

REVV Questionnaire Municipales 2020 - Tableau comparatif Valence Partie 1 - Organisation de la mobilité

| | Sibiensombie Nicolas DARAGON | Ambitions Valence Alain AUGER | Printemps Valence Florent MEJEAN | Valence en Commun Michel QUIENN | |
|----|--|---|---|---|--|
| 1 | Quelles mesures prendrez-vous pour inciter la population à utiliser d'autres moyens de déplacements que la voiture individuelle ? | Nous voulons au cours du prochain mandat véritablement développer des infrastructures et les équipements en faveur des modes actifs. Nous souhaitons tester et déployer les reports vers les TC en approche de ville et des générateurs (P+R, lignes dédiées...) • Un horizon à moyen terme : Nous souhaitons étudier et mettre en place un réseau de navettes automatiques exploitant pleinement le réseau ferré de l'agglomération à fréquence élevée. Les arrêts de cette ligne à développer en priorité sur l'axe Valence-Valence TOV - Romans, seraient complétés de consignes vélo sécurisées permettant aux habitants de laisser en toute sérénité leurs vélos à ces arrêts. L'intérêt de cette combinaison de moyens de déplacements sera de doter l'agglomération d'une infrastructure digne d'un tramway sans en supporter les coûts élevés (20 M€ au km) en la combinant avec le développement du vélo. La question de l'embarquement ou pas des vélos des usagers de cette navette devra être examinée au regard des matériels de transport en cours de développement par les constructeurs de ces navettes. • Un horizon à court terme : Nous souhaitons sanctuariser 10% du budget de voirie de la ville pour développer et sécuriser les pistes cyclables et les vélos, corriger les ruptures de continuité ou prévenir le vol des vélos | Nos propositions en la matière se déclinèrent en deux horizons moyen et court terme. • Un horizon à moyen terme : Nous souhaitons étudier et mettre en place un réseau de navettes automatiques exploitant pleinement le réseau ferré de l'agglomération à fréquence élevée. Les arrêts de cette ligne à développer en priorité sur l'axe Valence-Valence TOV - Romans, seraient complétés de consignes vélo sécurisées permettant aux habitants de laisser en toute sérénité leurs vélos à ces arrêts. L'intérêt de cette combinaison de moyens de déplacements sera de doter l'agglomération d'une infrastructure digne d'un tramway sans en supporter les coûts élevés (20 M€ au km) en la combinant avec le développement du vélo. La question de l'embarquement ou pas des vélos des usagers de cette navette devra être examinée au regard des matériels de transport en cours de développement par les constructeurs de ces navettes. • Un horizon à court terme : Nous souhaitons sanctuariser 10% du budget de voirie de la ville pour développer et sécuriser les pistes cyclables et les vélos, corriger les ruptures de continuité ou prévenir le vol des vélos | Nos principaux axes sont définis dans notre programme 1° Limiter l'utilisation de la voiture en ville 2° Élargir les zones 30 et limiter les zones 50 à quelques grands axes urbains où se trouvent des parcs doux en site propre. 3° Prime pour l'achat d'un vélo, même s'il n'est pas électrique 4° Renforcer et entretenir les voies cyclables 5° Veille pour les enfants pour se rendre à l'école 6° Engager une réflexion sur la gratuité des transports en commun 7° Augmenter le nombre de parcs à vélo 8° Renforcer les indications piétonnes et cyclistes pour les déplacements en ville 9° Favoriser le covéloage extérieur en utilisant internet pour permettre la mise en relation des personnes. Bien entendu, tout cela se fera en concertation avec les associations et les personnes intéressées. Nous pourrions aussi utiliser le bulletin municipal pour populariser ces initiatives. Mais c'est aussi auprès des associations que nous trouverons des idées originales pour motiver les valentinois et valentinois, et nos voisins de l'Agglo, à utiliser d'autres moyens de déplacement que la voiture. | Selon les sources du Plan de Déplacement Urbain, 66% des habitants utilisent la voiture pour se déplacer à l'intérieur du bassin de vie Romano-Valentinois, 6% les transports en commun et 2% seulement le vélo. L'étalement urbain des zones résidentielles dans les communes périphériques de l'agglo et la place prépondérante accordée à la voiture dans l'aménagement de l'espace public (voies, échangeurs, parcs de stationnement) expliquent en grande partie cette suprématie de la voiture dans les déplacements. Nous savons pourtant qu'à Valence le potentiel de croissance de la circulation à vélo est important puisque 50 % des déplacements en voiture font moins de 2km. Pour Valence en Commun la priorité devra être donnée aux