

REV Questionnaire Municipales 2020 - Tableau comparatif Valence Partie 2 - Politique cyclable

	Sibiensemble Nicolas DARAGON	Ambitions Valence Alain AUGER	Printemps Valence Florent MEJEAN	Valence en Commun Michel QUENIN
1 Réduire-vous la place de la voiture pour l'affecter aux aménagements cyclables ?	Oui	Oui, progressivement comme déjà évoqué mais en veillant à ne pas reporter le stationnement sur les parkings souterrains privés dont les profits sont déjà très conséquents	Oui, c'est un engagement de campagne. Les budgets seront à la hauteur de ces engagements : plus de 10 euros par an et par habitant. Des études permettront de trouver les financements complémentaires (par exemple, Europe, politique sectorielle de l'état, mécénat, etc.) pour accroître cette part sans faire porter la totalité de l'effort sur le budget municipal	Oui notamment sur les grands axes routiers de pénétration en ville pour créer des bandes ou pistes cyclables ou en augmentant l'offre de stationnement vélo par rapport à celui des voitures sur les espaces publics aujourd'hui totalement occupés par les voitures ; et qu'il faudra réaménager à l'exemple de la place de Dunkerque. Il s'agit notamment de réduire la largeur et le nombre de voies automobile et de réduire des places de stationnement automobiles en surface pour créer des bandes et des pistes cyclables sécurisées et/ou augmenter l'offre de stationnement vélo.
2 Quel budget par an et par habitant consacrez-vous aux aménagements cyclables ?	Tranche 5 à 10 € / an / hab., plus précisément 8€ (soit 4 fois le budget initialement dédié) 100 K€ / an pour aménagements de bandes et amélioration des dispositifs 2500 K€ sur le mandat en aménagements spécifiques + Mobiliers, financement par VRD	10% du budget voirie sera affecté à la création et l'aménagement d'itinéraires, soit environ 25€ par habitant.		Les budgets nécessaires seront définis quand nous serons aux commandes après étude du schéma cyclable à mettre en place (en lien aussi avec la politique transport en commun). Nous mettrons les moyens nécessaires pour augmenter la part modale du vélo (la doubler avant la fin de mandat) . Il est difficile de donner un ratio précis à ce jour d'autant que le plan de végétalisation et le réaménagement de nombreux espaces publics prendront en compte les aménagements nécessaires aux vélos. Toutefois le budget par an et par habitant sera au moins égal à 5 € soit plus de 300 000 € par an sur la durée du mandat
3 Quelles opérations mènerez-vous pour encourager la population à utiliser le vélo plutôt que la voiture ?	Nous proposons une campagne de communication dédiée à la mobilité active (affichage + bulletin municipal + relai presse). Nous souhaitons mettre en œuvre un guide « vélo » avec une large diffusion dans lequel pourrait être repris l'ensemble des informations. Nous souhaitons conformément aux engagements de l'agenda 21 développer une plateforme numérique en lien avec VRD en faveur des mobilités actives. Nous proposons de travailler avec les associations de cyclistes pour identifier et traiter les points noirs qui sont des freins à l'usage du vélo	Le développement d'itinéraires cyclables et le développement des transports en commun seront les colonnes vertébrales de ces efforts, avec notamment le projet de développement de navettes automatiques combinées avec de larges consignes à vélo sécurisées.	C'est le typiquement ce genre de problématique qui ne peut pas s'envisager sans le partenariat avec les associations et la rencontre avec les habitants des quartiers. La ville peut accompagner les projets, faciliter la communication, subventionner certaines opérations et apporter son soutien officiel.	Des événements de ce type pourront être mis en place en lien avec les associations et les conseils de quartier - Un dimanche par mois ou par trimestre le pont mistral réservé aux modes doux (vélos piétons bus) - Développer l'opération « je fais mes courses à vélo » avec REVV - l'importeur en prêt pour les courses - Nous participerons à la « semaine européenne de la mobilité » en septembre en lien avec Valence Romans Déplacements et proposerons dans ce cadre de rétablir le principe d'une « journée sans voiture » - Nous participerons également à la " fête du vélo en Juin".
