

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Gien (45500)

Réponses de Christelle de Crémiers, au nom de la liste « Ensemble pour Gien et Arrabloy »

– le 15/02/2020 à 21:11 –

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

Action n°1 : je m'engage

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

Oui. Nous concevrons et mettrons en oeuvre un "Plan de circulations douces" à part entière sans subordination au Plan de circulation motorisé. Il sera conçu avec concertation des usagers, dont Velove, les clubs de vélo... Le Plan de circulations douces pourra nous amener à ouvrir de toutes nouvelles voies cyclistes par préemption de bandes de 1,5 m entre deux parcelles par exemple, mais cela permettra d'aller plus vite et de manière sécurisée. Nous sommes conscients du "bike washing" de la municipalité sortante (trop de coups de peinture pour pistes cyclables non conformes) et savons que dans le Giennois, tout plan réellement en faveur du vélo comportera un volet pédagogique.

Action n°2 : je m'engage

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

Oui. Il faudra du temps et de la concertation pour décider des investissements nécessaires et les budgéter. Dans tous les cas, le Comité Vélo jouera un rôle de premier plan. Les investissements vélo sont les investissements en équipement avec le ROI le plus élevé.

Développer un réseau cyclable cohérent

Action n°3 : 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 : la route d'Orléans, la rue Riaudine, la rue Jules César, l'avenue de la République et les quais de la Loire

Oui. Rue par rue :

La route d'Orléans est fréquentée avec un tronçon à 50 et la fin à 70 km/h. Donc nous préconisons une piste cyclable pour les riverains en site propre sur le trottoir. Dans tout les cas, la route d'Orléans ne devrait pas être un axe cycliste interurbain car elle est trop motorisée et nous préférons plutôt une voie secondaire sur le plan de la circulation routière, voire un chemin de halage comme our la liaison Gien Briare qui ne devra pas passer par la route où les voitures sont souvent à 100 km/h.

La Rue de Riaudine est encadrée par deux feux rapprochés et donc les voitures n'ont pas le temps de prendre de la vitesse. Bien entendu, ces affirmations devront être confrontées aux mesures que nous devons réaliser impérativement. Elle est déjà pourvue d'une large bande à la montée, et à la descente, la pente est telle que la différence de vitesse vélo/voiture ne justifie pas une bande cyclable (un cycliste roulant en descente à 40 ou 50kmh n'a pas besoin d'une bande cyclable, mais au contraire de toute la trajectoire). La bande cyclable est calée contre le trottoir.

La Rue Jules César présente une emprise variable, et le tracé d'une bande cyclable est prévu dans un premier temps. Elle doit être complétée par une autre bande cyclable permettant de rejoindre le centre ville par l'Avenue Wilson.

L'avenue de la République dispose de bandes cyclables fraîchement repeintes par le maire actuel. Elle devra être refaite en concertation avec les riverains, afin d'y maintenir un stationnement résidentiel et protéger les cyclistes qui y sont très vulnérables, notamment à la montée. Ce qui est préconisée ce sont des pistes cyclables entre le trottoir et les voitures garées. Avenue de la République il faut examiner la recomposition de l'espace trottoirs compris. Ce qui est sûr, c'est que la situation actuelle est dangereuse car les voitures n'ont plus la place de se croiser sans empiéter sur les bandes cyclables !!

Action n°4 : je m'engage

Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité : la gare SNCF, l'hôpital, la maison médicale, la zone industrielle nord, les lycées, les collèges, le centre-ville et le château

Oui, mais nous irons plus loin. Nous étudierons la possibilité d'installer un cyclocable permettant aux cyclistes d'accéder au chateau et à l'hopital. Le pont menant à la zone nord sera aménagé afin de ne plus constituer un "mur" empêchant les cyclistes de quitter la ville ou d'accéder à la zone nord. Ce pont constitue le seul lien pour Passer de la Ville à la Zone Nord et traverser la voie de chemin de fer.

Action n°5 : je m'engage

Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines Connexions sécurisées et lisibles vers Poilly-lez-Gien, Nevoy, Briare, Dampierre-en-Burly et Arrabloy

Étudier la transformation du viaduc SNCF en voie verte pour offrir à la ville un magnifique belvédère directement accessible depuis la gare SNCF

Lancer un itinéraire nord pour la Loire à Vélo de Briare à St-Père-sur-Loire.