mobilités alternatives qui constituent les transports urbains, le vélo et la marche à pied mais aussi le covéloage et l'auto-partage. • Pour une ville à la circulation apaisée, les zones 30 seront généralisées au centre ville et à l'intérieur des quartiers, avec double sens cyclable et rues à priorité vélo toutes les fois où la configuration des rues le permet. Des voies cyclables continues et sécurisées seront créées le long des axes principaux pour relier les quartiers périphériques entre eux et avec le centre-ville. Les points noirs pour les cyclistes, piétons et PMR (personnes à mobilité réduite) seront sécurisés. • La performance du réseau de transport urbain sera améliorée : voies réservées aux bus pour améliorer leur vitesse commerciale, cadencement et meilleure amplitude en soirée seront nos priorités. La gratuité partielle ou totale fera l'objet d'un débat éclairé avec les citoyens sur les modalités de son financement puis sera soumise à consultation par référendum. • Des choix de plus long terme devront être faits pour limiter les déplacements du quotidien en rapprochant l'habitat des pôles d'emplois et de services |
| 2 | Donneriez-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 ? | Nous étudions des aménagements en site propre pour les cycles sur des axes prioritaires : Route de Romans pour lier l'aménagement réalisé dans le cadre du giratoire des Couleures, Route de Montéliér entre le giratoire de Thabor et jusqu'à après le futur échangeur en partenariat avec le CD26, Avenue de Chabeuil, Boulevard Tazerit pour relier les infrastructures du Boulevard Maréchal Juin et des Boulevards à l'échangeur de Lautagne et à la Zone d'activité, avenue de Verdun et chemin de la forêt/Faventines. La place des derniers projets, à l'instar du chemin de l'Épervière démontre bien notre volonté de nous engager dans cette démarche. Nous souhaitons dans le cadre des travaux engagés sur le mandat sur les axes primaires de la ville étudier l'opportunité de développer des voies TCSP avec VRD. | Oui, 10 % du budget voirie sera affecté au plan vélo et l'élaboration de ce plan de développement vélo sera co-construit avec les associations concernées, REVV en particulier. Le schéma directeur cyclable qui date de 2011 et qui n'a pas été revu depuis l'arrivée des Vélo Assistance Electrique sera revu en concertation avec les principales associations | Oui, c'est un axe fort de notre campagne | Dans les budgets d'investissement voirie la priorité sera donnée aux voies réservées aux bus, aux aménagements réservés aux voies cyclables et au cheminement sécurisé des piétons. Les parkings voitures sur l'espace public seront limités à ceux existants voire réduits en surface, le taux d'occupation moyen actuel des parkings n'étant que de 30 à 40%. |
| 3 | Soutenez-vous les projets routiers tels que le Carrefour des Couleures, l'échangeur de Montéliér et le troisième pont ? Pour quelles raisons ? | Oui Le carrefour des Couleures a pour objectif de résoudre des problématiques liées au trafic de transits nationaux sur l'agglomération. C'est d'ailleurs ce qui justifie un financement quasiment intégral par l'Etat et le département (28 M€). L'agglomération ne participe qu'à hauteur de 390 K€. Si le projet a une connotation très routière, il permet toutefois de bien séparer les trafics de transit et locaux et donc d'améliorer la sécurité des usagers locaux en sortie de ville. De notre point de vue, un véritable volet cycle aurait dû être traité de façon plus prononcée. Néanmoins, sur insistence de la Ville de Valence, le projet a évolué positivement en intégrant une piste cyclable sur tout son linéaire et des voies dédiées au TC en abord des giratoires. L'échangeur de Montéliér a pour intérêt de connecter le réseau routier national au pôle économique de la zone franche urbaine et ainsi d'éviter notamment les transits de PL par les quartiers résidentiels. L'intérêt de cet équipement est également de soulager une partie de l'échangeur de Chabeuil. Le troisième Pont n'est pas une priorité pour notre équipe, nous soutenons en priorité le 4ème Pont de Romans qui présente un intérêt majeur pour ce secteur de l'agglomération. | Nous souhaitons un moratoire et une remise à plat de tous les aménagements supplémentaires destinés à faciliter le niveau de la circulation automobile. Tout aménagement devra prendre en compte la continuité des itinéraires cyclables, en relation avec les associations. Au regard de l'investissement envisagé aux Couleures, nous sollicitons une révision du projet. Nous n'avons pas les éléments nécessaires à l'évaluation de l'échangeur de Montéliér. En ce qui concerne enfin l'opportunité d'un 3ème