

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Questionnaire pour Aubervilliers

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. *La conception des différents aménagements cyclables doit prendre en compte le vélo et ses dérivés (Cargos, triporteurs, vélo avec remorque, ...) en tant que réel moyen de transport de matériels et de personnes et plus uniquement en tant que simple loisir.*

Aubervilliers ne doit pas voir le cycliste uniquement comme une personne expérimentée et très motivée (voire militante) : la ville doit ambitionner de révéler le cycliste qui sommeille en chacun de ses administré (ou au moins de le permettre)!

Action n°2 :

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.

En dehors du "Conseiller technique en charge des questions de mobilité et d'environnement, de tranquillité publique et voirie" déjà présent sur quelques réunions, il n'existe pas, pour l'instant, de « coordonnateur aménagements cyclables » en mesure de faire le lien entre les différents services municipaux concernés.

Il faudrait également attribuer la charge de la « mobilité active » sur la ville à un(e) élu(e) de la majorité à venir :

Acte symbolique d'une réelle implication politique à l'égard des mobilités douces, c'est également le seul moyen de savoir à qui s'adresser pour les administrés et les structures (associations et collectifs) qui les représentent.

(rappel : les mobilités actives ne sont pas motorisées et incluent les pratiques du vélo, de la trottinette, du roller, de la marche à pied, mais aussi des fauteuils roulants).

Aubervilliers doit, au final, permettre et favoriser l'échange entre les diverses associations et professionnels en lien avec le développement de l'usage du vélo dans la ville (CM Aubervilliers Cyclisme, les vélos de la brèche, le collectif vélo Aubervilliers) et les « décideurs » tel que : la ville, le territoire plaine commune, le grand Paris et la région.

Ceci serait matérialisé par la tenue de comités vélo trimestriels. Ces comités sont une opportunité pour les élus et les services techniques de la mairie de recevoir un retour et des avis sur les projets d'aménagement, afin qu'ils répondent au mieux aux besoins des usagers.

Développer un réseau cyclable cohérent

Action n°3 :

Créer un réseau express vélo 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 : Un certain nombre de projets sont déjà en cours, menés par le département et Plaine Commune et sont dors et déjà définis, les principaux axes problématiques restant à aménager ou à définir sont entre autres :

- L'axe Mairie – 4 chemins (rue de la République)
- L'axe fort – canal (rue Casanova & rue Crèvecoeur)
- L'axe Mairie - RER (bd Anatole France)
- L'axe Mairie / Rue du Landy (rue du Moutier ?).

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 : Par ailleurs, la création d'un véritable réseau (secondaire) cyclable au coeur de la ville est nécessaire, pour cela il faudrait s'assurer de la mise en place d'itinéraires cyclables, sécurisés, continus et maillés, accessibles aux cyclistes de tous niveaux (y compris débutant) et de tous âges (même les enfants) pour relier et rejoindre les différents pôles d'attractivité de la ville (gare/station, écoles/collèges/lycées, équipements sportifs, équipements culturels, commerces et zones commerciales, équipements municipaux, administration...).

Pour finir, toute réalisation, rénovation ou simple réaménagement de voirie devra respecter scrupuleusement la Loi Laure et s'accompagner d'un aménagement cyclable.

Sur les axes à forte circulation, les pistes cyclables protégées sont essentielles pour permettre à chacun de faire du vélo dans Aubervilliers sans risque et sans stress. Il s'agit d'assurer un sentiment de

sécurité au cycliste tout au long de son trajet ce qui est la condition indispensable à une pratique accessible à tous : un réseau principal vélo, structurant et maillé, est donc nécessaire, avec aménagement de lignes complètes et sans discontinuité, aménagées délibérément et ni seulement par tronçon au gré des opportunités, ni par la simple apposition aléatoire d'un simple pictogramme peint au sol.

Les 6 critères essentiels de ce réseau sont :

1. Une séparation physique entre les flux motorisés et les vélos
2. Une séparation ou une matérialisation évidente entre les parties cyclables et piétonnes
3. Une largeur confortable, facilitant le dépassement (infrastructure capacitaire)
4. Un aménagement des intersections intuitif et sûr, cohérent avec la priorité prévue
5. Une continuité d'itinéraire, avec une signalétique d'orientation intuitive
6. Un réel confort de circulation (revêtement et girations confortables)

(voir Baromètre cyclable de la FUB <https://carto.parlons-velo.fr/> ou carte du réseau cyclable Albertivillarien : <http://u.osmfr.org/m/372971/>)

