



## Nos propositions pour rendre Charleville-Mézières plus sûre pour les cyclistes, les piétons, les personnes à mobilité réduite ; y proposer un espace public accueillant et moins pollué.

### Les déplacements actifs

Les habitants doivent avoir d'autres choix que l'automobile individuelle pour leurs déplacements, que ce soit pour aller au travail, à la gare, à l'école et aux activités, faire ses courses, se promener.

Les bénéfices pour la santé sont nombreux : prévention des risques cardio vasculaires, lutte contre l'obésité, diminution des polluants ..

Le principal frein au développement des mobilités actives est le sentiment d'insécurité des pratiquants. Nous vous proposons ici des leviers sur lesquels vous pouvez agir pour rendre votre commune accueillante pour les piétons et les cyclistes.

Les aménagements obligatoires pour les piétons aux normes PMR ( Personnes à Mobilité Réduite) ne sont pas encore totalement généralisés.

L'article L228-2 du Code de l'environnement qui oblige à la création d'aménagements cyclables, bien que peu ambitieux, n'est pas suffisamment respecté.

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

Ce plan est le fondement d'une politique cyclable cohérente et d'un affichage politique fort pour l'ensemble du mandat. Un plan vélo définit un réseau cyclable communal connecté aux communes environnantes, les mesures de soutien au développement des déplacements à vélo (stationnement, services aux cyclistes, etc...) et d'y associer des moyens dédiés. Ce réseau cyclable cohérent et sans interruptions doit permettre de rallier les établissements d'enseignement, les commerces, les différents pôles d'attractivité et de transport de manière rapide, sécurisée et confortable.

Une part significative du budget voirie est à consacrer à ces aménagements. En visant une part modale de 9 % pour le vélo en 2024 (objectif du plan vélo national), ce budget doit être conséquent, en particulier pour **rattraper le retard**. La moyenne nationale de 5 € par habitant et par an est notoirement insuffisante ; Grenoble y consacre 15 €, l'Allemagne de 9 à 25 €.

Une formation en matière de bonnes pratiques de voirie cyclable est à exiger des services de voirie, bureaux d'études et entreprises chargées de ces travaux.

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

Pour échanger et agir, la commune s'engage à consulter la plateforme **vélobs08** alimentée par les usagers qui y proposent des améliorations ou y remontent les problèmes rencontrés.



### 2 - Développer un réseau cyclable cohérent

L'objectif est de 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 peuvent suffire à dissuader 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.

Lorsque la circulation automobile est dense et rapide (50 km/h), les cyclistes ont besoin de se sentir en sécurité sur des pistes cyclables larges, continues et sécurisées, c'est-à-dire séparées physiquement des piétons et des voitures. Le dimensionnement tiendra compte de l'évolution visée à moyen terme et non en fonction du nombre de cyclistes actuels.

### 3 - Construire une ville agréable à vivre pour tous

Les habitants souffrent aujourd'hui des nuisances de la circulation automobile : bruit, pollution, congestion, insécurité routière... Ce trafic 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**

Les quartiers résidentiels souffrent aujourd'hui des nuisances de la circulation automobile. Éviter qu'ils deviennent des itinéraires bis grâce à une pratique du vélo, de la marche et la vie de quartier redynamisée.

- **Encourager les moyens de déplacement alternatifs**

Une ville accueillante est une ville où la voiture ne morose pas les habitants. On veillera à ce que les passages piétons soient sécurisés. Pour les trajets plus longs ou les personnes ayant plus de difficultés pour se mouvoir, les transports en commun doivent être attractifs en particulier quant à leur fréquence. Procurer des avantages aux autres modes de déplacement ne peut être réalisé qu'au détriment de la voiture individuelle.



### 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, dont des parkings couverts et box. 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, 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.

### 5 - Promouvoir une culture vélo

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. Ces évolutions sont à accompagner de campagnes de communication sur le code de la rue, l'évolution de la réglementation...

- **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<sup>e</sup> doit être capable de rouler à vélo.

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

Équiper les services municipaux de vélos / vélos-cargo

Inciter les salariés à se rendre au travail à vélo ou par covoiturage via le Forfait de mobilité durable