

Tableau comparatif Bourg-Les-Valence Partie 1 - Organisation de la mobilité

n°	Question	Précisions de REVV	Marlène Mourrier ENGAGÉE	Wilfrid Pailhès ENSEMBLE POUR BOURG LES VALENCE	Alexandre POTHAIN Bien Vivre La Ville
1	Quelles mesures prendrez-vous pour inciter la population à utiliser d'autres moyens de déplacements que la voiture individuelle ?	Même si la population dans son ensemble plébiscite les modes doux, la part modale du vélo reste faible en France (3 % en moyenne, 15 % à Strasbourg, contre 30 % au Pays Bas). Il faut des mesures fortes pour que les gens passent outre les appréhensions liées aux changements d'habitude.	La mobilité douce est un enjeu majeur au regard des sujets de maîtrise de la circulation ainsi qu'au regard des alicés climatiques. C'est ainsi que notre liste travaille sur un plan de mobilité douce qui vous sera présenté dans quelques mois si nous sommes réélus; il reprend les actions déjà engagées pour les mettre en perspectives ainsi que des projets de moyens terme.	- politique tarifaire - amélioration des mobilités - campagne de communication	Les Pédibus06/03/20 Les itinéraires cyclables entre quartiers . La demande de révision du plan de circulation des bus de VRD. Des trottoirs praticables (en largeur et contre les encombrements tels que poubelles, haies non taillées).
2	Donnez-vous la priorité à ces modes en leur allouant plus de budgets et plus d'espace en site propre, donc en prenant des budgets et de la place à la voiture ?	Les ville qui ont réussi à réduire sensiblement la part de la voiture dans les déplacements ont commencé par restreindre la place des voitures dans l'espace public et ont consacré les budgets de voirie à des aménagements de qualité pour les piétons, les vélos, et les transports en commun. A ce titre, la réfection des boulevards à Valence en 2009 est exemplaire.	Chaque projet de voirie et chaque projet de construction intègre la mobilité douce , ex rue Marcel VIVIER et Joseph MAYET, Belle Meunière ...	OUI	Oui, d'autant que les travaux de réfection de voirie doivent être systématiquement accompagnés
3	Soutenez-vous les projets routiers tels que le Carrefour des Couleures, l'échangeur de Montélier et le troisième pont ? Pour quelles raisons ?		Il ne faut pas mettre en opposition les projets mais les concevoir dans un cadre multi modal . A ce titre, la ville s'est positionnée sur l'intégration d'une voie douce parallèlement à la voirie si le projet du troisième pont reste d'actualité , et notre liste maintiendra cette position.	Oui pour les 3 . Il est nécessaire de terminer le contournement de l'agglomération, pour le 3eme pont. Dans le PLU de la ville de BLV depuis longtemps.	Globalement non si cela doit mener à une intensification du trafic voiture, en contradiction avec la nécessité de réduire les polluants et gaz à effet de serre. Mais les soutenir, ils ne sont pas à écarter d'emblée, s'ils répondent à des problèmes localisés de congestion de trafic et de sécurité routière ; avec cependant nécessité absolue de promotion des autres modes de déplacement et d'articulation avec des itinéraires cyclables sécurisés, des lignes de transport en commun, des parkings relais
4	Généralisez-vous les zones 30 au centre-ville et aux quartiers résidentiels ?		Les zones à 30 sont déjà installées en centre ville et même dans certains quartiers plus excentrés et seront amplifiées.	OUI	Généralisez-vous les zones 30 au centre-ville et aux quartiers résidentiels ? Oui dans les lieux fréquentés et exigus.
5	Allez-vous passer votre commune en « ville 30 » (le 30 km/h devient la règle, 50 l'exception) ?		Les nouvelles zones à 30 sont étudiées zone par zone avec une vraie volonté de poursuivre le travail déjà largement entrepris	Pas généralisé	Il ne s'agit pas de décréter, indifféremment et inefficacement, à 30 km/h tout ce qui existe déjà et qui n'est pas contraignant sur la conduite. Des aménagements contraignants sont à privilégier plutôt qu'une réglementation arbitraire.
6	Créerez-vous des zones de rencontre dans les quartiers commerçants ? Combien ?		Une expérience est en cours rue Roger Salengro , son acceptabilité n'est effective ni pour la majorité des riverains , ni les personnes circulant dans cette rue.Le changement culturel est fort et nécessite beaucoup de communication et le projet doit s'inscrire dans un ensemble d'évolution:aménagement urbain , verdissement , zone de repos De nouvelles zones de rencontres seront créées .	oui – nombre après concertation et configuration	Au moins une, au Cyrano.