Point important : entretien et nettoyage régulier des pistes existantes

Action n°5 :

Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité : Baliser les itinéraires par l'installation de panneaux spécifiques indiquant les directions et les distances (possibilité également de nomination/numérotation des principaux axes cyclable sur le principe des lignes de bus ou de métro et à l'instar du projet de réseau vélopolitain). En plus des aménagement sur la chaussée, il existe, relativement à l'écart des automobiles, un certain nombre de "passages secrets" dans la ville : par le biais de ses mails, ruelles et passages, mais aussi à travers les cités (voir carte : <http://u.osmfr.org/m/372971/>). Ces passages faute d'être indiqués et matérialisés, ne sont que peu utilisés. c'est pourtant une réelle opportunité cyclable et une véritable ouverture de ces grands ensembles vers le reste de la ville.

Action n°6 :

Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines : Paris, Saint-Denis (Saint-Ouen, Stains), La Courneuve (Dugny, le Bourget), Pantin (Bobigny, le canal de l'Ourcq),.....

La gare RER la Courneuve / Aubervilliers, celles du stade de France, le Stade lui-même, L'école de cirque Fratellini à Saint-Denis, la gare de Pantin, le parc Georges Valbon et l'annexe du conservatoire à la Courneuve, La Villette, Rosa Park... sont autant utilisés par les Albertivillariens que s'ils faisaient partie du patrimoine de la ville!

Action n°7 :

Mettre le vélo au cœur : Souligner la place du cycliste sur nos chaussées.

Généralisation des « sas vélo » de dimension suffisantes à tous les feux tricolores.

Ré-étudier les aménagements concernant les "zones rouges".

(voir Baromètre cyclable de la FUB <https://carto.parlons-velo.fr/> ou carte du réseau cyclable

Albertivilarien : <http://u.osmfr.org/m/372971/>)

Au delà des aménagements, il serait intéressant d'apposer (comme autant de rappel subliminal) à l'arrière de chaque véhicule communal ou communautaire un rappel type « Je respecte le code de la route, je protège les piétons et les cyclistes » (rappel de l'engagement du conducteur et message aux autres usagers). Peut être décliné en une série de messages ciblés sur par exemple passages piétons, SAS vélo, bandes cyclables, trottoirs, etc.

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°8 :

Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes. Dans les quartiers résidentiels, réduire drastiquement le trafic automobile de transit. Les axes reliant les portes Parisiennes (Entrées/Sorties de périphérique) aux échangeurs de l'A86 sont suffisamment structurant, il ne faut plus que les autres voies de la ville offrent une alternative trop bénéfique en terme de temps aux véhicules en simple transit.

Action n°9 :

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.

En déjà priorité :

- *Supprimer complètement le trafic de transit (et le stationnement) des semi-remorque et trains routiers de plus de 38 tonnes et le cantonner sur les grands axes.*

- *Faire respecter la réglementation IDF sur la circulation des poids lourds de + de 7.5 tonnes sur l'ensemble de la ville.*

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.

Poursuivre la mise en place de zone 30, mais en les matérialisant toutes clairement : Idéalement en peignant des grands panneaux de limite de vitesse à même la chaussée.

Faire respecter les vitesses de circulation (surtout en zone 30) : En modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective si nécessaire (réduction de la largeur de la chaussée, ralentisseurs) et en multipliant les contrôles de vitesses.

Action n°11 :

Réserver les zones suivantes aux modes actifs et aux transports en commun : A proximité des écoles et des différents pôles d'animations (espaces verts, piscines, stades, conservatoire...).

Pour des raisons évidentes de sécurité et développer des zones de rencontre..

Action n°12 :

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

Mise en place de « cédez-le-passage cycliste au feu » (panneau M12) partout ou cela est possible.

Action n°13 :

Se conformer à la législation en généralisant les double-sens cyclables dans les zones 30, notamment Signalisation systématique du double sens cyclable dans les zones 30 aux extrémités de chaque voie (d'un côté pour les automobilistes, de l'autre pour les cyclistes).

Action n°14 :

Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes. La circulation, mais surtout le stationnement et l'attente moteur tournant (juste pour la

musique, le chauffage ou la climatisation)!

Pendant que certains sur les chemins de l'école apprennent à faire du vélo, qu'il est bon de marcher un peu tous les jours, ou encore à vérifier "la couleur du petit bonhomme" avant de regarder à gauche et à droite pour traverser, d'autres apprennent malheureusement sur ce même chemin qu'il est possible de se garer sur un passage piéton ou sur un trottoir, voire de circuler sur des voies piétonnes et qu'il est raisonnable de prendre une voiture pour faire quelques mètres, tout ça pour ne pas avoir à faire le moindre effort... Bien dommage pour la sécurité et la santé de tous... Sans oublier l'état d'esprit des générations à venir !