pont et du coût d'un tel projet (le pont les Lômes a coûté 24 M€), essentiellement pour des raisons budgétaires, nous n'exprimons pas de soutien à ce projet. | Non. Ce type d'infrastructure ne fait qu'accroître les flux vers la ville plus qu'il n'absorbe ceux déjà existants. Par ailleurs, le Carrefour des Couleures renforce l'attractivité vers les zones commerciales au détriment du centre ville. Pour des aménagements qui améliorent la sécurité de tout le monde, piétons, cyclistes et voitures, oui. Mais de nouvelles infrastructures, souvent très coûteuses, qui renforcent les déplacements en voiture, non. | Non car il vont encore favoriser le trafic routier et les nuisances qui en découlent. Il constituent en outre de nouveaux obstacles pour la circulation sécurisée des cyclistes. Ce type d'investissement routier doit cesser, et les budgets des collectivités qui leur sont consacrés (Etat Région Département) réaffectés aux aménagements pour les transports en commun et les modes doux |
| 4 | Généraliserez-vous les zones 30 au centre-ville et aux quartiers résidentiels ? | Oui. Nous avons réalisé une zone 30 supplémentaire par an. Il reste globalement 3 quartiers non équipés à ce jour (Fontbarillettes, Le Plan et Polygone). Le traitement du quartier du Polygone est d'ores et déjà programmé pour 2020. A l'issue, il nous semble qu'un travail plus fin devra être opéré sur les zones pavillonnaires et sur la mise en cohérence des zones 30 entre elles afin de les rendre plus lisibles pour l'usager. | Nous n'envisageons pas une extension des zones 30 existantes mais plus spécifiquement des extensions locales, en fonction des zones de circulation, par exemple, dans les zones des écoles mais sans généralisation excessive. Nous souhaitons par contre, dans la mesure du possible, en renforcer l'application dans des zones sensibles en les équipant éventuellement de radars-tronçons de ville | Oui. Sur le centre ville, la circulation est déjà bien ralentie et la signalisation à 30 km/h permettrait de renforcer la sécurité et d'éviter les vitesses en nocturne, avec des dangers d'autant plus grand d'accidents. Dans les zones résidentielles, c'est un schéma général de déplacements à étudier et ces études doivent être menées en concertation avec la population pour favoriser l'adhésion de celle-ci au projet | Oui (cf plus haut) |
| 5 | Allez-vous passer votre commune en « ville 30 » (le 30 km/h devient la règle, 50 l'exception) ? | De facto, à l'intérieur des boulevards (Churchill, Roosevelt...) nous serons dans une situation « ville 30 » à l'issue de la mise en œuvre de zones 30 sur le quartier du Polygone. La réduction de vitesse de certains axes, aujourd'hui limités à 70, devra également être mise en œuvre | Comme évoqué dans la question 4 ci-dessus, nous n'envisageons l'extension des zones 30 que dans les zones sensibles | Cette question est plus complexe car elle demande de définir ce que nous appelons « exception ». Il existe de grands axes à Valence qui peuvent rester à 50, à condition que la sécurité soit aménagée aux carrefours, tant pour les cyclistes que pour les piétons. Par ailleurs, la question est de savoir quelles liaisons seront mises en place pour garantir la sécurité des déplacements à vélo : par exemple, pour aller de l'avenue de Romans à la zone des Couleures. A part les boulevards, une partie importante des rues peuvent être à 30 sans que cela nuise aux déplacements : et cela améliorerait la sécurité des piétons, en particulier pour les enfants | Oui (cf plus haut) |
| 6 | Créerez-vous des zones de rencontre dans les quartiers commerçants ? Combien ? | L'hyper-centre est déjà en zone piétonne. Nous prévoyons une légère extension du plateau piéton pour faciliter les échanges piétons. D'une manière générale, la structure urbaine de Valence ne se prête pas vraiment à ce type d'équipements. Néanmoins, nous souhaitons mettre en œuvre des zones apaisées de ce type par exemple à l'occasion de la reconstruction du secteur Place de la Paix, ou encore sur des poches commerçantes telles que par exemple rue Marc Sangnier. | Nous n'excluons pas ce type de développement sans pour autant pouvoir en proposer, sans concertation préalable avec les riverains, une liste arrêtée | Oui dans le centre ville à minima | |