7	Combien de parking-relais installerez-vous en périphérie ? Dans quel délai et avec quel moyen de liaison vers le centre-ville ?		Un parc relais est prévu en collaboration avec VRD afin de corréler la création de ce parc avec l'amélioration de la desserte bus et les travaux de voirie de l'avenue de Lyon	Il est déjà nécessaire terminer la programmation et développer les sites existants comme par exemple celui de Bourg les Valence. Réduction des nuisances automobiles	Oui, un sur l'avenue de Lyon avec création d'un itinéraire de bus + voie cyclable vers le centre ville.
8	Quelles mesures dissuasives prendrez-vous pour que l'utilisation de la voiture en ville ne soit plus un réflexe systématique pour la plupart des automobilistes ?	La moitié des déplacements font moins de 5 km. Le vélo est plus rapide que la voiture en ville.	Suite à un diagnostic réalisé récemment en collaboration avec VRD nous disposerons de données pour l'écriture d'un plan de déplacement mobilité douce . Les bourcains parcourent en moyenne 17 km par jour et seulement 1 % déclare utiliser le vélo régulièrement, nous souhaitons proposer une station de vélos électriques sur un quartier du haut de BLV afin de voir si cela incitera la pratique du vélo	Amélioration de la mobilité, sécurisation et stockage	Avant de parler de dissuasion, d'abord augmenter l'offre : plus de fréquence et dessertes plus nombreuses.
9	Supprimez-vous ou augmentez-vous le stationnement automobile en surface ? Dans quelles proportions ?	L'emprise du stationnement automobile est souvent ce qui empêche de mettre en place des aménagements cyclables sécurisés, plus que les contraintes budgétaires. Le stationnement de surface incite les gens à venir en ville en voiture. Le stationnement dans les rues est la première cause d'accident grave chez les cyclistes à cause de l'ouverture des portières.	La moyenne de voiture par ménage bourcain est de 1,3 . En conséquence le PLU a fixé à 1,3 le nombre de places de parking dans les nouvelles constructions et une place dans la construction pour les logements de moins de 50m2 ou 2 pour ceux supérieurs à ces 50 m2	Un travail sera à lancer pour le site de la Cartoucherie avec la montée en puissance du nombre de salariés sur site et le développement de l'aspect touristique	Augmenter, non, mais rediriger vers parking relais. A BLV, les stationnements le long des voies sont déjà assez contraints et raisonnés.
10	A combien fixerez-vous le montant du forfait post stationnement ?	Outre l'aspect dissuasif du montant de l'amende, l'argent récolté permet de financer la police municipale pour lutter contre le stationnement sauvage, source d'insécurité pour les piétons et les cyclistes.	35 euros sachant que l'État ne rétrocède qu'une partie à la commune	A définir après l'audit financier de la ville et les marges de manœuvre des pertes de recettes	Aucune fixation de tarif au stade d'un questionnaire. Une concertation municipale s'impose, mais on est bien dans l'idée d'être dissuasif et de communiquer sur l'utilisation des recettes.
11	Allez-vous rendre la traversée des quartiers d'habitation impossible pour les voitures ? Quels quartiers ?	Les rues des quartiers d'habitation ont vocation à être un lieu de vie, notamment pour les enfants. La circulation automobile doit être limitée aux seuls riverains. Il existe des solutions pour empêcher les véhicules en transit, par exemple grâce à des plans de circulations en marguerite avec des sens uniques. Les vélos doivent continuer à traverser, grâce à des doubles sens cyclable (DSC), ce qui leur permet d'éviter les axes principaux à fort trafic.	Nous sommes exigeants vis à vis des promoteurs afin d'éviter les voies de circulation dans les lotissements et projets de petits collectifs	NON	A BLV l'urbanisation offre très peu d'axes principaux et oblige à suivre de nombreux « chemins de traverse », ce qui est un problème, ne serait-ce que pour la lisibilité des itinéraires. On ne peut pas reprocher aux automobiles de les emprunter. Cependant beaucoup de quartiers résidentiels sont déjà formés d'impasses et de ruelles peu passagères (ex du quartier des Chabannes). Il reste à étudier certaines voies traversantes, qui pourraient être à sens unique ou interrompues, à étudier.
