



le vélo a rendez-vous avec la ville

MANIFESTE POUR LE PLAN VÉLO 2020-2025
DE MÂCON & MB-AGGLOMÉRATION :
UN ESPACE URBAIN APAISÉ ET CONVIVAL
REDESSINÉ À L'AUNE DU VÉLO
ET DES MOBILITÉS D'AVENIR
UN CŒUR DE VILLE ATTRACTIF
UN TRAFIC AUTOMOBILE MODÉRÉ
UN RÉSEAU CYCLABLE INTERCONNECTÉ

TABLE DES MATIÈRES

LE VELO, MOBILITE D'AVENIR	P.2
MACON VELO EN VILLE, QUI SOMMES-NOUS ?	P.4
UN MODE DE TRANSPORT A PART ENTIERE	P.5
LES CONDITIONS POUR UN RETOUR REUSSI	P.8
LE RETOUR DU VELO DANS LES VILLES MOYENNES	P.11
MACON, « DOIT MIEUX FAIRE »	P.12
MARS 2020, LE VELO A RENDEZ-VOUS AVEC LA VILLE	P.14
ADOPTER UN PLAN VELO POUR MACON ET SON AGGLOMERATION	P.16
CONCEVOIR ET DEVELOPPER UN RESEAU CYCLABLE	P.18
PENSER ET METTRE EN ŒUVRE L'INTER ET LA MULTIMODALITE	P.22
CONSTRUIRE UNE VILLE AGREABLE A VIVRE POUR TOUTES ET TOUS	P.23
ACTIONNER TOUS LES LEVIERS NECESSAIRES	P.26
PROMOUVOIR UNE CULTURE VELO	P.30
GLOSSAIRE	P.33

LE VELO, MOBILITE D'AVENIR

En 2020, à Mâcon et dans son agglomération, dans la perspective des élections municipales des 15 et 22 mars prochains, le vélo a rendez-vous avec la ville.

À cette échéance en effet, la question de l'apport des mobilités d'avenir, dont le vélo, pour une meilleure qualité de vie, pour répondre à l'urgence climatique et pour redessiner la ville en mieux ne pourra être éludée.

Notre ville et son agglomération ne sont certes pas dépourvues de charme et d'atouts. Nous aimons y vivre. Cependant, à Mâcon comme ailleurs, on a sacrifié au tout voiture depuis des décennies. Ce qui a provoqué les dégâts que l'on sait en termes de pollution, de nuisances sonores, de défiguration et d'envahissement des espaces urbains, centre-ville inclus.

Il n'y a pas que les cyclistes urbains pour déplorer, par exemple, qu'une archaïque deux fois deux voies livre entièrement l'axe Nord-Sud de Mâcon à la circulation automobile ; et ils ne sont certainement pas les seuls à souhaiter que l'ex Nationale 6 soit enfin pourvue d'aménagements cyclables et piétonniers.

Les mobilités d'avenir sont l'affaire de toutes et tous. Pour nous, les mobilités d'avenir sont des moyens de transport dont la fabrication et l'usage consomment très peu de ressources et d'espace public, qui rendent possible leur large utilisation par tous et résolvent dans les villes les problèmes de place, de bruit, de coût, de pollution et de danger des véhicules motorisés individuels qui sont amenés à disparaître. Ces moyens de déplacement comprennent les mobilités actives (marche, vélo...) et les transports en commun, à faible impact écologique.

C'est ainsi qu'à Mâcon, comme dans la plupart des grandes villes et villes moyennes françaises, on peut dire d'ores et déjà que le vélo au quotidien figurera en bonne place parmi les enjeux de la campagne qui s'annonce.

L'association Mâcon Vélo en Ville vous expose dans ce manifeste sa vision d'un retour réussi du vélo à Mâcon et dans son agglomération, qui passe nécessairement par une modération significative de la circulation motorisée et par l'adoption d'un plan vélo digne de ce nom.

Le manifeste est complété par un questionnaire à l'intention des candidats.e.s aux élections municipales.

Les deux documents sont consultables sur la plateforme en ligne interactive

municipales2020.parlons-velo.fr organisée par la FUB (fédération des usagers de la bicyclette) pour mettre partout en France le vélo au cœur des municipales.

Nul doute que les candidats.e.s à Mâcon et dans les communes de l'agglomération auront à cœur de prendre connaissance du manifeste et de répondre au questionnaire en ligne qui lui est associé.

Sur la plateforme, accessible à tous, candidates et candidats pourront réagir point par point à nos propositions, donner leur propre vision des mobilité actives et permettre ainsi aux électrices et aux électeurs d'apprécier la forme et le degré de leur engagement en faveur de celles-ci.

Il appartient à nous tous de ne pas manquer le rendez-vous de la ville et du vélo.

Mâcon Vélo en Ville : qui sommes-nous ?

L'association Mâcon Vélo en Ville agit et milite depuis 2006 pour développer l'usage du vélo urbain comme moyen de transport quotidien et utilitaire. Les atouts du vélo sont nombreux : économique, écologique, rapide en ville, bon pour la santé, convivial... Nous sommes convaincus que la pratique du vélo au quotidien entraîne un mieux-vivre ensemble dans une ville apaisée.

Nos missions sont les suivantes :

- 1) Participer au développement d'un environnement propice à la pratique du vélo / Faire entendre la voix des usagers (plaidoyer en faveur du vélo) : relations et discussions avec la mairie de Mâcon sur les aménagements urbains, participation au groupe de travail Circulation et Stationnement, être force de propositions*
- 2) Réduire les freins à la pratique du vélo au quotidien en ville : lutte contre le vol grâce au marquage Bicycode, permettre aux usagers de venir entretenir ou réparer leur vélo à moindre coût à l'atelier et leur apprendre les connaissances de base*
- 3) Donner envie, sensibiliser à la pratique du vélo en ville : vélo-école (apprentissage du vélo en ville), organisation de Vélorutions (manifestations festives à vélo), organisation d'événements (projection de film, conférence...), etc.*

L'activité de l'association a connu un fort développement depuis que nous nous sommes installés dans notre local en octobre 2017 : mise en place d'un atelier participatif de réparation hebdomadaire (tous les samedis), organisation d'événements plus réguliers, équipe bénévole étoffée, augmentation du nombre d'adhérents.

En parallèle, nous constatons un intérêt de plus en plus fort pour la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens sur notre territoire et des attentes de la part des cyclistes pour des aménagements cyclables plus sécurisés. Un indice fort : la participation au baromètre 2019 de la FUB Parlons vélo a recueilli 250 réponses pour la ville de Mâcon contre 90 il y a deux ans.

Dans la perspective des élections municipales 2020, nous souhaitons proposer aux candidats et à la future équipe un plan vélo ambitieux afin de penser les déplacements à l'échelle de Mâcon et de son agglomération en faisant participer tous ses acteurs (habitants, commerçants, entrepreneurs, associations, responsables et militants politiques...).

LE VELO, MODE DE TRANSPORT A PART ENTIERE

Ce n'est pas le moindre mérite de la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 que d'affirmer la place du vélo comme mode de transport à part entière, au même titre que la marche à pied, les transports en commun ou la voiture individuelle.

Cette reconnaissance officielle, en dehors des domaines des sports et des loisirs où la bicyclette reste cantonnée dans l'esprit de trop nombreux responsables politiques et décideurs, relève pourtant de l'évidence. En effet, rouler à vélo pour se déplacer ou transporter des objets d'un point A à un point B parce que c'est utile pour répondre à de multiples besoins de la vie quotidienne, correspond bien à la définition classique d'un mode de transport.

Sauf que l'usage « utilitaire » du vélo, au regard de l'histoire, largement répandu pendant la première moitié du XX^e siècle, a progressivement décliné avec l'essor de l'automobile, essor largement problématique aujourd'hui.

Les chiffres sont parlants : Le potentiel du vélo pour se déplacer est énorme et sous-exploité : trois quarts des déplacements quotidiens font moins de 7 km et pourraient donc être réalisés à vélo, 60% des français seraient prêts à le faire s'il y avait des infrastructures adaptées et sécurisantes. Aujourd'hui, dans ce périmètre, seulement 3% des déplacements se font à vélo.

C'est donc une autre évidence qu'il s'agit de faire partager : celle du choix du mode de transport vélo, plutôt que celui de la voiture individuelle, partout et toutes les fois où c'est pertinent.

