

Réponses au questionnaire Vélo qui rit par « VIVRE LONS » Christophe Bois

1) Un réseau cyclable cohérent ?

Le réseau actuel est lié aux opportunités de rénovations de voirie passées, au schéma directeur des circulations douces élaboré par l'Agglomération et aux priorités repérées. Nous avons conscience que cette méthode, si elle a le mérite d'être économique, n'est pas suffisante pour créer un réseau cohérent. Nous aurons pour priorité de développer un réseau qui irrigue l'ensemble des quartiers de la Ville. Je suis convaincu que le vélo peut-être un mode de liaison qui développe le lien entre les quartiers et le centre-ville en permettant à chacun de se déplacer rapidement avec souplesse et autonomie, tout en respectant l'environnement. Encore faut-il que le réseau offre une sécurité satisfaisante. Certaines rues, comme la rue Marcel Paul, en raison de leur configuration, pourraient bénéficier d'aménagements spécifiques (vélorue?) en concertation avec les riverains. Beaucoup de rues ne sont pas suffisamment larges pour tracer une piste cyclable séparée, c'est le cas dans l'hypercentre, aussi, nous voulons apaiser la circulation de sorte que toutes les mobilités puissent cohabiter (zones 20km/h ?). Enfin, nous devons poursuivre les efforts d'ECLA pour créer un réseau efficace de desserte entre les communes et vers les voies vertes. Une relation constructive avec le Conseil Départemental devra nous permettre de requalifier la rocade au plus vite.

2 Et 3) Quel levier pour Ecla ? Quelle politique budgétaire ?

Le levier principal est financier. Le versement transport, nouvelle imposition sur les entreprises, contribue au développement des transports collectifs mais aussi à celui des liaisons douces. La mise en place d'un système de location de vélos sur courte ou longue durée en partenariat avec les vélocistes engage nécessairement des moyens de fonctionnement même s'ils ne seront pas trop coûteux.

4) La gouvernance ?

Les mentalités évoluent au sein de la Ville, d'ECLA et des services techniques, j'ai aussi évolué personnellement dans ma réflexion alors que je pratique de longue date le vélo. Les services se sont enrichis de nouvelles compétences, particulièrement au fait des mobilités actives et je m'en réjouis. Vélo Qui Rit sera aussi un partenaire naturel de la transformation de la Ville que j'appelle de mes vœux.

5) Communication sur les déplacements doux ?

La communication fait partie intégrante de la transformation. Elle est indispensable pour faire évoluer les mentalités et accompagner le changement. Expliquer en quoi les nouvelles réglementations sont légitimes et réduire les conflits entre usagers des mobilités actives, piétonnes, cyclistes, et motorisées. La communication sur l'usage du vélo est inexistante, je souhaite que nous engagions des campagnes de la Ville sur ses supports de communication (Lons Mag, site internet, affiches, réseaux sociaux...) pour expliquer les bienfaits du vélo en termes d'environnement, de santé, mais aussi de rapidité et d'efficacité.

6) Les traversées automobiles ?

Le trafic de transit en centre-ville doit être fléché vers la rocade. Le passage de voitures au centre-ville n'est bon ni pour la qualité de l'air, ni pour les nuisances sonores qu'il occasionne, ni pour l'expérience de ceux qui viennent se balader et faire leurs achats, ni donc pour l'activité commerciale. Les aménagements de la voirie et le plan de circulation devront accompagner ce

changement, tout en fluidifiant le trafic pour ceux qui se rendent au centre-ville grâce à la réduction de la vitesse et à la suppression de feux tricolores.

7) Zones apaisées, double-sens cyclistes et cédez le passage à droite ?

