

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Questionnaire pour Poulainville

Introduction

La part des déplacements à vélo à Poulainville est encore marginale, nous souhaitons changer de braquet, faire du vélo un moyen de transport à part entière, un réflexe quotidien pour chacun, et atteindre au plus tôt la part modale occupée par le vélo chez nos voisins flamands ou hollandais. Décupler le nombre de déplacements effectués à vélo : aucun réflexe corporatif là-dedans, nous croyons au développement du vélo pour les nombreuses solutions qu'il apporte à la ville durable.

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.

Développer un réseau cyclable cohérent

Action n°2 :

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 : Soutenir Amiens Métropole pour aménager des pistes cyclables continues et sécurisées sur toutes les voies concernant Poulainville du réseau départemental, du réseau local de niveau 1 et globalement sur toutes les voies au trafic supérieur à 5000 véhicules/jour.

NOTA : ces aménagements doivent être conçus sous forme de réseau afin de permettre des déplacements fluides, efficaces et interconnectés.

Référence : Plan Vélo Véloxygène proposition 1

Action n°3 :

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.

Ajouter également les zones cyclables dans les programmes d'élagage de végétation.

Référence : Plan Vélo Véloxygène annexes CdC fonctionnel vélo

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°4 :

Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes. Adopter un plan de circulation empêchant le trafic motorisé de transit à l'intérieur du centre-ville et des quartiers, y limiter la vitesse à 30 km/h. Il s'agit de ne conserver du transit motorisé que sur des axes susceptibles d'accueillir des pistes cyclables de qualité (cf proposition 1), et de 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.

Cette mesure amène une diminution de la circulation automobile, et une diminution des vitesses en passant et faisant respecter tous ces quartiers en zones 30. Toute desserte automobile reste possible, mais se fait en empruntant le réseau local qu'en début ou fin de trajet. Les trajets à pied ou à vélo eux sont encouragés : plus directs, plus agréables et plus rapides !

Les gains en tranquillité sonore et en sécurité de la voie publique sont immédiats pour les riverains ; les habitants peuvent se réapproprier l'espace et progressivement modifier leurs habitudes : le café du

quartier apaisé devient un lieu de rendez-vous, une place publique où depuis la terrasse les parents peuvent jouer les enfants... dans la rue !

Référence : Plan Vélo Véloxygène proposition 2

Action n°5 :

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

À l'échelle d'une voie, le double-sens cyclable en facilite l'accès pour les cyclistes, et incite les automobilistes, qui diminuent leur vitesse, au partage de la route. Étendu sur une zone ou un quartier, le double-sens cyclable augmente la perméabilité de cette zone aux déplacements cyclistes, et permet d'éviter les voies à plus fort trafic. La législation impose sa généralisation dans les zones où la vitesse est limitée à 30 km/h.

Contrairement à une idée très répandue dans l'opinion publique, les collisions frontales en double-sens cyclable sont extrêmement rares du fait de la visibilité réciproque. Les cyclistes circulant à contresens sont beaucoup moins exposés aux risques d'ouvertures intempestives de portières (car en cas de collision, les portières tendent à se refermer).

NOTA : l'installation de ces "DSC" doit s'accompagner des aménagements adéquats : suppression du stationnement automobile dans la zone de 5m (voire 10 mètres) en amont des passages piétons.

L'installation de cédez-le-passage cycliste aux feux répond à l'objectif de faciliter la circulation des cyclistes, en leur évitant des arrêts pénalisants (perte de temps, redémarrage pénible), tout en satisfaisant pleinement aux exigences de sécurité de la circulation de tous les utilisateurs de la voirie.

Références : Plan Vélo Véloxygène proposition 3

Action n°6 :

Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes. - Amélioration de la signalétique, changement du plan de circulation aux abords de l'établissement, mise en place de zone 30 ;

- Interdiction du stationnement automobile devant l'école, installation de chicanes et de ralentisseurs, présence de personnels municipaux aux entrées et sorties des élèves.

Référence Plan Vélo Véloxygène proposition 11

Action n°7 :

Mener une réflexion sur la place du stationnement Les différents modes de transport sont concurrents, que cela soit en terme d'occupation de l'espace ou de budget public.

L'essor du vélo comme solution de mobilité à part entière nécessitera également de diminuer la place occupée par la voiture :

- diminuer le nombre de places de stationnement automobile,
- en augmenter la tarification et adopter une tarification progressive.

Référence : Plan Vélo Véloxygène proposition 12

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Action n°8 :

Offrir du stationnement vélo sécurisé Stationner son vélo chez soi

Les dispositions actuelles du Code de l'urbanisme apparaissent en deçà des nécessités propres au stationnement des vélos de tous gabarits au sein de nos logements Actuellement, cette réglementation impose dans les constructions neuves 0,75 m² d'espace dédié aux vélos pour un logement d'au moins deux pièces (T2) et de 1,5 m² au delà.

Nous demandons donc que le PLU de Poulainville soit amendé afin d'inclure les dispositions suivantes : dans les logements neufs,

un emplacement vélo de 1,2 m² (0,6 x 2,0 mètres) par pièce principale (exemple : 3 places pour un T3), HORS allée centrale de 1,80 de large devrait être inclu., en profitant du programme Alvéole de la FUB.

Référence : Plan Vélo Véloxygène proposition 6

Action n°9 :

Implanter des arceaux vélos normatifs (proscrire les “arrache roue”) dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. Complète la proposition 8

Action n°10 :

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. Complète la proposition 8

Action n°11 :

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

Amélioration de l'accessibilité pour les modes doux : création de pistes ou de bandes cyclables, cheminement piéton, création de stationnement vélos, à l'intérieur de l'établissement ou sur le domaine public, juste à l'entrée de l'établissement.

Référence : Plan Vélo Véloxygène proposition 11

Promouvoir une culture vélo**Action n°12 :**

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%.

Le Plan de Déplacement de Jeunes (PDJ) a pour objectif d'amener les jeunes et les parents à réfléchir sur les pratiques de déplacements entre le domicile et l'établissement scolaire au quotidien.

C'est une démarche qui encourage les enfants, les parents et les enseignants à l'écomobilité (marche à pied, bus, vélo, covoiturage) pour réduire l'usage de la voiture individuelle.

Référence : Plan Vélo Véloxygène proposition 11

Action n°13 :

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

Politique transversale de soutien au vélo : conditionner le soutien aux manifestations associatives, sportives et culturelles à la prise en compte du vélo ;

Référence : Plan Vélo Véloxygène proposition 9

Action n°14 :

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

Sur le modèle du forfait mobilité durable proposé aux agents d'Amiens Métropole, le proposer aux agents de la mairie de Poulainville.

Action n°15 :

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable
Sécurité routière : engager une politique pro-active de respect des aménagements, alliant prévention et répression.

L'insécurité ou le sentiment d'insécurité routière est en effet le premier blocage aujourd'hui qui empêche de nombreuses personnes de se mettre en selle.

Au Pays-Bas, en Allemagne, en Grande Bretagne, dans les pays scandinaves, les cyclistes se sentent chez eux et en sécurité sur la chaussée, ce n'est pas le cas dans l'agglomération amiénoise.

Référence : Plan Vélo Véloxygène proposition 10.

Action n°16 :

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.

Accompagne l'ensemble des propositions