

Parlons Vélo ! Municipales 2020 Épinal (88000)

Réponses de Fabrice Piasias, au nom de la liste « Épinal ouverte sur l'avenir »

– le 23/02/2020 à 21:47 –

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

Action n°1 : je m'engage

Dès le début de mandat, remettre à jour le plan vélo

- en mettant en place un comité de suivi opérationnel se réunissant au minimum 2 fois par an ;
- en établissant un budget annuel de 300 000 euros

En ce qui concerne le budget, la FUB recommande entre 10 et 25 euros par habitant et par an. Un budget de 300 000 euros pour Épinal serait donc le minimum recommandé.

Notre programme reposant sur la démocratie participative, nous souhaitons inclure à nos décisions tous les citoyens d'Épinal. La question du vélo reviendra donc plus de deux fois par an et nous comptons sur les cyclistes pour nous épauler dans tous les projets les concernant.

Nous prévoyons un budget annuel de 300 000 euros pour commencer, ce qui représentera déjà une multiplication par 6 du plan vélo de la municipalité sortante et devrait permettre de faire beaucoup plus que de la signalisation horizontale.

Notre plan vélo sera intégré dans un plan de déplacement urbain (PDU) multimodal dans lequel le vélo tiendra une place importante.

Action n°2 : je m'engage

Désigner un ou une responsable (madame ou monsieur vélo) et mettre en place un comité vélo régulier se réunissant au minimum 2 fois par an.

Dans la continuité de la politique actuelle, nous désignerons un « monsieur vélo ». Il sera chargé d'animer une démarche de co-construction avec les associations, usagers et services techniques. Il travaillera en lien avec les autres élus pour garantir que les enjeux liés à la pratique du vélo soient pris en compte de manière transversale, par exemple lors de la rénovation de la voirie ou la construction de nouveaux bâtiments, afin d'éviter de nouveaux écueils comme la route construite à Razimont sans aucun aménagement cyclable.

Action n°3 : je m'engage

Former l'ensemble des technicien-ne-s en lien avec le vélo aux spécificités de ce mode de déplacement.

Les techniciens qui s'occupent de l'aménagement urbain doivent être formés afin de fournir des infrastructures adaptées à tous les usagers.

Nous ambitionnons une massification de l'usage du vélo à Épinal. Faisant le constat lucide que la pratique du vélo est encore marginale et vue par bien des spinaliens comme une gêne au trafic automobile, nous mènerons des actions de formation des techniciens pour qu'ils opèrent un véritable changement de culture et mettent en pratique ces enjeux nouveaux.

Développer un réseau cyclable cohérent

Action n°4 : 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 :

- quai de Dogneville
- rue de Nancy (en double-sens)
- rue St Michel
- Saut le Cerf
- grands axes de manière générale et rues fréquentées

L'aménagement des pistes cyclables séparées le long des voies à forte circulation figure dans notre programme. Le quai des Bons Enfants et la rue du Maréchal Lyautey seront également concernés (en double-sens). Il s'agit d'investissements lourds qui seront mis en œuvre progressivement.

Action n°5 : je m'engage

Créer un réseau d'itinéraires cyclables jalonnés inter-quartiers et d'agglomération.

Le réseau existant mériterait d'être mieux signalé. Il est nécessaire de former un réseau continu et efficace (sans détour).

Le réseau d'itinéraires cyclables et sa signalisation seront conçus dans le cadre du PDU. Ils desserviront notamment les secteurs de la ville où l'automobile est actuellement reine (périphérie, zones commerciales).

Action n°6 : je m'engage

Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines.

Ces connexions sont d'autant plus nécessaires que bon nombre de trajets automobiles concernent des déplacements domicile travail entre Épinal et sa périphérie. Le transfert modal massif de la voiture vers le vélo que nous ambitionnons prendra en compte cette réalité, en concertation avec les autres communes de l'agglomération.

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°7 : je ne m'engage pas

Repenser le plan de circulation en réfléchissant à la place de la voiture dans la ville. Repenser le plan de circulation permet d'augmenter au maximum le linéaire de rues apaisées. Ce processus de hiérarchisation du réseau viaire a pour objectif, à terme, de ne conserver du transit motorisé que sur des axes susceptibles d'accueillir des pistes cyclables de qualité.

Notre programme prévoit un nouveau partage de l'espace urbains au profit des modes de transport doux. En voici les grands principes :

- aménager l'hypercentre et les centres des quartiers en zones piétonnes ou en zones de rencontre où les cyclistes ont leur place
- limiter à 30km/h la majorité des rues de la ville et y créer des bandes cyclables
- sécuriser l'usage de vélo sur des pistes séparées le long des quelques axes à grande circulation qui resteront limités à 50 km/h.

