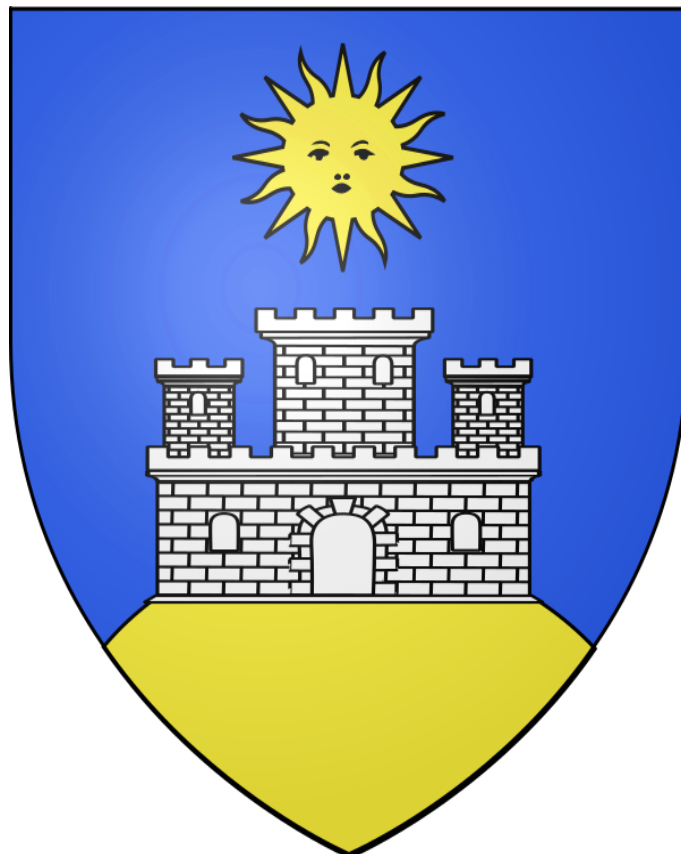




2020

ANNEE D'ELECTIONS MUNICIPALES



contact@cyclopede03.org



<https://www.facebook.com/cyclopede03/>

Les déplacements à Montluçon :

La population montluçonnaise se concentre dans un cercle de moins de 3 km autour du boulevard de Courtais, et pourtant, que ce soit pour traverser la ville ou rejoindre le cœur de ville, l'immense majorité des déplacements se fait actuellement en voiture individuelle. Le boulevard de Courtais est régulièrement saturé de véhicules ne transportant qu'une seule personne.

Même si la situation n'est pas encore catastrophique, la tendance n'est pas à la réduction du trafic automobile. Même si le plan C'Montluçon prévoit une réduction du trafic de transit, l'habitude de se déplacer en voiture individuelle dans les 20 km² de la ville menace de perdurer.

Pourtant, les alternatives existent. Nombreux sont ceux qui souhaiteraient se libérer des contraintes associées à l'automobile pour leurs courts déplacements quotidiens.

Les freins au report modal vers la marche ou le vélo sont connus : Le manque d'agrément et de sécurité face à la pression automobile.

Montluçon possède pourtant des qualités pour une transition vers des déplacements sobres et respectueux de la qualité de vie :

- Le centre ville est encore attractif, malgré la concurrence des centres commerciaux périphériques.
- Le boulevard de Courtais, le Cher ainsi que les grandes avenues convergentes organisent des flux de déplacement faciles à représenter.
- Une volonté sincère de nombreux habitants, associations et établissements scolaires de participer à cette transition.
- Enfin et surtout, la taille humaine de la ville est le plus bel atout pour des déplacements non motorisés.

C'est donc pour rendre Montluçon plus agréable et attractive que Cyclopède souhaite prendre part à la campagne des élections municipales 2020,

Notre objectif :

Des alternatives efficaces au tout voiture, pour une ville apaisée

**Les déplacements à Montluçon :
Et si on passait à la qualité supérieure ?**

Cyclopède propose ainsi aux candidats aux élections municipales un ensemble de mesures, s'articulant autour de 7 grands thèmes :

1- Sanctuarisation des trottoirs

2- Implanter un Réseau Express Vélo sécurisant

3- Amélioration du service de transports en commun

4- Apaisement des artères commerciales

5- Stationnement vélo adapté et généralisé

6- Politique d'incitation aux déplacements non motorisés

7- Réduction générale des vitesses des automobiles

Sanctuarisation des trottoirs

Cette mesure passe en premier lieu par l'instauration d'une **nouvelle hiérarchie des modes de déplacement** :

Marche à pied

> Vélo

> Transport en commun

> Covoiturage et autopartage

> Usage individuel de la voiture

Garantir un passage permanent et sans condition sur chaque trottoir, libre de tout obstacle à la circulation à pied / fauteuils roulants / poussettes.
(Marches, poubelles, boîtes aux lettres, poteaux...).

Suppression des stationnements des véhicules motorisés sur 5 m en amont des passages piétons, à remplacer par du stationnement vélo si besoin

Action active contre le stationnement motorisé illicite sur les trottoirs, les passages piétons et les aménagements cyclables

Anticiper systématiquement la présence des piétons et cyclistes dans les travaux de voirie : adaptation des abords des chantiers tenant compte de la hiérarchie des modes de circulation sans oublier les personnes à mobilité réduite.



Implanter un Réseau Express Vélo sécurisant

Il s'agit de rendre l'**usage du vélo capable de surpasser l'efficacité de la voiture.**

La qualité de l'urbanisme cyclable et de l'ingénierie cyclable est la condition nécessaire de l'attractivité du vélo.

