

Synthèses des réponses

GRAND ORAL

MOBILITES ACTIVES

DES CANDIDATS A L'ELECTION MUNICIPALE

CHARLEVILLE-MEZIERES

Ma ville à vélo



ÉLECTIONS MUNICIPALES 15 et 22 mars 2026

Samedi 7 février 2026- Théâtre de l'ESNAM



1

"Ma fille est en CE2. Aujourd'hui, je ne peux pas imaginer la laisser aller à l'école à vélo. Que comptez-vous faire pour qu'elle puisse se déplacer à vélo en toute sécurité lorsqu'elle sera en 6e ?"



Philippe LENICE : Cette question touche à la sécurité de nos enfants.

Pour moi, l'écologie n'est pas un thème à part, c'est le cœur de notre projet municipal. Et les déplacements à vélo en font pleinement partie. Mais pour que les enfants puissent circuler en sécurité, il ne suffit pas de peindre quelques bandes au sol. Il faut de vrais aménagements cyclables continus, protégés, qui relient directement les quartiers aux établissements scolaires. Des trajets lisibles, sûrs, pensés d'abord pour les plus jeunes.

Cela demande des moyens financiers, et nous irons chercher tous les financements possibles : État, Région, Département, Europe. Même si le soutien national est aujourd'hui insuffisant, ça ne doit pas nous empêcher d'agir localement.

Mais les infrastructures ne suffisent pas. Il faut aussi former. Former les enfants, mais aussi les parents. Nous voulons développer des dispositifs de type « vélobus » : comme un bus scolaire, mais à vélo, avec des trajets, des arrêts, et des parents volontaires pour encadrer. Les enfants apprennent progressivement à circuler en ville, à connaître les règles, à prendre confiance.

Notre objectif est clair : que le vélo devienne un mode de déplacement normal, autonome et sûr. Que, dans quelques années, laisser votre fille aller au collège à vélo ne soit plus une inquiétude, mais une évidence.

Damien LEROUGE : Je comprends totalement cette inquiétude : aujourd'hui, trop de parents n'osent pas laisser leurs enfants aller à l'école à vélo, et ce n'est pas normal. Mon objectif est clair : faire en sorte que se déplacer à vélo devienne sûr pour les jeunes.

Pour cela, il faut mettre en place un véritable plan de trajets scolaires sécurisés. Pas seulement quelques bandes peintes au sol, mais de vraies pistes cyclables continues, protégées et séparées de la circulation automobile, notamment vers les collèges. Il faut que les aménagements soient visibles, lisibles et qu'ils obligent réellement les voitures à ralentir, avec de vraies zones 30 et des dispositifs qui calment la circulation.

La sécurité passe aussi par l'accompagnement. Je veux renforcer l'apprentissage du savoir-rouler à vélo pour que les enfants gagnent en confiance et en autonomie. Nous devons travailler avec l'Éducation nationale et les associations locales pour développer ces actions, ainsi que soutenir les dispositifs comme les vélobus scolaires.

Au fond, il s'agit de donner plus d'autonomie aux jeunes, de réduire leur dépendance à la voiture et d'améliorer leur qualité de vie. Une ville où un enfant peut aller seul à vélo au collège est une ville plus sûre et plus agréable pour tout le monde. C'est cette boussole qui guide notre engagement.

Romain PETITFILS : Je comprends totalement votre inquiétude. Je pars d'un constat simple : il n'existe pas de solution miracle, mais plusieurs leviers concrets à activer ensemble.

D'abord, la formation. Je veux que les enfants apprennent tôt à circuler à vélo avec confiance : savoir anticiper, comprendre le comportement des autres usagers, connaître les règles. La collectivité doit accompagner cet apprentissage, mais la formation seule ne suffit pas si les trajets restent dangereux.

