventaire est nécessaire, combien de places dans chaque établissement scolaire, mais aussi la qualité du matériel utilisé.

Action n°41 :

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

Il faut un projet ambitieux pour permettre aux enfants qui souhaitent se rendre à l'école à vélo d'y trouver un stationnement sécurisé et de qualité.

Action n°42 :

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.

Supprimer le plus rapidement possible ces stationnements qui masquent la visibilité à l'abord des passages piétons.

Et, poser des arceaux vélo.

Action n°43 :

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.

Le PLUI (agglomération) est en cours de validation, c'est le moment d'être présent à l'Enquête Publique, c'est le moment de demander l'intégration de ces propositions.

Action n°44 :

Imposer des normes minimales de stationnement vélo ambitieuses dans toutes les nouvelles

constructions lors de la modification ou révision du PLU.

A soumettre dans le PLUI de l'agglomération.

Action n°45 :

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

Le vélo cargo doit trouver sa place dans la ville.

Action n°46 :

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).

Des primes à l'achat pour les vélos utilitaires sont importantes, il ne faut plus que ces vélos restent des objets de curiosité, mais des véhicules du quotidien.

Action n°47 :

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

Une prise en compte existe, elle évolue favorablement.

Action n°48 :

Mettre des locaux à disposition de l'association C'est le cas actuellement.

Action n°49 :

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

C'est en voie de réalisation.

Action n°50 :

Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité à la politique cyclable de la ville, la dotant notamment d'une machine à graver pour lutter contre le recel de vélos volés.

Cela se fait un différemment.

Action n°51 :

Créer une agence d'écomobilité, La création d'une agence d'écomobilité offrirait un outil efficace pour les citoyens.

Promouvoir une culture vélo

Action n°52 :

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%.

Cela existe un peu avec le milieu associatif.

Action n°53 :

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

A promouvoir.

Action n°54 :

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

Une ou des pistes d'apprentissage communautaires seraient un formidable outil.

Action n°55 :

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

Ces initiatives donneraient une véritable expérience du déplacement à vélo en zone urbaine et une meilleure compréhension de nos demandes.

Action n°56 :

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).

9a existe de plus en plus , mais ça n'est pas encore suffisant.

Action n°57 :

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

C'est une incitation qui va dans le bon sens.

Action n°58 :

Mettre en place des pédibus et vélobus pour emmener les enfants à l'école.

Les vélobus n'existent pas sur Valenciennes, ou alors très peu.

Action n°59 :

Créer une "journée sans voiture". Une fois par trimestre, une journée sans voiture festive et culturelle avec les partenaires associatifs de la ville.

Une journée de remise en selle festive.

Action n°60 :

Créer une "fête du vélo". La fête du vélo à Valenciennes a existé, elle est remplacée par un autre évènement vélo.

Action n°61 :

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable Il faudrait recommencer par une opération de sensibilisation et ensuite être moins tolérant.

Action n°62 :

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.

C'est partout et au quotidien qu'il faut essayer de changer les comportements.

Action n°63 :

Inciter financièrement les entreprises à organiser des animations pro-vélo : Lors de PDE, ce serait l'occasion de sensibiliser sur ce sujet.