

50 bonnes raisons pour que la droite ne soit plus majoritaire à la Communauté Urbaine du Grand Nancy en 2014.

Le Président Rossinot veut tout maîtriser et, pour ce faire, il a une capacité à empêcher les initiatives, ou à geler les projets de développement, il distribue les avantages à ses amis pour tenter de conserver une majorité, il organise un traitement inégalitaire des communes et des quartiers sur l'agglomération nancéienne. Tout cela va à l'encontre de l'intérêt public et de la cohésion sociale. Les Grands Nancéiens souffrent. Nous développerons d'ici à 2014, « 50 bonnes raisons pour que la droite ne soit plus majoritaire à la Communauté Urbaine du Grand Nancy en 2014 », par la présentation de 50 dossiers, des petits dossiers, qui paraissent insignifiants, tant ils passent inaperçus, ou encore de gros dossiers... qui paraissent insignifiants tant ils passent inaperçus !

Dossier n° 31 – 27 février 2014

LA ROUE TOURNE

Suite à la manifestation autour du vélo, les médias locaux ont posé des questions au Maire de Nancy. Mais il me paraît important de faire remarquer que d'une part, l'actuel Maire de Nancy ne sera plus le maire à partir du mois d'avril, et d'autre part il est possible qu'il ne soit plus Président de la Communauté Urbaine. Et enfin, la gestion des déplacements doux est de la compétence de la Communauté Urbaine. Voilà donc les propositions que je fais dans le cas où nous gagnerions la Communauté Urbaine du Grand Nancy et si j'en suis le Président.

Le cyclisme ne se limite plus à la pratique loisir ou à la compétition. C'est également un moyen de déplacement de plus en plus plébiscité pour les trajets professionnels ou les déplacements nécessités par la vie quotidienne. Les pouvoirs publics doivent répondre aux évolutions intervenant dans les modes de mobilité des citoyens et adapter la voirie à ces nouveaux besoins.

Nous sommes d'accord en règle générale avec les propositions faites par les associations.

? Nous voulons créer des itinéraires simples et pratiques pour faciliter la traversée de l'agglomération. Dans le cadre de notre proposition de création d'un parc naturel urbain en cœur de ville, l'itinéraire piétonnier le long des rues Saint-Jean et Saint-Georges pourrait inclure des voies cyclables, facilitant la traversée du centre en vélo. De même, l'Avenue Anatole France laisse suffisamment de place pour développer un parcours permettant de rallier le centre-ville aux quartiers Champ Le Bœuf, Beauregard et Haut-du-Lièvre.

? Outre la question du nombre de voies cyclables se pose surtout le souci de leur continuité. Les itinéraires vélos doivent être reliés entre eux. Aujourd'hui, certains parcours restent isolés malgré leur attractivité et peu accessibles aux citoyens résidant à l'autre bout de l'agglomération (exemple du circuit en direction de la forêt de Haye). De même, on note l'existence dans de nombreuses rues de tronçons de quelques dizaines ou centaines de mètres, totalement déconnectés du reste du réseau.

? Le plan de mobilité vélo doit être révisé pour être plus cohérent et plus en adéquation avec les déplacements des citoyens. Les destinations les plus prisées doivent pouvoir être ralliées rapidement et reliées efficacement entre elles sans détour inutile. Afin de faciliter la mobilité à vélo, la signalisation doit être renforcée avec des indications quant à la direction à suivre, à la distance ou à la durée nécessaire pour rejoindre un point de la ville.

? Les stations VéloStan'Lib restent concentrées dans le centre-ville nancéen. Des implantations supplémentaires dans des endroits stratégiques de l'agglomération (endroit touristique, ludique drainant un nombre suffisant de personnes) sont à étudier.

? Une manifestation annuelle pourrait être envisagée avec de nombreux événements rassemblant les différents acteurs du vélo afin de promouvoir cette pratique.

La sécurité des cyclistes et leur place aux côtés des voitures restent les principaux obstacles à l'émergence du vélo en ville. La proximité avec les voies de circulation automobile n'est pas satisfaisante et demande par ailleurs une attention accrue aux automobilistes.

? Des séparations doivent être installées pour isoler les voies dédiées au vélo sur les itinéraires les plus risqués. Elles pourront prendre la forme de plots fixés dans la chaussée, de remblais ou de barrières suivant la configuration des lieux et leur dangerosité. Elles joueront également le rôle de balises, permettant de mieux identifier les espaces affectés à chaque mode de déplacement et d'améliorer les capacités d'anticipation de chaque usager sur la route.

