

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Pont-à-Mousson (54700)

Réponses de Matthieu Jacquot, au nom de la liste « PONT A MOUSSON AU COEUR »

— le 24/02/2020 à 14:28 —

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.

C'est le préalable en effet, pour relier, programmer et saisir les opportunités d'aménagements pour penser vélo. Nous avons bien en tête le plan vélo national. Des crédits sont mobilisables si on dispose d'une vision cohérente.

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 3 fois par an.

D'une manière générale, nous souhaitons créer des Commissions ouvertes sur différents thèmes et le vélo en est un. A défaut de pouvoir désigner un référent à l'échelle de l'interco, là où il serait le plus cohérent, nous pouvons justifier d'une telle fonction sur la ville de PAM. La politique vélo nécessite de l'expertise et beaucoup de présence. Sans référent, nous craignons en effet que la politique vélo ne soit pas assez portée.

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.

La formation pourrait être assurée par des associations. Nous savons que le quotidien des cyclistes et l'usage vélo peut être compromis ou facilité par des petites choses (marquage au sol, visibilité de carrefour, entretien de chaussée, signalisation, éclairage).

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 : la route de Briey, l'avenue de l'Europe, la rocade...que les cyclistes ne peuvent éviter. *Actuellement le réseau d'aménagement cyclable mussipontain est constitué de bouts de bandes cyclables discontinues, souvent dans un seul sens, souvent sur le trottoir, mal réalisés...*

Nous avons bien noté dans notre phase d'écoute engagée depuis 18 mois, que des mussipontains seraient favorables au vélo, pour eux ou leurs enfants, mais qu'un frein est lié aux pistes discontinues. Un carrefour ou un bout d'avenue dangereux suffisent à empêcher l'usage quotidien (aller au travail, en courses, à l'école).

Action n°5 : je m'engage

Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité : écoles maternelles et primaires, collège, lycées, commerces du centre et de la périphérie, gare SNCF et routière, équipements municipaux (salles des sport, stades, piscine), équipements culturels (cinéma, médiathèque...), administrations (mairie, office du tourisme). *Voici un exemple ou la continuité et la signalitique sont absolument nécessaire. Pont a Mousson est traversée par la véloroute V50 (moselle-saone) . Mais les cyclotouristes étrangers désirant visiter l'abbaye des Prémontrés ou l'église St Martin sont incapables de trouver leur chemin. Il n'y a pas de cheminement évident et aucune signalitique.*

La vélo route est mal reliée à la ville, avec même des zones très dangereuses (ex du carrefour sous le pont, près de la Place), le Pont Gélot. Nous prévoyons en effet des itinéraires "privilegiés" et continus, avec pourquoi pas des marquages légers au sol et/ou couleurs). Peu d'élèves vont au collège, au lycée, au sport à vélo. Or la ville et villages voisins s'y prêtent. Beaucoup de villages sont proches

Action n°6 : je m'engage

Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines Les communes de Maidières, Montauville, jezainville, Atton situées à moins de 5 km de Pont a Mousson doivent pouvoir être atteintes sans danger par les cyclistes. *Il faudrait assurer la continuité et prolongement de la nouvelle piste cyclable de la rue des États-Unis vers la commune d'Atton et trouver une solution au "sens interdit" qui barre la route au cycliste au bout de la nouvelle piste cyclable.*

C'est sur ce motif que le plan vélo mérite une animation et une coordination intercommunale. D'où le lien avec le référent mais aussi les associations d'usagers, experts de leur pratique.

Action n°7 : je m'engage

Mettre le vélo au cœur de la circulation en réaménageant les carrefours.

Dans le baromètre des villes cyclables les carrefours ont été considérés comme infranchissables par beaucoup de cyclistes. Même les automobilistes en ont peur. Les carrefours suivants ont été cités : croisement de la rue de la corderie et de la route de Briey, carrefour de la rue Saint martin et du pont Gelot, carrefour avenue de Metz et route de l'Europe...Des solutions existent, sas velo, carrefour hollandais...

Ces actions sont à relier au plan vélo et son plan d'aménagement. Des actions peuvent se faire vite sur les points noirs tels que les sas vélo en effet, mais aussi localement les "tourne à droites" etc. Et des aménagements plus lourds méritent des montages avec aides publiques (inscription plan vélo national).

Et comme à chaque fois, avec les commissions vélo, référent et associations

Action n°8 : je m'engage

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. Pont a Mousson est traversé par 2 grandes coupures qu'il est difficile de franchir en vélo : la Moselle et la voie de chemin de fer.

Les 2 ponts sur la Moselle sont saturés de voitures et il n'existe aucune pistes cyclables sur ceux-ci. La solution d'une passerelle devrait être étudié.

Les petits passages sous la voie de chemin de fer pourrait facilement être rendu cyclables.

Nous sommes ouverts à une réflexion sur une passerelle "voies douces" (exemple d'EPINAL) à comparer aussi à une réfection du partage de la largeur du Pont Gélod, qui va faire l'objet de travaux par le CD54 a priori dans les deux ans. Car le pont est large et le sanctuariser aux engins motorisés est aussi une forme de "défaite" en renvoyant le vélo et autres modes de déplacements doux ailleurs. Donc nous comparerons. Les ponts sous les voies manquent en tout cas de visibilité, sans espace cyclo.

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°9 : je m'engage

Pour lutter contre les accidents imputables au phénomène des angles morts, interdire - dès que la législation le permettra - les poids lourds non équipés de radars avancés de détection de cyclistes et piétons. Des Ronds-points (celui devant l'usine saint-Gobai et celui du carrefour rue de Blenod et D958a) ont été aménagés avec des bandes cyclables (et non des pistes cyclables) qui ne protègent pas les cyclistes des accidents lié aux angles morts. Un grave accident a eu lieu l'an dernier.

renvoi vers le plan vélo, son axe points noirs/sécurité et à la vision des experts d'usage.