12	Quels choix d'équipements de limitation de vitesse choisirez-vous ? Chaussidoux, plateaux traversants, coussins berlinois, feux régulateurs, radars automatiques ?		Toutes les options citées dans la question sont utilisées à partir d'études techniques .	plateaux traversants, coussins berlinois, feux régulateurs, radars jumelles	L'étude du CEREMA sur le Chaussidoux de la Roche-de-Glun (voie centrale banalisée entre deux bandes cyclables) porte des conclusions positives. En l'absence de site propre, il emporte notre préférence. Oui aussi pour les plateaux traversants.
13	Comment lutterez-vous contre le stationnement sauvage sur les aménagements cyclables et piétonniers ? Campagne de sensibilisation des automobilistes ? Brigade dédiée ? Mise en fourrière systématique ? Caméras d'auto-verbalisation ?	Le stationnement sauvage sur les bandes cyclable et sur les trottoirs est un danger pour les cyclistes et les piétons. Il annihile l'intérêt des aménagements cyclables (cf. avenue Marc Urtin à BLV). Malheureusement, malgré les promesses, beaucoup d'automobilistes, habitués à l'impunité, continuent à se garer sans vergogne sur les aménagements cyclables. Même les sorties de garage sont mieux respectées alors qu'il ne s'agit pas de mise en	sensibilisation/brigade dédiée	oui – déjà le cas	Pour les stationnements sauvage très courts (« pause trottoir ») les brigades et mises en fourrière sont inadéquates. Les caméras sont à étudier, en fonction de leur coût.
14	Quelles actions concrètes mènerez-vous pour encourager l'usage des bus en remplacement de la voiture ?		Communication avec VRD notamment sur les plans de mobilité des entreprises	réponse 15	Siéger à VRD et exiger des liaisons transversales, voire possibilité de la gratuité selon l'équilibre politique au sein de l'aggllo.
15	Appuierez-vous l'augmentation de la densification des lignes de bus : cadencement augmenté, horaires élargis ?		OUI	OUI	OUI
16	Appuierez-vous la mise en place des bus express entre Valence et les communes des alentours ? Quelles communes ?	La circulation automobile en ville est souvent le fait de personnes qui habitent dans les communes périphériques et qui ne peuvent se rendre en ville faute de transport en commun satisfaisant. Montélier et Chabeuil sont à 45 minutes du centre de Valence, avec un bus tous les 1/2 heures aux heures de pointe.	Ras	oui sur les grands axes et équipements structurants comme les gares	OUI (notamment en ligne directe BLV-Rovaltain)

17	Proposez-vous la gratuité du réseau et dans ce cas comment compenserez-vous la diminution des recettes et comment financerez-vous les améliorations du réseau ?	L'augmentation de la part modale des bus doit se faire au dépend de la celle de la voiture et non pas de celle des piétons et des cyclistes. L'expérience a montré que la baisse du coût du billet ne fonctionne que très marginalement pour convaincre les automobilistes de prendre le bus, contrairement aux piétons et aux cyclistes (au détriment de leur santé), et elle augmente artificiellement le nombre de déplacements.	Compte tenu du prix très faible des transports en commun sur CITEA, des efforts conséquents ont été réalisés au cours de ce mandat accédant à la gratuité totale n'est pas d'actualité,	non. le service public à un coût pas de gratuité mais revoir la politique tarifaire suivant les catégories	L'expérience n'est pas toujours la même selon les études. Elle est positive à Dunkerque, à Bruxelles. A
18	Quelles actions concrètes mènerez-vous pour encourager l'usage du train pour les déplacements domicile - travail ?	Le train est un moyen de déplacement sûr, rapide, confortable, et peu onéreux. Il ne pollue pas et par rapport à l'espace qu'il occupe, il peut transporter beaucoup plus de monde. Jusqu'à aujourd'hui le train a été négligé dans les politiques de déplacements sur l'agglomération.	68 % des bourcains travaillent sur BLV ET VALENCE et les bus paraissent plus adaptés ,		Mettre à l'étude 2 haltes ferroviaires multimodales, cœur de notre projet.
19	Engagez-vous VRD dans la création d'un syndicat de transport avec la Région pour développer un réseau express de trains sur l'agglomération ?		RAS , à travailler en inter communautés		OUI
20	Appuiez-vous la création d'un réseau express régional sur l'étoile ferroviaire de Valence ?	L'étoile ferroviaire de Valence est moderne et en excellent état mais sous-utilisée. La faible fréquence des trains limite son attrait pour les déplacements quotidiens. En train il faut 8 minutes pour aller de Valence Ville à Rovallain, mais il n'y a qu'un train toutes les 1/2 heures aux heures de pointe.	RAS , à travailler en inter communautés		OUI
21	Appuiez-vous la réouverture de la gare ferroviaire voyageurs de Portes-les-Valence comme prévu au PDU ? A quelle échéance ?		RAS , à travailler en inter communautés	OUI	Appuyer, oui. Echéance : dès que possible.
