

# Parlons Vélo ! Municipales 2020

## Lunéville (54300)

### Réponses de Catherine Paillard, au nom de la liste « avec vous pour Lunéville »

– le 09/03/2020 à 12:55 –

#### 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.

*1. Vélo's Cool nous semble une belle opportunité pour le territoire. Quelles mesures concrètes comptez-vous prendre pour sécuriser les déplacements des collégiens et lycéens se rendant dans leur établissement scolaire ?*

Nous en avons pris une, récemment : la généralisation de la zone 30. Notre objectif était, par ce biais, d'obtenir rapidement une diminution de la vitesse moyenne des voitures et véhicules utilitaires. Cela semble être le cas, au vu des sondages par radars pédagogiques. Il n'y a presque plus de véhicules circulant à plus de 50 km/h (50% respectent la limitation à 30 et 49 % sont entre 30 et 50). Ces résultats sont très encourageants, et ce d'autant plus que, pour le moment, il n'a pas été fait appel à des contrôles radar « punitifs », de façon à laisser aux usagers un nécessaire temps d'adaptation.

Nous pensons qu'il faut, en complément, prédéterminer des itinéraires sûrs vers les collèges et lycées, « à conseiller » aux élèves. Ces itinéraires devront être choisis en fonction des possibilités d'aménagements qui les caractérisent. Deux critères devront être prioritaires : le niveau de sécurité obtenu et la faisabilité des aménagements nécessaires.

Cela suppose une concertation préalable élevée avec une ou des associations d'usagers de la bicyclette et des deux-roues. L'objectif serait de fixer un plan pluriennal précis, où les adaptations les plus urgentes seraient inscrites en priorité.

##### Action n°2 : je suis indécis-e

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

- en mettant en place un comité de suivi opérationnel se réunissant au minimum 3 fois par an ;
- en établissant un budget annuel de 100 000 euros

- en mettant en place un comité de suivi opérationnel se réunissant au minimum 3 fois par an :

Oui, pour régler les problèmes simples qui existent où peuvent apparaître (dégradations, défauts d'équipements). Souvent, des observations basiques peuvent être facilement prises en compte et traitées de façon efficace et peu coûteuse.

Cela fera gagner un temps précieux. Notre récente balade en vélo nous en a convaincu. Un agent des services techniques sera chargé de centraliser et traiter les sujets spécifiques aux deux-roues

- en établissant un budget annuel de 100 000 euros:

Annoncer un budget n'est pas souhaitable, à ce stade. Ce ne serait pas honnête. Les engagements pris dans nos réponses sont très conséquents, c'est une évidence. L'important est d'annoncer que pour chaque investissement de voirie, il y aura une composante déplacements actifs dont l'objet premier sera la sécurité et le confort des usagers. (vélos, piétons et voitures) A n'en pas douter, ce sera déterminant pour le développement de ces modes de déplacement.

##### Action n°3 : je m'engage

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

*Dans le but de faciliter la concertation, vous engagez-vous à nommer un monsieur ou madame Environnement ou Vélo, qui soit impliqué(e) dans ces problématiques ?*

La répartition des postes d'adjoints sera différente d'aujourd'hui.

#### Action n°4 : je m'engage

Mettre en place un comité vélo régulier se réunissant au minimum 3 fois par an.

*Concertation en amont des projets*

*Vous engagez-vous à travailler en amont avec les associations d'usagers de manière à réellement co-construire, en lien avec les services techniques, tout projet lié aux déplacements actifs ?*

*En particulier vous engagez-vous à élaborer un plan marche-vélo pluriannuel financé et concerté avec les communes voisines pour finaliser un réseau cyclable d'agglomération ?*

*Vous engagez-vous à organiser un minimum de trois réunions par an entre élus, services techniques et VéloLun' ?*

Oui, pour régler les problèmes simples qui existent où peuvent apparaître (dégradations, défauts d'équipements). Souvent, des observations basiques peuvent être facilement prises en compte et traitées de façon efficace et peu coûteuse.

Cela fera gagner un temps précieux. Notre récente balade en vélo nous en a convaincu. Un agent des services techniques sera chargé de centraliser et traiter les sujets spécifiques aux deux-roues.

