

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Questionnaire pour Nouméa

Introduction

Les propositions présentées ci-dessous constituent les solutions identifiées pour lever les freins à la pratique du vélo à Nouméa, tels qu'exposées dans le manifeste de Droit au vélo NC. Elles s'inscrivent dans les grands principes d'aménagement issus de la « science cyclable » et des réflexions les plus récentes. Elles reprennent en outre les demandes exprimées par les répondants au baromètre des villes cyclables 2019 et utilisateurs réguliers du vélo.

Adopter (ou renouveler) un plan vélo local ambitieux, financé et concerté, dès le début du mandat

Action n°1 :

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 1,7 millions euros

-Remettre à niveau le Schéma Directeur des Modes Actifs (SDMA), dès la première année de la mandature, de manière à ce que la ville dispose dès la fin 2020 d'un outil de planification ambitieux, efficace et répondant aux besoins des usagers.

-Mettre en application les règles de l'art et standards formulés à l'échelle nationales (ex : guide des aménagements cyclables) pour la remise à niveau du SDMA et sa réalisation.

-Poser le principe de réalisation systématique des aménagements permettant la pratique sécurisée du vélo lors des réalisations ou des rénovations de voiries (comme imposé en métropole par l'article L228-2 et 228-3 du code de l'environnement), conditionner l'autorisation de création de zones d'activités à l'accessibilité vélo dans les documents d'urbanisme pour mieux intégrer ce mode de déplacement dans le fonctionnement des territoires.

-Associer systématiquement, dans le processus de remise à niveau, puis dans sa réalisation, les usagers du vélo représentés par l'Association Droit au vélo NC, les représentants des quartiers concernés ainsi que des spécialistes reconnus en matière d'aménagements cyclables.

-Prendre en compte les résultats des enquêtes « baromètre des villes cyclables » menées en 2017 et 2019.

-Etablir un budget annuel permettant la mise en œuvre complète du SDMA pendant la mandature, le budget minimum à consacrer aux travaux de voirie, tel que recommandé par l'ONU , représentant au moins 20% du budget voirie de la commune. Saisir pour cela les sources de financement nationales (contrats d'agglomération, Fonds national Vélo). Œuvrer avec les institutions compétentes concernées à la mise en place de taxes ou malus sur les véhicules à fortes émissions afin d'affecter ces revenus à la réalisation du SDMA.

Action n°2 :

Désigner un ou une responsable (madame ou monsieur vélo) et mettre en place un comité vélo régulier se réunissant au minimum 2 fois par an.

Ce « responsable vélo » sera en charge, au niveau technique, de piloter le processus de remise à niveau puis de mise en œuvre du SDMA,

Désigner également un élu référent.

Action n°3 :

Mettre en place un comité vélo régulier se réunissant au minimum 2 fois par an.
pour suivre la mise en œuvre du SDMA.

Action n°4 :

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°5 :

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 : identifiés comme « axes à aménager prioritairement » sur la cartographie du baromètre des villes cyclables 2019 : Anse Vata, Baie des Citrons, Baie des Pêcheurs, Avenue Foch, Avenue de la Victoire, rue Galliéni, rue/quai Ferry, rue Iékawé, Avenue Cook, rue Bénébig ; route de l'Anse Vata, route de Port Despointes. Plus que la création isolée de pistes cyclables, c'est un véritable réseau continu de pistes cyclables reliées les unes aux autres qui est demandé par les cyclistes.

Le long des axes où le trafic automobile est important (>2000 voitures/j) les « bandes cyclables » sont à éviter absolument et à remplacer par de véritables « pistes cyclables » pour de multiples raisons (sentiment fort d'insécurité, voitures empiétant sur les bandes dans les virages, stationnement abusif, non respect de la distance de dépassement des cyclistes, dangers liés à l'ouverture des portières). Certaines bandes cyclables doivent être reprises (rue Taragnat, rue Charleroi) et transformées en pistes cyclables.

Il est également nécessaire de revoir la signalisation et les règles de priorité sur la piste cyclable de la promenade Vernier/Sainte-Marie et le long du quai Ferry afin de la rendre cohérente avec l'usage du vélo et les règles générales de priorités prévues dans le code de la route.

Action n°6 :

Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité : Place des cocotiers, Quai Ferry, plages, Université, Lycées, Musées, Ducos... en exploitant également les espaces verts (Montravel, Rivière Salée, Mangrove de Ouémo...)

Développer également les itinéraires "vélo" signalés pour les touristes

Action n°7 :

Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines en partenariat avec ces dernières : créer une voie verte longeant la VDE en direction du Mont-Dore ainsi qu'une voie verte vers Dumbéa via l'ancienne voie ferrée, anticiper la création de la ligne n°2 du Néobus en prévoyant dès le départ de doubler cette voie d'une véritable piste cyclable sur 100% du linéaire.

Action n°8 :

Mettre le vélo au cœur du réaménagement de certains quartiers afin d'en faire des vitrines en matière d'aménagements cyclables (ex : quartier de Tuband SIC, quartier de Rivière salée, Ducos-Tindu-Kaméré)

Action n°9 :

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. dont a pu bénéficier la ville de Nouméa en 2019 pour la création de la passerelle cyclable de Ouémo : traiter les points noirs identifiés dans le baromètre des villes cyclables (ex : transformer le rond-point de Belle-Vie en rond-point « cyclable », reprendre la voirie rue Bénébig afin de permettre aux cycles d'emprunter cette rue de manière sécurisée), résoudre les discontinuités (ex : le long de la ligne n°1 du Néobus, à Magenta-aérodrome jusque vers les boucles de Tina et le Centre Tjibaou), aménager le carrefour Voie Meunier/rue Daly selon les règles de l'art.

