



MANIFESTE de l'Association VéloLun'

Élections municipales de mars 2020

Lunéville

Préambule

La prise de conscience des menaces climatiques et environnementales que vont devoir gérer nos enfants n'est plus réservée à quelques initiés. Les rapports scientifiques de plus en plus alarmistes inquiètent de plus en plus nos jeunes générations qui souhaiteraient pouvoir agir plus facilement en cohérence avec leurs craintes d'un dérèglement profond du climat.

Faute d'un plan d'actions pour diminuer pollutions et rejets de gaz à effet de serre, cette lente prise de conscience resterait sans effet.

Genèse

Le PLAN VELO du 14 septembre 2018

Dès le 14 septembre 2018, le gouvernement français lançait le PLAN VELO avec pour objectif de tripler la part modale du vélo en France pour qu'elle atteigne 9 % d'ici 2024. **Il ne nous reste que 4 années pour atteindre cet objectif** qui reste ambitieux malgré les 350 M€ d'aides de l'Etat aux collectivités territoriales qui agiront pour le développement du vélo.

Comment ?

Ce PLAN VELO a défini 4 axes majeurs, la sécurité et les aménagements cyclables adaptés, la lutte contre le vol des vélos, le forfait « Mobilités durables » pour tous les salariés et le développement de la Culture Vélo en particulier auprès des jeunes avec l'enseignement du « Savoir Rouler ».

A cet égard, remarquons que la collaboration innovante et pionnière entre la CCTLB et VéloLun' avec l'opération Vélos'cool a été largement médiatisée et intéresse de plus en plus d'autres collectivités.

La loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités)

La LOM promulguée le 24 décembre 2019 a pour objectif de sortir de la dépendance automobile et d'accélérer la croissance des nouvelles mobilités durables.

Le baromètre des villes cyclables

En octobre et novembre 2019, la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) a réalisé un sondage national sur les conditions de la pratique du vélo dans nos villes. Les résultats nationaux seront divulgués le 6 février 2020. Les résultats locaux sont déjà partiellement consultables sur Internet. Pour Lunéville, on dispose déjà de commentaires et d'un inventaire de points noirs ou sections à aménager en priorité.

Comment profiter de ce contexte favorable ? Quels aménagements ?

Ce contexte, s'il est favorable aux mobilités durables ou actives, donc au vélo, pourrait se révéler défavorable pour Lunéville, si notre territoire ne se saisissait pas pleinement et rapidement des opportunités de cofinancement par l'état qui lui sont désormais offertes.

S'appuyer sur les résultats critiques du baromètre des villes cyclables et sur l'expertise d'usage de l'association VéloLun' pourrait donc constituer un solide point de départ.

Le constat de VéloLun'

Les aménagements cyclables ponctuels réalisés nous paraissent insuffisants face au discours bienveillant vis à vis des automobilistes, à l'augmentation du nombre de places de parking gratuites ou à l'absence de politique et de communication vélo affirmée. En fait, nous

constatons une suppression de bandes cyclables, compensée (pour se donner bonne conscience?) par une pose de logos inappropriés : trop à droite, ne matérialisant pas la vraie place qu'il doit prendre un cycliste sur la chaussée. C'est ainsi que le nombre de cyclistes quotidiens paraît stagner malgré le nombre croissant de VAE en circulation. En revanche, nous cyclistes quotidiens, percevons **la pression croissante des voitures de plus en plus nombreuses** dans les rues de Lunéville, en raison d'une incitation à la circulation et au stationnement des automobiles, y compris sur les trottoirs (voir rue Banaudon)

Alors que penser de la perception de ceux qui souhaiteraient être cyclistes ?

Certes la zone 30 élargie qui vient d'être mise en place devrait, si elle est correctement respectée, apporter une amélioration significative de la sécurité des cyclistes (voir plus loin l'analyse sur ce point).

Le baromètre nous éclaire un peu sur la perception des cyclistes

Des commentaires du baromètre des villes cyclables (rappel : 165 participants sur Lunéville)

Un résumé très concis pourrait être : **Peur + Trop de voitures.**

La presque totalité des commentaires déposés sur le site se montrent critiques quant à l'existant (voir les commentaires dans leur intégralité et voir leur compilation).

Les points ayant été les plus souvent cités sont par ordre :

- la peur du danger, le sentiment d'insécurité
- le défaut de respect de la part de certains automobilistes
- le **nombre insuffisant de pistes cyclables**
- la dangerosité et le mauvais entretien des pistes cyclables existantes
- **la situation des enfants pour lesquels le risque est encore plus fortement ressenti**
- trop de voitures, trop de parking autos
- **l'absence de politique cyclable**
- **l'absence de zones à priorité piétons ou cyclistes** (zones de rencontre)
- la priorité donnée à la voiture

Ce ressenti des Lunévillois nous interpelle tous, y compris les membres de notre association. En effet notre association compte plutôt des cyclistes pratiquants et aguerris. Et il ressort clairement que le ressenti du danger est moindre pour un cycliste quotidien que pour un néophyte. Probablement nos demandes de sécurisation des cyclistes auraient-elles dû se montrer plus exigeantes pour mieux répondre au sentiment d'insécurité perçu par tous ceux qui voudraient remplacer certains déplacements en voiture par un déplacement à vélo.

Cette exigence est sans doute fondamentale si l'on désire « mettre en selle » de nouveaux cyclistes quotidiens dans l'objectif de se conformer à la loi LOM et ses 9 %, d'ici 2024, de déplacements faits à vélo.

Ce baromètre nous renseigne également sur les points noirs et les sections à aménager en priorité.