4 Proposez-vous le forfait mobilité durable aux employés de la commune qui utilisent le vélo pour leurs déplacements domicile - travail	Nous engageons effectivement cette réflexion en relation avec le service RH. La question du contrôle de l'utilisation réelle du vélo est centrale	Nous veillerons à la stricte mise en œuvre des possibilités définies par la loi pour les salariés de la commune comme pour ceux du privé en veillant à ne pas créer de discrimination	Oui ; l'objectif sera aussi de la faire connaître aux employeurs locaux.	Oui, il se substituera à l'indemnité kilométrique vélo et sera un vrai levier pour inciter à l'usage du vélo pour les déplacements domicile travail ; nous en ferons aussi la promotion dans les plans de déplacement interentreprises pour inciter les autres gros employeurs de la ville à le mettre en place
<b>Intercommunalité</b>				
5 Consulterez-vous VRD pour tous les travaux de voirie et en particulier les aménagements cyclables ?	Oui, VRD est déjà associé au COTECH pour les travaux de voirie de la Ville de Valence	Oui. Ce travail sera fait en concertation avec VRD mais également avec les communes concernées de façon à ce que les engagements soient solidairement pris par l'Agglo et les communes concernées.		Oui nous travaillerons en collaboration étroite
6 Créez-vous des zones de rencontre dans les quartiers commerçants ? Combien ?	Non, cela ne nous semble pas efficient.	Oui sur les principaux itinéraires intercommunaux qui devront être validés par le PDU	Nous sommes attachés à la liaison entre Valence gare et Valence TGV, ainsi qu'aux autres axes structurants. Sur de telles liaisons entre les villes, la compétence doit aller à l'agglomération. En revanche, les aménagements internes aux villes doivent être gérés par la municipalité. Le budget à allouer est de 1,5 Millions d'euros sur 6 ans.	Nous sommes plutôt favorables à travailler en intelligence avec eux et en associant les usagers
7 Quel budget proposerez-vous pour sécuriser les axes cyclables structurants définis par VRD ? Pour une réalisation complète sécurisée et en site propre à quelle échéance ?	Coordination et financement VRD Sur la question de la sécurisation in situ propre, le milieu urbain n'est pas toujours compatible du fait de la contrainte des profils de voies.	Nous ne sommes pas capables de répondre à cette question n'ayant pas assez d'éléments budgétaires à notre disposition.		Nous étudierons cette question avec VRD mais nous participerons à la réalisation de ces axes cyclables structurants sur le territoire communal à commencer par Valence Rovaletan Romans
8 Appuiez-vous la création d'un réseau vélo en site propre, continu et sécurisé entre Valence et les communes alentour ?	Oui. Nous étudions d'ailleurs des aménagements en site propre jusqu'en limite du domaine routier (Route de Romans pour lier l'aménagement réalisé dans le cadre du giratoire des Couleures, Route de Montlézier entre le giratoire de Thabor et jusqu'après le futur échangeur en partenariat avec le CD26, Avenue de Chabeuil, Boulevard Tezier pour relier les infrastructures du Boulevard Maréchal Juin et des Boulevards à l'échangeur de Lautagne et à la Zone d'activité. Nous avons sollicité VRD pour étudier des liaisons intercommunales vers Chabeuil et Malissard.	Ces itinéraires sont indispensables et doivent être mis en œuvre en priorité aux projets routiers. Ils devront être utilement connectés aux arrêts des navettes automatiques.	Oui c'est indispensable d'avoir un schéma global et de favoriser les déplacements sur des pistes sécurisées, d'autant qu'une réflexion peut aussi se porter sur les différentes petites routes qui traversent les campagnes environnantes et qui peuvent être, pour certaines, réaménagées en pistes cyclables ou doublées en espace cyclable. Ceci étant, il faut différencier les trajets résidences - écoles et résidences - centres des bourgs, qui correspondent à des aménagements tout public (compétence ville), de trajets plus éloignés entre villes (plus de 10 kilomètres par exemple) qui correspondent à des déplacements de personnes plus aguerries ou d'adolescents qui maîtrisent déjà les déplacements à vélo (compétence à déléguer à l'agglo).	Oui voir propositions déjà proposées plus haut :
<b>Aménagements cyclables</b>				
9 Généraliserez-vous les doubles sens cyclables (DSC) dans toute la ville ?	Nous projetons de finaliser son plan de déploiement des zones 30 dans le cours du mandat à venir, et de fait de généraliser les doubles sens cycles sur les zones encore aujourd'hui dépourvues.	Nous respecterons toutes les obligations légales en la matière, qui doivent déjà être à peu près respectées à Valence à notre sens		Oui dans les zones 30 et en dehors des rues et axes à grande circulation où seront privilégiées les bandes et pistes cyclables Rappel La loi stipule que les Doubles Sens Cyclables sont la règle dans les zones 30 et les rues limitées à 30 km/h, sauf exceptions dûment justifiées devant faire l'objet d'un arrêté du Maire. Dans les rues à 50 km/h cela est possible s'il y a des bandes cyclables.