? La mise en place de pistes cyclables entre deux voies de circulation automobile doit être proscrit (exemple de l'Avenue du Maréchal Juin à proximité de la piscine thermale). Il convient également d'éviter leur placement à proximité immédiate des emplacements de stationnement automobile (exemple de la Rue des Tiercelins ou de la Rue de la Salle) et de privilégier un vis-à-vis de chaque côté de la chaussée lorsqu'un tel aménagement est possible.

? Certains itinéraires à contresens de la circulation automobile sont particulièrement dangereux et doivent être remplacés (exemple de la rue Christian Pfister où la chaussée est étroite et où il n'y a pas de voie dédiée aux cyclistes).

? Pour empêcher les accidents et les écarts soudains, la chaussée sur laquelle circulent les cyclistes doit faire l'objet d'un entretien régulier comme celui qui est effectué sur les voies dédiées à la circulation automobile, incluant la réparation des dégradations du revêtement et le salage/déneigement en hiver.

? Les carrefours dans lesquels les voitures sont amenées à franchir une piste cyclable doivent faire l'objet d'un marquage accru afin que les automobilistes respectent la priorité due aux cyclistes.

La sécurité et la cohabitation des différents modes de transport ne reposent pas seulement sur des aménagements physiques mais également sur le comportement responsable des usagers. Chacun doit être conscient que la voirie n'est pas dédiée uniquement au mode transport qu'il utilise mais qu'elle doit être partagée.

? Des campagnes de prévention sont à développer pour sensibiliser les différents usagers à ces questions, au Code de la Route, et les inciter à adopter une attitude civique, vigilante et respectueuse des autres, notamment des plus vulnérables sur la route. Des équipes mobiles pourraient être mises en œuvre aux fins de rappeler continuellement ces règles de base et d'assurer une médiation en cas d'incident.

? Les établissements scolaires doivent être une cible privilégiée de cette politique. Les bons comportements s'acquièrent dès le plus jeune âge. C'est pourquoi il convient de les enseigner aux enfants et aux adolescents, comme cela se fait par exemple cette année dans toutes les écoles élémentaires de Tomblaine, car les jeunes conducteurs sont davantage exposés aux accidents de la circulation.

Le développement d'une politique tournée vers le vélo est nécessaire mais elle doit s'insérer dans un cadre plus global, en lien avec les autres moyens de mobilité.

? Nous souhaitons améliorer le réseau de transports en commun et les services proposés à la population en matière de modes de déplacement alternatifs au véhicule personnel pour diminuer le flux d'automobilistes et désengorger les axes principaux de circulation.

? Des parkings-vélos doivent être implantés devant les bâtiments publics et dans les lieux les plus fréquentés, mais également dans les gares, aux stations de tram et de bus pour favoriser l'intermodalité.

? La possibilité pour les cyclistes d'accéder aux transports en commun avec leur vélo doit être étudiée. Ce dernier pourrait être embarqué à l'intérieur des véhicules ou placé à l'extérieur sur des équipements spécifiques.

Pour ce qui concerne Tomblaine, la ville est complètement traversée dans sa longueur par des pistes cyclables sécurisées. Cette ville étant toute en longueur, nous avons fait des propositions complémentaires il y a plusieurs années. En effet, la Communauté Urbaine avait alors mandaté un bureau d'études (je n'ai jamais pu avoir connaissance de ce que ça avait coûté à la Communauté Urbaine) pour venir interroger les maires sur leurs souhaits. J'avais passé

beaucoup de temps à expliquer à ces personnes qu'il n'était pas souhaitable de créer à Tomblaine des bandes cyclables insécurisantes sur une voirie existante déjà très étroite (exemple boulevard Tolstoï). Par contre, je proposais qu'une piste cyclable Nord-Sud, parallèle à celle existante et longeant les rives de Meurthe, soit créée. Je proposais également qu'un certain nombre de barreaux transversaux relient ces pistes cyclables en traversée de Tomblaine. J'ai été écouté par les personnes de ce bureau d'études avec beaucoup d'attention, ils ont pris des notes et plusieurs années après, je peux dire que je n'ai plus jamais entendu parler de mes propositions.

Encore une raison supplémentaire pour que la Communauté Urbaine change très prochainement de majorité.