| 7 | Combien de parking-relais installeriez-vous en périphérie ? Dans quel délai et avec quel moyen de liaison vers le centre-ville ? | De compétence communautaire, cette dimension doit être poursuivie et accélérée au cours du prochain mandat par la création de 3 autres parcs relais notamment à l'est de la ville (campus Briffaut, hôpital, Lautagne...) | Nous mettrons en œuvre le plan de déplacement urbain (PDU) de 2016 après avoir tiré les enseignements du parking-relais existant du stade Pempidou qui nous semble ne pas avoir complètement trouvé son plein usage dans les habitudes des automobilistes. | Notre volonté est d'installer des parkings relais à chaque entrée de la cité. Par ailleurs, des enquêtes et des études permettront d'avoir une réflexion d'ensemble sur les déplacements alternatifs à la voiture (transports collectifs, vélo, marche à pied), sur les navettes, sur les flux en particulier aux heures de pointe, sur les gains de temps qui il est possible de proposer aux usagers. | Nous mettrons en œuvre rapidement et en priorité les 4 à 5 Parkings relais prévus par le PDU. Leur capacité et leur positionnement seront précisément étudiés pour être sûrs de capter les déplacements domicile travail des habitants des communes périphériques venant sur Valence, Romans et Rovellain. Nous étudierons la possibilité de les mutualiser avec les stationnements des surfaces commerciales Et surtout nous veillerons à ce qu'ils soient réellement en connexion avec des navettes bus à haute fréquence, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui du parking relais G Pempidou par exemple |
| 8 | Quelles mesures dissuasives prendrez-vous pour que l'utilisation de la voiture en ville soit plus un réflexe systématique pour la plupart des automobilistes ? | Il nous semble que c'est tout un faisceau de mesures qui peuvent concourir à réduire l'utilisation de la voiture en ville. Le développement des P+R, une politique de TC ambuleuse à la fois en termes de tarifs d'accès mais également en matière d'énergie utilisée (nous souhaitons mettre en œuvre une seconde ligne à énergie électrique à l'instar de la ligne 1 réalisée au cours de ce mandat), une intensification des infrastructures cycles... | Le développement d'itinéraires cyclables agréables, continus et sécurisés devrait concourir à proposer une écologie positive visant à dissuader progressivement les automobilistes de leur usage trop systématique. Un moratoire sur le nombre de places de parking de surface qui sera suivi d'un plan de réduction progressif, le développement ciblé des zones 30 et le contrôle de leur respect y contribueront également. Le développement des transports en commun, notamment leur extension horaire sur certaines lignes, devrait également être facteur de ce transfert de la voiture vers des modes de déplacement alternatifs. Nous ne sommes toutefois pas en faveur d'une gratuité totale des transports en commun. | L'accès au centre ville sera limité aux habitants. Une réflexion avec les associations enrichira le projet d'un maximum d'idées, en impliquant les habitants. La création d'un système de transport électrique dédié aux marchandises limitera les véhicules et les poids lourds en ville. | Voir réponse en 1. En outre nous veillerons à ne pas développer davantage des zones de parkings à moins de 200 mètres des écoles afin d'inciter les élèves à venir en vélo ou à pied accompagnés par leurs parents ou des parents bénévoles |
| 9 | Supprimeriez-vous ou augmenterez-vous le stationnement automobile en surface ? Dans quelles proportions ? | Dans le cadre de notre forte politique de réaménagement (50 millions d'euros au cours du mandat qui s'achève), nous installons systématiquement des dispositifs cycles, au détriment du stationnement automobile en surface (CI, par exemple avenue de la Libération) | Le nombre de places de surface n'augmentera pas. Toute nouvelle construction devra disposer d'un nombre de places de parking défini par le PLU et nous souhaitons pouvoir mettre en place des moyens de vérifier de leur bonne utilisation pour y stationner les véhicules de leurs propriétaires et éviter qu'elles ne restent en surface. Idéalement, nous souhaiterions étudier une réduction progressive des emplacements de parking de surface au bénéfice des voies cyclables. Toutefois, un problème d'éthique public-Privé se posera si nous souhaitons réviser le prix du stationnement de surface ou à la réduction des nombres d'emplacements de stationnement de surface. En effet, s'ils devaient conduire à plus utiliser les stationnements souterrains qui sont concédés à une entreprise privée (Q-Park) dont les résultats financiers paraissent déjà très élevés, nous créerions un avantage financier à une entreprise privée qui ne pourra faire l'économie d'une révision des contrats de | Notre principe, l'objectif est de limiter l'utilisation de la voiture surtout en centre ville. Pour cela, nous proposons la création d'une coulée verte dans la ville limitée aux transports doux et aux piétons. La cartographie sera étudiée avec les associations partenaires du projet, ainsi qu'avec les habitants des quartiers concernés. Cette initiative sera coordonnée avec les autres projets (navettes, parkings relais, etc.). | Nous n'augmenterons pas le stationnement automobile en surface dans le centre ville puisque nous voulons favoriser les parkings relais en périphérie pour réduire la pénétration des véhicules dans le centre-ville |