10 Mettrez-vous en place des « cédez-le-passage cycliste aux feux » sur la majorité des carrefours à feux ?	Oui. Les dispositifs sont déjà existants sur une grande partie des 69 carrefours de la ville de Valence (43 carrefours équipés), sous réserve que les voies cycles ne soient pas elle-même asservies par un feu tricolore. Nous proposons d'auditer tous les 3 ans l'ensemble de ces carrefours pour remettre à niveau les dispositifs (en dehors de sollicitations expresse des usagers)	Oui en continuité avec ce qui a été commencé		Oui avec campagne de sensibilisation préalable
11 Systématisez-vous les sas vélo à tous les feux ? Renouvelez-vous les sas existants ?	Oui. Nous projetons de mettre en place les SAS vélos sur l'ensemble des 69 carrefours à feux à échéance du prochain mandat	Oui. En priorité sur les itinéraires privilégiés		oui
12 Oui sauf ponctuellement	La collectivité investit dans ces infrastructures pour rendre lisibles les usages sur sa voirie notamment le long des axes à forte circulation. Nous proposons d'associer les associations d'usagers de cyclistes pour lever les points dangereux notamment aux intersections et de rendre les PC non obligatoires quand c'est nécessaire.	Oui sauf ponctuellement.		Oui mais seulement si les pistes cyclables existantes ne sont pas sécurisées, ce qui n'est pas encore le cas sur Valence. Ce point sera à discuter avec les associations concernées et les usagers
13 ) Systématisez-vous les bandes de sécurité de 50 cm entre les bandes cyclables et les places de stationnement automobile pour protéger les cyclistes contre l'ouverture des portières ?	Oui même si les profils de voies sur Valence ne le permettent pas systématiquement. Nous envisageons l'accroissement significatif du réseau de pistes cyclables en site propre sur la mandature, séparées des bandes de stationnement et le marquage différencié des linéaires de bandes cyclables le long des stationnements pour alerter les usagers.	Dans la mesure du possible, en fonction de la largeur des voiries.	Sur les zones à 50, nous privilégierons les pistes cyclables en site propre. Sur les zones à 30, nous privilégierons le principe de la route partagée (comme à Châteauneuf-sur-Isère). Les doubles sens seront donc systématisés sur les zones 30, avec des marquages au sol pour signifier aux véhicules la priorité aux vélos. Les sas pour les vélos seront systématisés à tous les feux où cela est possible. Nous attachons aussi une importance au nettoyage des voies cyclables avec un matériel de la ville adapté.	Oui dans toute la mesure du possible car dans certains cas la réduction de la largeur des voies réservées aux voitures est contrainte par l'emprise disponible entre les bâtiments et la nécessité de conserver des trottoirs pour les piétons. Mais ce sera une priorité dans les réaménagements cyclables
14 Positionnez-vous des logos vélos au centre des voies de circulation lorsque la largeur ne permet pas un dépassement sûr ou que la présence de stationnement automobile crée un danger à cause de l'ouverture des portières ?	Oui dès lors qu'une infrastructure cycle (bande ou piste) est inexistante et en dehors des zones 30. Nous proposons toutefois d'accompagner ce sujet dans le cadre d'une campagne de communication dédiée aux cycles et ciblant notamment les évolutions de réglementation	Nous manquons d'expérience pour répondre à cette question.		oui

15	<b>Créez-vous une signalétique systématique pour les déplacements à vélo ?</b>	Nous proposons d'éditer un guide « vélo » avec une mise à jour régulière des données sur les infrastructures existantes et de travailler avec VRD à la mise en place d'un outil numérique en faveur des mobilités actives. Nous souhaitons également lier ce sujet avec les parcours à pieds.	Oui pour la signalisation des itinéraires aménagés et privilégiés		Oui à étudier dans le cadre des nouveaux plans de circulation L'indication du temps de parcours inciterait les usagers à privilégier la marche à pied ou le vélo à la voiture, pas plus rapide en ville. Il faut néanmoins éviter de faire passer les cyclistes par les endroits dangereux.