Séparer la circulation des vélos du trafic motorisé, y compris des véhicules stationnés, est la condition indispensable pour la sérénité de la pratique cyclable et la performance d'un réseau cyclable.

Les objectifs finaux sont :

- Des infrastructures attractives, sûres et efficaces, garantissant aux cyclistes une durée de trajet fiable
- Assurer des liaisons confortables et efficaces entre les quartiers résidentiels, les zones d'emploi, les zones de commerce, les pôles culturels et sportifs, les zones de loisirs
- Réaliser des aménagements piétons distincts et d'une qualité de revêtement équivalente à celle des aménagements cyclables,

Une réalisation aboutie en 6 ans, durée de la mandature municipale

Un réseau clair :



Ligne Nord Ouest	: Châteaugay – Faubourg Saint Pierre :	3,8 km
Ligne Nord Est	Desertines – Quai Louis Blanc	2,4 km
Ligne Est	Bas de Chatelard Boulevard	1,6 km
Ligne Sud	Saint Jean – Boulevard de Courtais	2,3 km
Ligne Sud Ouest	IUT / JJ Soulier – Quai Louis Blanc	3,2 km
Ligne Ouest	Etang de Sault – Faubourg Saint Pierre	3,8 km

Des exigences techniques:

- séparer le trafic vélos des espaces de circulation motorisée,
- bannir les espaces mixtes vélos-piétons sur ce réseau,
- créer un réseau de pistes cyclables unidirectionnelles (2,20 m) ou bidirectionnelles (3,50 m), séparées des trottoirs, du stationnement, préservées des intrusions motorisées,
- proposer des pistes continues et confortables, avec un régime de priorité favorable pour l'essentiel aux cyclistes, explicite aux intersections, avec une visibilité réciproque entre flux cycliste et le flux motorisé.
- Assurer un niveau de sécurité maximal, par la suppression ou la quasi suppression des conflits entre cyclistes et autres usagers (automobilistes et piétons), et des obstacles latéraux,
- assurer une vitesse moyenne d'environ 20 km/h et une limitation des arrêts/redémarrages à chaque carrefour.

Amélioration du service de transports en commun

Le bus doit être une alternative crédible à la voiture individuelle.

Le choix de ce mode de transport dépend de la qualité de l'offre.

Augmenter la fréquence des trajets de transports en commun et élargir l'amplitude horaire sont les premières actions à mener pour encourager l'usage des bus.

Les installations sportives, culturelles, administratives ou de santé doivent être desservies efficacement (souvent et tard) pour favoriser l'autonomie des jeunes, des personnes à mobilité réduite et limiter les transports en voitures



Apaisement des artères commerciales

L'objectif final est une **réduction des volumes et vitesses de circulation.**

Les usagers, riverains comme consommateurs ou touristes doivent pouvoir déambuler au calme et en toute sécurité avec des enfants sur les principales artères commerçantes. Boulevard de Courtais, Faubourg Saint Pierre, rue de la République, rue et place Bretonnie.

Les passages piétons doivent favoriser le passage des piétons selon l'itinéraire le plus simple et le plus court.

Dans ces zones, ce doit être les voitures qui traversent l'espace piéton et non les piétons qui s'aventurent sur le territoire des voitures.

La séparation stricte des espaces n'apaise pas la circulation automobile. Elle ne doit pas être une solution à privilégier, à moins qu'elle ne n'empiète absolument pas sur l'espace réservé aux piétons. Les « protections » ne doivent pas non plus limiter la circulation des piétons.

Préférer par exemple des massifs fleuris espacés ou des potelets à des barrières.

Offre de stationnement vélo dense et étendue

Le vol étant l'une des craintes des futurs utilisateurs de vélo, notamment des vélos électriques coûteux, et le stationnement anarchique des vélos étant source de conflit avec les piétons, **on pourra garer un vélo de manière fiable et non gênante partout.**

Si un stationnement auto existe à proximité, on doit pouvoir stationner autant, sinon plus, de vélos que de voitures.

Des équipements de stationnement sécurisés seront installés dans des lieux stratégiques (Gare, arrêts de bus stratégique, équipements sportifs, parking périphériques...)



Une politique d'incitation aux modes de déplacement actifs

Favoriser l'apprentissage du vélo à l'école et la remise en selle des cyclistes peu expérimentés

Former les agents des collectivités territoriales à la hiérarchie des modes de circulation et aux problématiques du vélo

Etoffer l'offre C'Vélo avec la location de vélos non-électriques et de vélos cargos pour encourager l'achat individuel.

Accorder une aide financière à l'achat de vélos à usage utilitaire (Vélos de ville, électriques ou non, vélo-cargos...), faciliter le marquage antivol des vélos.

Réduction générale des vitesses des automobiles

Aménager les abords des établissements scolaires pour limiter efficacement la vitesse.

Passage du cœur de ville dans un premier temps, puis à terme de l'ensemble de la ville à 30 km/h : **la norme devient 30 km/h** et 50 km/h l'exception. Cette mesure devra s'accompagner d'une synchronisation des feux tricolores pour une « onde verte » à 25km/h

Faire respecter ces nouvelles règles par des actions fréquentes.

Création d'un nouveau « plan de circulation », dont l'objectif serait de diminuer la circulation des véhicules motorisés non indispensables



Vous pouvez retrouver notre manifeste sur le site :
[https://municipales2020.parlons-velo.fr/e/Montluçon%20\(03100\)](https://municipales2020.parlons-velo.fr/e/Montluçon%20(03100))

Sur ce site, les différentes listes pourront répondre et s'engager sur les différents points abordés.

