

# **Parlons Vélo ! Municipales 2020**

## **Questionnaire pour Lons**

### **Introduction**

Ce questionnaire reprend les points abordés dans le manifeste partagé sur cette plateforme. Merci d'en prendre connaissance avant d'y répondre et de consulter l'association Pau à Vélo pour obtenir de plus amples informations sur les propositions qui figurent dans ce manifeste.

### **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. *Etablir un budget annuel de 190000 euros sur la commune, correspondant à 15 euros/an/habitant, un minimum constaté dans les villes devenues favorables aux modes de déplacement actifs.*

#### **Action n°2 :**

Mesurer la part modale des déplacements actifs et planifier avec volontarisme l'augmentation de cette part modale.

*Viser une part modale vélo de 10% en 2024 (objectif communautaire du PDU) puis 15% d'ici la fin de mandat.*

#### **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.

#### **Action n°4 :**

Après chaque rénovation d'espace public (voirie, place, parc), procéder à une inauguration à vélo, en présence des associations liées au déplacement à vélo et des services responsables de la rénovation.

#### **Action n°5 :**

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

*En particulier, prendre connaissance des obligations d'aménagement qu'imposent la loi (article L228-2 du code de l'environnement, Double-Sens Cyclable en Zone 30, aménagements PMRs), et de l'état de l'art d'un urbanisme inclusif des modes actifs et des personnes à mobilité réduite (rues apaisées, largeurs, dégagement et abaissées de trottoirs, pistes cyclables, zones de rencontre, vélorues, sas vélo, cédez-le-passage cycliste, stationnement vélo, etc).*

### **Développer un réseau cyclable cohérent**

#### **Action n°6 :**

Créer un réseau express vélo reliant Lons à tous les pôles d'activités majeurs de l'agglomération. Aménager un réseau de grandes lignes pénétrantes et transversales constituées exclusivement de larges pistes cyclables et de vélorues (rues donnant la priorité au vélo).

Les maîtres mots de ce réseau : Continuité, Capacité, Efficacité et Sécurité.

Des dessertes locales doivent permettre une connexion facile et sécurisée à ce réseau express depuis tous les quartiers de la commune.

Dans notre proposition, Lons est parcourue par rien de moins que 5 des 6 lignes de ce réseau : la Nord-Sud empruntant la route de Bordeaux, une parallèle longeant la Nord-Sud du Boulevard de l'Europe, une Est-Ouest sur le Cami Salié, une deuxième sur l'avenue de Santoña, et la grande

ligne Bleue de la route de Bayonne.  
Le réseau complet est à consulter dans notre manifeste.

**Action n°7 :**

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 :

- Boulevard Charles de Gaulle (route de Bayonne)
- Avenue des Frères Montgolfier / Avenue André Marie Ampère (Zone Induspal)
- Boulevard de l'Europe (voie Nord-Sud), et son prolongement jusqu'à la rocade sud (D834)
- Avenue de Santoña
- Avenue des Martyrs du Pont-Long (route de Bordeaux)

*Partout ailleurs, l'étroitesse de la chaussée et l'apaisement des quartiers imposent une mixité plus ou moins inclusive des modes motorisés.*

**Action n°8 :**

Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité : Centre bourg, Mairie, établissements scolaires (Henri Perrot, Lartigues, Perlic Nord et Sud...) et pôles d'emploi (zone Induspal, zone du Pont-Long, ETAP, etc), sites sportifs et de loisir (stade de rugby, complexe sportif du Moulin, piscine Aqualons, véloroute du gave, le lanot de Castet...), commerces de proximité à venir en centre-ville (voir projets de réhabilitation) et les nombreuses zones commerciales de la commune.

**Action n°9 :**

Mettre le vélo au cœur du réaménagement du centre-ville de Lons. Tout le transit doit être réorienté vers les grands axes routiers identifiés dans le manifeste. Les véhicules motorisés (hors véhicules prioritaires) ne pourront plus transiter par le centre historique afin d'améliorer la sécurité dans les rues étroites et aux abords des établissements scolaires. Seuls les piétons et cyclistes pourront traverser les quartiers. Les automobilistes pourront atteindre les parkings, profiter des lieux puis repartir dans la même direction qu'ils sont venus. Ce plan de circulation est cohérent avec la volonté de redynamisation du centre-bourg, objectif identifié dans l'étude initiée en 2017 et le diagnostic réalisé auprès des Lonsois.es.

**Action n°10 :**

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. Serait particulièrement éligible un franchissement cyclable de la voie ferrée, ainsi qu'une traversée aérienne ou souterraine des grands axes routiers que constituent le Boulevard Charles de Gaulle et l'Avenue de Santoña. Ces franchissements sécurisés permettent le développement des mobilités actives dans des lieux aujourd'hui hostiles et facilitent la connexion avec les communes voisines.

**Action n°11 :**

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.

## **Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous**

**Action n°12 :**

Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes. Pour se rendre d'un quartier à un autre, les véhicules motorisés doivent obligatoirement emprunter les grands axes périphériques. Les « raccourcis » par les rues de quartier sont réservés aux modes actifs (PMR, piéton, vélo).

Pour atteindre cet objectif, on place des barrières physiques entre les quartiers, ou on organise des sens uniques. C'est le modèle « Van den Berg », déjà mis en place dans plusieurs villes belges et hollandaises.

Les déplacements à pied et à vélo y deviennent très attractifs, et ce sont les plus efficaces pour se rendre dans les quartiers voisins.

