

Élections municipales à Nice
LES 15 ET 22 MARS 2020

VIVA!

DÉMOCRATIE
ÉCOLOGIE
SOLIDARITÉ

PROGRAMME

UN VÉRITABLE PLAN VÉLO POUR NICE

Le vélo doit être considéré comme un mode de déplacement moderne et efficace.

NOTRE AMBITION

Pour faire face à l'urgence climatique et à la saturation des transports, pour réduire la pollution atmosphérique, il est nécessaire de développer les modes de transport doux. Il faut augmenter considérablement la part des déplacements réalisés à vélo à Nice.

LE CONSTAT

Aujourd'hui, Nice est une des villes les plus polluées sur le plan atmosphérique en France. Les transports polluants contribuent en très grande partie à cette situation. Malgré son climat favorable, Nice est très en retard dans le développement du vélo comme mode de transport. Trop souvent, le vélo est utilisé dans la communication de la municipalité actuelle, comme un simple vecteur d'attractivité pour le tourisme (la Promenade des Anglais ou le Tour de France). Plusieurs enquêtes récentes classent Nice dans les toutes dernières places sur l'usage des vélos, face aux autres grandes villes de France. Les cyclistes de Nice ne sont pas respecté·es. Le vélo n'est pas considéré comme un mode de déplacement à part entière et Nice reste engluée dans le modèle du tout-voiture. Hormis dans sa partie touristique (Promenade des Anglais, Coulée verte), le réseau cyclable est embryonnaire avec seulement une vingtaine, au mieux une trentaine de kilomètres de pistes réservées, et moins de 70 km au total de « réseau cyclable » à Nice, en comptant généreusement des bandes

simplement peintes sur le trottoir ou sur la chaussée. Le budget affiché par la métropole (de l'ordre de 500 000 euros/an) est ridicule en comparaison avec Nantes (50 millions pour 2016-2020) ou Bordeaux (70 millions pour 2016-2019). Pour ViVA!, il faut changer radicalement d'orientation et développer résolument la place accordée au vélo. Il s'agit d'un mode de déplacement et de transport économique, non polluant, rapide et bon pour la santé. Les bénéfices du vélo sont non seulement pour les cyclistes, mais aussi pour tout le monde (moins de pollution, moins de bruit, moins d'encombrement au sol). De plus, le coût des aménagements cyclables est bien inférieur à celui des autres modes de transport. Combiné avec notre proposition du développement de transports collectifs gratuits et de bonne qualité, une modération générale de la vitesse automobile, le vélo permet une réduction du trafic automobile, une réduction de la pollution atmosphérique et des gaz à effet de serre, une amélioration du pouvoir d'achat des citoyen·nes et une amélioration globale de la circulation.

UNE IDÉE FORTE

La liste ViVA! s'engage à construire un véritable réseau cyclable global de 340 km maillant l'ensemble du territoire et permettant à toute personne, à tout endroit de la ville, de récupérer une piste cyclable protégée en moins de cinq minutes et pouvant desservir tout autre endroit de la ville.

NOS PROPOSITIONS

La liste ViVA! s'engage pour faire de Nice une véritable ville cyclable. Les propositions que vous trouverez ci-dessous ne constituent pas un programme complet, mais elles tracent des pistes pour développer le vélo à Nice et sont amenées à être précisées, complétées et amendées pour mettre en œuvre un véritable plan vélo, qui sera élaboré avec l'expertise des services techniques de la métropole, en partenariat avec les associations de cyclistes, les conseils citoyens de quartier et dans le cadre d'un processus de démocratie active.

1. Développer un véritable réseau cyclable sur tout le territoire niçois

ViVA! propose un réseau cyclable maillant l'ensemble du territoire de telle sorte que tout·e cycliste, depuis tout endroit de la ville, puisse récupérer en moins de cinq minutes un itinéraire cyclable sécurisé pour se rendre à tout autre endroit de la ville. Cela nécessite non seulement un réseau principal de pistes cyclables réservées aux vélos (Nord-Sud et Est-Ouest), mais aussi un réseau secondaire associant des bandes cyclables, des zones de circulation apaisée (zones à 20 ou 30 km/h, des zones de rencontres, etc.), des contre-sens cyclables dans les sens uniques et des double-sens cyclables. Il faudrait égale-

ment généraliser le « tourne-à-droite » cycliste, autoriser les vélos à circuler dans les voies de bus (avec une signalétique spécifique et une concertation avec les conductrices et conducteurs de bus) et aménager des pistes cyclables en parallèle des voies du tramway. Toute rénovation de la voirie sera systématiquement accompagnée du développement d'un aménagement cyclable. L'objectif pour la fin du mandat (2026) est d'atteindre le quota de 1 m de piste cyclable par habitant, soit 340 km de pistes réservées à Nice. Concrètement, à l'Est, il faut un axe continu, sécurisé et protégé entre le Port et l'Ariane. En centre-ville et vers Nice Nord, deux axes prioritaires sur Gambetta / Cessole et Saint-Lambert, le Ray, Las Planas. À l'Ouest, un axe à la Madeleine par exemple. Ces axes Nord-Sud doivent être reliés entre eux par des pistes en site propre. Ainsi, par exemple, l'axe à l'Est entre le Port et l'Ariane doit être relié directement à la place Garibaldi par la rue Cassini et ainsi, sur plusieurs autres axes transversaux, à l'axe le long du Paillon, qui doit être complété sur toute sa longueur jusqu'à l'Ariane et la Trinité. Ce principe de continuité doit être appliqué dans tous les quartiers.