Le plan de circulation sera remis à plat pour libérer l'espace nécessaire aux pistes et bandes cyclables. Nous étudierons notamment le passage de certaines rues à sens unique, ce qui nous semble approprié pour certains axes est/ouest à forte pente.

Mais nous n'adoptons pas l'objectif de supprimer la mixité du trafic, notamment dans les zones de rencontre.

Action n°8 : je ne m'engage pas

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. Les rues résidentielles, les rues autour du centre-ville et les abords des écoles devraient être limités à 30 km/h.

Nous développerons les rues limitées à 30 km/h et les zones de rencontre, mais certains grands axes resteront limités à 50km/h (par exemple la rue Neuve Grange vers Dinozé où les automobilistes sont déjà peu nombreux à respecter le 50 réglementaire), à condition que la largeur permette à terme d'y aménager des pistes cyclables séparées.

Action n°9 : je ne m'engage pas

Transformer en zone piétonne l'hypercentre et la presque-île.

Nous allons étendre la zone piétonne, mais piétonniser tout l'hypercentre au sens strict exigerait des cyclistes de descendre de selle pour le traverser et évincerait radicalement les voitures. Les zones de rencontre ne présentent pas ces défauts et simplifient la gestion des accès des livreurs et des riverains. Nous souhaitons donc développer les zones de rencontre davantage que les zones piétonnes, notamment pour préserver une circulation limitée sur certains axes est/ouest (rue Georges de la Tour devant le musée par exemple).

Action n°10 : je m'engage

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

Les sas vélo doivent être accessibles via une bande cyclable d'au moins 10 mètres. Les double-sens cyclables doivent être signalés pour rappeler aux usagers (automobilistes comme cyclistes) que toutes les rues limitées à 30 km/h sont autorisées en double-sens cyclable.

La situation actuelle est dangereuse car il n'y aucune signalisation pour informer les usagers là où la circulation à double-sens est théoriquement autorisée. Nous mettrons en place la signalisation adéquate partout où la circulation à double-sens est possible et nous matérialiserons son interdiction là où il n'y clairement pas assez de place pour une circulation apaisée et sure.

Nous faisons aussi le constat que les sas vélo issus du précédent plan vélo sont parfois inutilisables car inaccessibles. Nous créerons donc les bandes cyclables adéquates, par exemple place Baudouin (où la place ne manque pas avec actuellement 4 voies pour les voitures dans un seul sens de circulation !).

Les cédez-le-passage cycliste nous semblent déjà bien déployés, nous les généraliseront si ce n'est pas déjà le cas.

Action n°11 : je m'engage

Mener une réflexion sur la place du stationnement Encourager l'utilisation des parkings relais (avec navette) pour décongestionner le centre-ville.

Le développement du réseau de bus et sa gratuité figurent dans notre programme. Le nouveau plan de desserte prendra évidemment en compte l'emplacement des parkings relais. La création et l'extension des zones piétonnes et de rencontre réduira le stationnement sur voirie dans l'hypercentre.

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Action n°12 : je m'engage

Planter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. Les zones commerciales ainsi que toutes les administrations et établissements publics sont à traiter en priorité.

Il existe également des dispositifs temporaires adaptés aux événements ponctuels.

Nous planterons des arceaux à l'échelle de la massification de l'usage du vélo que nous ambitionnons. Des arceaux viennent seulement d'être implantés mais en nombre ridiculement réduit par rapport au stationnement automobile. Dans le respect des limites budgétaires, nous privilégierons les stationnements abrités avec toit végétalisé ou photovoltaïque et installerons des bornes de recharge pour VAE.

Action n°13 : je m'engage

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

L'implantation de locaux vélos/trottinettes fera partie intégrante de la rénovation énergétique que nous planifions pour les bâtiments publics. Ce plan constitue un investissement très lourd qui sera mis en œuvre progressivement.

Action n°14 : 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.

Cette action, à laquelle nous n'avons pas pensé, s'inscrit parfaitement dans le nouveau partage de l'espace urbain que nous souhaitons.

Action n°15 : je ne m'engage pas

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.

L'intégration de ces contraintes au PLU va de soi car il n'est plus acceptable aujourd'hui de continuer à construire sans intégrer les spécificités des modes de déplacement doux. Par contre, les subventions pour créer des locaux vélos ne pourront être envisagées que dans le respect des contraintes budgétaires.

