

**Ce questionnaire s'adresse à tous les candidats aux élections municipales de l'agglomération de Valence. Ils sont invités à remplir ce questionnaire et à nous le renvoyer par courrier électronique ([secretariat@revv-valence.org](mailto:secretariat@revv-valence.org) et [valence.revv@fubicy.org](mailto:valence.revv@fubicy.org)) avant le 15 février.**

**Commune :** .....BOURG-LES-VALENCE.....

**Nom de la liste :** .....Bien Vivre La Ville.....

**Candidat en tête de liste :** .....Alexandre POTHAIN.....

Nous invitons les candidats à répondre de manière précise (par oui ou par non, sauf quand il s'agit d'une question ouverte) et chiffrée (quantité, délais de mise en œuvre, budget alloué, etc.).

Certains sujets sont du ressort de VRD (bus, train, etc.) ou de l'intercommunalité (Valence Romans Agglo ou Communauté de Communes Rhône Crussol). Les décisions étant votées par des conseils dont les représentants sont des élus des communes du territoire nous demandons aux candidats de se positionner quant au soutien de nos propositions dans ces instances de décision.

Nous proposerons bientôt un questionnaire complémentaire concernant les point noirs à résorber, commune par commune.

**Nous sommes à la disposition des candidats pour les aider à répondre aux questions, qu'ils n'hésitent pas à nous contacter. Nous serons heureux de leur donner les explications utiles et les arguments pour défendre les mesures que nous préconisons.**

Les réponses seront publiées dès réception sur le site de REVV : [www.revv-valence.org](http://www.revv-valence.org)

# Introduction

Depuis les dernières élections municipales en 2014 le monde a changé. Les effets du réchauffement climatique se font sentir dramatiquement. Le tout-automobile a montré ses limites (pollutions, coûts, étalement urbain, etc.). Les quelques tentatives de retour de l'automobile n'ont pas sauvé les centres-ville.

Le vélo est redevenue une solution alternative complètement crédible, associé à la marche à pied et aux autres modes de transports collectifs. La Loi d'Orientation des Mobilités a été votée, elle vise à offrir plus d'alternatives à la voiture individuelle pour les déplacements du quotidien. Elle inclut le Plan national Vélo présenté en 2018.

La population est prête à changer ses habitudes de déplacement pour peu qu'on lui en donne les moyens. Les enquêtes Baromètre Cyclables de la FUB en 2017 (113 000 répondants) et en 2019 (185 000 répondants, record mondial) ont montré que les citoyens attendent des aménagements cyclables sécurisés pour se mettre au vélo. Beaucoup de personnes ont peur de la circulation automobile qui prend encore trop de place dans nos villes. Partout où la place a été donnée aux piétons et aux vélos la fréquentation a augmenté spontanément et dans de grandes proportions.

Les élus locaux ont de nombreux leviers à leur disposition. Mais une politique de déplacement ne s'improvise pas. Même si beaucoup de villes en France ont pris du retard, il n'est jamais trop tard pour changer. L'exemple des villes pionnières et l'écoute des associations d'usagers permettront de rattraper ce retard.

En matière d'aménagements il faut distinguer les cœurs de villes, où l'espace est contraint, des zones périphériques caractérisées par des distances plus grandes avec des axes à fort trafic et des coupures urbaines (autoroute, voies rapides, chemins de fers, etc.). En centre-ville il est nécessaire de réduire le volume et la vitesse du trafic automobile, ce qui passe notamment par des mesures dissuasives telles que la réduction de l'offre de voirie et de stationnement en surface, et la création de zones apaisées. C'est la seule façon de faire revenir les piétons et les cyclistes, et cela spontanément, sans nécessiter des aménagements coûteux. En périphérie il faut séparer les vélos des voitures en développant des itinéraires en site propre. Cela nécessite parfois des travaux conséquents (passerelles, passages sous-terrains) nécessitant des arbitrages budgétaires courageux. Il faut déjà commencer par ne pas ajouter de coupures, en stoppant les projets routiers inutiles et dispendieux, qui ne font qu'augmenter le trafic et les barrières aux vélos.

