

Parlons Vélo ! Municipales 2020 Montreuil (93100)

Réponses de Pierre Serne, au nom de la liste « Montreuil 2020, la Ville en Commun (MoViCo) »

– le 24/01/2020 à 00:40 –

Adopter (ou renouveler) un plan vélo local ambitieux, financé et concerté, dès le début du mandat

Action n°1 : je m'engage

Mettre en place un comité vélo régulier se réunissant au minimum 4 fois par an.

Montreuil doit pérenniser l'échange avec les diverses associations et professionnels en lien avec le développement du vélo à Montreuil (e.g. OhCylco, le Vélo-Ecole de Montreuil, Paris en Selle, le Collectif vélo Ile de France) par la tenue de comités vélo trimestriels.

Ces comités sont une opportunité pour les élus et les services techniques de la mairie de recevoir un retour et des avis sur les projets d'aménagement, afin qu'ils répondent au mieux aux besoins des usagers.

Ce comité vélo qui existe serait renforcé avec une régularité renforcée (une fois par trimestre ou plus si l'actualité l'exige ou si les acteurs du vélo demandent une réunion supplémentaire). Il ne s'agira pas seulement d'échanges d'informations mais de discuter en amont des projets et de co-construire au maximum en s'appuyant sur l'expertise d'usage des cyclistes. On pourrait ajouter au comité des habitant.e.s volontaires.

Un budget conséquent et pluri-annuel sera prévu dès le début du mandat pour compléter et faire monter en puissance un plan vélo qui transforme Montreuil en ville cyclable exemplaire (ce qui doit devenir le modèle urbain général dans le contexte d'urgence sanitaire et climatique actuelle).

Développer un réseau cyclable cohérent

Action n°2 : je m'engage

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 : Sur les axes à forte circulation, les pistes cyclables protégées sont essentielles pour permettre à chacun de faire du vélo dans Montreuil, sans risque et sans stress. Il s'agit d'assurer un sentiment de sécurité au cycliste tout au long de son trajet ce qui est la condition indispensable de la pratique. Un réseau vélo structurant est donc nécessaire, avec aménagement de lignes complètes, aménagées délibérément et non pas seulement par tronçon au gré des opportunités.

Les 5 critères essentiels de ce réseau sont :

1. Une séparation physique entre les flux motorisés et les vélos
2. Une largeur confortable, facilitant le dépassement (infrastructure capacitaire)
3. Un aménagement des intersections intuitif et sûr, cohérent avec la priorité prévue
4. Une continuité d'itinéraire, avec une signalétique d'orientation intuitive
5. Un réel confort de circulation (revêtement et girations confortables)

Les trois principaux axes à aménager sont :

- ① L'axe reliant Croix-de-Chavaux à la porte de Montreuil
- ② L'axe reliant Croix-de-Chavaux à la porte de Bagnolet
- ③ L'axe reliant Croix-de-Chavaux au haut Montreuil

NB : le carrefour de la Croix-de-Chavaux doit lui aussi faire l'objet d'un réaménagement complet, assurant une bonne connexion des 3 axes cyclables structurants proposés.

Nous souhaitons que les candidats s'engagent à ces premières réalisations concrètes dans les deux premières années de leur mandat pour rendre Montreuil cyclable rapidement.

Cette proposition est illustrée dans notre manifeste.

Nous sommes favorables à cette feuille de route qui nécessitera cela dit une coopération accrue avec les autres échelons administratifs (Est Ensemble, département 93, région même pour les financements). Cette ouverture aux partenaires institutionnels de Montreuil est au coeur de notre programme afin d'accélérer certains projets qui ne peuvent se faire dans l'isolement. Les villes voisines devront absolument être associées pour garantir à la fois les continuités cyclables et un plan de circulation concerté. Par ailleurs certains de ces axes nécessitent aussi l'aménagement de couloirs de bus et cela devra être bien sûr travaillé et réalisé en cohérence.

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°3 : je m'engage

Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes. Afin de progresser par étape nous demandons, suite à une étude de circulation et un travail de concertation avec les habitants, lors des deux premières années de mandature la modification des plans de circulations sur les 2 zones suivantes :

- ❶ Bas-Montreuil – République / Bobillot / Solidarité Carnot, car ce projet est demandé par de nombreux habitants et serait prêt à être porté conjointement par la ville de Vincennes.
- ❷ Villiers-Barbusse et Signac, un zone géographique relativement résidentielle et pavillonnaire qui ne devrait pas être abandonnée à un trafic de transit important, en conséquence de la fermeture de l'autoroute A186.

C'est une bonne idée de commencer par deux quartiers (vastes cela dit) pour montrer ce que peuvent être des secteurs apaisés représentant le type de ville que nous voulons pour l'avenir et permettant d'avancer vers l'urbanisme et la vie post-carbone et adaptée au changement climatique qui s'accélère de façon évidente et dramatique. Les nouveaux plans de circulation, leurs conséquences en matière de flux et de stationnement devront faire l'objet de discussions et de concertations poussées mais sans que cela allonge le calendrier visé. Là encore la coopération avec les voisins et partenaires institutionnels est cruciale. Les études et travaux réalisés par les associations de cyclistes et de riverains seront l'un des éléments d'expertise pris en compte pour avancer dans ce projet. Les premiers bilans sur ces deux quartiers permettront d'éventuelles inflexions et surtout d'élargir à d'autres quartiers pendant le reste du mandat cette politique volontariste d'apaisement des quartiers, de réduction du trafic de transit et des pollutions qui l'accompagne et de soutien aux modes actifs.