C'est précisément la raison d'être d'une association telle que Mâcon Vélo en Ville. Ses nombreux adhérents et sympathisants, ils ne sont évidemment pas les seuls, ont choisi de pratiquer le vélo au quotidien à Mâcon.

Aussi avons-nous fait le choix de rouler à vélo ou pour paraphraser le titre d'un excellent documentaire sur la pratique du vélo aux Pays-Bas, « *Why we Cycle ?* »

À titre individuel, c'est certain, pour profiter des avantages indéniables que procure la bicyclette en ville ; mais aussi, d'un point de vue citoyen et collectif, parce que nous sommes soucieux de contribuer concrètement à l'indispensable modération de la circulation motorisée bénéfique pour le climat et pour la ville.

En premier lieu, le vélo est bon pour la santé. C'est ainsi que la pratique quotidienne du vélo en ville répond parfaitement aux recommandations de l'organisation mondiale de la santé (OMS) en matière d'activité physique modérée, à savoir trente minutes d'exercice par jour.

Comme le dit ironiquement le journaliste Olivier Razemon, « *ne pas faire de vélo, c'est dangereux pour la santé.* », outre qu'on se passe du plaisir de pédaler.

Et puis le vélo fait gagner du temps. Il est prouvé que pour les déplacements urbains, la bicyclette, qui se joue des bouchons est plus rapide que la voiture et les transports en commun. Et qui plus est, il se gare facilement.

Enfin, autre avantage non négligeable pour le cycliste urbain, le vélo est bon pour le porte-monnaie. La comparaison des coûts d'usage du vélo avec celui de la voiture pour de petits trajets en ville fait apparaître un rapport de 1 à 10 en faveur de la bicyclette.

Au plan environnemental, on ne manquera pas d'insister sur l'urgence à lutter contre le réchauffement climatique, en rappelant que dans les pays développés, ce sont les transports qui sont les premiers émetteurs de gaz à effet de serre. Les pots d'échappement sont également responsables de l'émission de particules fines, extrêmement dangereuses pour la santé.

Pour finir d'assombrir ce tableau qui n'est que trop réel, la circulation motorisée envahit l'espace physique et sonore de villes en mal d'espaces agréables à vivre et de tranquillité.

Dans ce contexte, la solution vélo, c'est à dire un report modal de la voiture individuelle en faveur de la bicyclette, a, là aussi, la force d'une évidence.

Mais en plus des bienfaits rappelés ci-dessus, le vélo procure aux villes qui ont su l'adopter un avantage inestimable, ce supplément d'âme à même de rendre une cité plus attractive, aimable et agréable à vivre. La journaliste et consultante Isabelle Lesens, fait observer qu'à la différence de la circulation automobile, le système vélo, « *qui ne peut vivre que par l'interaction des personnes [...] crée une société humaine qui n'a nul besoin de machines pour fonctionner, alors que la circulation automobile ne fonctionne que par le recours à des machines qui organisent des machines.* »

Avec elle, nous considérons qu'il est grand temps que « *le vélo casse les codes, crée de la ville, crée de l'humaine rencontre* ». Nous aussi, souhaitons de tout notre cœur, « *le vélo pour la ville harmonieuse, la ville de la confiance accordée, pour la ville compacte, aux espaces publics intimes, pour les enfants libres de leurs explorations, et pour la confiance que chacun accorde à chacun.* »

Puissent nos futurs élus être sensibles à ce plaidoyer et convaincus, comme nous le sommes, qu'il est des bénéfiques qui ne se chiffrent pas.

Quelques étapes de la reconnaissance du vélo, mode de transport à part entière

1976, La Rochelle, mise à disposition gratuite de 250 « vélos jaunes »

1994 Paris, la fermeture des voies sur berge

1995, Paris, en décembre, la grande grève des transports

1995, Strasbourg, la campagne « Strasbourg, un vélo d'avance » 1995

2017, premier baromètre des villes cyclables organisé par la FUB

2018, assises de la mobilité

2018, plan national vélo

2019, loi d'orientation des mobilités

2019, baromètre des villes cyclables de la FUB

2020, février, congrès de la FUB

2020, février, le vélo au cœur des élections municipales

LES CONDITIONS D'UN RETOUR REUSSI DU VELO

On l'a vu plus haut, 60% des français se disent prêts à faire du vélo au quotidien si les conditions de cette pratique étaient plus favorables qu'elles ne le sont aujourd'hui et mettent en avant, non seulement le besoin d'aménagements cyclables adaptés, mais aussi celui d'une véritable politique cyclable.

Trop souvent, des élus fondent sur un nombre relativement peu important de cyclistes urbains leur refus de s'engager ou réaliser les investissements nécessaires pour le vélo.

En réponse à ce mauvais argument, nous empruntons à l'association Vélo Besançon cette éclairante métaphore du pont et des nageurs :

« 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 d'encombrement, de pollution, de santé publique, de réchauffement climatique, à l'échelle d'une agglomération. Un réseau cyclable, tout comme un nouveau pont, se doit de créer de nouvelles opportunités de déplacements, et ce pour toutes et tous ! »

Quels sont donc les éléments d'une bonne politique cyclable ? Quels sont les ingrédients d'un bon plan vélo ?

C'est pour répondre et échanger sur cette question essentielle, dans la perspective des élections municipales, que Mâcon Vélo en Ville avait invité cyclistes, non cyclistes, décideurs, et, tout particulièrement, les élus municipaux et communautaires à rencontrer Frédéric Héran, lors d'une conférence qui a eu lieu à Mâcon, le 15 novembre 2019.

Nous avons retenu et travaillé d'ores et déjà sur les cinq préalables suivants qui ont inspiré notre questionnaire et que nous vous invitons à partager :

Adopter une approche « omnimodale »

Appréhender le vélo en tant que mode de transport, c'est en premier lieu avoir une approche qui englobe tous les autres modes de déplacement. C'est faire aussi le constat de base, celui que marche à pied, vélo, transport en commun, déplacements motorisés sont des modes concurrents. Cette

concurrence s'exerce tout à la fois dans l'espace, dans le temps et bien entendu en termes de financements.

Hierarchiser les modes de déplacement

Construire une ville apaisée, c'est privilégier les usagers les plus faibles et les plus urbains et donc détronner le tout-voiture au profit d'une pyramide inversée : la priorité est donnée aux piétons et aux vélos, puis aux transports en commun, et enfin aux automobilistes et aux deux-roues motorisés.

Cette hiérarchie est vertueuse en ce qu'elle diminue les nuisances (pollution, bruit, facteurs accidentogènes, ...), répond évidemment aux exigences de l'urgence climatique et de la transition énergétique et contribue à l'urbanité et à l'attractivité de la ville.

Modérer la circulation motorisée

C'est la condition *sine qua non* d'une politique cyclable et d'un plan vélo digne de ce nom.

C'est tout d'abord, matériellement, une simple question de flux : à volume de déplacements constants, augmenter de façon significative la part modale du vélo, c'est nécessairement diminuer la part des modes concurrents, marche et transports en commun à la marge, circulation motorisée essentiellement.

C'est aussi, au plan humain, protéger la ville de la voiture et de ses nuisances : pollution, place excessive, bruit, risques accidentogènes, ...

Traiter les discontinuités cyclables et les coupures urbaines majeures

Pas de bon plan vélo non plus sans schéma directeur des itinéraires cyclables bâti en fonction des axes structurants et des zones à aménager en priorité. Parmi celles-ci, la résorption des discontinuités cyclables qui empoisonnent le quotidien des cyclistes et peuvent même carrément dissuader des citoyens de choisir le vélo :

- Simples obstacles gênants
- Carrefours non-aménagés, stationnement illicite sur les voies cyclables, ...
- Coupures urbaines majeures qui interdisent le passage à vélo d'un quartier à l'autre

Reconstituer un système vélo

À l'instar du « système automobile » qui comporte l'ensemble des services qui concourent au fonctionnement et au développement de l'automobile (infrastructures, garages, stations-services, marketing), le « système vélo », adopté par les villes qui favorisent le retour de la bicyclette, est lui aussi un ensemble d'aménagements et de services qui interagissent :

- Aménagements cyclables et dispositifs de stationnement afin de créer un réseau interconnecté de pistes cyclables ;
- Services facilitant la location et la réparation des vélos ;

- Dispositifs de lutte contre le vol ;
- Politiques de promotion de l'image, de l'utilité et des bienfaits de la bicyclette

Pour Frédéric Héran, le système vélo engendre quatre cercles vertueux :

- un « effet de parc » par l'augmentation et diversification de l'offre en fonction du nombre croissant de vélos
- un « effet de réseau » en raison de l'efficacité et l'attractivité d'un réseau cyclable dense et maillé ;
- un « effet de club » du fait du développement de la culture vélo généré par un nombre croissant de cyclistes ;
- et, *last but not least*, un « effet sécurité » parce que garantir la sécurité des cyclistes est essentiel et que c'est le moyen le plus sûr d'augmenter le nombre de cyclistes.