La réduction du trafic automobile en ville profitera à tous en réduisant les nuisances et en libérant de l'espace pour les mobilités douces et les transports en commun. Ainsi les villes redeviendront vivables et redonneront envie d'y habiter ou simplement de s'y promener ou d'y faire ses achats.

Nous invitons les candidats à lire l'ouvrage d'Olivier Razemon « Comment la France a tué ses villes » dans lequel les causes du déclin des centres-ville sont analysées.

# Organisation de la mobilité

## Général

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.

- . **Les Pédibus**
- . **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 villes 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.

**Oui, d'autant que les travaux de réfection de voirie doivent être systématiquement accompagnés d'aménagements cyclables sécurisés.**

3) **Soutenez-vous les projets routiers tels que le Carrefour des Couleurs, l'échangeur de Montélier et le troisième pont ? Pour quelles raisons ?**

**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 puis halte ferroviaire multimodale.**

4) **Généraliserez-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) ?**

**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 ?**

**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 ?

**Oui, un sur l'avenue de Lyon avec création d'un itinéraire de bus + voie cyclable vers le centre ville.**

### Réduction des nuisances automobiles

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.

**Avant de parler de dissuasion, d'abord augmenter l'offre : plus de fréquence et dessertes plus nombreuses**

9) Supprimerez-vous ou augmenterez-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.

**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.

**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.

**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 Chabanneries). 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 ?

**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 danger d'autrui.

**Pour les stationnements sauvage très courts (« pause trottoir ») les brigades et mises en fourrière sont inadaptées. Les caméras sont à étudier, en fonction de leur coût.**

### Bus

**14) Quelles actions concrètes mènerez-vous pour encourager l'usage des bus en remplacement de la voiture ?**

**Siéger à VRD et exiger des liaisons transversales, voire possibilité de la gratuité selon l'équilibre politique au sein de l'agglomération.**

**15) Appuiez-vous l'augmentation de la densification des lignes de bus : cadencement augmenté, horaires élargis ?**

**OUI**

**16) Appuiez-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.

**OUI (notamment en ligne directe BLV-Rovaltain)**

**17) Proposerez-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.

**L'expérience n'est pas toujours la même selon les études. Elle est positive à Dunkerque, à Bruxelles. A étudier malgré tout.**

### Train

**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.

**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 ?**

**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 Rovaltain, mais il n'y a qu'un train toutes les 1/2 heures aux heures de pointe.

**OUI**

**21) Appuiez-vous la réouverture de la gare ferroviaire voyageurs de Portes-les-Valence comme prévu au PDU ? A quelle échéance ?**

**Appuyer, oui. Echéance : dès que possible.**

**22) Appuiez-vous la création d'arrêts de trains à Bourg-lès-Valence et Saint Marcel-lès-Valence ?**

**OUI c'est notre projet.**

**23) Appuiez-vous la création d'une vélo-station en gare de Valence Ville ? Avec combien de place sécurisée ? OUI, sans savoir la dimensionner dans l'immédiat.**

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.

## Ecoles

**24) Quelles actions mènerez-vous pour que les parents soient moins tentés d'amener leurs enfants à l'école en voiture ? PEDIBUS et itinéraires cyclables sécurisés.**

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.

**25) Réduirez-vous l'offre de stationnement automobile aux abords immédiats des entrées d'écoles ?**

**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 ?**

**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.

**Trottoirs aménagés et zones traversantes.**

**28) Equiperez-vous les écoles d'abris à vélo plus 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**

**29) Encouragerez-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.

**OUI dans le cadre de notre soutien aux initiatives périscolaires.**

**30) Encouragerez-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 pédibus 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.

**OUI**

**31) Aiderez-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.

**OUI**

# Politique cyclable

## Général

32) Réduirez-vous la place de la voiture pour l'affecter aux aménagements cyclables ?

**Oui, dans la mesure du possible, au cas par cas, compte tenu de la configuration géographique et structurelle de certaines zones.**

Il s'agit notamment de réduire la largeur et le nombre de voies automobile et de supprimer des places de stationnement automobiles en surface pour créer des bandes et des pistes cyclables sécurisés et/ou augmenter l'offre de stationnement vélo.