| 10 | A combien fixerez-vous le montant du forfait post-stationnement ? | Le FPS sur la ville de Valence est arrêté à 30€ (20€ si paiement sous 4 jours). | Nous sommes favorables à une hausse progressive de ce montant au cours de la mandature. Il est à notre connaissance de 30€ actuellement. | Cette question sera étudiée quand nous serons aux commandes | |

| | | | | | |
|----|--|---|--|---|--|
| 11 | Allez-vous rendre la traversée des quartiers d'habitation impossible pour les voitures ? Quels quartiers ? | Dans le cadre des aménagements de voirie, nous prévoyons de contraindre les circulations en zone résidentielle afin de reporter naturellement les trafics sur les axes structurants | Notre écologie se veut positive et non punitive. On recherchera à limiter les transits dans les quartiers mais les dispositions de cette nature ne devront pas créer de nouveaux problèmes par leur mise en place, par exemple en déportant le trafic trop exclusivement sur certains axes. Nous appellerons à une étude faite avec beaucoup de concertation. | | Les plans de circulation à l'intérieur des quartiers et entre les quartiers seront repensés afin d'éviter le maximum de transit inutile |
| 12 | Quels choix d'équipements de limitation de vitesse choisissez-vous ? Chausssidoux, plateaux traversants, coussins berlinois, feux régulateurs, radars automatiques ? | Toutes ces solutions sont possibles et à déployer en fonction du contexte. C'est déjà le cas sur la ville où nous avons déployé des équipements à hauteur de 150 K€ moyen par an. Nous développons également la mise en œuvre de chicanes qui sont à la fois efficaces et non génératrices de nuisances sonores. | Nous ne sommes pas favorables aux obstacles mécaniques et devons également veiller aux coûts de voirie. Nous avons une petite préférence pour les radars automatiques, comme en sont équipées beaucoup de villes moyennes en Allemagne. Ils sont en général bien acceptés par la population. | | Cela dépendra de la configuration des rues : largeur fréquentation : les dispositifs seront adaptés aux différentes situations |
| 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 ? | Là encore, c'est l'utilisation de divers dispositifs qui permettra de diminuer encore le stationnement sauvage. Pour mémoire, nous avons fait le choix budgétaire significatif de doubler l'effectif de la police municipale et mis en œuvre une politique de verbalisation jusqu'ici très réduite. Les investissements en vidéo-verbalisation ont également été effectués et concourent à l'atteinte de cet objectif. Mais il nous apparaît également nécessaire de mettre en œuvre une campagne de communication d'ampleur, telle que celle réalisée sur la Propreté Urbaine. | Avertissement et/ou verbalisation par la police municipale nous paraissent la solution la plus adaptée. Nous ne croyons guère aux campagnes de sensibilisation auprès d'automobilistes déjà sollicités par de nombreuses campagnes. Nous restons sceptiques quant au coût de fonctionnement d'une fourrière. Enfin, nous ne sommes pas favorables à la vidéo-verbalisation pour ne pas provoquer de rejet de la vidéosurveillance/vidéo-protection qui doit être étendue à des fins de sécurité. Il pourrait cependant à titre expérimental, être intéressant de mettre à disposition des usagers du vélo une application « de type » Name and shame » qui pourrait éventuellement conduire à une vidéo-verbalisation si la légalité de cette pratique pouvait l'autoriser | Les voitures mal garées, il n'y a rien de plus énervant et dissuasif pour les cyclistes. Par ailleurs, trop d'incivilités peuvent provoquer des accidents. La police municipale sera missionnée pour faire respecter le code de la route et pour sanctionner les contrevenants. Mais la coercition n'est efficace que si elle est accompagnée d'un travail de sensibilisation, de sanctions graduées, de dispositifs pour faciliter la vie des gens, par exemple, le déchargement ou le chargement. | Les missions de la police municipale seront globalement repensées : nous privilégierons la prévention et la présence humaine médiatrice : une brigade à vélo pourrait être mise en place pour verbaliser les contrevenants après une forte campagne de sensibilisation. Nous sommes opposés à la mise en place de caméras d'auto-verbalisation qui déresponsabilisent complètement les automobilistes. |