LE RETOUR DU VELO DANS LES VILLES MOYENNES

Frédéric Héran, maître de conférences à l'université de Lille 1, économiste des transports et urbaniste, retrace dans son livre « *Le Retour de la Bicyclette* » l'histoire du vélo comme mode de déplacement. Évidente et massivement répandue au début du XXe siècle, la pratique du vélo s'est effondrée entre les années 1950 et 1975, avec l'avènement de la voiture individuelle et du tout-voiture.

Contrairement aux idées reçues, la pratique du vélo a également chuté à la même époque aux Pays-Bas ou au Danemark. Le vélo n'y est pas plus « culturel » qu'en France. Si aujourd'hui, 40% des trajets domicile travail se font à vélo à Amsterdam, et 50% à Copenhague, ce n'est pas le fruit du hasard. Le retour réussi du vélo dans ces pays s'explique par des politiques cyclables volontaristes inscrites dans la durée.

Si le retour de la bicyclette est généralement observé partout, celui-ci va s'opérer toutefois avec des décalages temporels en fonction des pays et de la taille des villes : c'est ainsi que la renaissance cycliste sera plus précoce aux Pays-Bas ou en Allemagne qu'en France, de même que dans les grandes villes elle précède les villes moyennes et petites.

Ce qui n'empêche pas les disparités au sein d'une même catégorie d'agglomérations, selon qu'elles aient déjà ou pas encore adopté une vraie politique des déplacements en faveur du vélo.

C'est ainsi que dans le périmètre de transports urbain (PTU) de Mâcon, d'après une enquête CEREMA des déplacements dans les villes moyennes (2017), la part modale du vélo n'est que de 2% contre 8% à La Rochelle ou 6% à Colmar, à PTU égaux.

La même étude affirme que « le vélo, dont on a vu qu'il trouvait toute sa pertinence dans ces densités intermédiaires, est l'atout-maître des villes moyennes, le seul mode alternatif pour lequel elles semblent l'emporter sur les grandes agglomérations. Les villes moyennes ont tout à gagner à proposer un réseau cohérent à l'échelle de l'agglomération, notamment pour favoriser les déplacements pendulaires ».

Avec 2% de part modale vélo, Mâcon est tristement représentative du retard de notre pays sachant que pour l'ensemble des agglomérations françaises cette part modale n'excède pas 2,1%.

Il ne faut certainement pas s'en consoler, Mâcon mérite mieux que le fond de la classe et se tourner plutôt vers les meilleurs élèves, en s'intéressant de très près notamment aux résultats du baromètre 2019 des villes cyclables.

MACON, « DOIT MIEUX FAIRE »

Ne serait-ce qu'au vu de sa très faible part modale vélo, Mâcon est encore loin d'être une ville cyclable.

L'édition 2019 du baromètre « parlons vélo » des villes cyclables, vaste enquête en ligne à l'initiative de la FUB, a pris une ampleur inédite en 2019. Ayant recueilli plus de 180 000 réponses, elle a permis le classement de 768 communes en fonction de leur « climat » plus ou moins favorable au vélo.

Ses résultats ont été produits lors du Congrès 2020 de la FUB, à Bordeaux, les 6 et 7 février, un calendrier opportunément avancé afin de mettre le vélo au cœur de la campagne des élections municipales.

Ils viennent confirmer, disons-le pudiquement, que la marge de progression de Mâcon est importante.

L'enquête, relayée à Mâcon par notre seule association, y a rencontré un large succès avec 252 réponses dont 222 réponses de cyclistes (6,9 % habitants) contre seulement 95 réponses dans la première édition du baromètre, en 2017.

Les résultats sont sans appel : Avec une note de 2,66 sur 6, Mâcon est classé « F » sur une échelle, inspirée astucieusement du classement énergétique des habitations, décroissant de « A+ » jusqu'à « G », pour un climat vélo variant de « excellent » à « très défavorable ». Sur cette échelle le climat vélo de Mâcon est donc logiquement qualifié de « défavorable ».

Signalons, à regret, que le classement de Mâcon est encore moins bon qu'en 2017 où, dans la première édition du baromètre, la ville avait obtenu la note de 2,94 sur 6, avait été classée E en conséquence et son climat vélo qualifié alors de « plutôt défavorable ».

La note globale et le classement sont obtenus à partir de la moyenne des évaluations des répondants réparties en cinq thèmes principaux : ressenti général ; sécurité ; confort ; efforts de la ville ; stationnement et services.

Les villes sont regroupées en catégories en fonction de leur population, en vue notamment de leur classement au palmarès des villes cyclables.

C'est ainsi qu'au sein de la catégorie des villes moyennes de 20 000 à 50 000 habitants, la note obtenue par Mâcon (2,66 sur 6) la place très loin derrière les villes montées sur le podium, pour la légitime fierté de leurs maires et de leurs associations vélos : Belfort, troisième (3,63 sur 6), notre proche voisine Bourg-en-Bresse, deuxième sur le podium (3,66 sur 6) et le

vainqueur de la catégorie, Illkirch-Graffenstaden (3,70 sur 6). Ces villes, auprès desquelles il conviendra de faire, auprès de Bourg en particulier, un recueil des bonnes pratiques, sont toutes les trois classées C et gratifiées d'un climat vélo « plutôt favorable ».

Il faudra bien entendu examiner les résultats de Mâcon dans le détail tant d'un point de vue quantitatif (décomposition de la note globale suivant les cinq thèmes et pour chaque question du baromètre) que qualitatif.

À cet égard, le verbatim associé à l'enquête est révélateur des attentes et des critiques exprimées par les cyclistes mâconnais. Extraits :

« *Aucun réseau cyclable entre Mâcon et les communes voisines (Varenes, Crêches) ; situation médiocre* »

« *Trop de ruptures de piste aux carrefours et ronds-points* »

« *Pour ma part, circuler à vélo à proximité des ronds-points est très dangereux* »

« *Mâcon est l'exemple typique d'une petite ville de province où tout est fait pour la voiture* »

« ... »

Des chiffres, des mots derrière les chiffres, mais aussi des images : nouveauté de ce baromètre 2019, une cartographie interactive qui met en lumière les nombreux « points noirs » signalés par les cyclistes et les axes à aménager en priorité.

Pour Mâcon et son agglomération, ce « dessous des cartes » n'est pas trop difficile à interpréter : y apparaissent clairement les axes du réseau cyclable dont la ville a le besoin urgent.

Frédéric Héran avait tenu à faire à vélo la découverte de la « cyclabilité » de Mâcon. Il avait pu repérer, entre autres points noirs, les nombreuses discontinuités dont souffrent les aménagements de la ville, faire connaissance avec le fameux et surdimensionné rond-point de Neustadt et mesurer à quel point le 2 fois 2 voies gratuitement offert à l'automobile sur l'axe Nord-Sud de Mâcon est une aberration. Le soir venu, dans un amphithéâtre bien rempli, Frédéric Héran devait livrer un « *premier sentiment* », fondé sur sa randonnée exploratoire et les données chiffrées que nous lui avons fait parvenir : « *J'ai détecté à Mâcon une envie de vélo, il est donc temps de s'y mettre* ».

Frédéric Héran a raison. Nous pouvons témoigner que l'envie de vélo est très forte à Mâcon. Il est grand temps de se mettre au travail pour co-construire, adopter le plan vélo dont la ville et l'agglomération ont le besoin urgent.

Non seulement Mâcon peut mieux faire, mais il le doit.

MARS 2020, LE VELO A RENDEZ-VOUS AVEC LA VILLE

Loin de nous décourager, les résultats médiocres de Mâcon nous motivent encore plus pour faire valoir plus que jamais la nécessité d'un bon plan vélo pour la ville et son agglomération.