33) Quel budget par an et par habitant consacrez-vous aux aménagements cyclables ?

**Il est difficile de répondre tant qu'il n'y aura pas eu d'audit sur la situation financière de la commune.**

De 0 à 2 euros ?      De 2 à 5 euros ?      De 5 à 10 ?      De 10 à 15 euros ?      Plus ?

Les villes qui ont su augmenter significativement la part modale du vélo ont un budget supérieur à 10 euros par an par habitant.

Il s'agit du budget consacré aux actions et aux aménagements spécifiques aux vélos (arceaux, bandes, sas, pistes, voies vertes, etc.). Les aménagements cyclables effectués dans le cadre d'autres travaux de voirie ne doivent pas entrer dans le calcul dans la mesure où ils n'induisent pas un surcoût.

Aujourd'hui on estime le budget voirie à 50 euros par an par habitant pour les communes de moins de 100 000 habitants (source : [www.lagazettedescommunes.com/610573/comment-les-communes-flechent-leurs-depenses](http://www.lagazettedescommunes.com/610573/comment-les-communes-flechent-leurs-depenses))

34) Quelles opérations mènerez-vous pour encourager la population à utiliser le vélo plutôt que la voiture ?

**Faire des actions périodiques de sensibilisation en s'appuyant sur diverses structures, telles que les associations et les écoles.**

Il peut s'agir d'actions ponctuelles comme une journée sans voiture ou des actions permanentes comme de rendre le vélo plus compétitif que la voiture en facilitant les trajets cyclables et en contraignant davantage les déplacements motorisés (limitation des vitesses autorisées, des possibilités de transit dans les quartier résidentiels, réduction de l'offre de stationnement en centre-ville, etc.).

35) Proposerez-vous le forfait mobilité durable aux employés de la commune qui utilisent le vélo pour leurs déplacements domicile - travail ?

**Oui, après avoir négocié avec les organisations représentatives du personnel.**

## Intercommunalité

36) Consulterez-vous VRD pour tous les travaux de voirie et en particulier les aménagements cyclables ?

**Oui.**

37) Êtes-vous prêt à déléguer la compétence voirie (maîtrise d'ouvrage) à l'intercommunalité (Valence Romans Agglo ou Communauté de Commune Rhône Crussol) en suivant les prescriptions de VRD ?

**Non.**



Le réseau cyclable de l'agglomération de Valence est disparate et discontinu du fait que les communes mènent des politiques cyclables différentes et non cohérentes entre elles. Les aménagements pour sécuriser les axes cyclables structurant de VRD ne seront pas réalisés avant longtemps si les communes ne suivent pas.

**38) Quel budget proposerez-vous pour sécuriser les 3 axes cyclables structurants définis par VRD ? Pour une réalisation complète sécurisée et en site propre à quelle échéance ?**

**Idem que pour la réponse à la question 2.**

**39) Appuieriez-vous la création d'un réseau vélo en site propre, continu et sécurisé entre Valence et les communes alentour ?**

**Oui.**

### Aménagements cyclables

**40) Généraliserez-vous les doubles sens cyclables (DSC) dans toute la ville ?**

**Difficile de généraliser. Favorable au cas par cas, à cause principalement des difficultés inhérentes à la structure du réseau routier bourcain.**

Les doubles sens cyclables permettent aux cyclistes de remonter les sens interdits, leur évitant ainsi de long détours. Du fait de la visibilité réciproque entre les vélos et les voitures, ils sont très sûrs, contrairement aux idées reçues.

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.

**41) Mettrez-vous en place des « cédez-le-passage cycliste aux feux » sur la majorité des carrefours à feux ?**

**Oui, à condition que l'aménagement soit possible.**

Ce dispositif permet aux cyclistes de passer sur les carrefours avant les voitures et ainsi de ne pas être dans le flot de circulation où ils sont peu visibles. Ils sont matérialisés par un petit panneau triangulaire en dessous des feux, avec un vélo et une flèche. Il en existe quelques-uns à Valence.