Le positionnement de Gien, sur l'itinéraire "Loire à Vélo" et à 1h20 de train depuis Paris, présente des avantages indéniables pour faire de la ville une porte d'entrée du tourisme à vélo.

Oui. Il existe déjà une piste cyclable menant à Poilly mais son entretien devra être revu, par exemple en utilisant une balayeuse. La connexion avec Briare sera soutenue en empruntant un autre chemin que la route qui est très fréquente à haute vitesse. Il existe des chemins de halage qui peuvent être réhabilités. La transformation du viaduc SNCF sera également soutenue comme celle du pont de Sully en mode réversible (c'est à dire sans déclassement de la voie ferrée) en recouvrant les rails pour l'usage du vélo et des autres mode de déplacement doux.

En revanche, le quartier du Berry est déconnecté du reste de la ville par le vieux pont. Le vélo doit d'abord être développé sur les petites distances, de 1 à 3km, et en ce sens, le vieux pont sera l'une des priorités du mandat. Gien ne peut pas avoir 2 ponts exclusivement automobiles. Nous proposons donc de passer le vieux pont en "velorue", pour que les cyclistes puissent rouler en sécurité au milieu de leur voie de circulation.

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°6 : 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. Favoriser un report vers la rocade et le nouveau pont, en rendant moins facile la traversée de la ville par le Vieux Pont.

Oui. C'est notre engagement: le trafic sera simplifié en nord-sud et est-ouest. Les rues arrières, résidentielles, retrouveront le calme et les cyclistes pourront les emprunter en toute sécurité.

Action n°7 : je m'engage

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, ralentisseurs) et développer des zones de rencontre là où le trafic est très limité. Avenue Général Leclerc (réduction de la largeur de la voie favorable aux hautes vitesses, élargissement des trottoirs et création d'une piste cyclable double sens), rue Victor Hugo (création d'un double-sens cyclable), rue Bernard Palissy (double-sens cyclable), rue Louis Blanc.

De nombreuses rues présentent actuellement une largeur importante, sans obstacle, permettant aux véhicules de circuler à des vitesses élevées et dangereuses pour les piétons et cyclistes (ex. : les quais et l'avenue Général Leclerc).

Oui. Par arrêté de circulation, tout le centre ville est déjà à 30kmh. La police municipale verra ses effectifs augmenter pour revenir à un nombre adapté à la taille de la ville. Techniquement, c'est le comité vélo qui sera chargé de concevoir les aménagements adaptés, en lien avec la refonte du plan de circulation.

Action n°8 : je m'engage

Créer des zones à très faible circulation dans certaines rues (sens unique, mise en cul de sac) pour empêcher la circulation de transit à travers les quartiers résidentiels ou devant les écoles. Mise en place d'une zone piétonne rue de l'Hôtel de Ville en prolongation de la rue Gambetta

Sécurisation de la rue Parmentier pour l'accès au parking souterrain

Ralentissement de la circulation rue Paul Bert avec mise en place d'un double sens cyclable

Oui. La trafic de transit ne concerne, dans les rues citées, que la rue Paul Bert, à la suite de la mise en place du nouveau plan de circulation. La Rue Dombasle sera rouverte pour accueillir le trafic de la voie de circulation fermée Rue Parmentier. La Rue Parmentier doit être à sens unique pour sécuriser les accès, notamment cyclables au collège et à la Poste. La Poste formera ainsi une sorte de rond-point sécurisé.

Action n°9 : je m'engage

Généraliser les double-sens cyclables, les sas vélo et les cédez-le-passage cycliste aux feux.

Les double-sens cyclables méritent d'être généralisés en centre-ville pour apaiser la ville et la rendre plus accessible aux cyclistes. Les sas vélo, actuellement absents à Gien, permettent de renforcer notablement la sécurité des cyclistes au redémarrage lors du passage au vert.