	<b>Information des cyclistes</b>				
16	<b>Avec quels moyens ferez-vous la promotion des déplacements à vélo ? Bulletin municipal, affichage public, fête du vélo, etc. ?</b>	Nous proposons d'éditer un guide « vélo » avec une mise à jour régulière des données sur les infrastructures existantes et de travailler avec VRD à la mise en place d'un outil numérique en faveur des mobilités actives. Nous souhaitons également lier ce sujet avec les parcours à pieds.	L'animation de ces promotions devrait se faire essentiellement au travers du bulletin municipal et des animations qui seraient réalisées par les associations concernées.	Ces projets sont intéressants, mais c'est là aussi typiquement des actions qui sont à développer par le tissu associatif. Bien entendu, la municipalité peut mettre à disposition certains moyens de communication (panneaux, bulletin, etc.). Elle peut aussi accompagner les associations dans le montage de demande de subvention, et surtout les orienter vers les pistes de financements (Europe, État, Région, Département, Fondations, etc.) : un service aux associations serait bienvenu sur ce point et largement amorti par les financements que cela permettrait de drainer vers l'Agglo de Valence Romans.	Tous les medias cités seront utilisés ; nous associerons également les associations dont REVV bien entendu et les Conseils de quartier
16'	<b>Quelles mesures prendrez-vous pour participer à la formation des cyclistes ? Sur quels thèmes ?</b>	Idem point 16 Nous prévoyons le déplacement et le confortement de la piste de sécurité routière du Polygone. Nous prévoyons d'étudier son accès aux familles en dehors des périodes d'utilisation par les scolaires.	La formation scolaire sera notre priorité.		Campagnes de sensibilisation au public avec associations, Prévention Routière, Ecoles ; notamment challenges ou défis inter-écoles, nouveau souffle donné à la Traversée de la Drôme à Vélo ; formidable outil pédagogique et ludique de sensibilisation et d'éducation au vélo
	<b>Stationnement des vélos</b>				
17	<b>Augmenterez-vous dans le PLU les exigences en matière de stationnement sécurisé des vélos dans les logements neufs ? Dans quelles proportions ?</b>	Actuellement, nous sommes entre 2 à 3% de surfaces de plancher à réserver aux locaux vélos, au titre du PLU actuel. Dans le PLU futur mis en révision en décembre, nous ne reviendrons pas sur ces proportions qui sont satisfaisantes en tant que telles et nous envisageons de préciser les modalités d'accès de ces surfaces pour les locaux vélos, afin de les rendre opposables au plan réglementaire. Ainsi, nous souhaitons imposer le caractère accessible de ces locaux par un accès direct depuis le RDC et en le favorisant depuis l'espace public quand cela est rendu possible par rapport à la configuration de l'ensemble immobilier	Oui lors de la délivrance des permis de construire des bâtiments neufs. La localisation des stationnements vélo au rez de chaussée pour qu'il soit plus facile de prendre son vélo que sa voiture y sera encouragée. La création de locaux de stationnement vélo dans les bâtiments anciens sera conseillée lors de la rénovation des bâtiments mais ne pourra être réglementairement imposée	Nous sommes favorables à un accueil des vélos plus important en gare de Valence ville et en gare de Valence TGV, ainsi que sur toutes les autres gares de l'étoile ferroviaire. Nous sommes aussi favorables à développer des endroits sécurisés pour stocker les vélos pendant les courses en ville, dans des lieux à la vue de tout le monde. Mais ces aménagements n'ont d'intérêt que si nous parvenons à changer les habitudes des résidents, ce qui renvoie aux questions précédentes. C'est un projet d'ensemble qu'il convient d'étudier et de mettre en œuvre, de façon à ce que ces installations ne soient pas sous employées. En revanche, notre équipe s'engage à intervenir pour que les mesures réglementaires de la loi SRU soient appliquées, soit lors de l'élaboration du PLU, soit par un suivi des constructions neuves. Et ces projets d'aménagement sont à intégrer systématiquement dans tous les projets d'aménagement urbain.	Nous serons vigilants sur le respect de l'application de la loi SRU qui impose au moins 3 m <sup>2</sup> par logement dédié au stationnement des vélos. Nous privilégierons dans les nouvelles constructions des garages à vélos sécurisés en RDC d'immeubles
