



Municipales 2020 :

Nos 25 propositions pour faire de Gien une ville 100 % cyclable !

Le vélo : une demande forte des habitants !

Que ce soit pour aller au travail, à la gare le matin, faire ses courses en centre-ville ou se promener le week-end avec ses enfants, pouvoir faire du vélo en sécurité est une demande forte des habitants de votre commune. Si le vélo ne représente aujourd'hui que 2% des déplacements, la demande est immense ! Le vélo est le mode de transport qui a le plus progressé en Île-de-France depuis 2001. En atteste également l'augmentation des ventes de VAE (Vélo à Assistance Électrique) en 2017 : + 90% par rapport à 2016 et un total de 255 000 VAE vendus. Les réponses sur votre commune au Baromètre des villes cyclables, grande enquête menée cette année et en 2017 avec la Fédération des usagers de la bicyclette, est lui aussi révélateur.

Le principal frein au développement du vélo est aujourd'hui le sentiment d'insécurité des pratiquants. Les gens ne se sentent pas en sécurité à vélo, un frein majeur à la pratique pour 41% des répondants. Il est temps de répondre à la demande des habitants et de leur offrir les conditions nécessaires à une pratique du vélo en toute sécurité.

Nous vous proposons ici cinq leviers sur lesquels vous pouvez agir pour rendre votre commune cyclable et accueillante pour les piétons et les cyclistes et répondre à cette demande des habitants.

Résultats du baromètre pour Gien et questionnaire à cette adresse :

<https://municipales2020.parlons-velo.fr/e/16555>



1 - Adopter un plan vélo ambitieux, financé, et concerté dès le début du mandat

Adopter un plan vélo ambitieux, financé, et concerté dès le début du mandat est le fondement d'une politique cyclable cohérente et d'un affichage politique fort pour l'ensemble du mandat. L'objectif d'un plan vélo est de définir un réseau cyclable communal et les mesures de soutien au développement des déplacements à vélo (stationnement, services aux cyclistes, etc...) et d'y associer des moyens dédiés.

Un plan vélo doit viser en priorité la mise en place d'un réseau cyclable local, qui permet de rallier les différents pôles d'attractivité et de transport de la commune de manière rapide, sécurisée et confortable. Ce réseau doit être cohérent et sans interruptions. Par ailleurs un plan vélo local est la condition pour bénéficier de financements de la Région. Afin de répondre aux attentes des habitants, il est important de concerter ce plan vélo pour prendre en compte l'ensemble des usages.

- **Proposition n°1** : Adopter un plan vélo financé et concerté en début de mandat qui inclut un réseau cyclable communal.

Afin de répondre aux attentes des habitants et des cyclistes, il est essentiel de dialoguer régulièrement, et surtout en amont des projets, avec les représentants des cyclistes. Cette concertation permettra de mieux adapter les projets aux besoins des habitants et des cyclistes et s'assurer de la cohérence des choix techniques au regard des pratiques.

- **Proposition n°2** : Mettre en place un comité vélo régulier.

Exemple : grâce à un premier plan vélo adopté en 2009, puis un deuxième en 2016, la ville de Sceaux (92) a été classée première au baromètre des villes cyclables de la FUB ! « *Ce plan vise à renforcer la mixité d'usage des espaces publics et à dynamiser la pratique cycliste à Sceaux, explique Patrice Pattée, adjoint au maire délégué à l'Urbanisme et à la mobilité. Il se traduit par un programme annuel de travaux et d'actions pour poursuivre l'amélioration du confort des cyclistes à Sceaux.* »

2 - Développer un réseau cyclable cohérent

Lorsque la circulation automobile est dense et rapide (50 km/h), les cyclistes ont besoin de se sentir en sécurité. C'est la condition pour permettre au plus grand nombre et non à une petite minorité de faire du vélo son moyen de déplacement. Un carrefour, un pont sans aménagement cyclable peut suffire à dissuader les habitants d'utiliser le vélo comme mode



de déplacement. Une succession d'aménagements déconnectés les uns des autres restera souvent inutilisés à l'image d'une route qui serait constamment interrompue par des passages non carrossables. La continuité du réseau est un critère de sécurité majeur et la condition pour permettre le développement du vélo.