Action n°16 : je m'engage

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

Ces associations peuvent accompagner la ville dans sa transition vers des mobilités plus douces.

Ces propositions figurent dans notre programme : bourses aux vélos, ateliers de réparation, animations pédagogiques lors des vélorutions... Nous souhaitons même aller vers un véritable service public communal ou intercommunal du vélo avec une tarification attractive et progressive sur le prêt et l'entretien des vélos publics. Ces actions seront évidemment menées en collaborations avec les associations.

Promouvoir une culture vélo

Action n°17 : je m'engage

Favoriser le déploiement du programme national "savoir rouler à vélo" dans les écoles primaires, en équipant les écoles de stationnement vélo grâce au programme Alvéole. Le stationnement sera ainsi pris en charge à 60% et la sensibilisation à 100%.

Beaucoup de personnes ne savent pas faire du vélo en ville et/ou se sentent en insécurité sur la route.

Nous mènerons des actions d'éducatives, au travers du programme « savoir rouler à vélo » mais aussi lors d'assemblées citoyennes. Pour nous, la priorité est de sensibiliser les automobilistes au partage de l'espace, aux nouvelles dispositions du code de la route et à la vulnérabilité des autres usagers vis à vis des voitures.

Les actions en milieu scolaire seront menées dès le CP, alors qu'actuellement le permis vélo ne s'adresse qu'aux CM2.

Action n°18 : je m'engage

Donner l'exemple : en tant que maire et élu-e-s, effectuer un maximum de déplacements à vélo.

Cet engagement est presque déjà tenu avant les élections puisque notre liste comporte un grand nombre d'usagers du vélo. Mais nous avons quelques doutes quant à la tendance démagogique de cet engagement. Si les élus doivent effectivement se montrer exemplaires, l'impact reste négligeable en comparaison, par exemple, d'un PDA (plan de déplacement de l'administration) dédiés à tous les agents communaux.

Action n°19 : je m'engage

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

Nous sommes totalement favorables à cette mesure.

Action n°20 : je m'engage

Créer une "journée sans voiture". Cela pourrait être en lien avec les Folles Journées du Vélo.

Un telle journée permettrait aux automobilistes de se rendre compte que d'autres moyens de déplacement sont possibles.

La journée sans voiture a accéléré la prise de conscience partout où elle a été mise en place : la circulation automobile cause énormément de bruit, du stress et un sentiment d'insécurité. Mais on ne se rend même plus compte car elle est quasi-permanente.

Action n°21 : je m'engage

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable.

Nous souhaitons augmenter les contrôles mais dans un but pédagogique dans un premier temps. La conversion écologique doit se faire avec toutes et tous et ne doit donc pas être perçue comme punitive. Nous sommes convaincus qu'il est plus efficaces de convaincre que de contraindre.

Action n°22 : je m'engage

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, tourne à droite, sas vélo) et battre en brèche les idées reçues.

La communication est essentielle à la réussite de notre plan vélo. Elle doit toucher tous les habitants de la CAE puisque nombre d'automobilistes qui fréquentent Epinal ne sont pas spinaliens. Par exemple, des panneaux pédagogiques pourraient être apposés aux feux, à l'arrière des bus et des vidéos pourraient être diffusées au cinéma, en cohérence avec notre politique publicitaire en rupture avec le passé.

Commentaires généraux

Nous remercions Vert l'ENSTIB de nous permettre une présentation de notre programme vélo plus approfondie que les 1 000 caractères accordés par Vosges Matin. Le sujet mérite plus d'attention car il est à la croisée d'enjeux qui nous jugeons prioritaires : limitation des émissions de GES, réduction de la dépendance du territoire aux énergies fossiles, réduction de la pollution urbaine (particules fines et NOx notamment), amélioration de la santé par la baisse de la sédentarité, réduction de la pollution sonore, réduction du coût social du « tout voiture » (temps perdu dans les bouchons, partage inéquitable de l'espace public, sentiment d'exclusion des « non motorisés », insécurité routière)...

C'est pour toutes ces raisons que le vélo a une place importante dans notre programme. Nous avons choisi de la refléter avec honnêteté dans nos réponses à ce questionnaire, c'est à dire en refusant d'afficher des engagements accompagnés de commentaires qui expriment l'inverse, mais au contraire en assumant et en expliquant certains divergences. Le débat démocratique y gagne en clarté.

Par soucis de transparence, nous précisons que ces réponses remplacent une première version publiée précipitamment le 21 février.