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Action n°15 :

Offrir du stationnement vélo sécurisé Installer des stationnements fermés type tambour, velobox ou véligo... dans l'espace public : à minima à proximité des stations de métro/tramway (actuelles et à venir) pour permettre les intermodalités,, en profitant du programme Alvéole de la FUB.
ou des aides de la région.

Action n°16 :

Planter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. Il n'y en aura jamais trop !

Action n°17 :

Installer des stationnements fermés type velobox 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. A proximité des pôles sportifs et culturel ou il est impossible de surveiller son vélo pendant plus d'une heure.

Peut-être serait-il possible :

- d'inciter à l'installation de stationnements fermés type tambour, velobox ou véligo... dans l'habitat social (en remplacement de quelques emplacements automobiles, d'anciennes loges, d'anciens locaux poubelle...)
- de négocier des places de stationnements vélos sécurisés dans les parkings souterrains de la ville (Marché et théâtre), et de négocier des emplacements vélos avec les différents commerces proposant des stationnements automobiles (Auchan, Carrefour, Lidl, Lapeyre, le Five, Hoops Factory...) : "1 place voiture = 10 places vélos... faite le compte de vos clients !"

Action n°18 :

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

Mettre en place dans les écoles élémentaires (et inciter les collèges et lycées de la ville à le faire), un parking à vélo sécurisé à destination des élèves et des personnels.

Action n°19 :

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.

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.

Planter du stationnement vélo aux abords des passages piétons permet à moindre frais de « bloquer » cet emplacement une fois libéré, cela offre en outre un stationnement vélo à la fois abondant et facilement repérable pour les cyclistes, c'est également stratégique pour la sécurité des piétons qui les empruntent : Remplacer le stationnement auto et deux-roues motorisés par du stationnement vélo permet de sécuriser les piétons en leur permettant de mieux voir et d'être mieux vus (tout comme les feux tricolores).

Action n°20 :

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.

Possibilités de profiter de subventions par le biais du "programme Alvéole de la FUB" ou bien par le "Chèque Habitat Écologique et Citoyen" du département de Seine Saint-Denis.

Action n°21 :

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

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).

Introduire une aide à l'achat particulièrement concernant les vélos utilitaires ou familiaux (avec ou sans assistance électrique), pour les particuliers, les familles et les entrepreneurs locaux : l'achat de remorque, vélo-cargo, triporteur, porteur, mamachari serait ainsi facilité afin de concurrencer les solutions motorisées.

Action n°23 :

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

Augmenter le soutien aux associations de services vélo (vélo-écoles, ateliers de réparation et d'auto réparation, bourses aux vélos d'occasion, eco-mobilité, opérateurs Bicycode) et mettre, si nécessaire, des locaux adaptés et suffisants 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.

Ce serait également un centre de ressource documentaire en lien avec la maison du vélo de Plaine Commune.

Cela pourrait être complété par l'installation de points relais info vélo dans les mairies annexes/maisons de quartier/maison des associations.

Promouvoir une culture vélo

Action n°25 :

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%.

Pour encourager l'utilisation du vélo par les enfants et leurs parents pour venir à l'école, afin qu'ils apprennent également comment circuler dans du trafic.

Cela encourage également les enseignants à le faire.

NB : Il est également souhaitable d'encourager les collèges et lycées de la ville à s'équiper si ce n'est pas déjà le cas.

Action n°26 :

Aider les établissements scolaires à s'équiper en vélos pour l'apprentissage à l'école. ou proposer une flotte de vélos tournante sur la ville.

Action n°27 :

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

quelques zones cyclables d'apprentissage ouvertes à tous dans les parcs et lieux publics pour permettre l'apprentissage du vélo en toute autonomie serait intéressant, mais il serait indispensable de créer des

vraies pistes d'éducation routière pour généraliser plus rapidement le savoir rouler et assimiler les règles de base :

Des traçages dans les cours d'école (un peu comme ceux du parc éphémère de Pantin) seraient une bonne base mais c'est avec la création d'un réel « centre municipal d'éducation routière » et sa piste attenante que l'impact serait total.

Cet espace pourrait accompagner nos enfants du « permis piéton » en maternelle et au CP à l'éventuel passage du BSR en fin de 3^e, en passant par le « savoir rouler à vélo » de l'école élémentaire et l'ASSR1 et 2 des collégiens.