Action n°10 :

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. *Le verre cassé sur les pistes cyclables constitue une calamité à cause des crevaisons occasionnées. La piste cyclable de la rue Chapuis et celle qui longe le Néobus à l'Anse du Tir en sont régulièrement victimes.*

La coupe des arbres dont les branches dépassent sur les bandes cyclables (ex : rue Boucher, Tuband) est également nécessaire pour éviter les déviations brutales et accidentogènes des cyclistes. Lutter contre les chiens errants qui rendent la vie dure aux cyclistes. Lutter activement contre cette nuisance permettra de sécuriser les déplacements à vélo.

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°11 :

Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes. Le volume du trafic motorisé d'une rue est la conséquence directe du plan de circulation qui restreint ou favorise certains parcours. Le plan de circulation motorisé d'une ville cyclable est un plan qui hiérarchise le réseau viaire entre deux types de rues :

- Les axes de transit, capacitaires pour l'ensemble des modes de déplacement (y compris les pistes cyclables) afin de relier différentes zones d'une agglomération,
- Les rues de desserte, intéressant uniquement le trafic motorisé local qui pour origine ou destination une adresse à proximité, et suffisamment apaisées pour une mixité des modes de déplacement.

Pour dissuader le trafic de transit d'emprunter une rue ou un quartier, il faut que le plan de circulation empêche physiquement la traversée motorisée (mais pas la traversée cyclable) : piétonisation ponctuelle, mise en sens unique, mise en tête-bêche (deux sens uniques qui se font face ou se tournent le dos), mise en semi-impasse... Des moyens simples (jardinières, potelets, panneaux) peuvent suffire.

Action n°12 :

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.

Mettre un terme aux travaux d'élargissement des rues et des bandes de stationnement

Élargir les rues, c'est permettre aux voitures de s'y déplacer plus rapidement. C'est également faciliter l'accès aux gros véhicules. Ces deux conséquences étant opposées à la sécurisation des déplacements à vélo, et des piétons. Les chances de survie d'un piéton en cas de choc avec une voiture sont de 20% à 50km/h alors qu'elles sont de 90% à 30 km/h.

Action n°13 :

Réaménager les avenues qui sont à 2×2 voies en 2×1 voies, en redistribuant l'espace au profit des transports en commun, des piétons et des vélos. Cas des avenues Foch et Clémenceau baie de la Moselle, av. du Général de Gaulle, rue Galliéni, rue Jules Ferry, Avenue de la Victoire, promenade Roger Laroque,...)

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.

Action n°15 :

Transformer en zone piétonne Certaines rues du centre-ville.

Action n°16 :

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

Demander au préalable au Congrès de NC de modifier le code de la route permettant la mise en place de ces dispositions.

Action n°17 :

Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des

classes. Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles et autres établissements recevant des jeunes aux heures d'entrée et de sortie des classes, en sécurisant les déplacements à vélo et en décourageant l'accompagnement en voiture.

Action n°18 :

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

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Action n°19 :

Implanter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. et des lieux publics (place des cocotiers, plages,...)

Privilégier les arceaux en forme de "U" renversé

Action n°20 :

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. et des zones d'intermodalité (ex : départ de navettes maritimes).

Action n°21 :

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

Compléter la création de locaux vélos dans les écoles et les équipements publics.

Action n°22 :

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.

afin d'améliorer la visibilité des piétons et renforcer leur sécurité.

Action n°23 :

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).

Sous condition de ressources

Action n°24 :

Favoriser l'implantation de services de location courte et longue durée de vélos (incluant vélos pliants, vélos cargo, VAE) et proposer une tarification adaptée (à destination des jeunes et des foyers à faibles revenus par exemple).

Action n°25 :

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

Etablir un dialogue régulier avec ces associations (voir aussi propositions n°3 et 3bis). Répondre aux courriers adressés à la mairie par ces associations.

Promouvoir une culture vélo

Action n°26 :

Favoriser le déploiement du programme national "savoir rouler à vélo" dans les écoles primaires. *en s'appuyant également sur le réseau des maisons de quartier*

Action n°27 :

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

En tant que maire, venir au moins une fois par semaine à l'hôtel de ville à vélo, ce qui permettra non seulement de montrer l'exemple mais également de prendre conscience des difficultés auxquelles sont

confrontés les cyclistes, de rester en bonne santé et de faire des économies par la même occasion.

Action n°28 :

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°29 :

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

Faire la demande auprès des institutions compétentes, dans la continuité des démarches initiées par la province Sud, pour l'adoption en Nouvelle Calédonie du "forfait mobilité" (remboursement par l'employeur d'une partie des dépenses résultant de l'utilisation de son vélo) et permettre aux employés de la ville d'en bénéficier.

Action n°30 :

Créer une "journée sans voiture". à l'occasion de la semaine de la mobilité par exemple ou de la fête du vélo

Action n°31 :

Créer une "fête du vélo". ou plutôt participer à l'organisation de la fête du vélo (qui existe à Nouméa depuis 2015) avec les associations concernées. Faciliter la sécurisation de l'évènement.

Action n°32 :

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable
Verbaliser également les excès de vitesse à commencer par les « zones à 30 » (route des artifices, rue Brun...).

Rendre public le nombre de contraventions dressées pour ces infractions pour une transparence de l'action de la police municipale et un suivi de l'évolution de ces pratiques.

Action n°33 :

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.

Lancer un plan de communication orienté sur les bienfaits du vélo, sur le respect mutuel des usagers de la rue, sur les transformations de la ville qui favorisent les modes actifs, contribuer au changement des mentalités et battre en brèche les idées reçues (ex : croyance sur le fait que réduire la place de la voiture au centre-ville est défavorable au commerce de proximité).

Proscrire la publicité pour la voiture.