- **Proposition n°3** : 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 : [la route d'Orléans](#), [la rue Riaudine](#), [la rue Jules César](#), [l'avenue de la République](#) et [les quais de la Loire](#)
- **Proposition n°4** : Mettre en place des itinéraires cyclables correctement jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité – [la gare SNCF](#), [l'hôpital](#), [la zone industrielle nord](#), [le lycée](#), [le centre-ville](#) et [le château](#)
- **Proposition n°5** : créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines : [Poilly-lez-Gien](#), [Nevoy](#), [Briare](#), [Dampierre-en-Burly](#) et [Arrabloy](#) ; Étudier la transformation du viaduc SNCF en voie verte pour offrir à la ville un magnifique belvédère ; Lancer un itinéraire nord pour la Loire à Vélo de Briare à St-Père-sur-Loire

3 - Construire une ville agréable à vivre pour tous

Les habitants de Gien souffrent aujourd'hui des nuisances de la circulation automobile : bruit, pollution, congestion, insécurité routière... Ce trafic - largement constitué de véhicules en transit ne faisant que traverser notre ville - contribue à dégrader fortement la qualité de vie des habitants. Favoriser le vélo c'est aussi construire une ville où les nouvelles générations ne sont pas condamnées à être asthmatiques, où les parents n'ont pas peur de laisser leur enfant jouer seul dans la rue, où les habitants les plus fragiles sont davantage en sécurité et où le commerce de proximité se développe à nouveau.

Une ville pour ses habitants et non pour le trafic automobile

Les quartiers résidentiels souffrent aujourd'hui des nuisances liées au trafic de transit. Rediriger ce trafic de transit vers les grands axes est aujourd'hui la condition pour un calme retrouvé pour les quartiers résidentiels et pour la pratique du vélo dans ces quartiers apaisés.

Réduire la place des voitures et des deux-roues motorisés permet à moyen terme de fluidifier la circulation, de réduire les embouteillages et donc les nuisances qu'ils produisent en limitant l'usage de la voiture aux déplacements et aux personnes pour lesquelles la voiture est nécessaire (personnes handicapées ou ayant des difficultés à marcher, déplacement de marchandises lourdes...)

- **Proposition n°6** : Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes, [en favorisant un](#)



report vers la rocade et le nouveau pont, et en rendant moins facile la traversée de la ville par le Vieux Pont.

- **Proposition n°7** : Généraliser la vitesse de circulation à 30km/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 : Avenue Général Leclerc (réduction de la largeur de la voie favorable aux hautes vitesses, élargissement des trottoirs et création d'une piste cyclable double sens), rue Victor Hugo (création d'un double-sens cyclable), rue Bernard Palissy (double-sens cyclable), rue Louis Blanc.
- **Proposition n°8** : Créer des zones à très faible circulation par exemple 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 : zone piétonne rue de l'Hôtel de Ville en prolongation de la rue Gambetta, sécurisation de la rue Parmentier pour l'accès au parking souterrain, ralentissement de la circulation rue Paul Bert avec mise en place d'un double sens cyclable.

Exemple : Fontainebleau en Seine et Marne a tenté l'expérience d'une ville à 30km/h et les résultats sont très positifs : "On a vu un apaisement de la circulation. Surtout, nous constatons une évolution des mentalités par rapport aux vélos. Dans les zones 30 aménagées à sens unique pour les véhicules et à voie cyclable en contresens, plus personne ne crie quand j'arrive à contresens !" Virginie Perrachon (LR), adjointe au maire en charge des déplacements.

- **Encourager les moyens de déplacement alternatifs à la voiture**

Une ville accueillante est une ville où la voiture ne monopolise pas l'espace public, c'est une ville où il est facile et agréable de se déplacer à pied, en roller, en trottinette ou en vélo. Encourager la marche et le vélo, c'est aussi favoriser les petits commerces et l'animation du centre-ville.

- **Proposition n°9** : Généraliser les double-sens cyclables et les cédez-le-passage cycliste aux feux.
- **Proposition n°10** : Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes.
- **Proposition n°11** : Rendre payant le stationnement en surface pour les voitures et les deux-roues motorisés pour donner un avantage comparatif aux autres modes de déplacement. Attention cependant à ne pas privilégier le stationnement en surface aux détriments des aménagements dédiés aux transports durables (pistes cyclables, arrêt de bus...)



4 - Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Multiplier le stationnement vélo

Le vol est aujourd'hui l'un des principaux obstacles à la pratique du vélo. Pour y remédier, notre commune doit proposer aux cyclistes du stationnement de qualité. Cette offre doit viser en premier lieu les grands pôles d'activité et de transport. Cela favorise l'intermodalité entre le vélo et les transports en commun, mais aussi l'attractivité de ces pôles où se concentrent habitants et activités économiques. Associer vélo et commerces de proximité, notamment en centre-ville, est une bonne idée pour l'économie locale ! Les cyclistes sont des clients plus réguliers, et finalement dépensent plus que les automobilistes. Le stationnement aux abords de ces commerces permet de favoriser cette dynamique.

- **Proposition n°12** : Offrir du stationnement vélo sécurisé à la gare SNCF (avec des box sécurisés du même type que ceux de l'Office du Tourisme).
- **Proposition n°13** : Implanter des arceaux vélos dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces.
- **Proposition n°14** : Installer des vélobox fermés dans l'espace public pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activité, notamment dans le centre-ville où les habitants n'ont pas toujours de garage pour ranger leur vélo la nuit.
- **Proposition n°15** : Créer des locaux vélos/trottinettes dans et devant les écoles et les équipements publics.
- **Proposition n°16** : Intégrer dans le PLU l'obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d'habitation et tertiaires et subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social. (Voir le programme Alvéole : 60% de subventions à la clé !)