2. Respecter les cyclistes et le réseau cyclable

Les pistes cyclables ne sont pas des zones de stationnement pour les livraisons, les stands commerciaux, le carnaval ou les opérations de police. Tous les itinéraires cyclables doivent être respectés et dans le cas de travaux, un itinéraire alternatif doit être organisé.

3. Assurer la continuité et la visibilité des itinéraires cyclables

Les itinéraires cyclables doivent être continus, sécurisés, respectés, signalisés, bien entretenus. La signalétique doit être bien marquée au sol, par des panneaux et des plans, avec indication des destinations et des temps de parcours (souvent bien plus rapides en vélo qu'en voiture).

4. Développer la concertation, la codécision et la transparence avec les associations et les cyclistes

Un·e élu·e sera désigné·e par la mairie comme responsable de la politique vélo de la ville et sera l'interlocuteur privilégié des associations, des entreprises et des usagers du vélo. La politique vélo sera menée dans un processus de démocratie active, associant démocratie représentative et démocratie directe. Un comité vélo rassemblera les différents acteurs du territoire (élu·es, services techniques, associations de cyclistes, cyclistes, commerçant·es, comités de quartier, etc.). Il se réunira périodiquement (et au moins une fois par trimestre) pour veiller au respect de la Loi LAURE et de la loi sur les mobilités, et plus largement, pour que tout engagement de travaux sur la voirie prenne

en compte la problématique vélo. Les données sur l'ensemble du réseau, les stationnements vélo, les cartes, la signalétique, le budget, les maisons du vélo, les accidents seront accessibles en « open data ».

5. Articuler le mode de déplacement en vélo avec les transports en commun

ViVA! propose l'amélioration et la gratuité du réseau de transports en commun. Afin de prendre en compte des déplacements interurbains ou sur les collines, il est nécessaire pour les cyclistes de pouvoir stationner leurs vélos dans toutes les gares et pôles multimodaux. Ces stationnements doivent être sécurisés, protégés et présenter des bornes de recharge pour les vélos électriques. Par ailleurs, dans les gares, les ascenseurs doivent être de longueur suffisante et si possible à double entrée / sortie pour pouvoir y passer avec son vélo. Enfin, les cyclistes doivent pouvoir transporter leur vélo dans certains transports en commun (racks à vélo ou remorques sur les bus collinaires, accès aux trains et accès à certaines voitures de tram).

6. Lutter contre le vol des vélos

La crainte du vol est un des principaux freins à l'utilisation du vélo. ViVA! propose de développer systématiquement des offres de stationnement sécurisé, bien équipées et accessibles pour les vélos dans toutes les places publiques et dans toutes les zones d'activité, notamment les établissements scolaires, universités, bibliothèques, hôpitaux, services publics, centres commerciaux, etc. Des bornes de rechargement des vélos électriques doivent également être mises à disposition dans ces zones de stationnement. ViVA! propose aussi de systématiser l'installation d'arceaux de stationnement vélo en amont et en aval des passages pour piétons (afin de favoriser la visibilité). Par ailleurs, ViVA! imposera également la construction dans tous les immeubles collectifs de garages à vélo sécurisés. La Ville organisera aussi des opérations de marquage gratuit pour tous les vélos, neufs ou d'occasion.

7. Améliorer les Vélos bleus et diversifier l'offre de location pour tout public et tout usage

Le service des Vélos bleus est important pour le développement du vélo, en complémentarité avec l'aide à l'utilisation des vélos personnels. L'offre de Vélos bleus à assistance électrique est utile pour favoriser le retour au vélo ou sa découverte, ainsi que pour la desserte des collines. Ce service doit être accessible dans tous les quartiers de Nice, y compris les quartiers populaires. La logistique mise en place doit permettre la fiabilité du service. Afin de répondre à la demande de différents publics (personnes âgées, familles avec

enfants, personnes à mobilité réduite, etc.) et pour différents services (livraisons, transport de matériel, etc.), l'offre de location doit également inclure des tricycles, tandems, vélos cargos ou vélos avec remorques, vélos enfants, vélos avec porte-bébé, vélos avec sacoches. Il faut également proposer la location long-terme aux familles de vélos-cargos pour accompagner les enfants à l'école jusqu'à leur « maturité cyclable » (3-4 ans de location).

8. Développer la logistique vélo en ville

ViVA! proposera de développer les livraisons en ville par des vélos-cargos. Cela suppose une refonte complète du système logistique en aménageant des circuits courts et des consignes (points de livraison, logistique décarbonée) et aussi l'aide à la location ou à l'achat de ce type d'équipements. ViVA! veillera également aux conditions de travail des livreuses et livreurs en vélo et conditionnera le service des livraisons à vélo au respect des règles de la circulation et du code du travail.