| 14 | Quelles actions concrètes mènerez-vous pour encourager l'usage des bus en remplacement de la voiture ? | Déploiement de P+R ou de délestage des pôles générateurs Cadencement des lignes et lignes plus directes Nouvelle baisse de la tarification (- 20%) Gratuité en cas de stationnement au P+R | Nous ne souhaitons pas remettre en cause l'actuel développement des transports en commun tel qu'il est régi par le PDU de 2016, hormis l'extension horaire de quelques lignes en soirée. Nous n'envisageons pas la gratuité des bus hormis sur quelques jours bien précis (événements) ou pour quelques publics bien ciblés (scolaires ?). | C'est un engagement de campagne. Mais l'augmentation du cadencement passe aussi par un travail avec les associations pour motiver la population à modifier ses habitudes et par des études complémentaires, auprès des usagers pour étudier les formes les plus adaptées (parkings relais ou lignes plus lointaines, par exemple) | Nous créerons avec l'agglomération des lignes de Bus à Haut Niveau de Services pour améliorer la performance du réseau de transport urbain : voies réservées aux bus (en site propre) dans les deux sens sur les axes structurants (à étudier) avec réelle priorité aux feux : à titre d'exemple le Pont Mistral pourrait être doté de deux voies bus et réduit à deux voies pour les voitures ; avec des voies cyclables en encochement La circulation des bus et des vélos serait ainsi priorisée et incitative. Cette mise en œuvre est indissociable de l'étude d'un nouveau plan de circulation - cadencement et meilleure amplitude en soirée - parfaite accessibilité des arrêts aux FRMR/Information des horaires de passage aux arrêts de bus principaux - Bus à énergie propre et au maximum décarbonée : biogaz, électriques Ces lignes seront évidemment connectées aux parkings relais mis en place |
| 15 | Appuyez-vous l'augmentation de la densification des lignes de bus : cadencement augmenté, horaires élargis ? | Oui, de façon ciblée | Oui, essentiellement l'extension horaire de certaines lignes, notamment les vendredi et les samedi. Une expérimentation progressive devra en être faite | | Oui voir plus haut |
| 16 | Appuyez-vous la mise en place des bus express entre Valence et les communes des alentours ? Quelles communes ? | Oui, sur proposition de VRD | Nous préférons l'étude et la mise en place d'une colonne vertébrale de navettes automatiques sur le réseau ferré local pour en augmenter l'utilisation, dans un premier temps entre Romans et Valence, en y ajoutant éventuellement des arrêts complémentaires (Saint-Marcel-Lès-Valence par exemple) aux gares SNCF actuelles | | Oui en direction de Chabeuil, Romans/Bourg de Péage, Crest, et en lien avec les lignes BHNS citées plus haut donc avec des voies réservées dans les secteurs fortement ralentis en entrée de ville |
| 17 | Proposez-vous la gratuité du réseau et dans ce cas comment compenserez-vous la diminution des recettes et comment financeriez-vous les améliorations du réseau ? | Non, nous proposons une nouvelle baisse de la tarification, financée par l'augmentation, déjà constatée, de la fréquentation | Comme déjà évoqué, nous maintiendrons la tarification actuelle et expérimentons la gratuité sur certains jours ou pour certains événements. | Sur le principe, nous sommes pour aller progressivement vers la gratuité, en commençant par certaines expériences, en particulier les navettes aux heures de pointe, la gratuité pour certains usagers dépendants ou des forfaits attractifs. Des études pour chiffrer les coûts accompagneront la mise en place des projets. Sur le financement, il y a des choix à faire, privilégier les événements dépendants comme à l'heure actuelle ou développer ces services à la population : rappels qu'une grosse partie du coût des transports en commun est financée par les taxes | La gratuité peut être un levier pour faire basculer les automobilistes vers le transport en commun Mais elle n'est pas suffisante en soi : elle est indissociable d'une amélioration du réseau de transport public préalable. La gratuité dans ce contexte fera l'objet d'un débat citoyen sur son mode de financement puis d'une consultation citoyenne |
