



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 et valence.revv@fubicy.org) avant le 15 février.

Commune : [Valence](#).....

Nom de la liste : [Ambition Valence](#).....

Candidat en tête de liste : [Alain AUGER](#).....

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

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 redevenu 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 ?

Nos propositions en la matière se déclineront 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 TGV – Romans, seraient complétés de consignes vélo sécurisées permettant aux habitants de laisser en toute sécurité 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

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.

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 ?

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.

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.

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

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 Couleurs, nous solliciterons une révision du projet.



Nous n'avons pas les éléments nécessaires à l'évaluation de l'échangeur de Montélier. En ce qui concerne enfin l'opportunité d'un 3^{ème} pont et du coût d'un tel projet (le pont les Lônes a coûté 24 M€), essentiellement pour des raisons budgétaires, nous n'exprimons pas de soutien à ce projet.

4) Généraliserez-vous les zones 30 au centre-ville et aux quartiers résidentiels ?

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 souhaiterions par contre, dans la mesure du possible, en renforcer l'application dans des zones sensibles en les équipant éventuellement de radars-tronçons de ville.

5) Allez-vous passer votre commune en « ville 30 » (le 30 km/h devient la règle, 50 l'exception) ?

Comme évoqué dans la question 4 ci-dessus, nous n'envisageons l'extension des zones 30 que dans les zones sensibles.

6) Créez-vous des zones de rencontre dans les quartiers commerçants ? Combien ?

Nous n'excluons pas ce type de développement sans pour autant pouvoir en proposer, sans concertation préalable avec les riverains, une liste arrêtée.

7) Combien de parking-relais installerez-vous en périphérie ? Dans quel délai et avec quel moyen de liaison vers le centre-ville ?

Nous mettrons en œuvre le plan de déplacement urbain (PDU) de 2016 après avoir tiré les enseignements du parking-relais existant du stade Pompidou qui nous semble ne pas avoir complètement trouvé son plein usage dans les habitudes des automobilistes. .

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 ?

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.

La moitié des déplacements font moins de 5 km. Le vélo est plus rapide que la voiture en ville.

9) Supprimerez-vous ou augmenterez-vous le stationnement automobile en surface ? Dans quelles proportions ?

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 concession du stationnement.

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.

10) A combien fixerez-vous le montant du forfait post stationnement ?

Nous sommes favorables à une hausse progressive de ce montant au cours de la mandature. Il est à notre connaissance de 30€ actuellement.

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.

11) Allez-vous rendre la traversée des quartiers d'habitation impossible pour les voitures ? Quels quartiers ?

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 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.

12) Quels choix d'équipements de limitation de vitesse choisirez-vous ? Chaussidoux, plateaux traversants, coussins berlinois, feux régulateurs, radars automatiques ?

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.

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 ?

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 vidéo-surveillance/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..

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.

Bus

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

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 ?).

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

Oui, essentiellement l'extension horaire de certaines lignes, notamment les vendredi et les samedi. Une expérimentation progressive devra en être faite.

16) Appuiez-vous la mise en place des bus express entre Valence et les communes des alentours ? Quelles communes ?

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.

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.

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 ?

Comme déjà évoqué, nous maintiendrons la tarification actuelle et expérimentons la gratuité sur certains jours ou pour certains événements.

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.

Train

18) Quelles actions concrètes mènerez-vous pour encourager l'usage du train pour les déplacements domicile - travail ?

Nous n'envisageons pas un développement accru des lignes SNCF qui dépendent également des négociations avec la Région AURA. 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, locataire du même réseau ferré que la SNCF, aurait vocation à être géré par CITEA.

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.

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 ?

Non. Nous souhaitons privilégier le développement d'un deuxième opérateur –local- du réseau ferré existant.

20) Appuiez-vous la création d'un réseau express régional sur l'étoile ferroviaire de Valence ?

Oui mais dans le cadre de CITEA/VRD dans le cadre de navettes automatiques. Cf. nos réponses à d'autres questions ci-dessus.

L'étoile ferroviaire de Valence est moderne et en excellent état mais sous-utilisée. La faible fréquence des trains SNCF 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.