**42) Systématiserez-vous les sas vélo à tous les feux ? Renoverez-vous les sas existants ?**

**Oui.**

Les sas vélo permettent aux cyclistes de se positionner devant les voitures aux feux, ce qui les rend plus visibles et donc moins vulnérables. Ce dispositif limite le risque d'angle mort avec les poids-lourds.

**43) Rendez-vous les pistes cyclables non obligatoires pour les cyclistes ?**

**A étudier au cas par cas. Homogénéité à rechercher dans le cadre de l'agglomération.**

Pour indiquer la différence les panneaux ronds avec un vélo sur fond bleu (passage obligatoire) sont remplacés par un panneau rectangulaire (utilisation facultative). En ville les pistes cyclables sont parfois moins sûres que les voies de circulation automobile à cause des intersections. Les automobilistes peuvent être surpris de voir déboucher des vélos lorsqu'ils traversent une piste cyclable qu'ils n'ont pas vue. D'ailleurs la loi stipule que les pistes cyclables qui longent une voie de circulation automobile doivent être prioritaires à chaque intersection, ce qui est rarement appliqué.

**44) Systématiserez-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, bien sûr, mais si possible.**

**45) Positionnerez-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.**

Actuellement nous conseillons vivement aux cyclistes de prendre leur place sur la voie automobile, au milieu, pour empêcher les voitures de les doubler (voie étroite) et pour éviter le risque d'ouverture des portières. Malheureusement ils se font régulièrement klaxonner et injurier par les automobilistes qui ne comprennent pas pourquoi les cyclistes ne se rangent pas sur la droite. Depuis 2015 le code de la route n'impose plus que les cyclistes roulent à droite lorsque cela est dangereux, mais peu de gens le savent. Des logos positionnés au milieu de la voie permettent de légitimer la place des cyclistes.

**46) Créez-vous une signalétique systématique pour les déplacements à vélo ?**

**Non, pas systématique, car cela a un coût. A privilégier sur des itinéraires complets sécurisés.**

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.

### Information des cyclistes

**47) Avec quels moyens ferez-vous la promotion des déplacements à vélo ? Bulletin municipal, affichage public, fête du vélo, etc. ?**

**A l'aide du Bulletin municipal et d'actions ponctuelles (si besoin avec association telle que REVV ou Mutuelle ou de parents d'élèves).**

**48) Quelles mesures prendrez-vous pour participer à la formation des cyclistes ? Sur quels thèmes ?**

**Idem réponse précédente.**

On constate que beaucoup de cyclistes novices sont mal informés sur les pièges à éviter (ouverture de portières, dépassements dangereux dans les rue étroites, traversée d'un rond-point, etc.). Depuis 20 ans le code de la route a beaucoup évolué mais la population n'est pas toujours au courant. Trop de conflits d'usagers et d'accidents pourraient être évités si la population était mieux informée.

### Stationnement des vélos

Le manque de stationnement sécurisé dans les logements est un des freins principaux au développement du vélo dans les centres-ville où l'espace est rare et où le potentiel est le plus important. Beaucoup d'usagers renoncent à utiliser un vélo personnel car ils ne peuvent pas le garer en sécurité la nuit. Les vélos en libre-service ne sont pas assez disponibles pour les trajets domicile-travail et laisser son vélo dans la rue la nuit l'expose au vol et aux dégradations.

**49) Augmenterez-vous dans le PLU les exigences en matière de stationnement sécurisé des vélos dans les logements neufs ? Dans quelles proportions ?**

**Oui, à définir en fonction des constructions nouvelles et des rénovations.**

Idéalement il faut des box individuels facilement accessibles, sans escalier.

La loi SRU impose 0,75 m<sup>2</sup> par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m<sup>2</sup> par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m<sup>2</sup>. Cela est notoirement insuffisant. Le PLU peut exiger davantage, mais peu d'élus en font usage, quand ils ne reviennent pas en arrière, du fait de la pression des promoteurs immobiliers. Pourtant la présence de garages à vélo dans les logements est de nature à les valoriser.