Nous sommes précisément à l'heure où se prépare un premier rendez-vous très important, celui de la campagne des élections municipales des 15 et 22 mars prochains.

« Le vélo, nouvel enjeu des élections municipales », a titré la presse dans son ensemble, comme l'Express, par exemple, qui constate : « la multiplicité des plans vélo dans les programmes des candidats dépasse les clivages partisans : une tendance nouvelle qui suit un mouvement de fond sur les mobilités ».

Bien sûr, Paris a sans doute donné le la de l'emballement médiatique, du fait de l'accroissement spectaculaire du nombre des cyclistes déclenché par la récente grève des transports et de l'annonce concomitante de la création du réseau cyclable « Vélopolitain ». Cela dit, l'engouement pour le vélo est un phénomène beaucoup plus large et plus profond, constaté dans de très nombreuses villes, grandes et moins grandes, où gauche et droite s'accordent pour affirmer que le vélo est une solution d'avenir.

« Lors de la précédente campagne le vélo était évoqué dans quelques grandes villes, mais c'était sous la forme d'un discours plutôt clivant. Désormais, on n'entend plus 'le vélo, c'est bien mais pas chez moi' » explique Olivier Schneider, le président de la fédération des usagers de la bicyclette (FUB).

La FUB, elle-même, forte de ses 320 associations dont Mâcon Vélo en Ville, a contribué et contribue très fortement à mettre le vélo au cœur des débats des élections municipales.

En ouverture du congrès de la FUB à Bordeaux, une ville où, au dire d'un élu local *« on entend couler la Garonne depuis que le Pont de Pierre a été rendu au vélo »*, Olivier Schneider a invité les quelques cinq cents participants (élus municipaux et communautaires, associations, ...) *« à passer du plan national vélo « cadre » de 2018 à son déploiement opérationnel en 1001 plans vélos partout en France. »*

A Mâcon, nous y travaillons et, par le présent manifeste et le questionnaire qui lui est associé, interpellons les candidats aux municipales sur la place à donner au vélo et aux mobilités dites « actives », pour nous les « mobilités d'avenir », dans la ville et son agglomération.

Pour cela, la FUB a mis à notre disposition, nous Mâcon Vélo en Ville, et vous candidats à la Mairie et à l'agglomération de Mâcon, la plateforme interactive municipales2020.parlons-velo.fr, consultable par tous.

De même que nous avons, vous et nous, à notre disposition, un instrument très précieux, le baromètre des villes cyclables dont l'utilité va bien au-delà de la production d'un classement et d'un palmarès disputé.

L'exploitation des résultats du baromètre va permettre de profiter de l'expertise d'usage des citoyennes et des citoyens, de mesurer l'écart entre attentes et réalité constatée, et aux collectivités d'impulser la bonne dynamique en matière de politique cyclable.

Le deuxième rendez-vous sera pris dès le début de la prochaine mandature avec la co-construction, l'adoption et la mise en œuvre du plan vélo pour Mâcon et son agglomération pour lequel nous formulons ci-après 48 propositions regroupées en grands axes :

- Adopter un plan vélo local, ambitieux, financé et concerté
- Développer un réseau cyclable cohérent
- Penser et mettre en œuvre l'inter et la multi-modalité
- Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous
- Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo
- Promouvoir une culture vélo

Pour nous, comme l'a proclamé un élu alsacien au congrès de la FUB, *« une bonne politique vélo n'est ni de droite, ni de gauche, c'est juste une évidence »*.

ADOPTER UN PLAN VELO AMBITIEUX, FINANCE ET CONCERTÉ POUR MACON ET SON AGGLOMERATION, DES LE DEBUT DU MANDAT

Pour mettre en œuvre une vraie politique cyclable, nous proposons :

PROPOSITION : AFFIRMER LA NECESSITE DE MODERER LA CIRCULATION MOTORISEE

⇒ Adopter un plan vélo c'est affirmer la nécessité de modérer la circulation motorisée (réduction des vitesses et des surfaces prises par l'automobile) tout en prévoyant les mesures et dispositifs requis.

PROPOSITION : UN PLAN VELO AMBITIEUX, FINANCE ET CONCERTÉ

⇒ Adopter un plan vélo ambitieux, financé et concerté en début de mandat qui inclut un réseau cyclable¹ communal, doté d'un comité vélo et d'une charte de qualité des aménagements cyclables.

Financement : la FUB indique que les budgets nécessaires se situent entre 10 et 25 euros par habitant et par an ; dans le dernier recensement de l'INSEE , Mâcon comptait 33 427 habitants en 2016. On obtient donc un budget allant de 330 000 euros (10€/habitant/an) à 830 000€ (25€/habitant/an).

PROPOSITION : BUDGET PARTICIPATIF MOBILITE

⇒ Affecter au moins 1% du budget municipal d'investissement à un budget participatif de projets (avec un thème transport et mobilité) pour impliquer les citoyens dans l'amélioration de leur cadre de vie.

PROPOSITION : DESIGNER UN OU UNE RESPONSABLE VELO

⇒ Désigner une ou un "responsable vélo" politique qui sera en charge de piloter la réalisation du plan vélo et de faire le lien entre les élus et les associations dans le cadre d'un comité vélo régulier (cf. proposition suivante)

¹Ce réseau cyclable doit impérativement être pensé en fonction d'un plan de circulation repensé pour redistribuer les sens de circulation en vue de l'apaisement/suppression des trafics de transits dans les rues non prioritaires.

PROPOSITION : METTRE EN PLACE UN COMITE VELO

⇒ Mettre en place un comité vélo régulier qui se réunira au moins 3 fois par an et qui assurera le suivi/pilotage de la mise en place du plan vélo et sera force de propositions.

PROPOSITION : FORMER DES TECHNICIENS ET TECHNICIENNES

⇒ Former aux spécificités et besoins des cyclistes des "référent.e.s vélos" dans les différents services et inciter les autres membres du service à les consulter lorsqu'ils agissent sur les aménagements les concernant.

Cette formation, dans son contenu et son étendue dépend des services : Cela peut être un après-midi d'échange d'expérience réciproque avec des membres de l'association M2V, pour les cas peu techniques ; cela peut être pour les services de voirie (s'il n'existe pas de formations spécifiques) l'acquisition par ce service des documents techniques réalisés par le CERTU ou le CEREMA relativement aux aménagements de voirie cyclables (ou encore les documents équivalents des pays à plus forte expérience cyclable dont des traductions existent) et un temps réellement offert à l'employé de lecture et assimilation de ces documents, éventuellement accompagné par des échanges avec les spécialistes de l'association M2V.

Les services concernés peuvent être :

- *Police municipale : traitement des vols, des vélos retrouvés, des verbalisations de stationnement, révision des nouveautés du code de la route concernant le stationnement et la circulation des cycles dans leurs interactions avec les véhicules motorisés ;*
- *Services techniques : création et entretien des aménagements cyclables linéaires et d'intersection, des aménagements ponctuels (stationnements cyclables performants ou non) et entretien du parc de cycles mis à disposition des services*
- *Service espaces verts : bonnes pratiques d'entretien, d'occupation des aménagements (ou plutôt de non occupation)*
- *Services administratifs : autorisations d'occupation temporaire de la voirie = impacts sur les réseaux cyclables, permis de construire : vérification des règles de construction de stationnements cyclables... Et pour tous les services, un tronc commun PDE² de la collectivité : déplacements des personnels, pratique du vélotaf (qui consiste à se rendre en vélo sur son lieu de travail) et conseils en la matière...*

[voir ces propositions reprises dans les actions 1 à 5 du questionnaire de la FUB à l'intention des candidats]

²Plan de Déplacement d'Entreprise

CONCEVOIR ET DEVELOPPER UN RESEAU CYCLABLE COHERENT, INTERCONNECTE ET SECURISE

Pour générer un report modal et bénéficier des avantages sociaux, économiques et écologiques de ces reports, il faut rendre simple et sûre pour des débutants cette nouvelle pratique.