Oui. La nouveau plan de circulation va réduire le nombre de sens uniques. Moins nombreux, les sens uniques restants seront aussi moins fréquentés et permettront d'installer des contre sens cyclables. Il faut garder la possibilité de ne pas avoir recours au contre sens cyclable dans certains cas, notamment avec 2 rues parallèles très proches. La priorité est de réduire les détours pour les cyclistes, tout en garantissant leur sécurité.

Action n°10 : je m'engage

Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes.

Oui. Nous avons pour objectif prioritaire de réduire l'utilisation de la voiture dans les trajets du quotidien : domicile - travail ou domicile - école. Notamment, pour ce qui concerne l'école, en repensant les lignes de ramassage scolaire et surtout en proposant des trajets à pied et à vélo "PediBus" ou "VéloBus".

Action n°11 : je m'engage

Rendre payant le stationnement en surface pour les voitures et les deux-roues motorisés pour donner un avantage comparatif aux autres modes de déplacement.

Ou, du moins, maintenir une limitation de durée dans l'hyper centre-ville

Rendre plus visible le parking sous le centre Anne de Beaujeu, actuellement sous utilisé malgré son positionnement avantageux

Non. Des places "minute" seront réservées en fonction des besoins et décidées en lien avec la stratégie du plan de circulation. Leur application sera stricte et la police aura pour mission de les faire respecter.

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Action n°12 : je m'engage

Offrir du stationnement vélo sécurisé à la gare SNCF (avec des box du même type que ceux installés près de l'office de tourisme), en profitant du programme Alvéole de la FUB.

Structures et attaches vélos financées à 60% : <https://www.fub.fr/alveole>

oui

Action n°13 : je m'engage

Implanter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces.

Oui. C'est très important. Les points de stationnement à 1 ou 2 arceaux doivent être disposés partout dans la ville plutôt que d'avoir de grands parkings vélos vides. Les cyclistes sont incités à prendre leur vélos s'ils peuvent se garer devant leur point de destination, il faut les encourager et leur donner ce bonus qui ne coûte presque rien par rapport à une place de parking.

Action n°14 : 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. notamment dans le centre-ville où les habitants n'ont pas toujours de garage pour ranger leur vélo la nuit.

C'est la seule chose que la Municipalité sortante a plus ou moins bien fait place Jean Jaurès, mais les velobox riment avec entretien, risque de vandalisme et de sous utilisation. Cela doit être envisagé seulement dans certaines zones critiques par le comité vélo. La faiblesse de l'immobilier à Gien permet, en général de disposer d'habitations vétustes mais assez spacieuses, compatibles avec le stockage des vélos. On répond oui mais de manière très réservée.

Action n°15 : je m'engage

Créer des locaux vélos/trottinettes dans les écoles et les équipements publics.

Oui. Si ce n'est pas déjà le cas comme à Sainte Geneviève. La directrice autorise à garder les vélos dans le préau de l'école. Mais le mieux ce sont les arceaux normatifs.

Action n°16 : je m'engage

Intégrer dans le PLU l'obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d'habitation et tertiaires, les ERP, et subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social.

Oui. Le PLUI tout neuf devra être revu...

Action n°17 : je ne m'engage pas

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

Pas dans l'immédiat. Il ne faut pas inciter à l'achat de vélos dans l'état actuel du plan de circulations douces de la ville car cela n'entraînera que des déceptions ou pire des accidents. En revanche, à moyen terme, c'est une bonne idée, surtout pour le vélo utilitaire.

Il faut savoir que le cycliste a besoin d'avoir une formation. Il est possible de se passer du vélo électrique quand on sait optimiser les conditions d'utilisation du vélo mécanique.

Action n°18 : je ne m'engage pas

Favoriser l'implantation de services de location courte et 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).

La location est utile dans le cadre du tourisme à vélo. Mais pour l'utilitaire il vaut mieux avoir son propre vélo en particulier car l'adaptation à la morphologie du cycliste est clé pour un usage quotidien durable. Les vélos en libre service dans des villes moyennes peuvent s'assimiler à une mesure de bike washing, c'est à dire une mesure qui semble favorable à l'usage du vélo pour les non initiés, mais dans les faits ne permet pas d'inscrire profondément la culture du vélo.

Action n°19 : je m'engage

Soutenir les associations de services vélo (vélo-écoles, ateliers de réparation) et mettre des locaux à disposition de ces associations.

