

Réponse au questionnaire de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)

Action 1 : 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.

L'objectif sera de porter un plan vélo cohérent, complet et sans coupures au NIVEAU METROPOLITAIN, basé sur un travail exhaustif au niveau de la voirie et comprenant des objectifs clairs et argumentés des flux cyclables à atteindre. Ce plan comprendra : les modalités d'application dudit plan : comité de suivi, un planning prévisionnel, affichage des ambitions à atteindre en terme de part modale ; les moyens alloués à la réalisation des aménagements ; la liste des documents qui feront référence (Exemple : le guide des aménagements cyclables de "Paris en Selle") afin d'éviter l'écueil d'une charte locale bien trop permissive.

⇒ OUI

Je mettrai en place un réseau express vélos avec une circulation apaisée en centre-ville et 4 voies permettant de se déplacer rapidement et en sécurité du Nord au Sud et l'Est en Ouest.

Action 2 : Affecter [au moins 10%] du budget municipal d'investissement à un budget participatif de projets (avec un thème transport et mobilité) pour impliquer les citoyens dans l'amélioration de leur cadre de vie.

⇒ OUI

Je propose de mettre en place un budget participatif sur 10% du budget annuel d'investissement pour des projets citoyens (qui pourront porter sur le vélo et les mobilités).

Action 3 : Désigner un ou une responsable (Madame ou Monsieur vélo) et mettre en place un comité vélo régulier se réunissant au minimum 6 fois par an. Le responsable vélo aura des compétences au sein de la municipalité suffisamment importantes pour porter le plan vélo sans difficulté, notamment, sa mission aura le même poids que les autres délégations, transports ou voirie par exemple. Il sera le représentant de la Ville auprès de la Métropole.

⇒ OUI

Je souhaite adapter la gouvernance pour que l'ensemble des politiques de mobilité soient appréhendées de manière cohérente et complémentaire. Dans ce cadre, les associations d'usagers auront un référent politique et technique à la Métropole et si besoin à la Ville.

Action 4 : 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 : principalement les liaisons Est/Ouest qui sont insuffisantes depuis l'interdiction de circuler et la chasse aux vélos sur la plate-forme du tram/trolley-bus guidé de Nancy. L'objectif sera de résorber les très nombreuses coupures persistantes dans le réseau cyclable aujourd'hui embryonnaire. Subsidièrement les grands axes Nord/Sud qui sont aujourd'hui encore insuffisamment praticables.

⇒ OUI

Je souhaite quadriller le centre-ville par des voies express sécurisées. Mon projet, qui sera soumis à concertation avec les associations d'usagers, vise à achever l'axe de la rue Jeanne d'Arc jusqu'au boulevard Barthou, à aménager une voie cyclable de la rue Mon Désert en passant par le Pont des fusillés et jusqu'au canal et à rendre praticable le vélo sur toutes ses berges du canal. Le tracé d'Ouest en Est au Nord de la commune reste à définir. Pour le reste, je souhaite mettre en place une hiérarchisation des aménagements en fonction du nombre de voitures par jour.

Action 5 : Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité : de la Gare de Nancy aux principaux centres villes des communes de la métropole, et vers les véloroutes entrantes et sortantes de la métropole.

⇒ **OUI**

En priorité, je mettrai en place des itinéraires depuis le centre-ville jusqu'aux pôles d'emploi et d'enseignement, notamment en utilisant les véloroutes.

Action 6 : Créer un réseau d'itinéraires cyclables jalonnés inter-quartiers et d'agglomération.

⇒ **OUI**

Action 7 : Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines en soutenant auprès de la métropole une direction vélo forte et indépendante.

⇒ **OUI**

Pour mettre en œuvre le réseau express vélo, une équipe-projet sera mise en place et des moyens financiers seront dédiés.

Action 8 : Mettre le vélo au cœur des nouveaux projets d'urbanisme prévus sur la métropole. Maringer, Alstom, la requalification des provinces à LAXOU ou le NPNRU du quartier des Nations sont autant d'opportunités offertes à la métropole d'améliorer substantiellement la qualité perçue des aménagements cyclables en faisant enfin un aménagement de qualité.

⇒ **OUI**

Avec la loi d'orientation des mobilités, la Métropole est dans l'obligation d'intégrer les infrastructures cyclables. Je souhaite disposer d'un plan global des itinéraires vélos pour que chaque occasion d'aménagement se fasse avec une vision d'ensemble et dans la perspective de ne pas avoir de discontinuités.

Action 9 :

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. Poursuivre les initiatives initiées à la fin de la mandature précédente.