Action n°28 :

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

Dans un devoir d'exemplarité, notamment pour les trajets de moins de 3 km.

S'assurer également d'un comportement exemplaire de la part des utilisateurs des véhicules communaux (en termes de conduite comme stationnement), par exemple en leur demandant la signature d'une charte.

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).

Étoffer également la brigade de la Police Municipale en les équipant pour tout ou partie de vélos adaptés, rapides, bien équipés permettant de répondre aux impératifs d'urgence et/ou de poursuite (VAE).

Ainsi équipé la brigade serait plus à même, de s'assurer du respect des équipements, de patrouiller certains secteurs comme les abords du canal, mais aussi d'intervenir efficacement dans certains secteurs "piétons" de nos citées

Action n°30 :

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

Plus ambitieux encore : mettre en place un service de VéloBus (type s'cool-bus) entre les écoles élémentaires qui en sont éloignées et la rue Poisson ou le square Stalingrad, véritable pôle culturel et sportif : la Médiathèque « Saint-John Perse », le théâtre de la Commune, le cinéma « le studio », le gymnase Moquet, le conservatoire CRR93, le stade Karman, le centre nautique Perratou y sont entre autres regroupés et proposent un bon nombre d'activités extra-scolaire.

Action n°31 :

Créer une "journée sans voiture". par exemple le dimanche précédent « la semaine de la marche et du vélo » (fin mai / début juin). Ou lors d'un événement municipal (fête du vélo, fête des associations...)

Action n°32 :

Créer une "fête du vélo". Une fête à l'échelle du territoire est déjà prévue par le biais de Plaine Commune, chaque année une ville différente du territoire doit l'accueillir.

Au delà de de cette fête, Aubervilliers a la chance d'être déjà traversée (bord du canal) par « l'avenue verte London-Paris » depuis 2012 et le sera à nouveau par une des deux variantes de parcours de la « V33 – La seine à vélo » reliant Paris au Havre au printemps 2020.

Autant de bonnes raisons de mettre en avant le vélo dans la ville et pour mettre en place des défis mobilités pour les Albertivillariens, les clubs sportifs ou l'OMJA et donc de fêter la "petite reine"!

Action n°33 :

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable :

Concentrer l'utilisation des véhicules « LAPI » et plus généralement de tous les moyens de verbalisation sur le stationnement gênant et le stationnement dangereux (Pistes et bandes cyclables, trottoirs, accès pompiers, entrées de parking...) plutôt que sur le stationnement

impayé... Et cela de jour comme de nuit !

Porter une attention particulière aux accès aux établissements scolaires ou proposant des activités extra-scolaires où le stationnement sur passages piéton, sur trottoirs ou en double (ou triple) file, fait légion aux horaires d'entrées et de sorties, mettant en danger un maximum d'élèves pour le confort d'une toute petite minorité..

Par ailleurs, il est très certainement possible de libérer de l'espace de stationnement : en effet, difficile de croire qu'avec un taux d'équipement automobile par ménage de seulement 45% (comparable à Saint-Denis, Saint-Ouen, Pantin ou Le Pré-Saint-Gervais...Supérieur à Paris mais inférieur aux autres villes de la petite couronne selon l'INSEE), Aubervilliers soit aussi encombrée par le stationnement.

Débarrasser les différents espaces de la ville de ses « véhicules ventouses » (il est indiqué aux entrées de la ville que le stationnement est limité à 48h), de ses carcasses restant après le démontage pour vente en pièces, de ses "épaves" en cours de réparation « sauvage », de ses véhicules exempts de PV car leurs papiers ne sont pas à jour depuis des mois ou des années, sans contrôle technique et même non assurés.

Egalement, en accord avec les différents bailleurs, remettre en service les trop nombreux parkings souterrains condamnés dans les divers immeubles. Et faire remettre en état dans ces mêmes cités les barrières et cadenas qui normalement limite les accès à certaines voies aux piétons, vélos et services de secours.

Et pour finir interdire le stationnement des poids lourds dans la ville.

Tout ceci permettrait sans nul doute l'apparition de confortables espaces, par exemple pour des aménagement cyclables sécurisés de qualité!.

Action n°34 :

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.

Sans oublier celles moins spécifiques (zone 30, espaces partagés...) : de nombreux utilisateurs de la voirie ne maîtrisent absolument pas les plus récentes modifications du code de la route, ils adoptent donc parfois à l'égard des cyclistes, à tort et en toute méconnaissance de cause, un comportement "de justicier de la route" agressif et dangereux!