9. Établir des partenariats constructifs

ViVA! développera des partenariats avec les commerçant-es pour favoriser la circulation et le stationnement, et encourager la pratique du vélo. Contrairement à certaines idées reçues, la réduction de la circulation et de la vitesse automobile et la mise en place de zones de rencontre à vitesse très réduite ou de zones piétonnes favorisent le commerce.

10. Développer une véritable culture vélo

ViVA! proposera avec les établissements scolaires des plans de mobilité visant à sécuriser les trajets des élèves et de leurs accompagnants et favorisera le développement d'itinéraires dédiés et encadrés de type « vélobus » (ramassage scolaire à vélo). Des « maisons du vélo » seront ouvertes dans le cadre des maisons citoyennes dans chaque quartier pour donner envie aux Niçois-es de se mettre au vélo, de les accompagner dans cette (re-)découverte : apprentissage du vélo pour les enfants et les adultes, prêt ou location à bas prix, pérennisation d'ateliers participatifs pour le réemploi de vélos inutilisés, le don ou la vente de vélos d'occasion et l'apprentissage de gestes simples de mécanique pour les cyclistes. Un accompagnement sera mis en place en direction des personnes âgées et personnes à mobilité réduite, avec la proposition de tricycles. La Ville organisera aussi des journées sans voitures et de sensibilisation à la sécurité routière pour les cyclistes. ViVA! fera également aménager dans des points stratégiques des bornes de gonflage avec des outils et des distributeurs de kits de réparation à prix coûtant.

11. Réduire la circulation et la vitesse automobile

Afin de réduire la pollution atmosphérique et l'émission de gaz à effet de serre, il est indispensable de réduire la place de la voiture (et des autres véhicules polluants) à Nice. La vitesse automobile sera donc réduite à 30 km/h dans la plupart des rues de Nice (sauf quelques axes de grande circulation). Des zones piétonnes ou de circulation apaisée seront systématiquement mises en place aux abords des écoles et généralisées dans tous les quartiers.

12. Multiplier par 17 le budget consacré au vélo

La plupart des grandes villes consacrent désormais des budgets significatifs au développement du vélo (Bordeaux : 70 millions d'euros sur quatre ans, à comparer aux 500 000 euros annuels affichés par la Métropole de Nice). Pour ViVA!, il est nécessaire d'augmenter considérablement le budget annuel consacré au vélo et aux mobilités douces à Nice. Conformément aux recommandations de la FUB (Fédération française des Usagers de la Bicyclette), ViVA! s'engage à garantir un budget minimal dédié au développement du vélo de 25 euros par habitant·e soit 8,6 millions par an pour la ville de Nice (au niveau de la métropole, 13,5 millions d'euros par an). Ce chiffre peut sembler important mais il faut le rapporter au 1,5 milliard d'euros du budget de la Métropole. Il convient de rappeler que les aménagements pour les vélos (ainsi que ceux pour les personnes à mobilité réduite) sont très peu onéreux en comparaison avec les aménagements pour les véhicules motorisés. Cette ambition budgétaire est seule à même de répondre aux défis posés par l'urgence climatique.

L'objectif du plan vélo de ViVA! est de faire passer de 1,5% à 15% la part modale du vélo dans les déplacements à Nice et repose principalement sur la construction d'un réseau cyclable de 340 km (1 m par habitant). Aujourd'hui, environ 1,5% des déplacements à Nice se font à vélo, ce qui est en-dessous de la moyenne française (environ 3%), mais surtout, très loin des objectifs du plan vélo national (9% en 2024). Afin de faire face aux enjeux de l'urgence climatique, ViVA! propose l'objectif de multiplier par dix la part modale du vélo dans les déplacements, soit 15% à l'horizon 2030. Cet objectif peut paraître ambitieux mais il correspond à celui qui est assumé par de nombreuses collectivités en France. Cet objectif est réaliste si on prend en compte que la moitié des trajets en voiture en ville font moins de 3 km, 40% des trajets font moins de 2 km et 20% moins de 800 m. La part modale du vélo est de 28% aux Pays-Bas. Avec son climat favorable, Nice devrait réaliser l'objectif de 15% des déplacements en vélo. Mais pour cela, pour rattraper le retard sur des villes comme Strasbourg qui ont mis en place des politiques

volontaristes, il faudra mettre en place un véritable plan vélo pour Nice, associé à la modération du trafic routier et au développement des transports publics gratuits.

NB : Au nom de la liste ViVA!, Mireille Damiano a signé, le vendredi 7 février 2020, la « charte pour le développement de l'usage du vélo pour la Métropole de Nice » proposée par l'association Nice-à-vélo : <https://www.niceavelo.marsnet.org/notre-charte-velo-pour-les-municipales-2020/>

La liste ViVA! s'engage également à mettre en œuvre la « proposition #15. Donner la priorité aux mobilités actives (marche, vélo) dans l'espace public » du Pacte pour la transition (<https://www.pacte-transition.org/#page.type.poi.id.5cc6c2fd40bb4e82413ee0d4>), réalisée avec l'aide de la Fédération des Usagers de la Bicyclette.