Le transit devient impossible dans le centre-bourg de Lons en disposant judicieusement quatre "barrières" qui limitent l'accès aux riverains et automobilistes désirant s'y stationner pour participer au dynamisme des lieux. Ce plan permet d'exploiter pleinement les parkings existants (place Deythieux, du Château, ancienne Mairie, centre Maurice Baudrit), sécurise les abords de l'école Henri Perrot, et son coût très limité permet d'investir dans des pistes cyclables là où elles sont réellement nécessaires.

**Action n°13 :**

Arrêter tout projet de construction de grande infrastructure routière destinée aux véhicules motorisés. qui ne ferait qu'aspérer de nouveaux véhicules et dont l'ouverture va à l'encontre du nécessaire bouleversement de nos modes de déplacement.

**Action n°14 :**

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. Sauf pour les 4 grands axes que forment la rocade, le boulevard de l'Europe, l'avenue Santoña, et Boulevard Charles de Gaulle, l'ensemble du secteur urbain de la ville doit être aménagé en Zone 30, Zone de Rencontre ou Aire Piétonne, ce qui participera à la réorientation des flux motorisés vers les grands axes.

**Action n°15 :**

Réserver les zones suivantes aux modes actifs et aux transports en commun : le centre-bourg, au-delà des parkings qui accueilleront les visiteurs.

**Action n°16 :**

Généraliser les double-sens cyclables, les sas vélo et les cédez-le-passage cycliste aux feux.  
*Le Double-Sens Cyclable (DSC) évite de longs détours aux cyclistes, favorisant le développement de ce mode de déplacement. Mettre en conformité les rues du Souvenir, Georges Lassalle, des Ecoles, de la Mairie et de l'Eglise et généraliser le Double-Sens Cyclable dans toutes les rues dites "à sens unique".*  
*Le Sas Vélo améliore la visibilité devant les poids lourds et permet d'échapper aux gaz d'échappement.*  
*Le Cédez-le-Passage Cycliste aux Feux offre la possibilité de franchir une intersection en sécurité en exploitant le « temps de feu vert résiduel » des voies sécantes.*

**Action n°17 :**

Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes. Pour permettre à nos enfants de se rendre en sécurité à pied ou à vélo à l'école, et de faire disparaître l'insécurité routière et la pollution dont les enfants sont les premières victimes dans ces zones.

**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.

*Limiter l'accès motorisé au centre-bourg aux riverains disposant d'un espace de stationnement, et aux visiteurs en les orientant vers les parkings publics (Place Deythieux, du Château et de l'ancienne Mairie, et mieux exploiter le stationnement du centre Maurice Baudrit).*

## **Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo**

**Action n°19 :**

Planter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. Equiper en arceaux à vélo les espaces publics qui en sont dépourvus, accompagner les employeurs dans une démarche similaire, et approcher les enseignes privées des zones commerciales pour les conseiller sur les

équipements les mieux adaptés pour accueillir leur clientèle.  
Remplacer les derniers "pince-roue" par des arceaux (permettant de fixer le cadre du vélo).

**Action n°20 :**

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

*Grâce au programme Alvéole proposé par la FUB, le stationnement peut être pris en charge à 60% et la sensibilisation à 100%.*

**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.

**Action n°22 :**

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).

*L'investissement de départ pour l'achat d'un vélo de qualité ou d'un Vélo à Assistance Electrique (VAE) est un frein au report modal pour certaines franges de la population.*

**Action n°23 :**

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

**Action n°24 :**

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.

*Ou s'investir dans le projet de Maison du Vélo à l'échelle de l'agglomération, dont une antenne pourra être ouverte à Lons.*

## **Promouvoir une culture vélo**

**Action n°25 :**

Favoriser le déploiement du programme national "savoir rouler à vélo" dans les écoles primaires.

**Action n°26 :**

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

**Action n°27 :**

Installer des compteurs de passage vélo, affichant un score lisible par le public, et situés à des points emblématiques de la ville.

*Par exemple sur le Boulevard Charles de Gaulle, après y avoir aménagé des pistes cyclables de qualité, pour constater et faire valoir la multiplication du nombre de cyclistes qui emprunteront ce nouvel aménagement.*

**Action n°28 :**

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

**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 :**

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

**Action n°31 :**

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

**Action n°32 :**

Créer une "journée sans voiture". fixée mondialement le 22 septembre. Une journée pendant laquelle le trafic motorisé est limité aux grands axes ou à certains usages.

**Action n°33 :**

Créer une "fête du vélo". accueillant des animations de sensibilisation aux bienfaits d'un mode de déplacement actif, des activités de trocs et de réparation de vélos, et une balade familiale pour faire découvrir les itinéraires cyclables aménagés dès le début de mandat par la nouvelle municipalité.

*Ou s'investir dans une grande Fête du Vélo organisée au niveau de la Communauté d'Agglomération.*

**Action n°34 :**

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable y compris pendant des événements sportifs et culturels se déroulant sur la commune, car nombreux sont les participants s'y rendant à pied, à vélo, en poussette qui prennent des risques à cause du stationnement illicite.

**Action n°35 :**

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.

**Action n°36 :**

Inciter financièrement les entreprises à organiser des animations pro-vélo : Organiser des concours et des remises de prix sur le nombre de trajets réalisés par an ou pendant la semaine de la mobilité.

Proposer ponctuellement une offre de location mensuelle dans les entreprises de la commune de vélos standards, de vélos pliants et de vélos électriques.

*Cet accompagnement pourra aussi permettre la mise en place de stationnement vélos sécurisé dans les entreprises, et inciter les employeurs à proposer des vestiaires et des douches aux salariés parcourant le plus de distance pour se rendre sur leur lieu de travail.*