### Développer un réseau cyclable cohérent

#### Action n°5 : je ne m'engage pas

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 : Rue Sébastien Keller

Avenue de la Libération

Avenue du Général de Gaulle

#### Action n°6 : je m'engage

Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité : Exemple : Gare-Cinéma-Château

Il existe actuellement un marquage au sol.

### Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

#### Action n°7 : je ne m'engage pas

Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes. Zones de rencontre – Zones piétonnes

Nombre de commerçants du centre de Lunéville sont en difficulté ou migrent à la périphérie. Avez-vous un projet pour tendre vers une ville plus conviviale, moins polluée, à la circulation plus apaisée, où il serait beaucoup plus agréable de flâner, où faire ses courses redeviendrait un plaisir et non plus une simple obligation ? Si oui, précisez comment vous comptez limiter la circulation motorisée dans les rues commerçantes et l'hypercentre (piétonisation d'une zone incluant la rue Banaudon, restitution de la place Léopold aux familles, zone de rencontre entre le cinéma et le château ou ailleurs,...)

Nous ne sommes pas favorables à une zone piétonne permanente et encore moins à une zone temporaire, le samedi. Près de 90% des chalands viennent de la périphérie et n'ont d'autres choix que les transports individuels. C'est une réalité. Interdire la voiture au centre revient à chasser ces chalands vers la périphérie. En revanche, la notion de zone de partage, zone 20 permanente dans l'hyper-centre a du sens. Nous en avons déjà créé deux (près de l'église Saint-Jacques et devant la gare). Cette solution où piétons et cyclistes sont ayants-droit à l'espace partagé « zone 20 » au même titre que les automobiles nous semble préférable. Nous avons prévu de l'étudier avec soin, avec, entre autres, les associations d'usagers, dont VéloLun' et la population. Ce sera engagé le moment venu. Il faut déjà digérer la zone 30...

L'automobile est plébiscitée, surtout pour les personnes venant de l'extérieur de Lunéville (milieu rural), nous pensons qu'il est préférable d'anticiper et d'encourager les véhicules propres.

La CCTLB avec Lulu et les bornes de recharge pour encourager l'électrique indique la bonne direction.

C'est une meilleure option pour notre territoire et notre ville. Plutôt que de gêner les déplacements individuels indispensables et inciter nos concitoyens à aller consommer à l'extérieur de la ville, il faut les amener à être plus propres, plus conviviaux, plus économes, dégageant moins de CO2.

#### Action n°8 : je suis indécis-e

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.

### Action n°9 : 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. La zone 30 vous semble-t-elle aménagée pour inciter au respect de la limitation de vitesse ? Sinon, quels aménagements physiques envisagez-vous pour aider les usagers au respect strict de cette limitation, seule garantie pour la sécurité des plus fragiles ? (voir fiche n°16 du CEREMA, avril 2017 et fiche n°14 de juillet 2019, en particulier bas de la page 9).

Considérez-vous OUI ou NON que les piétons sont prioritaires en zone 30 ?

Trouvez-vous pertinent de multiplier les passages piétons dans ces zones ?

Nous avons décidé de généraliser la zone 30 pour les raisons précitées. De plus, notre ville était devenue, au fil du temps un enchevêtrement de zones 50 et 30. Il fallait faire un choix pour plus de lisibilité. Nous avons fait ce choix après avoir pris l'avis de la population (réunions publiques, articles dans le magazine municipal et sondages). Il est très largement plébiscité. Maintenant, il reste à le faire bien respecter. Avant de passer à la coercition, qui sera indispensable, mais qui doit être supportable, il convient de privilégier la communication et surtout la signalétique.

Tout d'abord, il fallait mettre en place la signalétique verticale, qui seule est obligatoire. Cela a été fait dès le 6 janvier 2020.

La signalétique au sol est évidemment indispensable, en complément. Nous avons, dans un premier temps, rapidement posés au sol des inscriptions 30, sur chaque rue où débutait la zone 30.

Nous allons compléter ce qui existe déjà en inscrivant « zone 30 » sur toute la largeur de la chaussée, sur toutes les voies constituant des entrées de ville, juste à la fin de la zone 50 (avenue de la Libération, avenue du 30e GC, avenue Paul Kahn en arrivant de Chanteheux, avenue de l'Europe, rue de la Résistance, avenue du Général de Gaulle, rue Sainte-Anne.

