

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Bourg-en-Bresse (01000)

Réponses de Mickaël Ruiz, au nom de la liste « Vision Bourg-en-Bresse »

— le 09/03/2020 à 16:14 —

Développer un réseau cyclable cohérent

Action n°1 : je m'engage

Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité : par exemple gare SNCF à Hôpital Fleyriat ou encore gare SNCF à la Voie Verte "la Traverse" à Attignat.

Les cyclistes qui arrivent en train à Bourg-en-Bresse avec leur vélo ne trouvent pas de panneaux "vélo" d'itinéraires cyclables jalonnés.

Des liaisons seront mises en place afin de rejoindre des points d'intérêts de la ville (Bouvent, Ekinox, centre-ville, etc...) sans avoir à traverser des carrefours et en croisant le minimum de voiture. Cela pourra se faire par exemple en passant par les parcs (Exemple aux Baudières).

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°2 : 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.

Aujourd'hui les automobilistes peuvent traverser Bourg-en-Bresse et le centre-ville en voiture, ce qui ne favorise pas la circulation des piétons et des cyclistes. Il faut repenser le plan de circulation pour supprimer cette possibilité, et ajouter des limitations à 30 km/h (par exemple l'avenue du Mail) pour favoriser l'usage du vélo par les novices et les familles. La création de nouvelles zones de rencontre (par exemple quai Groboz) favoriserait aussi le partage de la rue en ville.

Pour retenir ce flux de voitures, des parking relais avec une optimisation des places disponibles mais également en créant un parking silo végétalisé (structure métallique) seront installés aux entrées de la ville. Ces mesures vont de paires avec une réorganisation des transports via des navettes à hydrogène à forte fréquence et avec une plage horaire adaptée qui feront le lien entre les différents quartiers de Bourg et ses parkings relais, et qui se rejoindront au centre-ville à notre nouvelle gare des navettes qui sera situé au champ de foire. Enfin il y aura également une navette autonome qui fera le lien entre le champ de foire et la gare en passant par la nouvelle zone piétonne

Action n°3 : je ne m'engage pas

Réaménager les avenues qui sont à 2x2 voies en 2x1 voies, en redistribuant l'espace au profit des transports en commun, des piétons et des vélos. Dans les points négatifs 2019 du Baromètre des Villes Cyclables ressort le fait de ne pouvoir circuler à vélo sur les grands axes. Le boulevard Maréchal Leclerc a vu la création d'un couloir bus-vélos au détriment d'une voie auto. Pour les axes sans circulation de bus (exemple boulevard Victor Hugo ou boulevard Saint Nicolas), une des deux voies pourrait être transformée en piste cyclable en site propre (séparée des voitures et des piétons).

Nous proposons pour la fluidité de la circulation automobile un grand boulevard urbain requalifié et passé intégralement en double sens de circulation

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Action n°4 : je suis indécis-e

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.

Aujourd'hui des véhicules parfois trop larges (camionnettes) peuvent stationner juste devant l'amorce d'un passage piéton, ce qui masque l'arrivée de piétons aux conducteurs qui arrivent pour franchir le passage.

Action n°5 : 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).

Aujourd'hui le "bonus vélo" de l'État ne peut être attribué que si une aide ayant le même objet a été attribuée par une collectivité locale. Or la ville de Bourg-en-Bresse ne propose même pas une petite aide pour l'achat d'un vélo à assistance électrique, aide qui pourrait être complétée par l'État selon la règle suivante :

- le montant de l'aide d'État ne peut excéder le montant de l'aide accordée par la collectivité locale ;
- le montant des 2 aides cumulées ne peut être supérieur à 20 % du coût d'acquisition ou 200 €.

Au lieu d'une aide à l'achat nous allons améliorer l'offre de vélo en libre-service car cela permet aux utilisateurs d'une part, de ne pas gérer l'entretien du vélo, et d'autre part de ne pas avoir à gérer le stockage du vélo car certaines personnes n'ont ni cave ni garage.

Promouvoir une culture vélo

Action n°6 : je m'engage

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable Beaucoup de cyclistes à Bourg-en-Bresse se trouvent chaque jour confrontés à un véhicule qui stationne sur les aménagements cyclables, annihilant d'un coup tous les investissements faits dans cette rue pour faciliter la circulation des vélos en toute sécurité. Un bel exemple les jours de marché avec l'avenue Maginot, où de nombreuses voitures stationnent sur le trottoir vers Bourg Habitat, obligeant les piétons à marcher sur la piste cyclable toute neuve! Et bloquant ainsi la circulation des cyclistes !! Quant aux forces de l'ordre municipales, sollicitées par téléphone, elles arrivent ou trop tard ou jamais....

Concernant les incivilités de certains automobilistes à se stationner sur des zones non prévues à cet effet comme les pistes cyclables, nous allons lutter plus efficacement contre cela via la vidéosurveillance. Celle-ci demain sera pro-active et permettra d'intervenir sur les situations dangereuses comme celle que vous décrivez. Nous allons également mettre en place une brigade verte qui, rattachée à la police municipale, aura 2 objectifs : Faire de la pédagogie et de la prévention mais également verbaliser par la suite.

Commentaires généraux

Nous désirons que les pistes cyclables aient leurs véritables espaces de circulation quand cela est possible car nous avons constaté que le partage, que cela soit avec les piétons ou avec les automobilistes, posent un véritable souci et peut s'avérer accidentogène.