Un réseau cyclable bien conçu débloque ce frein majeur³. Pour être réalisable rapidement et dans les contraintes budgétaires et techniques d'une ville, ce réseau n'a pas vocation à être entièrement fait de pistes cyclables. 80%⁴ d'un réseau cyclable urbain simple et sûr est constitué de rues apaisées et vidées de leur trop-plein de trafic (cf. chapitre Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous), les propositions ci-après donnent les principes pour l'aménagement des 20% de voiries restantes et exposées à un trafic automobile important⁵:

PROPOSITION : LORS DES CREATION OU RENOVATION VOIES URBAINES

⇒ Appliquer systématiquement la loi LAUREⁱ (et/ou la LOMⁱⁱ) : Lors de la création ou de la rénovation de voies urbaines, « mettre au point des itinéraires cyclables pourvu d'aménagements cyclables sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants... »

PROPOSITION : RESEAU EXPRESS VELO A L'ECHELLE DE LA MBAⁱⁱⁱ

⇒ Créer un réseau express vélo (autoroute à vélo), c'est-à-dire un réseau structurant de pistes cyclables larges, offrant des itinéraires directs et sécurisés pour les principaux déplacements « longue distance », dans Mâcon et pour relier les communes voisines, et la gare Mâcon-Loché-TGV.

³D'après une enquête récente issue du Baromètre des mobilités du quotidien de la fondation Nicolas Hulot et Wimoov (<http://barometremobilites-quotidien.org/>), relayée par Le Figaro "Un Français sur deux admet qu'il pourrait réaliser tout ou partie de son trajet quotidien à vélo mais ne le fait pas principalement à cause d'infrastructures inadaptées voire dangereuses (47%)" (<https://www.lefigaro.fr/actualite-france/mobilites-et-environnement-les-francais-freines-dans-leur-volonte-de-changement-20200129>)

⁴Pourcentage issu de l'expérience des urbanistes des Pays-Bas, et repris par les urbanistes rédacteurs du Guide des Aménagements cyclables édité par Paris en Selle.

⁵L'expérience issue du CEREMA définirait ces voies comme ayant un trafic supérieur à 2000 véhicules/jour ou pointe à X véhicules/heure dans le cas d'une vitesse effective de 50km/h et sous réserve d'un dépassement sûr possible (largeur voie)

5 grands axes :

- D17 en direction de Chevagny, Prissé puis la Roche Vineuse (en lien avec la voie verte existante)

- D1079 en direction de Replonges, en partenariat avec les communes de l'Ain

- D906 en direction de Varennes les Mâcon, Crèche sur Saône, La Chapelle de Guinchay, Sancé, St Martin Belle Roche

- D82 en direction d'Hurigny

- D103 en direction de Sancé, Sennecé les Mâcon...

Ces voies express vélo doivent avoir la même priorité aux intersections que les voies existantes qu'elles longent.⁶

PROPOSITION : CREER DES PISTES CYCLABLES

⇒ 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.

Par exemple : 1.5m pour une piste cyclable à sens unique et 2.5m pour une piste à double sens

PROPOSITION : CREER DES BANDES CYCLABLES

⇒ Créer des bandes cyclables là où les pistes sont impossibles à aménager, en lien avec une modération de la circulation automobile (limitation de la vitesse par des coussins ralentisseurs⁷ par exemple). A la différence des pistes cyclables, protégées des voitures, les bandes cyclables sont dessinées sur la chaussée et ne sont pas séparées physiquement des voitures.

Les axes à examiner pour les aménagements des propositions « Créer des pistes cyclables » et « Créer des bandes cyclables », en cohérence avec le plan de circulation (cf. chapitre 4. « Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous ») sont notamment:

-RD 906 (ex route nationale 6)

⁶L'usage est souvent de faire céder le passage aux cyclistes à chaque intersection, notamment au flux parallèle qui tourne, ce qui entraîne une perte de temps et un effort dissuasif. Les recommandations nationales françaises vont pourtant dans ce sens en raison de l'accidentologie supérieure en cas de priorité cycliste, mais cette accidentologie est due à des aménagements cyclistes qui ne permettent pas de matérialiser explicitement cette priorité des cycles auxquels les automobilistes ne s'attendent pas (alors qu'elle est normalement le principe par défaut du code de la route). Il est donc primordial d'être très vigilant sur la réalisation. Les aménagements sûrs et efficaces ne sont pas plus chers s'ils sont prévus à la conception.

⁷Les coussins sont préférables aux ralentisseurs classiques car plus économiques, réversibles, et surtout n'impactant pas les vélos qui peuvent passer librement sur le côté. Inconvénient : ils ne ralentissent pas les deux-roues motorisés qui passent également sur le côté.

- Rue de l'Héritan
- Route de Bioux (D17) en prolongement de la piste de Charnay les Mâcon jusqu'au rond point de la rue Pillet
- Route Grand Sud / D1690
- D82 de Flacé au rond-point des crayons
- D103 en direction des Gautriats
- Rue de la Coupée et rue Rambuteau
- Rue Lacretelle
- Boulevard de la liberté
- Rue des Charmilles
- Rue de la Grisière
- Rue de Paris entre la place Gardon et le bv H. Dunant
- Rue de la levée à St Laurent
- Rue du grand four
- Rue B. Romanet et rues du quartier Vallon des Rigolettes/Héritan

En priorisant les jonctions des établissements scolaires, quel que soit le statut de la rue.

PROPOSITION : METTRE EN PLACE DES ITINERAIRES CYCLABLES JALONNES ET AMELIORER L'EXISTANT

- ⇒ Améliorer les itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité : gare de Mâcon, écoles primaires, collèges et lycées, zones commerciales sud et nord, etc.
- ⇒ Créer un réseau d'itinéraires cyclables jalonnés inter-quartiers et entre les communes de l'agglomération mâconnaise (Mâconnais Beaujolais Agglomération).

PROPOSITION : PLAN DES ITINERAIRES CYCLABLES

- ⇒ Établir et tenir à jour un plan des itinéraires cyclables de l'agglomération et le diffuser sous différentes formes : papier et Internet.

PROPOSITION : DOUBLE-SENS CYCLABLES⁸

- ⇒ Instaurer le double-sens cyclable dans toutes les voies comprises dans, les zones 30⁹, sauf exception motivée, et installer la signalisation correspondante aux deux extrémités des voies concernées.

PROPOSITION : SAS CYCLABLES¹⁰

⁸Voir la définition dans le glossaire

⁹Voir la définition dans le glossaire

¹⁰Voir la définition dans le glossaire

⇒ Généraliser les sas cyclables en amont des feux au fur et à mesure de leur rénovation.

PROPOSITION : CEDEZ-LE-PASSAGE CYCLISTE¹¹

⇒ Généraliser les cédez-le-passage cycliste aux feux à chaque fois que c'est possible, donc pour les tourne à droite (ou allez tout droit si pas d'intersection)

PROPOSITION : COUPURES URBAINES¹²

⇒ Réduire les coupures urbaines, en s'appuyant sur le plan vélo du gouvernement et son fonds mobilités actives « Continuités cyclables », doté d'un budget de 50 millions d'euros en 2019.

En particulier :

-Traversée de la Saône par le pont St Laurent et carrefour D906 pont de St Laurent: chercher une solution d'aménagement fluidifiant et sécurisant les circulations piétons/cycles.

-Tous les carrefours et ronds-points

-Voie ferrée : passerelle ou accès piéton/vélo pour un accès de la gare par l'ouest à divers endroits

-Traversées de la D906

Pour nous, la priorité est de traiter les ronds-points et intersections dangereuses, en évitant absolument de répéter les erreurs faites ailleurs (utiliser les préconisations des manuels d'experts spécialisés).