| 18 | Quelles actions concrètes mènerez-vous pour encourager l'usage du train pour les déplacements domicile - travail ? | Le PDU adopté dans la mandature qui s'achève prévoit des études de faisabilité que nous engagerons. | Nous n'envisageons pas un développement accru des lignes SNCF qui dépendent également de négociations avec la Région AJURA. La réflexion sera engagée pour créer des navettes automatiques sur le réseau ferré existant avec pour ambition de l'étendre à l'étoile ferroviaire du bassin de vie. Ce réseau, local ou même réseau ferré que la SNCF, aurait vocation à être géré par CITEA. | | Nous travaillerons également avec la Région AJURA pour développer le potentiel de l'étoile ferroviaire Valentinienne en créant de nouveaux services périurbains en particulier aux heures de pointe pour relier Valence à Romans, Livron Crest et Tain Tournon Nous veillerons à la mise en place de tarification intégrée et attractive entre TER et réseau urbain pour faciliter l'emprunt indifférencié du bus ou du train selon les horaires |
| 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 ? | Nous pourrions en faire la proposition à la Région en fonction des résultats de l'étude Q18. | Non. Nous souhaitons privilégier le développement d'un deuxième opérateur local- du réseau ferré existant. | Sur le réseau express régional et la réouverture de plusieurs gares pour faire une étoile ferroviaire, c'est un engagement de campagne. Mais sur la création d'un syndicat de transport avec la Région, cela dépend aussi de celle-ci et il n'est pas certain que la conjoncture soit favorable avec l'actuelle équipe qui dirige la Région, contrairement à l'équipe précédente qui avait beaucoup fait pour développer le train comme moyen de déplacement et la logique des cadencements, en particulier le vice-président chargé des transports. Ces projets demandent de toute façon, des études complémentaires assez conséquentes pour définir les réalisations possibles et la pertinence des cadencements. Par ailleurs, cette organisation est à coordonner avec le projet des parkings relais. | Oui |
| 20 | Appuyez-vous la création d'un réseau express régional sur l'étoile ferroviaire de Valence ? | Oui | Oui mais dans le cadre de CITEA/VRD dans le cadre de navettes automatiques. Cf. nos réponses à d'autres questions ci-dessus. | | Oui |
| 21 | Appuyez-vous la réouverture de la gare ferroviaire voyageurs de Portes-Lès-Valence comme prévu au PDU ? A quelle échéance ? | Oui | Oui mais probablement plus dans le cadre ultérieur des navettes automatiques qui pourraient être étendu à Portes-Lès-Valence dans un second temps. | | Oui en lien avec l'Agglomération et la Région, ce sera une priorité pour redynamiser les déplacements quotidiens en TER |
| 22 | Appuyez-vous la création d'arrêts de trains à Bourg-lès-Valence et Saint Marcel-lès-Valence ? | Oui | Oui, c'est inscrit dans notre projet sur les navettes automatiques (question déjà abordée ci-dessus à plusieurs reprises). | | |
| 23 | Appuyez-vous la création d'une vélo-station en gare de Valence Ville ? Avec combien de place sécurisée ? | Oui, un local dédié existe déjà. | Oui, c'est inscrit dans notre projet sur les navettes automatiques (question déjà abordée ci-dessus à plusieurs reprises). | | Oui après inventaire des surfaces disponibles pouvant être mises à disposition : à ce titre nous lancerons une étude avec la SNCF et la Région pour réutiliser l'espace désaffecté de la SERNAM contiguë à la Gare Routière qui pourrait être complémentaire d'une utilisation du premier niveau de parking sous la gare et de la rotonde actuelle |
| 24 | Quelles actions mènerez-vous pour que les parents soient moins tentés d'amener leurs enfants à l'école en voiture ? | Incitation Pédibus avec nécessité d'implication des conseils d'école compte tenu du renouvellement permanent des parents - Aménagement accessibilité trottoirs aux abords des écoles - Appuis vélos | Nous envisageons la mise en place des limitations de l'accès des voitures aux abords de l'école selon les opportunités de chaque site et après expérimentation. | | Pédibus et vélobus à développer en lien avec les Conseils de Quartiers, les associations de parents d'élèves et les écoles ; expérimenter les « School bus » à vélo (vélo multiplaces pouvant monter à 8 utilisés en Allemagne et à Rouen par exemple) avec des parents d'élèves accompagnateurs bénévoles |
| 25 | Réduisez-vous l'offre de stationnement automobile aux abords immédiats des entrées d'écoles ? | Le stationnement disponible aux abords immédiats des écoles, installées en milieu urbain, est déjà aujourd'hui très restreint pour des questions de sécurité. | Difficile de répondre dans l'absolu à ces questions. Nous souhaiterions interdire le stationnement longue durée aux abords des entrées des écoles, en période et temps scolaire. | | Oui en limitant le stationnement à moins de 200 m des établissements |