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

Oui mais probablement plus dans le cadre ultérieur des navettes automatiques qui pourraient être étendu à Portes-Lès-Valence dans un second temps.

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

Oui, c'est inscrit dans notre projet sur les navettes automatiques (question déjà abordée ci-dessus à plusieurs reprises).

23) Appuiez-vous la création d'une vélo-station en gare de Valence Ville ? Avec combien de places sécurisée ?

Oui avec une réflexion sur l'utilisation du parking en sous-sol. 40 places évolutives avec possibilité de recharge électrique. Les vastes terrains faiblement utilisés le long des voies SNCF devront être également étudiés à notre sens, pour de futures extensions, d'autant que la SNCF souhaite se défaire de son empreinte immobilière.

Ecoles

24) Quelles actions mènerez-vous pour que les parents soient moins tentés d'amener leurs enfants à l'école en voiture ?

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.

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

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.

26) Comment réduirez-vous la circulation à proximité des écoles aux heures d'affluence ? Y interdirez-vous la circulation ?

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.

27) Comment sécuriserez-vous les déplacements non motorisés aux abords des écoles ?

Itinéraire piétons et vélo sécurisés (en site propre quand c'est possible) aux abords des écoles, connectés aux itinéraires vélos privilégiés.

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

Oui. Toutes les écoles devront à terme être dotées d'abris et appuis vélo à l'intérieur de l'enceinte de l'école.

29) Encouragerez-vous les écoles à participer au challenge mobilité de la région ? Comment ?

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.

30) Encouragerez-vous la création de pédi-bus et de vélo-bus en mettant du personnel à disposition ?

Nous soutiendrons les initiatives des parents pour la mise en place de pedibus 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.

31) Aiderez-vous les écoles à former les enfants à la mobilité à vélo ?

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.

Politique cyclable

Général

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

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.

2) Quel budget par an et par habitant consacrerez-vous aux aménagements cyclables ?

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

10% du budget voirie sera affecté à la création et l'aménagement d'itinéraires, soit environ 25€ par habitant.

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

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.

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

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.

Intercommunalité

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

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.

6) 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 ?

Oui sur les principaux itinéraires intercommunaux qui devront être validés par le PDU

7) 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 ?

Nous ne sommes pas capables de répondre à cette question n'ayant pas assez d'éléments budgétaires à notre disposition.

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



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.

Aménagements cyclables

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

Nous respecterons toutes les obligations légales en la matière, qui doivent déjà être à peu près respectées à Valence à notre sens.

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

Oui en continuité avec ce qui a été commencé.

11) Systématiserez-vous les sas vélo à tous les feux ? Rénoverez-vous les sas existants ?

Oui. En priorité sur les itinéraires privilégiés

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

Oui sauf ponctuellement.

13) 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 ?

Dans la mesure du possible, en fonction de la largeur des voiries.

14) 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 ?

Nous manquons d'expérience pour répondre à cette question.

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

Oui pour la signalisation des itinéraires aménagés et privilégiés

Information des cyclistes

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

L'animation de ces promotions devrait se faire essentiellement au travers du bulletin municipal et des animations qui seraient réalisées par les associations concernées.

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

La formation scolaire sera notre priorité.

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'utilisateurs 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.

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

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.

18) Combien de box à vélo installerez-vous sur l'espace public de la commune ?

Nous ne sommes pas en mesure de répondre précisément à cette question.

19) Dans certaines rues désertées par les commerces créez-vous des stationnements vélos sécurisés en utilisant des fonds de commerce inoccupés ?

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.

20) Réaffecterez-vous des places de stationnement automobile à l'installation d'arceaux ou de box à vélos ?

En concertation avec les habitants et commerçants, cette solution sera préférée.

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) et propose le service de marquage Bicycode aux cyclistes.

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

Oui.

22) 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



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

Vraisemblablement, lors d'opérations ponctuelles de promotion de ce marquage.

Concertation sur les aménagements

24) 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 mais une fréquence trimestrielle paraîtrait plus opportune dans le cadre de la sanctuarisation d'un budget voirie réservé au développement du vélo. REVV y aura un rôle pédagogique très important à tenir.

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

Oui

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