Il faut donc agir sur les infrastructures. Aujourd'hui, les itinéraires sont souvent discontinus, parfois sur des axes très fréquentés. À Charleville-Mézières, nous faisons face à des contraintes réelles : l'étendue de la ville, des rues anciennes, un patrimoine à préserver, des coûts élevés et des règles d'urbanisme strictes. On ne crée pas une piste cyclable partout du jour au lendemain. Chaque aménagement demande étude, expertise et cohérence. Mais cela ne doit pas être une excuse pour ne rien faire : il faut planifier, prioriser et sécuriser les trajets vers les écoles.

Nous ne serons pas seuls. Les associations d'usagers du vélo seront des partenaires essentiels pour construire des solutions réalistes. Le vélo n'est pas nouveau : c'était un moyen de transport quotidien. Aujourd'hui, avec des voitures plus grosses et plus nombreuses, il faut réapprendre à partager la rue. Cela passe par la pédagogie, auprès des enfants, mais aussi des automobilistes, et par l'implication des jeunes eux-mêmes, via le conseil municipal des jeunes.

Enfin, il y a un point incontournable : le respect des règles. Les comportements dangereux doivent être sanctionnés, quel que soit le mode de déplacement.

Le risque zéro n'existe pas. Mais l'accident n'est pas une fatalité : formation, aménagements, pédagogie et sanctions, combinés à une approche réaliste de nos contraintes, sont la clé pour améliorer réellement la sécurité de vos enfants.

Boris RAVIGNON : Je veux que Charleville-Mézières devienne une ville 100 % cyclable. C'était déjà un engagement fort de notre programme, et nous nous appuyons sur le schéma des mobilités durables construit avec les habitants et adopté par référendum local.

Notre priorité est de sécuriser la circulation. Aujourd'hui, 85 % des rues sont limitées à 30 km/h, ce qui apaise fortement la ville. Il reste environ 15 % d'axes plus circulants à 50 km/h, sur lesquels nous devons encore intervenir.

Les progrès sont très concrets : nous sommes passés de 19,5 km de pistes cyclables en 2015 — souvent discontinues — à 68 km d'aménagements cyclables aujourd'hui, dans une ville majoritairement à 30 km/h. Nous avons aussi transformé de nombreuses rues en double sens cyclable et adapté des carrefours pour faciliter et sécuriser les trajets.

Les résultats se voient : le nombre de cyclistes augmente nettement. Sur le pont de la Victoire, nous avons compté jusqu'à 1 300 passages par jour en juillet 2024 (80 % vélos, 20% de trotinettes). La Fédération des Usagers de la Bicyclette a d'ailleurs reconnu la forte progression de la cyclabilité de notre ville ces dernières années.

Pour que votre fille puisse aller au collège à vélo en toute sécurité, nous devons maintenant aller plus loin : aménager des pistes protégées sur les grands axes encore à 50 km/h (comme l'avenue de Gaulle), sécuriser davantage les carrefours, et créer de grands parkings vélos dans les collèges et lycées.

Mon objectif est clair : faire du vélo un déplacement sûr et naturel pour nos enfants

2

“Que comptez-vous faire pour améliorer la sécurité du carrefour du Pont des deux villes et pour compléter le réseau cyclable ?”



Boris RAVIGNON : Je veux m'attaquer en priorité aux grands points noirs vélo de la ville. Dans le cadre du schéma des mobilités, nous avons identifié quatre carrefours particulièrement dangereux et complexes : le carrefour du Pont des Deux Villes, l'arrivée de la rocade sur la rue Charles-de-Gaulle, le carrefour des Droits de l'Homme, celui Montcy-Notre-Dame. Ce sont des lieux clés pour la circulation, mais aujourd'hui peu adaptés et peu sûrs pour les cyclistes.

Mon objectif est de les transformer progressivement. Le schéma complet s'étale sur une quinzaine d'années, le temps de mener les études et les aménagements, mais nous passons à l'action dès maintenant : des crédits sont déjà inscrits au budget 2026 pour démarrer, en priorité au carrefour du Pont des Deux Villes.

Nous allons y créer un carrefour « à la hollandaise », avec un anneau cyclable protégé, séparé du trafic motorisé, afin que les vélos puissent circuler en sécurité, sans être pris dans les flux de voitures. L'idée est aussi de mieux connecter cet axe à l'avenue Charles-de-Gaulle, puis à la rocade et vers Manchester, pour compléter progressivement le réseau cyclable structurant.