J'observe avec intérêt les « Villes 30 », qui généralisent les 30km/h en ville en inversant la norme : 30 km/h devient la règle et 50 km/h l'exception. Les bénéfices en termes de sécurité, de nuisance sonore, de pollution et de fluidité sont remarquables. Nous souhaitons augmenter le nombre de voiries à 30 km/h, en particulier rue Jean Jaurès et avenue Thurel-Marseillaise et étudier l'extension des zones de cohabitation à 20 km/h dans certaines rues de l'hypercentre, en concertation avec les riverains et les commerçants. Le cédez le passage aux feux est une mesure de bon sens que je souhaite généraliser. Le double sens cycliste peut permettre de ralentir la circulation, il peut aussi être dangereux, en tout cas anxiogène. Là encore, concertation et communication seront nécessaires.

8) Stationnement véhicule ?

Il est relativement facile de stationner à Lons, grâce à 5500 places de stationnement, dont 90 % sont gratuites. Les arrêts minute comme les parkings gérés ont montré leur efficacité. Nous devons continuer à réfléchir comment augmenter la rotation, augmenter l'existant, plutôt que de créer de nouvelles capacités.

9) Arceaux à vélo ?

J'ai bien perçu que nous pouvions encore progresser sur la disponibilité des anneaux vélo ou d'abris protégés, notamment dans le centre. Un parking sécurisé pourrait avoir sa place au parking sous-terrain de la place de la liberté. C'est un point essentiel pour encourager la pratique du vélo par les habitants du centre.

10) Intermodalité Vélo/transport en commun

Comme évoqué précédemment, on peut laisser son vélo en ville à condition qu'il soit sécurisé, et dans le cas de la gare, il devra l'être dans sa globalité et être hors eau. Il existe des systèmes de box dans le commerce répondant à ces exigences. Pour le reste, il semble inenvisageable financièrement de revoir la convention de DSP pour les transports publics de sorte à faire changer la flotte de bus dans ses accessibilités.

11) Prime à l'achat d'un vélo ?

La municipalité actuelle a été parmi les premières à instaurer une prime vélo, avant la ville de Paris ! Cette impulsion était essentielle et a contribué à susciter l'engouement. Aujourd'hui, alors que le vélo électrique est devenu un produit recherché, dont la croissance des ventes ne se dément pas, il semble plus incitatif de réfléchir à une formule de location, incluant peut-être des vélos de type vélo cargo ou vélo rallongé, permettant aux parents d'emmener leurs enfants.

12) Apprentissage du vélo dans les écoles ?

L'apprentissage du vélo dès le plus jeune âge est une bonne chose, nous pouvons étudier mais relève de la compétence pédagogique des enseignants.

13) Livraisons à vélo ?

Nous avons la chance de compter à Lons-le-Saunier la Compagnie des triporteurs, un service de livraisons cyclistes avant-gardiste. Nous aurons à cœur de conforter ce service qui fonctionne depuis de nombreuses années, en étudiant la possibilité de lui confier des livraisons ou en lui confiant certaines annonces municipales.

14) Service Vélo ?

Des entreprises existent, des associations aussi, nous considérerons toute proposition de collaboration.

15) Formation des techniciens voirie ?

ECLA dispose de services compétents et a récemment recruté des personnes très au fait des mobilités actives. Nous pourrions envisager des formations si nécessaires mais les compétences actuelles semblent tout à fait satisfaisantes.

16) Flotte de vélos.

Oui, c'est dans le programme et c'est aussi valable pour le maire qui donnera l'exemple !

17) Quel avenir pour le PDIE ?

C'est une question qui a été beaucoup travaillé sous la vice-présidence d'Aline Billotte. Un travail de conviction à poursuivre.

18) Priorité pour les déplacements doux ?

La sécurisation des vélos est primordiale, les points noirs mis en évidence par l'enquête de la FUB devront être sécurisés au plus vite.

19) Le symbole du carrefour de la libération ?

Nous pensons effectivement que la représentation du tacot ne sera plus sur le carrefour de la libération parce qu'il est aussi prévu que ce carrefour soit profondément remanié. Nous réfléchissons à de nouveaux aménagements avec les services des espaces verts. Je crois me souvenir qu'un rond-point de Lons représentait un vélo, c'est une hypothèse à considérer ! D'autant que le tour de France aime le Jura !