Action n°10 : je m'engage

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.

Par rues apaisées, nous pensons aux rues limitées à 20km/h et rues réservées aux riverains. La traversée de la ville ne se fait que rarement à plus de 20km/h de moyenne. Apaiser la vitesse, y compris physiquement, n'est pas si pénalisant.

Action n°11 : 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. Les rues du centre ville sont étroites et saturées de voitures. Diminuer la vitesse à 30km/h, réduirait la dangerosité et la pollution, rendrait le centre attractif le centre ville pour les vélos et les piétons dont profiterai le commerce.

Nous ne comprenons pas pourquoi la complexité actuelle des zones de vitesse au centre ville. Délimiter une grande zone 30 simplifierait la règle et la capacité collective à la respecter. Nous sommes très ouverts aux zones de rencontre, en hyper-centre à proximité de secteurs sensibles (écoles, commerces, services)

Action n°12 : 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.

rejoint le point précédent. Nous voulons tester des rues écoles, avec des tronçons fermés aux voitures aux périodes de sorties scolaires, pour la qualité de l'air et l'accès privilégié au vélo. Nous savons que tant que la voiture est facilitée, voire privilégiée, la place du vélo restera confidentielle.

Action n°13 : je m'engage

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

Action n°14 : je m'engage

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.

Ca nécessite aussi de le développer. Sur le secteur Montrichard, des parkings existent. Sur le secteur St martin, nous prévoyons un parking relai près de la piscine, avec navettes gratuites électriques (ex d'Epinal) et passage ouvert en journée le long des prémontrés. Trop de véhicules pénètrent au cœur des quartier, ce qui dissuade le vélo (ex de la congestion autour de la cité Marquette). Trop de parking sur la SUTE, incite à entrer dans ce secteur, et à asphyxier les accès.

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Action n°15 : 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.

La place Duroc ne possède qu'un seul arceau de stationnement vélo alors qu'elle est le centre commercial et touristique de Pont a Mousson.

Il y a pas mal de possibilités d'implantation, à discuter avec usagers. Spontanément nous pensons au nœud sous le pont Gélod, Place du paradis, jardins de Bardot, etc.

Action n°16 : 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.

Des centres sportifs ou culturels n'ont pas d'arceaux pour les vélos tel que le centre des sports Bernard Guy et la salle Montrichard.

Beaucoup d'usagers ne circulent pas à vélo pour cette seule raison du risque lié au stationnement.

Action n°17 : je m'engage

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

C'est aussi valable pour les écoles primaires et maternelles. les parents sont trop souvent contraints de rentrer avec les vélos et trottinettes sous le bras, car non accueillis à l'école.

Action n°18 : 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.

Action n°19 : 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.

Action n°20 : je m'engage

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).

Nous savons pertinemment que c'est rentable pour une collectivité, même si les intérêts (environnement, santé) dépassent largement l'enjeu financier. Avec le coût d'une place de parking, on peut financer d'autres projets (aide achat, garages vélo, etc)

Promouvoir une culture vélo

Action n°21 : 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%.

Action n°22 : je m'engage

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

Action n°23 : je m'engage

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

Une difficulté du moment est qu'une part non négligeables d'adultes ne savent pas rouler à vélo et/ou en sécurité. L'apprentissage est très utile.

Action n°24 : je m'engage

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable Une voiture sur une piste cyclable oblige le cycliste à descendre sur la chaussée et à s'incruster dans la circulation ce qui est très accidentogène.

Commentaires généraux

Nous ne prétendons pas avec toutes les réponses sur la politique vélo et elle ne peut être déconnectée de beaucoup d'autres sujets : qualité de l'air, apaisement de la circulation, réfection des voiries, aspects budgétaires, rôle de l'intercommunalité, participation citoyenne aux décisions, autres modes de transports (parkings, circulation piétones, transports en commun), etc . La démarche Place aux mussipontains, portée par la liste PAM au Cœur est de faire confiance à l'intelligence collective et la participation citoyenne. Mais de surcroit, nous sommes de nombreux colistiers à pratiquer le vélo au quotidien (vélo en ville, vélotaf, train vélo) et à avoir réduit le nombre de véhicule par foyer. Nos communications en témoignent et ça dépasse la question du sujet vélo à la mode...

Nous profitons de ce questionnaire pour vous donner deux éléments complémentaires :

- nous avons identifié l'opportunité d'une Maison du vélo, dans les anciens lavoirs municipaux près du marché couvert de PAM. L'emplacement est idéal et ce bâtiment mérite aussi une valorisation. Il est équipé de sanitaires publics. Il est à l'interface entre la VV et le centre ville. nous imaginons un lieu d'accueil et de services autour du vélo. Ce projet méritera d'être bien inscrit dans un réseau de services vélo sur le territoires (réparation, accueil, dépannage, etc) pour une cohérence et éviter des concurrences inutiles.

Enfin, nous voulons faire de la semaine fédérale 2021, un challenge collectif pour une ville vélo. PAM doit être la hauteur et crédible. Si tous n'est pas fait en 18 mois, on devra avoir un plan vélo bien avancé et des premiers aménagements marquants.

Nous savons aussi, que le réseau bénévole nécessaire est très important et qu'il faut l'anticiper dès maintenant. Fédérer les habitants sur cet événement d'envergure, c'est aussi un moyen d'aider à accepter cet effort vélo dès maintenant.