| 26 | Comment réduirez-vous la circulation à proximité des écoles aux heures d'affluence ? Y interdirez-vous la circulation ? | Le dispositif mis en œuvre avec Valence Services sera maintenu et vient d'être étendu (+ 2 écoles) en 2019. | Difficile encore une fois de répondre dans l'absolu à ces questions. Nous souhaiterions revoir les plans de circulation pour éviter le transit dans les zones des écoles et sécuriser des itinéraires pour favoriser les transports alternatifs. Faciliter l'accès à pied et à Vélo. | Ces projets répondent à nos engagements : ils demandent une mobilisation des associations, une coordination entre elles et les services municipaux et une discussion avec les habitants des quartiers concernés. Et ce travail est à réaliser quartier par quartier en raison des problématiques différentes selon les implantations des écoles et les populations concernées | Expérimenter éventuellement cette interdiction sur des secteurs très congestionnés et peu sécurisés en centre ville |
| 27 | Comment sécuriserez-vous les déplacements non motorisés aux abords des écoles ? | Lors du traitement des abords, nous mettrons en place des plateaux traversants et élargissons les parvis et trottoirs en fonction des profils de voies Exemples récents : Buisson, Place Simone Veil À venir : Kergomard, La Bruyère, Bayet | Itinéraire piétons et vélo sécurisés (en site propre quand c'est possible) aux abords des écoles, connectés aux itinéraires vélos privilégiés | | Larges trottoirs et bandes cyclables au départ des écoles |
| 28 | Equiperiez-vous les écoles d'abris à vélo plus adaptés ? | Oui, au fur et à mesure des rénovations des bâtiments et des cours d'écoles. | Oui. Toutes les écoles devront à terme être dotées d'abris et appuis vélo à l'intérieur de l'enceinte de l'école. | | Oui en y installant davantage d'arceaux à vélos pratiques et stables permettant d'attacher le cadre des vélos avec un ancrage en U. Il faut aussi prévoir un positionnement permettant une meilleure visibilité pour réduire le risque de vol. |
| 29 | Encouragez-vous les écoles à participer au challenge mobilité de la région ? Comment ? | Oui – à travers une dotation de récompense. | Nous soutiendrons les initiatives prises par les enseignants et les collectivités sans en rendre la participation obligatoire, en fonction des projets pédagogiques de chaque établissement. | Oui, la formation est indispensable pour sensibiliser les enfants à ces enjeux, d'autant plus si l'initiative vient des enseignants. Les budgets à investir sont modestes au regard de la sensibilisation qu'apportent de tels projets. Par ailleurs, ce travail doit se faire en partenariat avec les associations des parents d'élèves pour être une réussite. | Oui en impliquant les familles également dans des challenges inter-écoles et en redonnant un nouveau souffle à la TDV (Traverse de la Drôme à Vélo) formidable initiative pour développer la pratique du vélo dès le plus jeune âge en impliquant profs, parents d'élèves et enfants |
| 30 | Encouragez-vous la création de pédi-bus et de vélo-bus en mettant du personnel à disposition ? | Favorable à une mise en place à chaque rentrée. Compétence de VRD. Poursuite de l'action de sécurisation des traversées avec Valence Services. | Nous soutiendrons les initiatives des parents pour la mise en place de pédi-bus et vélobus, en les accompagnant de la sécurisation des itinéraires, l'organisation des tournées, l'information et la mobilisation. L'implication des parents est indispensable | Ce projet a été proposé au sein de notre campagne par quelques membres et il a obtenu l'adhésion de toute l'équipe. Savoir si nous devons mettre du personnel à disposition ou subventionner des associations qui seraient motrices sur ce projet auprès des parents d'élèves n'a pas encore été tranché : ce sera certainement à étudier au cas par cas | Oui mais nous privilégierons l'initiative de parents d'élèves bénévoles pour l'accompagnement |
| 31 | Aidez-vous les écoles à former les enfants à la mobilité à vélo ? | Oui par la mise à disposition d'une piste pédagogique. | Oui, des formations spécifiques seront dispensées sur le temps scolaire (en accord avec les autorités éducatives) et sur le temps périscolaire, avec implication et appel à projet des associations expertes. | Oui, la formation est indispensable pour sensibiliser les enfants à ces enjeux, d'autant plus si l'initiative vient des enseignants. Les budgets à investir sont modestes au regard de la sensibilisation qu'apportent de tels projets. Par ailleurs, ce travail doit se faire en partenariat avec les associations des parents d'élèves pour être une réussite. | Oui en incitant les établissements scolaires à faire intervenir des des formateurs et en lien avec des associations comme telles que la vôtre qui dispose d'un savoir-faire |