Soutenir l'achat de vélo

Même si acheter et entretenir un vélo se révèle bien moins cher qu'une voiture, le prix d'un vélo peut être dissuasif pour certaines familles avec des revenus modestes. Soutenir l'achat de vélo grâce à des aides spécifiques est une mesure simple et efficace que la commune peut mettre en place. Ce soutien peut prendre la forme d'une aide à l'achat (potentiellement sous conditions de ressources) comme c'est le cas aujourd'hui pour le vélo à assistance électrique (VAE) dans de nombreuses communes.

- **Proposition n°17** : Créer une aide à l'achat d'un vélo pour les particuliers et pour les entrepreneurs locaux (achat de remorque, vélo-cargo, triporteur).



- **Proposition n°18** : faciliter la location de vélo courte et longue durée et proposer des aides à la location (à destination des jeunes et des foyers à faibles revenus par exemple).

Exemple : La ville de Suresnes a mis en place une aide à l'achat de vélo à assistance électrique et en 2016, 66 personnes ont bénéficié de cette aide.

Soutenir les services vélo comme les vélo-écoles et les ateliers

Favoriser le vélo c'est aussi permettre le développement de biens et services qui y sont liés, et surtout des entreprises qui les assurent (réparation, vente, conseils, location...). Augmenter les déplacements à vélo c'est créer des emplois non délocalisables, et dynamiser l'économie locale.

- **Proposition n°19** : Soutenir les associations de services vélo (vélo-écoles, ateliers de réparation) et mettre des locaux à disposition de ces associations
- **Proposition n°20** : Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité au vélo dans votre commune.

5 - Promouvoir une culture vélo à Gien

Faire du vélo une évidence dans les déplacements quotidiens implique de travailler sur un changement de culture dès le plus jeune âge, mais également au sein des services municipaux qui ont un rôle d'exemplarité.

- **Apprentissage systématique du vélo à l'école primaire**

Le manque d'activité physique chez les jeunes (et moins jeunes), est un problème majeur, puisque 17% des enfants sont en surpoids. Favoriser le vélo, et notamment son apprentissage à l'école et dans les centres de loisirs, permet d'encourager une pratique physique régulière et participe à l'épanouissement et à l'autonomisation des jeunes. Le gouvernement a décidé dans son plan vélo de généraliser le « savoir rouler » à l'école : tout enfant entrant en 6^e doit être capable de rouler à vélo. La ville de Gien peut accompagner cette mesure !

- **Proposition n°21** : Aider les établissements scolaires à s'équiper en vélos pour l'apprentissage à l'école.
- **Proposition n°22** : Créer des pistes cyclables d'apprentissage ouvertes à tous pour permettre l'apprentissage du vélo.
- **Proposition n°23** : Mettre en place des pédibus et vélobus pour emmener les enfants à l'école.

Exemple : la ville de Meudon, pionnière en la matière a mis en place un circuit d'apprentissage vélo. Accessible sans conditions et gratuitement en journée, il permet à tous et toutes, dès 2 ans, de s'initier à la maniabilité sans voitures !



- **Le vélo pour les services et les agents municipaux**

Enfin, le vélo peut être une source d'économie et de visibilité pour l'action des services municipaux. Les communes peuvent promouvoir la logistique à vélo, en équipant leurs services de vélo-cargo, pour l'entretien des espaces verts ou la livraison de repas par exemple. Un vélo-cargo est bien moins onéreux qu'une camionnette pour de petites livraisons.

- **Proposition n°24** : Équiper les services municipaux de vélo-cargo pour réaliser une partie des livraisons municipales à vélo (repas à domicile, approvisionnement des écoles, entretien des espaces verts, police municipale).

Développer le vélo, c'est enfin montrer l'exemple en proposant aux agents municipaux l'indemnité kilométrique vélo (IKV) :

- **Proposition n°25** : Proposer l'indemnité kilométrique vélo aux agents municipaux.

Exemple : La ville des Mureaux a été la première commune d'Île-de-France à proposer l'IKV pour ses agents dès la rentrée 2018. Depuis, Michel Carrière, maire-adjoint chargé des mobilités, estime « *c'est évident qu'il y a une montée en puissance. Le nombre d'agents qui viennent à la mairie à vélo a sensiblement augmenté* ».



Annexe 1 : Carte des aménagements cyclables souhaités

En bleu : Création de pistes cyclables sécurisées

En vert : Jalonnement d'itinéraires sur voies existantes

En rouge : Zone 30 avec doubles sens cyclables généralisés

Carte également disponible à cette adresse :

https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/municipales-2020_402340