[voir ces propositions reprises dans les actions 6 à 9, 11 et 17 du questionnaire de la FUB à l'intention des candidats]

¹¹Voir la définition dans le glossaire

¹²Voir la définition dans le glossaire

PENSER ET METTRE EN ŒUVRE L'INTER ET LA MULTI-MODALITE

- Résoudre enfin (SNCF, Région, Ville de Mâcon) la question urgente d'un accès aux quais facile et décent pour les cyclistes, personnes handicapées, âgées, chargées, femmes enceintes...
- Remplacer les matériels roulants TER Bourgogne-Franche-Comté, particulièrement vétustes sur les liaisons Mâcon-Dijon et Mâcon-Lyon, en prévoyant des rames adaptées, notamment en capacité, au transport des vélos des voyageurs cyclistes
- Prévoir des services vélos dans les deux gares SNCF, comme par exemple :
 - Stationnements cyclables : en plus du garage avec abonnement, proposer un stationnement en box pour vélos spéciaux, un stationnement en abris simples pour usage ponctuel
 - Présence à la gare d'une station libre d'entretien du vélo 24/24 (il existe des dispositifs anti vandalisme mettant à disposition des clefs et une pompe à pied pour les réglages courants
 - Création d'un local d'atelier d'entretien/réparation à la gare et présence d'un animateur réparateur qualifié présent aux heures de pointes
 - Affichage en gare d'un plan de ville détaillé indiquant les itinéraires cyclables, et vente d'un plan de ville précis contenant ces informations et toutes celles utiles aux déplacements actifs
- aménager et signaler un itinéraire vélo entre la gare TGV et la gare de Mâcon Ville
- généraliser les supports vélos sur les cars effectuant les liaisons gérées par le département (Buscéphale / Mobigo)
- créer des parkings relais sur les points d'entrée dans l'agglomération et en faire le point de départ de navettes vers les centres d'emplois.
 - installer des vélos/VAE en location à la journée sur ces parkings relais
 - doter ces parkings relais de parcs de stationnement pour les vélos

CONSTRUIRE UNE VILLE AGREABLE A VIVRE POUR TOUTES ET TOUS

Les nuisances provoquées par les voitures sont importantes : bruit, pollution, congestion des grands axes, accaparement de l'espace public, risque d'accidents (en particulier pour les piétons et les personnes les plus vulnérables, enfants et personnes âgées), sentiment d'insécurité...

Nous devons réagir pour construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous : cyclistes et piétons bien sûr, mais aussi habitants, écoliers, commerçants...

La priorité est d'apaiser et de calmer la ville en modérant la circulation motorisée par deux moyens :

- Réduction des vitesses : ville à 30 ou à 20 ; respect des limitations de vitesse là où elles sont déjà existantes et pas suffisamment respectées (zone 30 notamment) ; aménager des plateaux traversants et passages piétons prioritaires
- Réduction des surfaces prises par l'automobile : il s'agit tout simplement de rééquilibrer l'espace dévolu aux différents modes de transport en réduisant la place de la voiture individuelle qui occupe aujourd'hui la majorité de l'espace, pour circuler mais aussi pour stationner

Il est nécessaire de revoir le plan de circulation (Plan de Déplacements Urbains) pour apaiser la ville. Le nouveau plan de circulation doit empêcher les trafics de transits dans les petites rues de dessertes, en prévoyant notamment :

- la définition d'axes de transits et d'axes fermés au transit
- la modification des sens de circulation pour empêcher le transit tout en laissant possible la desserte des logements/commerces
- d'éloigner la circulation et le stationnement aux abords des écoles aux heures d'entrée et de sortie des élèves

La prise en compte de cette nécessité d'apaiser la ville dans les différents aménagements et réaménagements permettra de garantir la tranquillité du centre-ville, qui doit redevenir réellement un « cœur de vie ».

PROPOSITION : REAMENAGEMENTS

⇒ Mettre le vélo et les mobilités actives au cœur de la démarche de redynamisation du centre-ville « Mâcon Cœur de ville, Cœur de vie », en particulier dans le réaménagement de l'îlot des Minimes et de l'îlot Laguiche.

- ⇒ Prendre en compte le vélo et les mobilités actives dans le programme de rénovation des places de la ville en termes de stationnements et d'accessibilité.
- ⇒ Mettre le vélo et les mobilités actives au cœur du projet du futur espace Saône Digitale en lien avec les autres axes de la zone Sud.

PROPOSITION : REPENSER LE PLAN DE CIRCULATION DE MACON
DANS LE BUT D'APAISSER LA VILLE

- ⇒ Relancer une étude pour repenser le plan de circulation, avec l'objectif de supprimer les trafics de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes. Remettre en question la place de la voiture dans la ville.

Ce processus de hiérarchisation du réseau viaire a pour objectif, à terme de ne conserver du transit motorisé que sur les axes susceptibles d'accueillir des pistes cyclables de qualité.

PROPOSITION : REDUCTION DU NOMBRE DE VOIES AUTOMOBILES
DE LA N6 (RD 906) ET MISE EN PLACE DE VOIES RESERVEES AUX
MOBILITES D'AVENIR

- ⇒ Transformer la RD 906 en un boulevard urbain apaisé :
- limité à 50 km/h maxi: passer les sections à 70 km/h à 50 km/h et rendre effectif les 30km/h dans la portion déjà à cette limite.
- passer de 2x2 voies en 2x1 voies partout où ce n'est pas déjà fait
- redistribuer l'espace gagné au profit des transports en commun, des piétons et des vélos,

PROPOSITION : REDUIRE LA VITESSE AUTOMOBILE EN VILLE A 30
KM/H :

- ⇒ 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 ou ralentisseurs).

PROPOSITION : TRANSFORMATION DE RUES DU CENTRE-VILLE EN
ZONES PIETONNES :

- ⇒ Élargir en zones piétonnes notamment :
- Rue Philibert Laguiche
- Rue Sigorgne
- Rue Franklin
- Place aux Herbes,
- Rue Montrevel

PROPOSITION : SECURISER LES ENTREES / SORTIES DES CLASSES
DES ECOLES MACONNAISES

- ⇒ Restreindre ou supprimer la circulation devant toutes les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes.
- ⇒ Prioriser l'accès piétons et cycles.

PROPOSITION : PLACE DU STATIONNEMENT AUTOMOBILE

- ⇒ Mener une réflexion sur la place du stationnement, en particulier le limiter aux abords des écoles (installation de potelets sur les trottoirs) et le supprimer d'un côté de la voie sur les voies à sens unique (dans le but de créer des aménagements cyclables de qualité).

Par exemple : Rue Rambuteau, Rue Lacretelle

PROPOSITION : ORIENTATION DU STATIONNEMENT AUX ENTREES
DE LA VILLE DE MACON

- ⇒ Rendre claire et visible l'offre de stationnement aux portes de la ville, afin d'y orienter les visiteurs, et d'alléger le trafic en centre-ville.
- ⇒ Créer des parkings relais automobiles avec des garages vélos sécurisés et transports en commun cadencés aux 4 entrées dans l'agglomération.

[voir ces propositions reprises dans les actions 10, 12 à 16 et 18 à 20 du questionnaire de la FUB à l'intention des candidats]

ACTIONNER TOUS LES LEVIERS NECESSAIRES AU DEVELOPPEMENT DU VELO

Après avoir développé un réseau cyclable dense et cohérent, et construit une ville agréable et apaisée, il devient nécessaire d'actionner quelques leviers afin de convertir le grand public à l'usage du vélo.

Les principaux freins à l'utilisation du vélo au quotidien, lorsque l'on souhaite sauter le pas d'abandonner sa voiture sur les trajets de proximité, sont en premier lieu la question du stationnement. Il est nécessaire de pouvoir stationner son vélo en sécurité à proximité directe de son lieu d'habitation, de son lieu de travail, des services principaux, des gares, du centre-ville et des commerces.

Il ne faut pas non plus que la question financière soit un frein à la pratique du vélo : il est également nécessaire d'apporter un soutien financier pour permettre au plus grand monde d'acquérir ou de louer un vélo.

Il est également important de pouvoir bénéficier de services tels que réparation et vélo-école, qui sont souvent délivrés par les associations locales : être relais de communication et soutenir logistiquement ces associations, par la mise à disposition de moyens et de locaux, est primordial pour leur développement.

Enfin, pour avoir une évaluation pertinente des moyens à mettre en œuvre, et de l'évolution de la pratique du vélo, il est important de mettre en service un instrument de comptage.

PROPOSITION : STATIONNEMENT VELO POUR INTERMODALITE

⇒ Offrir du stationnement vélo sécurisé et gratuit:

- Aux gares Mâcon Ville, Mâcon Loché (en profitant du programme Alvéole de la FUB)
- Place de la Barre.
- Dans les parkings relais/de covoiturage actuels et à venir aux entrées de la ville (péages en particulier)

Il nous paraît important de ne pas prendre sur les espaces piétons la place nécessaire aux stationnements vélos mais bien sur ceux réservés à l'automobile afin de rééquilibrer l'espace public dédié aux différents modes de transport, les piétons devant rester prioritaires.

PROPOSITION : ARCEAUX VELO

⇒ Planter des arceaux vélos normatifs (proscrire les “arrache roue”) dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces et en particulier en centre-ville : Place aux herbes, esplanade Lamartine, Rue Carnot.