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Action n°4 : je m'engage

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. Montreuil doit améliorer son offre actuelle en optimisant la localisation de ces Véloboxes, et en augmentant leur nombre sur son territoire

La possibilité de garer de façon sécurisée son vélo est une incitation forte (ou à l'inverse un frein majeur) à la pratique quotidienne du vélo et donc au basculement vers ce mode de déplacement vertueux et, le plus souvent, tout à fait compatible avec les trajets de la plupart des habitants.e.s. Cela passe par une politique très volontariste de création par la collectivité de parkings vélos sécurisés sous toutes leurs formes ou d'incitation/préscription à leur création privée (copropriétés, entreprises...). Il y aura demande systématique de développements des solutions existantes (par exemple les parkings veligo d'IDF Mobilités qui vont se développer avec l'objectif régional d'atteindre 100 000 places et les engagements des opérateurs de transport liés à la récente Loi d'orientation sur les mobilités dont les décrets sont en cours de publication).

Action n°5 : je m'engage

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.

Les abords des passages piétons de Montreuil sont des emplacements idéaux pour la création de zones de stationnement vélo. L'installation d'arceaux vélo sur les cinq à dix mètres en amont et en aval de chaque passage piéton offre un stationnement vélo à la fois abondant et facilement repérable pour les cyclistes : plus besoin de tourner en rond pour trouver une place pour son vélo ! Implanter du stationnement vélo aux abords des passages piétons est également stratégique pour la sécurité des piétons qui les empruntent. Remplacer le stationnement auto et deux-roues motorisés par du stationnement vélo permet de sécuriser les piétons en leur permettant de mieux voir et d'être mieux vus.

Au-delà de cette mesure cruciale pour la sécurité des cyclistes et dont l'obtention dans la LOM est hélas assortie d'un délai d'application effectivement trop long (Montreuil devra en ce sens être une ville pilote et exemplaire) il faut utiliser toutes les nouvelles possibilités inscrites dans le Code de la Route (dont nous espérons qu'il deviendra bientôt, enfin, le Code de la Rue) y compris les plus récentes pour transformer la ville en une zone où piétons et cyclistes seront protégés, libres de circuler de la façon la plus fluide et confortable. Cela passe aussi par la prise de mesure (aussitôt que cela sera légalement possible) pour obliger les véhicules à grand gabarit à être équipés de caméras d'angle et de pare-brise surbaissés pour qu'on en finisse avec les accidents dramatiques qui régulièrement endeuillent nos villes alors que les solutions existent.

Promouvoir une culture vélo

Action n°6 : je m'engage

Favoriser le déploiement du programme national "savoir rouler à vélo" dans les écoles primaires.

Il est important d'assurer l'égalité de tous devant la mobilité et pour cela promouvoir l'apprentissage du vélo dès le plus jeune âge et auprès des adultes. Alors que savoir rouler à vélo, autant que savoir conduire, devient une compétence essentielle pour « vivre la ville », certaines personnes, sur-représentées dans les quartiers populaires de Montreuil n'ont pas appris à faire du vélo étant jeunes et ne sont donc pas en capacité d'apprendre à leurs enfants à se déplacer à vélo. Montreuil et le 93 doivent initier les jeunes et les adultes le désirant à la pratique du vélo, comme cela s'est déjà fait dans d'autres départements. Cela passe par la mise en place du « Savoir rouler à vélo à l'école » en lien par exemple avec la vélo-école de Montreuil.

Montreuil doit absolument être pilote et exemplaire dans la mise en oeuvre du "savoir rouler" (qui risque d'être lente et compliquée du fait des réticences de l'Education nationale et de l'absence de financement prévu par le gouvernement qui a décidé de cette évolution bienvenue en 2018). Cela passe sans doute dans un premier temps par une mobilisation de moyens dans le cadre de la politique municipale sur le temps périscolaire et par un partenariat étroit avec le rectorat. Nous nous appuyons sur tous les acteurs utiles pour cela et travaillerons à renforcer l'apprentissage pour les adultes.

Commentaires généraux

Notre programme est encore en cours d'élaboration et nous détaillerons davantage nos propositions pour le vélo. Quoi qu'il en soit nous comptons faire de la mobilité décarbonnée une priorité forte de notre mandat et utiliser tous les leviers et toutes les solutions pour ce faire. Cela passe par un budget qui devra être à la hauteur et sanctuarisé et par un travail permanent avec l'ensemble des acteurs du monde du vélo. Cela implique selon nous de mobiliser les moyens nécessaires pour accompagner les changements de comportement : pour "convertir" les habitant.e.s au vélo, il faut aider à apprendre à rouler, aider à acheter le matériel adéquat (pas seulement des VAE mais aussi vélos classiques - sous conditions de ressources - ou encore des vélos-cargos, des équipements,...), accompagner les initiatives privées et associatives, créer les équipements qui sécurisent et facilitent la pratique cyclable.

Nous faisons le pari que ces dépenses sont souvent compensées à moyen terme par des économies sur d'autres coûts pour la collectivité. Nous pensons surtout que l'avenir de nos habitant.e.s et leur qualité de vie dans un monde qui subit pollutions, effets croissants du dérèglement climatique, crise sociale, ségrégation territoriale,... passe par l'essor de solutions à la fois écologiques et relativement peu coûteuses comme le vélo du quotidien. Le vélo est à la fois bon pour la santé, bon pour l'environnement, bon pour apaiser la ville, bon pour le portefeuille... Nous en faisons donc un élément clé de notre politique à la fois écologique et solidaire.