⇒ **OUI**

Dès 2020, j'engagerai une recherche de financement sur les mobilités que ce soit dans le cadre des appels à projets nationaux, des programmes européens ou des partenariats financiers avec la Région et le Département.

Action 10 :

Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes. S'inspirer de l'exemple de Gand qui a su porter un plan de restructuration ambitieux et efficace pour un budget réduit. https://www.rtb.be/info/belgique/detail_fin-du-tout-a-la-voiture-le-plan-de-mobilite-gantois-est-il-applicable-a-bruxelles?id=10274696

⇒ OUI

La circulation et le stationnement sont deux politiques à conduire parallèlement au déploiement de modes alternatifs à la voiture individuelle. Il faudra dépasser les contraintes de densité de la ville pour en tirer parti et construire la ville des courtes distances.

Action 11 :

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. S'inspirer de l'exemple rafraîchissant de la ville de GAND qui en 2017 a complètement repensé son plan de circulation pour le plus grand bénéfice de ses citoyens. Réduire le ratrunning dans les rues de NANCY :

<https://bicycledutch.wordpress.com/2015/12/15/how-to-prevent-rat-running/>
https://twitter.com/Orett_/status/1172982263035965440

⇒ OUI

Action 12 :

Mettre en place une Zone à Faibles Émissions ambitieuse Dans un premier temps autour du cœur historique de Nancy, qui correspond peu ou prou au périmètre sauvegardé de la ville. Puis dans les centres des autres communes de la métropole.

⇒ OUI

Selon le résultat de l'enquête publique sur la vignette crit'air, le Grand Nancy contraint la circulation de certains véhicules à compter du 4^{ème} jour de pic de pollution. J'estime qu'il s'agit d'une bonne mesure et qu'elle devra s'inscrire progressivement dans une ambition plus forte. Une concertation étroite avec ATMO Grand Est permettra de définir les meilleurs critères à retenir.

Action 13 :

Réaménager les avenues qui sont à 2×2 voies en 2×1 voies, en redistribuant l'espace au profit des transports en commun, des piétons et des vélos. Dans le cas de particulier de Nancy, les rues sont particulièrement étroites, comparées aux autres villes françaises. Y implanter plus de 2 voies de circulation est très contraignant et offre une place disproportionnée au trafic automobile. La réduction du nombre de voie permettra d'apaiser le trafic automobile et de donner de la place aux autres usagers de l'espace public.

⇒ **OUI**

Pour apaiser le trafic en ville, je souhaite développer des solutions importantes de report modal pour les 100 000 personnes qui se rendent quotidiennement à Nancy pour apaiser le trafic en ville. Je conduirai également une gestion dynamique du stationnement pour libérer de l'espace en surface et mieux partager l'espace public et les grands axes comme la rue Mon Désert/la rue Charles III.

Action 14 :

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. Particulièrement devant les écoles dès le début de la nouvelle mandature, puis dans les quartiers résidentiels de la Métropole.

⇒ **OUI**

J'envisage d'offrir demain des rues vertes pour relier la Pépinière au Parc Sainte-Marie et le canal à la Meurthe. Ces rues contribueront à apaiser le trafic dans certains quartiers. En ce qui concerne la suppression de la circulation devant les écoles, je ne serai pas en mesure d'honorer une telle promesse sans avoir mis en œuvre préalablement le plan de mobilités. En effet, une telle mesure ne sera tenable et efficace que si elle est précédée par la mise en œuvre effective du plan de mobilités. Nombreux sont les exemples où une idée paraît bonne dans l'absolu mais s'avère contre-productive si elle n'est pas préparée par des décisions préalables.

Action 15 :

Transformer en zone piétonne le cœur de ville, qui correspond à la première ZFE de Nancy (cf. action 12).

⇒ **OUI**

J'engagerai la piétonisation du centre-ville avec un premier chemin de la porte de la Craffe, Grande Rue, Place Stanislas, Rue des Dominicains jusqu'à la rue du Pont Mouja.

Action 16 :

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

⇒ **OUI**

Dans le cadre du plan global des mobilités et des rues vertes, la circulation devant les écoles sera apaisée.

Action 17 :

Rendre payant le stationnement en surface pour les voitures et les deux-roues motorisés pour donner un avantage comparatif aux autres modes de déplacement. Contrairement à la politique de la précédente mandature qui a choisi de favoriser l'usage de la voiture unipersonnelle à Nancy en optant pour une politique favorable au parking en ville, il s'agira de favoriser les transports publics et surtout l'usage du vélo pour les déplacements des grand-nancéiens.