Je veux également transformer l'image de ce lieu, aujourd'hui très routière et peu accueillante. Nous prévoyons un geste architectural et artistique fort au centre du rond-point, avec l'idée d'un hommage à la marionnette, symbole majeur de notre ville. Ce sera à la fois un aménagement de sécurité, un maillon essentiel du réseau vélo et une nouvelle porte d'entrée plus belle et plus lisible pour Charleville-Mézières.

Philippe LENICE : Je veux traiter ce carrefour du pont des Deux Villes comme une priorité immédiate. C'est un point noir, dangereux pour les cyclistes, les piétons et aussi pour les automobilistes, avec trop d'accidents. Je n'attendrai

pas dix ans : dès notre arrivée, nous mettrons en place des aménagements temporaires rapides, le temps de concevoir une solution plus lourde et définitive.

Mon objectif est clair : supprimer les conflits dangereux et créer un réseau cyclable continu, lisible et sécurisé, qui relie les quartiers, la gare et les transports en commun. Le transport public aura toute sa place dans ce carrefour, et je veux qu'il soit gratuit, pour faciliter la combinaison vélo + bus au quotidien.

Je veux un carrefour pensé d'abord pour les usages réels : trajets scolaires, déplacements quotidiens à pied et à vélo. Cela passe par une réduction forte des vitesses, y compris en amont, des traversées piétonnes courtes, surélevées et bien protégées, et une lecture simple pour tous les usagers.

Je ne suis pas dogmatique sur la forme (giratoire ou autre) : je suis pour la solution la plus sûre. Si un giratoire est retenu, il devra être entièrement aménagé pour protéger piétons et cyclistes, pas un rond-point classique dangereux.

Nous lancerons une étude indépendante de sécurité, une concertation avec les habitants, les usagers et les associations, puis des aménagements tests pour évaluer les effets réels avant de choisir l'infrastructure définitive. Mon cap reste le même : un carrefour apaisé, sûr, et un réseau cyclable vraiment continu.

Damien LEROUGE : Je veux agir concrètement pour sécuriser le carrefour du Pont des Deux Villes à Charleville-Mézières, mais aussi aller bien au-delà de ce seul point noir. Ma priorité est de respecter le schéma des mobilités validé par les habitants et de réaliser les aménagements prévus afin de mieux séparer les flux et clarifier les priorités entre usagers.

Aujourd'hui, on a un mélange dangereux : voitures en circulation ou en stationnement, vélos et piétons partagent des espaces mal organisés. Je veux mettre fin à cette logique de petits bouts d'aménagements. Mon objectif est clair : créer des axes continus, lisibles et réellement sécurisés, avec des voies cyclables cohérentes, des cheminements piétons protégés et un stationnement automobile mieux structuré.

Le Pont des Deux Villes fait partie des urgences, mais ce n'est pas le seul secteur concerné. Dans plusieurs quartiers, certains aménagements sont peu utilisables comme au Clos Paul où une aire de jeux a été construite sur une piste cyclable. Il faut revoir les aménagements pour qu'ils soient vraiment fonctionnels au quotidien.

Plus largement, je veux construire un véritable réseau cyclable structurant qui relie les quartiers entre eux et au centre-ville. Trop de pistes s'arrêtent brutalement : demain, je veux un maillage continu, sécurisé, pensé à l'échelle de l'agglomération, connecté à la Meuse, à la voie verte et aux grands axes.

Le vélo ne doit plus être vu comme une pratique marginale ou seulement sportive. Je veux en faire un moyen de déplacement quotidien, simple et accessible pour tous.

Romain PETITFILS : Aujourd'hui, le carrefour du Pont des Deux Villes n'est plus adapté aux usages actuels. Cyclistes, piétons et automobilistes s'y croisent dans des conditions devenues complexes. Il faut regarder la réalité en face : en cas d'accident, les usagers les plus vulnérables restent les cyclistes et les piétons, mais un accident est toujours un traumatisme partagé. La sécurité ne doit pas opposer les usagers entre eux.