PROPOSITION : VELOBOX & STATIONNEMENT SECURISE DIFFUS

⇒ 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. Une période de test avec des box mobiles peut être envisagée pour permettre de rendre plus pertinente l’implantation des vélobox.

⇒ Ces vélobox peuvent se substituer à des places de stationnement devant les habitats collectifs, permettant aux automobilistes qui souhaitent passer au vélo de se garer devant chez eux avec la même sécurité et simplicité qu’en voiture.

PROPOSITION : STATIONNEMENT AUX ECOLES ET EQUIPEMENTS SPORTIFS

⇒ Améliorer les locaux vélos/trottinettes dans les écoles en les rendant facilement utilisables par les enfants.

⇒ Mettre des stationnements protégés des intempéries près de tous les équipements sportifs.

PROPOSITION : STATIONNEMENT DEVANT LES PASSAGES PIETONS

⇒ 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.

PROPOSITION : STATIONNEMENT DANS LE PLU^{iv}

⇒ Subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l’habitat social existants.

⇒ Imposer des normes minimales de stationnement vélo ambitieuses dans toutes les nouvelles constructions par une modification du PLU:

Intégrer dans le PLU l'obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d'habitation et tertiaires, les ERP^v,...

PROPOSITION : ANTICIPATION DES STANDARDS
D'AMENAGEMENTS

- ⇒ Réaliser les aménagements cyclables de façon à en permettre l'usage par tous les cycles dont les vélos-cargos¹³ et remorques (transports d'enfants, livraison logistique...).
- ⇒ Favoriser les livraisons des boutiques du centre-ville par vélo-cargo.
- ⇒ Mettre en place un parking logistique dédié en périphérie de l'hypercentre.

PROPOSITION : AIDE A L'ACHAT

- ⇒ Créer une aide à l'achat d'un vélo pour les particuliers et pour les entrepreneurs locaux (achat de remorque, vélo-cargo, triporteur, VAE¹⁴, vélos pliants).

PROPOSITION : AIDE A LA LOCATION

- ⇒ Favoriser l'implantation de services de location 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), avec un service en gare de Mâcon-Ville (à l'image de ce qui est fait à Bourg-en-Bresse)

PROPOSITION : SOUTIEN DES ASSOCIATIONS

- ⇒ Soutenir les associations de services vélo (vélo-écoles, ateliers de réparation) en particulier par la mise à disposition de locaux, et communiquer sur leurs services via les canaux de la mairie.

¹³Voir définition dans le glossaire

¹⁴Vélos à assistance électrique

PROPOSITION : MAISON DES MOBILITES ACTIVES

⇒ Créer une maison des mobilités actives accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité à la politique cyclable de la ville.

PROPOSITION : COMPTAGES VELO

⇒ Mettre en place des compteurs vélos pour évaluer l'évolution de la pratique cyclable, et organiser 2 fois par an des comptages vélos dans les lieux non-équipés.

[voir ces propositions reprises dans les actions 21 à 32 du questionnaire de la FUB à l'intention des candidats]

PROMOUVOIR UNE CULTURE VELO

Le vélo reste encore trop souvent associé aux loisirs et au sport, il y a encore du chemin à parcourir pour faire évoluer les mentalités et convaincre que le vélo utilitaire est un mode de transport à part entière, particulièrement efficace en ville.

Pour développer une « culture vélo », il faut commencer par les plus jeunes, avec le déploiement du programme national « savoir rouler » dans les écoles primaires, mais également avec la mise en place de pédibus et vélobus pour se rendre dans les écoles, afin de faire prendre conscience aux parents de l'intérêt de ces modes de déplacement doux.

Nous croyons également beaucoup dans l'exemplarité : des élus qui défendent un plan vélo seront plus crédibles si eux-mêmes se déplacent à vélo dans leur ville. Il existe également des moyens de favoriser la pratique du vélo au sein des services municipaux (forfait mobilité durable, flotte de vélos à assistance électrique...)

Il faut responsabiliser et sensibiliser les usagers des différents modes de transport. Les vélos sont moins visibles que les voitures, mais ils ont tout autant le droit de circuler sur la chaussée. Les cyclistes sont plus vulnérables (les piétons étant les plus vulnérables en ville) : il faut donc assurer leur sécurité. Le stationnement des voitures sur les aménagements cyclables, même pour « une minute », n'est plus acceptable car il met en danger la vie des cyclistes. Pour construire une « culture vélo » commune, nous devons informer et sensibiliser le grand public.

PROPOSITION : SAVOIR ROULER A VELO

⇒ Mettre en place le programme national “savoir rouler à vélo” dans les écoles primaires. Pour cela :

- Former des personnels à l'IMV^{vi} ou au CQP^{vii} éducateurs mobilité vélo.
- Faire intervenir ces personnels dans les écoles pour rendre effectif cet objectif national du "savoir rouler"

Par exemple, le TAE (Temps Après l'École) pourrait être mis à profit pour faciliter les interventions de ces personnels formés.

PROPOSITION : ÉQUIPEMENT DES ECOLES

⇒ Aider les établissements scolaires à s'équiper en vélos pour l'apprentissage à l'école, en se fournissant par exemple auprès d'ateliers d'auto-réparation locaux.

PROPOSITION : PEDIBUS ET VELOBUS

⇒ Selon les besoins (distances à parcourir) mettre en place des pédibus ou vélobus encadrés par des personnels salariés par la mairie, pour emmener les enfants à l'école, à l'image de ce qui a déjà initié par l'association Mâcon vélo en Ville à l'école Annexe (école désectorisée)

PROPOSITION : EXEMPLARITE

⇒ Donner l'exemple : en tant qu'élus, effectuer un maximum de déplacements à vélo.

PROPOSITION : ÉQUIPEMENT DES SERVICES MUNICIPAUX ET INTERCOMMUNAU

⇒ 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).

⇒ Créer une flotte de vélos électriques pour le personnel des communes et de la MBA.

PROPOSITION : FORFAIT MOBILITE DURABLE POUR LES AGENTS DES EPCI^{viii}

⇒ Proposer le forfait mobilité durable (anciennement IKV: indemnité kilométrique vélo) aux agents municipaux et de la MBA.

PROPOSITION : JOURNEE SANS VOITURE

⇒ Participer au mouvement mondial de la "journée sans voiture" chaque 22 septembre et en faire un événement festif de réappropriation de l'espace public, notamment par l'organisation de jeux dans les rues pour les enfants.

PROPOSITION : FETE DES MOBILITES ACTIVES

⇒ Créer une "fête des mobilités actives" en centre-ville de mâcon une fois par an, destinée à promouvoir l'usage du vélo et de la marche à pied au quotidien au travers différents stands et activités, en partenariat avec Mâcon Vélo en Ville...

PROPOSITION : COMMUNICATION

⇒ 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, céder-le-passage aux feux, sas vélo) et battre en brèche les idées reçues : communication dans la presse locale et réunions publiques a minima.

PROPOSITION : AGIR A L'ECHELLE DE LA REGION

⇒ Porter auprès du Conseil Régional des projets de développement des mobilités actives en particulier en lien avec Mobigo.

PROPOSITION : AMENAGEMENT DE CERTAINS BUS POUR LE TRANSPORT DE VELO

⇒ Faire aménager certains bus tréma avec des racks à vélos pour le transport de ceux-ci, en particulier les bus Mobigo pour faciliter l'intermodalité et la connexion entre les communes de la MBA.

PROPOSITION : VERBALISATION

⇒ Sanctionner systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable, en particulier aux abords des établissements scolaires.

[voir ces propositions reprises dans les actions 33 à 42 du questionnaire de la FUB à l'intention des candidats]

Double-sens cyclable et zone 30

Selon le Code de la route : Article R110-2 Modifié par Décret n°2019-1082 du 23 octobre 2019 - art. 2 :

« zone 30 : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/ h. **Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes** et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »

D'après le Code de la route, le double-sens cyclable est donc automatique dans toutes les zones 30, sauf exception. Dans l'arrêté municipal de modification du plan de circulation en centre-ville N°418-2011-RG du 5 août 2011, il est précisé l'inverse : « Par dérogation à l'article R.110-2 du Code de la Route, les sens uniques mis en place dans la zone 30 définie par l'article premier du présent arrêté s'appliquent également aux cycles non motorisés, sauf sur les voies énumérées à l'article 1-5-1 du présent arrêté. »

Engins de déplacement personnel motorisés

Les « engins de déplacement personnel motorisés » ont été ajoutés par décret du 23 octobre 2019, pour encadrer notamment l'usage des trottinettes électriques, pratique qui s'est considérablement développée en peu de temps, sans cadre réglementaire jusque-là. Ce décret modifie le code de la route en définissant les engins de déplacements personnels motorisés ainsi que les règles d'usage.