Les axes les plus souvent cités :

- **Voltaire/Alsace/Sarrebourg**
- **République/Banaudon**

La ZONE 30 élargie depuis le 1^{er} janvier 2020

L'instauration de la zone 30 depuis le 1^{er} janvier est une mesure positive à la condition expresse qu'elle soit respectée. Selon nous Lunéville ne pourra pas faire l'économie d'aménagements physiques destinés à inciter, à aider les automobilistes au respect effectif

du 30 km/h. Mais sa conception elle-même et les récentes déclarations le favorisent-elles ? (Voir Est-Républicain et Bulletin Municipal de janvier : « **Le but n'est pas de pénaliser les automobilistes qui dépassent la limitation de quelques km/h, mais de dissuader les chauffards qui roulent à 70 ou 80 km/h** » Est-ce à dire que 65 km/h, c'est tolérable en zone 30 ? Espérons que ce signal envoyé à nos concitoyens ne sera pas perçu implicitement comme une large tolérance probable des contrôles de vitesse, comme il en est pour le stationnement sur les bandes cyclables ou sur le trottoir rue Banaudon! Devons-nous attendre un accident pour que la mise en danger délibérée d'autrui soit plaidée ?

L'opération **Vélos'cool** ne pourra réussir à terme que si les jeunes et leurs parents ont le sentiment que leur sécurité est réellement assurée.

Ce ne sera certainement pas le cas avec un panneau 30 sans autres aménagements. Les recommandations officielles doivent servir de socle à l'aménagement de cette zone 30 élargie. Sur ces recommandations, malgré toute la documentation que nous ne cessons de fournir aux Services Techniques via l'adjointe en responsabilité des travaux, nous ne sommes pas entendus !

Et l'axe République/Banaudon déjà à 30 km/h est perçu comme problématique. A mettre en parallèle avec les commentaires proposant des zones de rencontre ou piétonnes.

Zones de rencontre ou piétonnes

Le choix de telles zones constitue un projet complexe susceptible de changer les habitudes de déplacement dans Lunéville. Il nous paraît dès lors incontournable de **réfléchir ensemble** (riverains, commerçants, associations, ...) et bien **en amont des projets**, à un plan de circulation intégrant ces nouvelles zones.

Plan Marche/Vélo

De façon beaucoup plus générale, un **plan marche-vélo** permettrait de mettre en cohérence tous les projets et éviter le saupoudrage de quelques mesures isolées qui n'ont en réalité quasiment aucun impact sur le **report modal vers les modes actifs**. Pour s'en convaincre il n'est que de voir la stagnation de la pratique cycliste à Lunéville depuis de nombreuses années.

Il nous apparaît donc hautement souhaitable d'élaborer, dès le début du mandat municipal, un **plan marche-vélo** pluriannuel ambitieux, avec pour objectif des zones véritablement apaisées et sécurisées pour tous (enfants, PMR, personnes âgées, ...), financé et concerté avec les communes voisines, pour finaliser un réseau d'agglomération de déplacements doux et actifs.

Que peut-on attendre de ce plan ? La revitalisation des rues commerçantes et de l'hypercentre. Une autre qualité de vie

Nombre de commerçants du centre de Lunéville sont en difficulté ou migrent à la périphérie (ce que favorise la « voiture-reine »). Le transfert modal de l'automobile vers les modes actifs comme la marche ou le vélo permet de libérer de l'espace en ville : moins de voitures dans les parkings et dans les rues. Avec une circulation plus apaisée, Lunéville deviendrait plus conviviale, moins polluée, moins bruyante. Il y serait beaucoup plus agréable de flâner, de prendre le temps de redécouvrir nos rues, leurs bâtiments, et surtout les vitrines des magasins, délivrés des nuisances et de la nécessaire attention à porter au flux de véhicules motorisés.

Y faire ses courses redeviendrait un plaisir et non plus une simple obligation.

Quelques autres leviers disponibles (liste non limitative)

- les « cédez le passage cyclistes » aux feux, dont toutes les études ont démontré la non-dangerosité
- arceaux repose vélo-antivol régulièrement disposés dans les rues commerçantes
- des parkings vélo couverts et sécurisés (dont certains pour les habitants qui n'ont pas d'espace dans leur immeuble pour y laisser leur vélo)
- les doubles sens cyclables
- sas pour vélos à certains feux pour sécuriser et faciliter le démarrage des vélos
- Cédez-le-passage « **Tourne à droite** » et « **va-tout-droit** » autorisé à certain feux (caserne par exemple, piste cyclable entre Bichat et Lapie)
- le forfait mobilité durable
- des vélos de fonction pour les services municipaux
- **que les élus montrent l'exemple (à leurs enfants, petits enfants, concitoyens)**
- mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés
- la possibilité de mettre son vélo dans les bus de ville ou sur un rack extérieur
- cesser la multiplication des places de stationnement et la politique du parking auto systématiquement gratuit
- **un Monsieur ou Madame Vélo**
- une journée sans voitures
- une Maison du vélo

Faut-il rappeler les bienfaits des modes actifs ? (liste non limitative)

- limitant les besoins de parking auto et libérant de l'espace en ville
- non polluants
- préservant le climat
- bon pour la santé
- peu coûteux et accessibles à tous
- favorisant le « vivre ensemble »
- **beaucoup moins coûteux** que les véhicules motorisés **pour la collectivité** (espace occupé par les voies et stationnement, dépenses de sécurité sociale liées à la pollution et à la sédentarité, voire à la dépression, frais liés à l'élimination ou au recyclage des déchets générés en cours et en fin de vie)

S'appuyer sur les résultats du baromètre des villes cyclables, sur la documentation officielle et celle de la FUB ainsi que sur l'expertise d'usage de l'association VéloLun' constituerait un solide point de départ.