⇒ **OUI**

Ma priorité sera de réorganiser la politique de stationnement dans sa globalité pour inciter les gens à se rendre en ville par un autre moyen que la voiture individuelle et libérer progressivement de la place en surface. Cette politique devra offrir des solutions adaptées pour les résidents.

Action 18 :

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.

⇒ **OUI**

Je développerai des parkings relais aux nœuds routiers aux portes d'entrée de l'agglomération. Ces parkings seront utilement connectés à un réseau de transport express vers le centre-ville et les zones d'emploi ainsi qu'au plan express vélos.

Action 19 :

Planter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. En centre historique de Nancy, mais aussi et surtout dans les quartiers périphériques qui ont encore la chance de disposer de commerces de proximité, boulangerie, épicerie, primeurs comme par exemple aux Trois Maisons ou boulevard d'Haussonville, ce dernier qui malgré la récente réalisation d'une piste cyclable n'offre que peu de stationnement vélo.

⇒ **OUI**

Je souhaite intégrer la politique du stationnement vélo dans mon réseau express vélos. Il s'agira d'offrir des solutions en proximité des résidences et des lieux de commerce mais aussi des solutions sécurisées dans les parkings gérés par la ville.

Action 20 :

Créer des locaux vélos dans les écoles et les équipements publics. Installation de même de stationnements vélos devant les collèges et lycées, et surtout aux portes des universités et à ARTEM.

⇒ **OUI**

La politique de stationnement vélo tiendra compte des besoins de stationnement devant les équipements scolaires et universitaires. Il pourra s'agir d'arceaux plus que de local à vélos.

Action 21 :

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. A mettre en œuvre systématiquement.

⇒ **OUI**

Cette nouvelle norme sera prise en compte dans la politique de stationnement du réseau express vélo.

Action 22 :

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**

Action 23 :

Imposer des normes minimales de stationnement vélo ambitieuses dans toutes les nouvelles constructions lors de la modification ou révision du PLU.

⇒ **OUI**

Action 24 :

Aménager des aires logistiques de livraison pour faciliter les livraisons en ville par vélo cargo.

⇒ **OUI**

Dès 2020, je propose d'engager un dialogue avec les entreprises de logistique pour déployer une plateforme de livraison bien connectée au réseau routier et à une future voie express vélo. J'étudierai en priorité les possibilités offertes du côté de la rue Marcel Brot, bien connectée au canal et à la route.

Action 25 :

Soutenir les associations de services vélo (vélo-écoles, ateliers de réparation) et mettre des locaux à disposition de ces associations. Soutenir notamment les ateliers vélos participatifs et solidaires en reconnaissance de leur rôle moteur dans la promotion du vélo.

⇒ **OUI**

En fonction de leur projet, les associations de services vélos pourront être soutenues pour favoriser la promotion du vélo.

Action 26 :

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

Réorganiser la maison du vélo en la faisant évoluer vers un STATUT ASSOCIATIF rassemblant collectivité, associations et citoyens pour qu'elle soit administrée et que son programme d'activité soit construit de manière coopérative.

⇒ **OUI**

Une nouvelle orientation sera donnée à la Maison du vélo sur la base d'un travail à conduire avec les agents de la Maison du vélo et les associations telles que Dynamo. L'objectif sera de faire converger les actions entreprises sur la ville.

Action 27 :

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

⇒ **NON**

Je propose de réaliser dans un premier temps le réseau express vélos sur lequel les enfants pourront circuler en toute sécurité. A l'issue de la réalisation de ce plan, un programme de sensibilisation et d'apprentissage du vélo sera étudié en lien avec les enseignants et/ou les équipes d'encadrement du périscolaire.

Action 28 :

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

⇒ **OUI**

J'utilise régulièrement les transports en commun et la marche à pied qui correspondent davantage à mes habitudes. Je pourrai y ajouter le vélo.

Action 29 :

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**

Ce mode de déplacement sera progressivement intégré dans le cadre des nouveaux recrutements et de manière volontaire pour les agents en place.

Action 30 :

Créer une “fête du vélo”. Permettre aux associations de prendre part à l'ORGANISATION de la FÊTE du VÉLO, de la journée sans voiture, et de tout autre évènement mettant en lumière le vélo, en les plaçant comme partenaire de la collectivité et en leur permettant de jouer un vrai rôle dans l'organisation et dans l'animation de ces manifestations.

⇒ **OUI**

Action 31 :

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.

⇒ **OUI**

Le plan de communication et de concertation sera majeur pour réussir à relever ensemble le défi des mobilités.