<https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F308> : « Les utilisateurs de rollers, skateboards ou trottinettes (sans moteur) sont considérés comme des piétons et doivent rouler sur le trottoir. Les « engins de déplacement électriques » (trottinette électrique, hoverboard, gyropode, monoroue) doivent circuler sur les pistes cyclables. »

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/nouvelle-reglementation-engins-deplacements-personnels> : « Il est défini une catégorie spécifique de véhicule pour les engins de déplacements motorisés électriques (EDPM), : véhicule sans place assise, conçu et construit pour le déplacement d'une seule personne et dépourvu de tout aménagement destiné au transport de marchandises, équipé d'un moteur non thermique ou d'une assistance non thermique et dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 6 km/h et ne dépasse pas 25 km/h. Il peut comporter des accessoires, comme un panier ou une sacoche de petite taille. Un gyropode, tel que défini au paragraphe 71 de l'article 3 du règlement (UE) n° 168/2013 du

Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, peut être équipé d'une selle. Les engins exclusivement destinés aux personnes à mobilité réduite sont exclus de cette catégorie. La présence d'un siège à l'**exception du giropode** les requalifie en cyclomoteur avec toute la réglementation qui leur est associée, BSR permis AM et assurance). »

Sas cyclables

Un **sas cyclable**, **sas vélo** ou **zone avancée pour cyclistes** est un espace réservé aux cyclistes, entre la ligne d'arrêt des véhicules et un passage piéton à un carrefour à feux tricolores. Il permet aux cyclistes de se placer du côté de la chaussée vers lequel ils vont tourner et bien en vue devant les véhicules motorisés pour démarrer en toute sécurité. Il évite en particulier qu'un vélo reste caché dans l'angle mort d'un poids-lourd.

Ce sas est généralement matérialisé par un pictogramme « vélo » peint dans l'espace de quelques mètres (de 2 à 5) entre la ligne d'arrêt des véhicules et le passage piéton. Un feu spécifique aux vélos peut également marquer la limite avant du sas, le feu pour les autres véhicules étant alors à l'arrière du sas. La synchronisation des deux feux peut même être réglée de telle sorte que les cyclistes disposent d'un temps d'avance sur les autres véhicules pour démarrer.

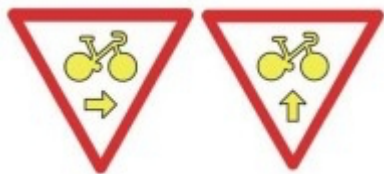
NB : Cette définition est extraite de Wikipédia

Cédez-le-passage cycliste

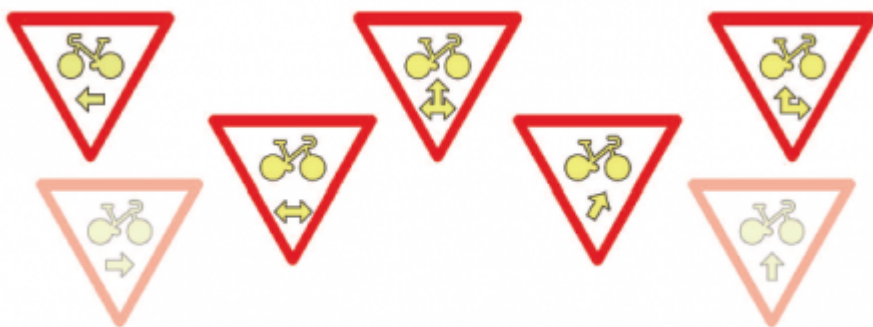
<http://voiriepour tous.cerema.fr/le-cedez-le-passage-cycliste-au-feu-r180.html>: Le « **cédez-le-passage cycliste au feu rouge** » fait partie des outils permettant de faciliter la circulation des cyclistes.

Moyennant la mise en place de la signalisation adaptée (*panonceaux placés sous le feu tricolore ou feux jaunes clignotants représentant une silhouette de vélo et indiquant par une ou des flèches la ou les directions autorisées*), il permet aux cyclistes de franchir le feu rouge sans marquer l'arrêt sous réserve de céder le passage à tous les usagers, en particulier les piétons, bénéficiant du feu « vert ». Le feu rouge devient un cédez-le-passage pour les cyclistes pour la ou les directions indiquées.

Ce dispositif a été introduit dans le code de la route par le décret 2010-1390 du 12 novembre 2010. Initialement, seuls les mouvements de tourne-à-droite des vélos ainsi que leurs mouvements directs dans les carrefours en T, ont été ouverts. Ces dispositions ont été rendues applicables par l'arrêté du 12 janvier 2012 créant la signalisation nécessaire.



Le « cédez-le-passage cycliste au feu rouge » pouvant, dans certaines situations, être utilement appliqué à d'autres mouvements, **le décret 2015-808 du 2 juillet 2015 et l'arrêté du 23 septembre 2015 portant sur la signalisation**, ont étendu son domaine d'emploi. Il n'y a depuis plus de restriction sur la nature ou le nombre de mouvements autorisés.



Coupure urbaine

Une coupure urbaine est un obstacle physique ou psychologique compliquant les déplacements de proximité des piétons, des cyclistes et des services de collecte, de distribution, de desserte et d'urgence.

Il existe des coupures à plusieurs échelles :

Les micro-coupures :

- bordure de trottoir trop haute
- escalier
- barrière, chicane
- revêtement défectueux
- absence d'éclairage
- tourne-à-gauche dangereux
- voiture stationnée sur un aménagement
- sens interdit...

Les macro-coupures :

- artère sans aménagement cyclable
- grand carrefour dangereux
- autoroute, faisceau ferroviaire, fleuve... infranchissables
- zone d'activités, parc urbain... non traversables avec en conséquence des quartiers enclavés

•
Les principaux publics concernés par les coupures sont :

Les piétons et surtout les piétons vulnérables ou peu mobiles (enfants, personnes âgées, PMR...) très pénalisés par les détours et le danger

Les cyclistes de loin les plus concernés, car – confrontés à de nombreuses voiries impraticables– buttant sur les infrastructures infranchissables entourant les quartiers => **Les coupures expliquent en bonne partie la quasi disparition des cyclistes**

Les services – de distribution courrier, colis... – de collecte ordures ménagères – de desserte transport public, taxi – d'urgence police, médecin, pompiers, gaz..

NB : cette définition est extraite d'une présentation de Frédéric Héran lors d'une rencontre nationale du Club des villes et territoires cyclables à Paris

le 31 mars 2015 :

[http://www.villes-](http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/les_coupures_urbaines_f_heran_31_mars_2015.pdf)

[cyclables.org/modules/kameleon/upload/les_coupures_urbaines_f_heran_31_mars_2015.pdf](http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/les_coupures_urbaines_f_heran_31_mars_2015.pdf)

Vélo-cargo

Un vélo-cargo est un vélo à deux ou trois roues spécifiquement conçu pour le transport de charges plus lourdes et volumineuses que sur un vélo classique, ou de personnes, notamment des enfants. Il existe des biporteurs, à deux roues, et des triporteurs, à trois roues. Ces vélos ont souvent une assistance électrique, ce qui rend leur utilisation accessible à tous et toutes. Des constructeurs spécialisés ont conçu des vélos-cargos parfaitement adaptés au transport d'enfants de différents âges.

ⁱ LAURE: Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie. (30 décembre 1996 Article 20, codifiée au L228-2 du code de l'environnement)

ⁱⁱ LOM: Loi d'Orientation sur les Mobilités (2019)

ⁱⁱⁱ MBA: Mâconnais Beaujolais Agglomération

^{iv} PLU: Plan local d'urbanisme

^v ERP: Établissements recevant du public.

^{vi} IMV: Initiateur mobilité vélo

^{vii} CQP: Certificat de qualification professionnelle

^{viii} EPCI: Établissement public de coopération intercommunal