Si ce carrefour pose problème, c'est aussi parce que les mobilités ont évolué. Il y a plus de pistes cyclables, plus de déplacements à vélo, et c'est une bonne chose. Mais ici, les flux se croisent, les changements de direction sont multiples, parfois peu lisibles, et la densité de trafic est forte à certaines heures. Personne ne s'y sent vraiment en sécurité.

Je ne veux pas faire de promesses faciles. Ce carrefour doit évoluer, c'est une nécessité. La piste d'un giratoire à la hollandaise a été évoquée, et elle mérite d'être étudiée sérieusement. Techniquement, un giratoire bien conçu peut apaiser les vitesses, simplifier les trajectoires et réduire les conflits.

Mais nous ne déciderons pas seuls ni dans la précipitation. Nous travaillerons avec les services techniques, les usagers et les associations, notamment Ma Ville à Vélo 08, pour trouver la solution la plus sûre, faisable techniquement et responsable financièrement.

Si un giratoire "à la hollandaise" n'est pas possible, d'autres options devront être étudiées, comme une gestion des feux donnant des temps exclusifs aux cyclistes et aux piétons, afin de limiter au maximum les conflits avec les véhicules motorisés.

3

"Une piétonnisation à l'année de la place Ducale fait-elle partie de vos projets pour dynamiser le centre-ville ?"



Romain PETITFILS : La Charleville-Mézières a un symbole fort : la place Ducale. Elle contribue clairement au rayonnement, à l'attractivité et à l'identité de notre ville. C'est un lieu emblématique, reconnu bien au-delà de notre territoire.

Mais je le dis avec force : notre ville ne se résume pas à une seule place. Charleville-Mézières, ce sont aussi des quartiers, des habitants, des commerçants, des associations, une richesse humaine et culturelle qui dépasse largement ce périmètre. Redynamiser le centre-ville ne peut donc pas se limiter à une mesure unique sur un seul espace.

La piétonnisation à l'année est une question complexe. Elle touche directement la vie quotidienne des riverains, l'activité des commerçants, des restaurateurs, l'accueil des visiteurs, mais aussi des enjeux très concrets d'aménagement et d'accessibilité. Les pavés font partie de l'identité architecturale de la place, mais ils représentent déjà une difficulté pour de nombreuses personnes âgées ou en situation de handicap. Dans une ville où la population vieillit, cette réalité ne peut pas être ignorée. Une ville apaisée doit aussi être une ville accessible à tous.

Sur ce sujet, les avis sont divers, parfois opposés. Ma position est claire : elle sera pragmatique et fondée sur l'écoute. Je refuse une décision imposée d'en haut, sans concertation ni vision globale.

C'est pourquoi je prends un engagement : si une demande forte, durable et largement partagée des Carolomacériens se dégage en faveur d'une piétonnisation à l'année, nous organiserons un référendum d'initiative locale, préparé sérieusement et intégré dans un projet global de dynamisation du centre-ville.

Boris RAVIGNON : Je considère que nous avons déjà énormément avancé sur la place Ducale. Aujourd'hui, elle est très largement piétonne une grande partie de l'année : du printemps à l'automne, lors des grands événements culturels, du festival des marionnettes, jusqu'à la Nuit Blanche. Elle est devenue, dans les faits, un espace principalement dédié aux piétons, tout en restant ponctuellement accessible pour permettre la desserte des commerces lorsque c'est nécessaire.

Nous avons pris l'engagement d'aller vers une piétonnisation durable de la place. Pour moi, cet engagement est tenu. Ce qui a longtemps été un sujet de tension est désormais globalement accepté, y compris par des

commerçants qui y étaient autrefois très opposés. Nous avons trouvé un point d'équilibre entre des intérêts différents, entre cafés, restaurants et autres commerces.