**50) Combien de box à vélo installerez-vous sur l'espace public de la commune ?****3, à minima : Théâtre du Rhône. - Médiathèque "La Passerelle". - Cartoucherie.**

Les box à vélo installés en ville sont plébiscités par les usagers, avec des listes d'attente, ce qui atteste de la demande. Malheureusement on est encore loin de répondre à la demande. Pour trouver de la place il est nécessaire de sacrifier du stationnement automobile. Une place de voiture permet de garer au moins 5 vélos.

**51) Dans certaines rues désertées par les commerces créez-vous des stationnements vélos sécurisés en utilisant des fonds de commerce inoccupés ?****A voir côté finances.**

Les cyclistes sont d'excellents clients pour les commerces de centre-ville, contrairement aux automobilistes qui préfèrent les zones commerciales en périphérie où l'on peut se garer facilement. Sacrifier quelques fonds de commerce vides pour favoriser l'usage du vélo par les habitants sera donc bénéfique pour le commerce de proximité.

**52) Réaffecterez-vous des places de stationnement automobile à l'installation d'arceaux ou de box à vélos ?****Oui, sauf autres possibilités.**

Les arceaux vélo installés sur les trottoirs peuvent parfois constituer une gêne pour les piétons. Ils sont plus légitimes sur les places de stationnement automobile.

**Lutte contre le vol**

La peur du vol est le second frein au développement du vélo après l'insécurité ressentie. Et pourtant il existe des solutions : un antivol de qualité et un vélo marqué. Notre association effectue des tests antivols dont les résultats sont publiés par la FUB ([www.bicycode.org/tests-antivols.rub-21](http://www.bicycode.org/tests-antivols.rub-21)) et propose le service de marquage Bicycode aux cyclistes.

**53) Ferez-vous des campagnes d'information pour la prévention du vol des vélos via l'affichage public et le bulletin municipal ?****Oui.**

La ville de Lille a financé une campagne d'affichage pour conseiller aux cyclistes l'utilisation d'antivol en U, qui sont reconnus comme étant les seuls à offrir une garantie suffisante contre le vol. Les équipements destinés au stationnement des vélos peuvent servir de support pour des conseils contre le vol. La ville de Portsmouth a apposé des autocollants sur les arceaux vélo « Love it ? Lock it ! » avec un antivol U stylisé.

**54) Impliquerez-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 ?****Oui.**

On estime que 30 % des vélos volés sont retrouvés. Malheureusement la plupart du temps on ne sait pas à qui ils appartiennent et ils finissent donc au domaine public qui les revend à des grossistes au bout d'un an. Quand il s'agit de vélos retrouvés par la police chez des receleurs ils constituent des pièces à conviction et à ce titre ils sont souvent détruits à la fin de l'enquête, à la discrétion du juge. Le marquage Bicycode mis en place par la FUB en 2004 et reconnu par l'état permet de retrouver le propriétaire d'un vélo grâce au fichier national [www.bicycode.org](http://www.bicycode.org).

Par ailleurs les cyclistes ne sont pas informés qu'un vélo volé peut être réclamé au service des objets trouvés.

**55) Impliquerez-vous la Police Municipale dans la lutte contre le vol en devenant opérateur de marquage ?**

**Nous ne comprenons pas bien le rapport entre les deux éléments de la question.**

Aujourd'hui la Maison du Vélo animée par les bénévoles de REVV propose le marquage Bicycode aux cyclistes, mais cela ne suffit pas pour marquer tous les vélos de l'agglomération.

### **Concertation sur les aménagements**

**56) REVV souhaite rencontrer régulièrement (au moins deux fois par an) les services techniques en présence des élus référents pour discuter des aménagements. Organiserez-vous de telles rencontres ?**

**Oui.**

Les échanges réguliers permettent d'échanger des informations sur les attentes des cyclistes et sur les contraintes des aménageurs.

**57) Consulterez-vous REVV en amont chaque fois que des travaux concernant les déplacements seront envisagés ? Organiserez-vous des réunions de chantier ?**

**Oui.**

Trop d'aménagements cyclables sont inadaptés faute d'avoir consulté les usagers ou d'avoir tenu compte de leur avis. Trop souvent REVV est consulté lorsque les projets sont ficelés et qu'il n'y a plus de marge de manœuvre.