Oui, nous soutiendrons les projets qui montrent l'engagement du professionnel de l'atelier de réparation pour faire du sur mesure, ainsi que la réparation et la réutilisation des vélos.

Action n°20 : je m'engage

Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité à la politique cyclable de la ville.

Attention ce n'est pas une mesure immédiate, toujours pareil, les priorités sont celles liées à la création d'un plan de circulations douces sécurisées.

En attendant, le comité vélo, qui ne va pas chômer, aura un lieu fixe et dédié pour se réunir.

Promouvoir une culture vélo

Action n°21 : je m'engage

Aider les établissements scolaires à s'équiper en vélos pour l'apprentissage à l'école.

Oui. Ceci est déjà en place et quasiment généralisé. Le niveau des élèves doit en revanche progresser, ils doivent apprendre à monter les côtes afin de s'adapter à la topographie de la ville.

Action n°22 : je ne m'engage pas

Créer des pistes cyclables d'apprentissage ouvertes à toutes et tous pour permettre l'apprentissage du vélo.

On n'en est pas là...

Action n°23 : je m'engage

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).

Oui. Il y a trop de véhicules utilitaires dans le parc de la Mairie/Cocom et qui ne servent à transporter que de faibles volumes. Il faut se séparer des utilitaires les plus polluants et les remplacer par des vélos cargo électriques, certes plus polluants que des vélos classiques, mais beaucoup plus performants que de vieux véhicules diesel. La fiabilité de ces vélos cargo est maintenant éprouvée.

Action n°24 : je m'engage

Proposer le forfait mobilité durable (anciennement IKV : indemnité kilométrique vélo) aux agents municipaux.

Oui. Dans le pays Gâtinais en tant qu'administrateur du PETR Montargois en Gâtinais, c'est l'un des éléments clés de réduction des émissions de CO2. Les déplacements en voiture représentent le quart des émissions de CO2.

Action n°25 : je m'engage

Mettre en place des pédibus et vélobus pour emmener les enfants à l'école.

Oui. Engagement 36 de mon programme: "En complément de ces lignes, de nombreuses solutions existent pour faciliter la vie des parents. Il y a le « Pédibus » pour des distances inférieures à 1km. Les enfants vont à pied à l'école accompagnés par des adultes. Le « Pédibus » passe à heure fixe selon un trajet défini au domicile de chaque enfant de la « ligne de Pédibus ». Le trajet sera préparé avec la Mairie pour sa sécurisation. Les adultes sont des parents à tour de rôle. La Municipalité contrôle le respect des conditions de fonctionnement dans le cadre de la charte nationale des Pédibus. C'est une organisation gratuite. De nombreuses communes le pratiquent avec succès : les parents sont déchargés des allers et retours quotidiens en voiture, les enfants retrouvent les mêmes camarades tous les jours à la même heure pour aller à l'école et un peu de marche a toujours été préconisée ! Le même système existe également à vélo pour des enfants plus âgés."

Commentaires généraux

L'urbanisme de Gien pâtit à la fois d'une extension urbaine anarchique pendant les 50 dernières années, d'un morcellement structurel entre les différents pôles d'habitations, sans réflexions des liaisons vers les établissements publics (Lycées, Maison de Santé, Pôle Emploi, clubs sportifs) ou privés (zone industrielle) et d'une vacance de logements préoccupante sur des rues entières... les maisons restent fermées et vides...

Notre programme a deux engagements forts et détaillés pour le vélo :

- L'engagement 39 : Découvrir et vivre sa ville à pied et à vélo <http://christelledecremiers.fr/36-aider-les-parents-giennois-et-arrablesiens/>

- L'engagement 40 : Faire entrer le Giennois dans l'ère du vélo <http://christelledecremiers.fr/40-faire-entrer-le-giennois-dans-lere-du-velo/>

Nous considérons que le vélo contribuera substantiellement à la reconstruction du lien social, dans la mesure où il est à la fois un outil d'aménagement de l'espace par les nouvelles liaisons qu'il établit pour les trajets du quotidien, par son faible coût environnemental et budgétaire et par la convivialité qu'il instaure entre les usagers, contrairement à la voiture qui isole.