

# **Parlons Vélo ! Municipales 2020**

## **Questionnaire pour Besançon**

### **Introduction**

Lorsqu'on construit un pont au dessus d'une rivière, l'objectif n'est pas de satisfaire les quelques personnes qui, par nécessité, font déjà la traversée à la nage. Le pont est fait pour satisfaire un besoin de l'ensemble de la société. Il en est de même pour une politique cyclable. Elle n'a pas pour but d'améliorer le confort de la petite minorité qui utilise aujourd'hui le vélo comme moyen de déplacement au quotidien, mais bien de résoudre les problèmes sociétaux.

### **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. *Besançon a des atouts importants pour le vélo. Sa petite taille (65,05 km<sup>2</sup>) met ses deux quartiers les plus distants - Palente et Planoise - à seulement 35 minutes à vélo l'un de l'autre ; une durée qui pourrait être considérablement raccourcie par l'aménagement d'une piste cyclable à haut niveau de service le long des Boulevards. 84 % de la population de la commune réside à 5 km de la gare Viotte 2, soit 20 minutes à vélo. Sa forte population étudiante constitue un vivier de personnes jeunes, dont les habitudes de mobilité sont encore flexibles et qui connaissent souvent des contraintes budgétaires susceptibles de rendre la solution vélo encore plus attractive*

#### **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 4 fois par an ;
- en établissant un budget annuel de 6100000 euros

*Si on considère que les itinéraires proposés doivent être développés pendant la durée du mandat de la prochaine municipalité (6 ans), ce sont donc 6,1 M € par an qui devront être investis, soit environ 31,5 €/an et par habitant. La ville d'Utrecht, l'une des plus cyclable au monde, a un budget de 112 €/habitant par an 130. Si on applique ce chiffre à la communauté urbaine du Grand Besançon et à ses 200 000 habitants, le budget annuel vélo serait alors d'environ 22 M € par an. Le seul abandon du projet d'élargissement de la RN57 entre Micropolis et Beurre, dont le coût pourrait atteindre 120 M €, permettrait de couvrir la quasi-intégralité de ce budget*

#### **Action n°3 :**

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.

#### **Action n°4 :**

Mettre en place un comité vélo régulier se réunissant au minimum 4 fois par an.

#### **Action n°5 :**

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°6 :**

Créer un réseau express vélo selon les axes directeurs mis en avant dans le PlanVélo2020 de l'AVB.

**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 : Rue de Dôle, Boulevards Kennedy, Churchill et Blum., Rue de Belfort et Rue de Vesoul.

**Action n°8 :**

Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité : Les 15 itinéraires cyclables proposés par l'AVB

**Action n°9 :**

Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines depuis Thise à l'Est et Etuz au Nord.

**Action n°10 :**

Mettre le vélo au cœur du réaménagement des boulevards Kennedy, Churchill et Blum. En équipant le boulevard de pistes cyclables sécurisantes, la ville mettrait Palente à moins de 30 minutes de vélo de Planoise et rendrait possible de nombreux itinéraires aujourd'hui impraticables à bicyclette

## **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. En 2008, la ville de Besançon a fait un geste audacieux en instaurant une grande Zone de rencontre (ZDR) par décret. Cette zone qui comprend les quartiers Battant et la Boucle à l'exception des rues Gaulard et l'ouest de la rue Charles Nodier se voit transformée en zone essentiellement piétonne où les cyclistes doivent la priorité aux piétons et où les véhicules motorisés sont simplement tolérés et doivent rouler à la vitesse du pas. Une décennie plus tard, le constat est amer : les usagers ignorent ce dispositif, les vitesses et le régime de priorité y sont rarement respectés, les cyclistes n'y prennent pas leur place, de nombreux automobilistes refusent d'y partager la voirie et la voiture continue d'y prendre une place disproportionnée

**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.

**Action n°13 :**

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. Encore une fois, les boulevards Kennedy, Churchill et Blum sont en première ligne

**Action n°14 :**

Transformer en boulevard urbain limité à 50 km/h : Les boulevards Kennedy, Churchill et Blum sont des aberrations contemporaines qui constituent un réel rempart face à la mobilité pour peu que l'on cherche à se déplacer sans sa voiture

**Action n°15 :**

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. La généralisation de la limitation à 30 km/h sur l'ensemble de la ville et des communes de l'agglomération ne constitue pas en tant que telle une mesure de désincitation à l'usage de la voiture, mais elle vise à en réduire les nuisances. La limitation serait maintenue à 50km/h, par décret du maire, sur certains grands axes

**Action n°16 :**

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. La suppression de la possibilité de transit par "l'imperméabilisation" de zones au trafic automobile dissuaderait les trajets courts et donnerait un avantage important au transport en commun et aux modes doux pour les déplacements entre ces zones

**Action n°17 :**

Généraliser les double-sens cyclables, les sas vélo et les cédez-le-passage cycliste aux feux.  
*Des efforts ont été réalisés ces dernières années et sont à poursuivre*

**Action n°18 :**

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

**Action n°19 :**

Rendre payant le stationnement en surface pour les voitures et les deux-roues motorisés pour donner un avantage comparatif aux autres modes de déplacement.  
*Le point le plus éloigné d'un parking à ouvrage étant de 520 m pour tout le centre ville, cette suppression souhaitable semble tout à fait réaliste à mettre en place*

**Action n°20 :**

Créer une 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°21 :**

Offrir du stationnement vélo sécurisé à proximité des parkings relais, en profitant du programme Alvéole de la FUB.

**Action n°22 :**

Planter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces.

**Action n°23 :**

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.

**Action n°24 :**

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

**Action n°25 :**

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

**Action n°26 :**

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°27 :**

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.  
*Vérifier leur réelle construction*

**Action n°28 :**

Imposer des normes minimales de stationnement vélo ambitieuses dans toutes les nouvelles constructions lors de la modification ou révision du PLU.

**Action n°29 :**

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

**Action n°30 :**

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).

**Action n°31 :**

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°32 :**

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

## **Promouvoir une culture vélo**

**Action n°33 :**

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%.

**Action n°34 :**

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

**Action n°35 :**

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

**Action n°36 :**

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

**Action n°37 :**

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°38 :**

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

**Action n°39 :**

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

**Action n°40 :**

Créer une "journée sans voiture". De façon régulière de la même façon qu'il existe des Samedi Piétons

**Action n°41 :**

Créer une "fête du vélo". Se rapprocher de VéloCampus pour cela

**Action n°42 :**

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable notamment sur le centre-ville en zone de rencontre (PV à 135€ ET mise en fourrière), mais le problème est étalé sur l'intégralité de la ville comme en témoignent les espaces verts de la Bouloie.

**Action n°43 :**

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.

*Qu'est-il advenu des réunions Tous Piétons Tous Cyclistes ?*