Nous ferons également ainsi sur toutes les rues débouchant sur les axes maintenus à 50 km/h, telles que : rue Ernest Bichat au carrefour de la rue de la Pologne, rues Lamartine, Guibal, Boffrand, de Ménil, général Vilmette, Mique, marquise du Châtelet, Sonini, Viller, Jameray-Duval, Rozelieures, Meurthe, Saint-Léopold, ch de la Harquet, rue de l'abbé Grégoire, rue de la Résistance, rue de Vic, rue du bas de Sembas, etc.. Ce sera progressif, mais rapidement fait.

### Action n°10 : je ne m'engage pas

Transformer en zone piétonne Les rues de la République et Banaudon.

Nous ne sommes pas favorables à une zone piétonne permanente et encore moins à une zone temporaire, le samedi. Près de 90% des chalands viennent de la périphérie et n'ont d'autres choix que les transports individuels. C'est une réalité. Interdire la voiture au centre revient à chasser ces chalands vers la périphérie. En revanche, la notion de zone de partage, zone 20 permanente dans l'hyper-centre a du sens. Nous en avons déjà créé deux (près de l'église Saint-Jacques et devant la gare). Cette solution où piétons et cyclistes sont ayants-droit à l'espace partagé « zone 20 » au même titre que les automobiles nous semble préférable. Nous avons prévu de l'étudier avec soin, avec, entre autres, les associations d'usagers, dont Vélolun' et la population. Ce sera engagé le moment venu. Il faut déjà digérer la zone 30...

L'automobile est plébiscitée, surtout pour les personnes venant de l'extérieur de Lunéville (milieu rural), nous pensons qu'il est préférable d'anticiper et d'encourager les véhicules propres.

La CCTLB avec Lulu et les bornes de recharge pour encourager l'électrique indique la bonne direction.

C'est une meilleure option pour notre territoire et notre ville. Plutôt que de gêner les déplacements individuels indispensables et inciter nos concitoyens à aller consommer à l'extérieur de la ville, il faut mles amener à être plus propres, plus conviviaux, plus économes, dégageant moins de CO2.

### Action n°11 : je ne m'engage pas

Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes. Envisagez-vous de limiter le stationnement auto à proximité des écoles primaires et d'y implanter à la place des arceaux vélo pour inciter les parents à venir à vélo avec leurs enfants ?

Mettre des arceaux supplémentaires, oui, pourquoi pas, mais souvent les parents viennent à pied et s'ils viennent en voiture, ce peut être parce qu'ils rentrent du travail, on doit en tenir compte. Donc, oui si c'est possible, mais prudence avec la suppression du stationnement près des écoles.

### Action n°12 : je m'engage

Mener une réflexion sur la place du stationnement Vous engagez-vous à anticiper la nouvelle réglementation qui interdira le stationnement motorisé à moins de 5 mètres des passages piétons et à implanter des arceaux vélo sur les places de parking ainsi libérées ?.

Oui, en commençant par les quartiers commerçants du centre et en respectant la réglementation du code de la route.

## Promouvoir une culture vélo

### Action n°13 : je m'engage

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable y compris rue Banaudon, Place des carmes, devant le complexe Sportif Charles Berte.

### Action n°14 : je ne m'engage pas

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.

*Première urgence : êtes-vous prêt à organiser une formation des élus, Services Techniques, Services de Police sur les nouvelles dispositions du Code de la Route mal connues de ces entités ? VéloLun' pourrait apporter bien des lumières et initier des messages s'adressant à l'ensemble des usagers.*

*Etes-vous prêt à organiser des circuits avec ces mêmes élus et Services pour un partage du vécu des cyclistes ?*

les agents sont régulièrement formé sur les nouvelles réglementation dans le cadre du plan de formation et les élus sont également formés dans le cadre des plans de formation élus.

### Commentaires généraux

Réponse apporter en concertation par Catherine Paillard, candidate au poste de Maire et Jacques Lamblin, candidat au poste de président de la CCTLB