18	<b>Combien de box à vélo installerez-vous sur l'espace public de la commune ?</b>	A chaque projet, VRD est sollicité pour l'installation d'une vélobox. Nous prévoyons de travailler avec les associations de cyclistes pour identifier les lieux manquant d'équipements afin de solliciter un déploiement par VRD qui pourrait au moins être égal au précédent mandat.	Nous ne sommes pas en mesure de répondre précisément à cette question.		Cette décision sera à examiner avec les associations et les Conseils de quartier
19	<b>Dans certaines rues désertées par les commerces créez-vous des stationnements vélos sécurisés en utilisant des fonds de commerce inoccupés ?</b>	Si l'opportunité se présente et seulement en cas d'impossibilité d'installation de box sur le domaine public et sous réserve du financement de l'ensemble du projet par VRD.	Non car les locaux commerciaux même inoccupés ne sont pas des espaces publics. Tout au plus, pourrions-nous envisager de participer à une expérimentation ponctuelle sur un projet-pilote qui serait de nature à encourager ensuite d'autres initiatives privées.		Nous privilégierons les arceaux et les boxes sécurisés car les locaux commerciaux inutilisés devront en priorité affectés à de nouveaux services de proximité : ressourceries, réparation, recyclerie ou autres commerces de proximité
20	<b>Réaffecterez-vous des places de stationnement automobile à l'installation d'arceaux ou de box à vélos ?</b>	Oui, dès lors que le besoin est justifié.	En concertation avec les habitants et commerçants, cette solution sera préférée.		Oui
	<b>Lutte contre le vol</b>				
21	<b>Ferez-vous des campagnes d'information pour la prévention du vol des vélos via l'affichage public et le bulletin municipal ?</b>	Oui. Nous proposons une campagne de communication dédiée à la mobilité (affichage + bulletin municipal + relai presse). Nous souhaitons mettre en œuvre un guide « vélo » avec une large diffusion dans lequel pourrait être repris des informations sur la	Oui		Oui
22	<b>Impliquez-vous la Police Municipale dans la lutte contre le vol en utilisant le fichier Bicycode pour rechercher les propriétaires des vélos marqués parmi les vélos volés retrouvés ?</b>	Oui (dans la mesure des accès au fichier qui nécessite encore aujourd'hui une sollicitation de la Police Nationale ou des associations de cyclistes car la PM ne peut gérer ces fichiers soumis à la CNIL)	Oui,	Oui, c'est un enjeu important de sensibiliser les cyclistes aux possibilités de lutter contre le vol et de généraliser le fichier Bicycode. En revanche, il nous semble que le marquage doit rester une opération du milieu associatif, que la ville peut valoriser de différentes façons.	Oui
23	<b>Impliquez-vous la Police Municipale dans la lutte contre le vol en devenant opérateur de marquage ?</b>	Non. C'est une démarche privée d'une part et ce n'est pas la fonction d'une PM.	Vraisemblablement, lors d'opérations ponctuelles de promotion de ce marquage.		A étudier en fonction des moyens affectés, ce ne sera pas forcément une priorité A voir aussi avec REVV comment on peut promouvoir le marquage
	<b>Concertation sur les aménagements</b>				
24	<b>REVV souhaite rencontrer régulièrement (au moins deux fois par an) les services techniques en présence des élus référents pour discuter des aménagements. Organisez-vous de telles rencontres ?</b>	Oui Elles ont d'ailleurs préexisté sur Valence pendant quasiment toute la durée du mandat écoulé	Oui mais une fréquence trimestrielle paraîtrait plus opportune dans le cadre de la sanctuarisation d'un budget voire réservé au développement du vélo. REVV y aura un rôle pédagogique très important à tenir.	L'introduction à ce questionnaire a répondu à ces deux questions. Pour nous, c'est un sujet central. La municipalité doit favoriser la rencontre des services techniques avec les associations et les habitants : c'est notre façon de concevoir la gestion municipale. <i>note REVV : voir réponse pour prendre connaissance de l'introduction</i>	Oui une fois par trimestre semble un minimum
25	<b>Consulterez-vous REVV en amont chaque fois que des travaux concernant les déplacements seront envisagés ? Organisez-vous des réunions de chantier ?</b>	Oui Nous prévoyons de consulter REVV sur les phases avant-projet des opérations avec des visites de terrain si nécessaire.	Oui		Oui, et nous associerons également les Conseils de Quartiers à ces travaux
			Suggestions supplémentaires : 1. Nous pensons qu'il serait utile de mettre en place un tableau de bord comptage pour assurer un meilleur suivi des fréquentations et du résultat des actions entreprises. 2. Il pourrait également être envisagé de former et dédier des utilisateurs-référents		