C'est exactement la méthode que nous défendons : mener la transition écologique avec les habitants, pas contre eux. C'est le sens du schéma des mobilités que nous avons fait adopter, et des échanges continus avec les commerçants et les acteurs du centre-ville. Cet équilibre pourra évoluer, mais il doit se faire progressivement, en écoutant les craintes et les attentes.

Enfin, au-delà de la question de la circulation, il y a un enjeu majeur d'accessibilité. La place est belle, mais son sol n'est pas accueillant pour les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite. Nous devons créer rapidement des bandes de cheminement aplanies pour que tout le monde puisse réellement en profiter.

Philippe LENICE : Je veux que la piétonnisation de la Place Ducale s'inscrive dans un projet global cohérent pour le centre-ville. Si on supprime de la place pour la voiture sans offrir d'alternatives solides, et sans solutions concrètes pour les commerçants, restaurateurs et cafés, ça ne fonctionnera pas. Il faut que la place reste vivante, attractive, et qu'on y maintienne l'activité.

Je suis favorable à une végétalisation partielle, un peu dans l'esprit de la Place des Vosges, avec des arbres, mais en respectant bien sûr le caractère historique et minéral du site, ainsi que les contraintes de l'Architecte des Bâtiments de France.

Mais surtout, la piétonnisation ne marchera pas sans une alternative forte à la voiture. C'est pourquoi nous défendons un transport en commun public gratuit, fiable et de qualité : des bus à l'heure, plus fréquents, un vrai réseau digne de ce nom. Aujourd'hui, à Charleville-Mézières, on en est loin. Je le dis aussi comme usager régulier.

Notre projet repose sur un triptyque clair : plus de piétonnisation, plus de place pour le vélo, et des transports en commun gratuits. Tout cela doit prendre en compte tout le monde : personnes en situation de handicap, enfants, personnes âgées... La voiture doit occuper une juste place. Elle est aujourd'hui trop présente.

Je défends une vraie réflexion pour inventer une ville plus agréable à vivre. Nous détaillerons nos propositions pendant la campagne, et j'invite chacun à venir en débattre. Nous avons aussi lancé une [pétition pour le bus gratuit](#) : j'encourage les habitants à la signer.

Damien LEROUGE : Je défends clairement l'idée d'une piétonnisation de la place Ducale à l'année, mais le vrai sujet dépasse la simple question "pour ou contre". Ce que je pose, c'est : quel centre-ville voulons-nous demain ? Un lieu qu'on traverse en voiture, ou un endroit où l'on vient, où l'on reste, où l'on consomme et où l'on se retrouve ?

Oui, cette piétonnisation est un levier puissant d'attractivité. Mais elle doit se faire avec méthode et garanties : accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, prise en compte des riverains, des livraisons et des services de secours. Et surtout, elle doit s'accompagner d'alternatives crédibles, comme des parkings relais reliés efficacement au centre-ville, avec des navettes fréquentes, ainsi que le développement d'une plateforme multimodale autour de la gare, favorisant le vélo, la marche et les mobilités douces, en cohérence avec les enjeux écologiques et de santé.

Mon objectif est clair : un centre-ville plus vivant, plus agréable et plus attractif, pour les habitants comme pour les commerçants. Cela passe aussi par la végétalisation, la qualité des aménagements, des animations et un dialogue constant avec les acteurs locaux.

Cette position n'est pas nouvelle : nous avons déjà porté cette vision en 2020, et une large consultation citoyenne avait montré un soutien majoritaire. La place Ducale doit devenir un espace de respiration, pas un rond-point ni un simple lieu de passage pour les voitures. C'est un choix d'aménagement, mais aussi un choix pour le climat et la santé publique.

4

**"Je n'ai pas la possibilité de
stationner mon vélo
à l'intérieur mon immeuble.
Que pouvez-vous faire ?"**



Damien LEROUGE :

Romain PETITFILS :

Boris RAVIGNON :

Philippe LENICE :

5

**"Quelles mesures concrètes
envisagez-vous pour faire
respecter les limitations de
vitesse en ville ?"**



Philippe LENICE :

Damien LEROUGE :

Romain PETITFILS :

Boris RAVIGNON :