22	Appuiez-vous la création d'arrêts de trains à Bourg-lès-Valence et Saint Marcel-lès-Valence ?		Proposition à retravailler lorsque nous disposerons d'un diagnostic de déplacements partagé pour une majorité de communes de l'agglomération	Déjà au PLU	OUI c'est notre projet.
23	Appuiez-vous la création d'une vélo-station en gare de Valence Ville ? Avec combien de place sécurisée ?	Le train et le vélo sont complémentaires. Le vélo permet de multiplier par 3 le rayon de la zone de chalandise de gares. Mais il faut que les usagers puissent y garer leurs vélos en sécurité, de nuit comme de jour. On peut aussi proposer d'autres services : entretien courant, petites réparations, conseils, marquage contre le vol, etc. Le premier niveau du parking sous-terrain sous le parvis de la gare de Valence-Ville est un espace adapté à cet usage.	OUI	OUI	OUI, sans savoir la dimensionner dans l'immédiat.
24	Quelles actions mènerez-vous pour que les parents soient moins tentés d'amener leurs enfants à l'école en voiture ?	L'accumulation de véhicules aux abords des écoles augmente le sentiment d'insécurité pour les piétons et les cyclistes et cela incite d'autres parents à amener leurs enfants en voiture. C'est un cercle vicieux dans lequel tout le monde est perdant, en premier lieu les enfants qui prennent de mauvaises habitudes.	Personnel dédié aux entrées d'écoles	Offre pedibus ( existante jusqu'en 2014)	PEDIBUS et itinéraires cyclables sécurisés.
25	Réduisez-vous l'offre de stationnement automobile aux abords immédiats des entrées d'écoles ?		Non , il convient de ne pas opposer les usages mais de les rendre complémentaires	OUI	Pas sans avoir étudié l'alternative.
26	Comment réduirez-vous la circulation à proximité des écoles aux heures d'affluence ? Y interdirez-vous la circulation ?			au cas par cas suivant la configuration	La circulation est déjà contrôlée.
27	Comment sécuriserez-vous les déplacements non motorisés aux abords des écoles ?	On constate qu'il manque souvent des aménagements cyclables en site propre, voire des trottoirs, permettant un accès sécurisé. Il faut aussi lutter contre le stationnement sauvage.	Personnel dédié aux entrées d'écoles	site propre et réponses 24 et 25	Trottoirs aménagés et zones traversantes.
28	Equiperez-vous les écoles d'abris à vélo adaptés ?	Il s'agit notamment d'éviter les « pincés roues », à remplacer par des arceaux plus stables et permettant d'attacher le cadre des vélos avec un antivol en U. Il faut aussi prévoir un positionnement permettant une meilleure visibilité pour réduire le risque de vol.	oui des racks sont installés à la demande Intégré dans le plan de déploiement du matériel sélectionné par VRD	OUI	OUI
29	Encouragez-vous les écoles à participer au challenge mobilité de la région ? Comment ?	Il existe quelques initiatives venant d'enseignants, mais sans l'aide des communes cela n'a pas beaucoup d'impact.	La commune participe au financement de la traversée de la Drôme et met à disposition un mini bus et du personnel ,une classe au moins est concernée chaque année	oui aides logistiques et financières	OUI dans le cadre de notre soutien aux initiatives périscolaires.
30	Encouragez-vous la création de pédi-bus et de vélo-bus en mettant du personnel à disposition ?	L'apprentissage de l'autonomie dans les déplacements est une étape importante de l'éducation des enfants. Cela peut commencer grâce à des pedibus ou à des vélobus pour les distances plus grandes. Les parents sont plus enclins à laisser partir leurs enfants sans eux quand ils sont accompagnés sur le trajet.	Des pedibus ont effectivement été mise en place sans grand succès actuellement , mais si nous sommes élus nous poursuivrons l'incitation à mettre en œuvre des pedibus, l'initiative doit venir des parents, nous les sensibiliserons et les accompagnerons .	oui mais pas de personnel . s'appuyer sur les parents d'élèves	OUI
31	Aidez-vous les écoles à former les enfants à la mobilité à vélo ?	La formation des jeunes à la mobilité à vélo est inscrite dans la loi LOM. Il faut que les communes aident les établissements scolaires à faire intervenir des formateurs pour initier les élèves à la conduite à vélo en ville.	Les enseignants décident eux même des projets pour leur classe et nous les accompagnerons	OUI	OUI