



**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 :** [Saint Péray](#)

**Nom de la liste :** [Poursuivons ensemble](#)

**Candidat en tête de liste :** [Jacques Dubay](#)

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)**

NB : Ce questionnaire est disponible en version électronique sur le site de REVV

# 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.

Notre équipe a déjà engagé une démarche pour faire évoluer les mentalités en matière de déplacement. Nous avons déjà réalisé des infrastructures pédagogiques, développé des voies cyclables protégées, transformé les voies de circulation... Notre volonté est de poursuivre dans ce sens.

### 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 ?

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.

La volonté politique de notre équipe était déjà en 2014 de faciliter les déplacements doux (notamment en sécurisant) de ce fait des budgets ont déjà été attribués et dans nos projets, la volonté est tout aussi affirmée et sera encore plus accentuée puisque la démarche est engagée.

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

Nous n'avons pas à nous engager au sujet du projet des « Couleurs » et de Montélier.  
Pour le 3<sup>e</sup> pont : oui, nous soutenons ce projet qui entre dans une cohérence de schéma de circulation. Des élus participent à l'intercommunalité et au SCOT et s'engagent à se prononcer en fonction des échanges et avec une approche cohérente pour toutes les nécessités de transport.

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

Nous l'avons déjà réalisé pour le centre, un autre quartier et en fonction du bon fonctionnement, nous l'étendrons aux quartiers où cela est opportun.

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

Compte tenu de la spécificité de la géographie de notre commune nous ne pouvons pas appliquer cette mesure. Mais en urbain « pur » : notre souhait est d'y parvenir.

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

Oui, c'est fait. Fort de cette expérience, nous souhaitons l'étendre à des rues de même type (étroites, sans trottoirs..).

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

Un Parking relai de 50 places vient d'être installé avec possibilité de l'agrandir.  
Certains parking n'ont pas cette appellation de parking relai, mais remplissent cette fonction.

**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.

Notre équipe agit plus par l'encouragement que dans la dissuasion ou la répression. Notre action sera donc centrée sur des réalisations d'aménagements incitatifs et de communication par divers moyens pour pouvoir toucher les différents publics.

**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.

Le stationnement en surface ne sera pas augmenté. Il sera déplacé vers la périphérie selon les aménagements qui pourraient être réalisés en centre-ville. Nous sommes particulièrement attentifs aux situations variables des personnes qui se déplacent : professionnels, mobilité réduite... et prenons en compte tous les besoins.

**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.

Le stationnement n'est pas payant sur la commune. La réglementation est de type zone bleue et les amendes mises par la police municipales sont « classiques ».

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

Les rues des quartiers d'habitation ont vocation à être un lieu de vie, notamment pour les enfants. La circulation automobile doit être limitée aux seuls riverains. Il existe des solutions pour empêcher les véhicules en transit, par exemple grâce à des plans de circulations en marguerite avec des sens uniques. Les vélos doivent continuer à traverser, grâce à des doubles sens cyclable (DSC), ce qui leur permet d'éviter les axes principaux à fort trafic.

Nous pouvons jouer sur les sens de circulation, pour limiter les « shunt », mais les habitants doivent pouvoir accéder à leurs lieux de vie.

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

Nous avons choisi de créer des chaussidoux si possible, là où nous n'avons pas pu mettre d'autres aménagements. Nous ne poserons plus de coussins berlinois, lorsqu'il y a des riverains (beaucoup trop de nuisance.) Nous privilégierons les plateaux traversants.

Nous avons équipé la commune de radars pédagogiques, nous en remarquons l'efficacité, donc nous en achèterons 3 autres.

**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.

Au vu de ce genre d'incivilités nous faisons appel à notre police municipale et faisons respecter le code de la route.

## Bus

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

Œuvrer pour le prolongement de la ligne de bus Cité cadencée toutes les 10 minutes jusqu'au parking relai.

**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

**17) Proposez-vous la gratuité du réseau et dans ce cas comment compenserez-vous la diminution des recettes et comment financerez-vous les améliorations du réseau ?**

L'augmentation de la part modale des bus doit se faire au dépend de la celle de la voiture et non pas de celle des piétons et des cyclistes. L'expérience a montré que la baisse du coût du billet ne fonctionne que très marginalement pour convaincre les automobiliste de prendre le bus, contrairement aux piétons et aux cyclistes (au détriment de leur santé), et elle augmente artificiellement le nombre de déplacements.

Nous sommes favorables à des couts modestes comme ils ont été mis en place pour les déplacements réguliers. Sachant que le CCAS a la possibilité de prendre en charge les frais de cartes de bus pour les personnes en situation précaire.

## 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.

Nous n'avons pas d'indicateurs de ces pratiques.

**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 participerons au débat en temps voulu.

**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.

Nous participerons au débat en temps voulu.

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

Nous appuierons les décisions engagées dans le PDU car décidées dans une démarche d'ensemble cohérente en faveur des changements de modes de transport.

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

Idem 21

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

Le train et le vélo sont complémentaires. Le vélo permet de multiplier par 3 le rayon de la zone de chalandise de gares. Mais il faut que les usagers puissent y garer leurs vélos en sécurité, de nuit comme de jour. On peut aussi proposer d'autres services : entretien courant, petites réparations, conseils, marquage contre le vol, etc. Le premier niveau du parking sous-terrain sous le parvis de la gare de Valence-Ville est un espace adapté à cet usage.

Oui

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

L'accumulation de véhicules aux abords des écoles augmente le sentiment d'insécurité pour les piétons et les cyclistes et cela incite d'autres parents à amener leurs enfants en voiture. C'est un cercle vicieux dans lequel tout le monde est perdant, en premier lieu les enfants qui prennent de mauvaises habitudes.

Nous soutiendrons les initiatives locales (associations de parents ou autres) qui entreprennent des projets en ce sens en leur facilitant la tâche. Nous n'augmenterons pas les nombres de places de stationnement aux abords des écoles. Nous poursuivrons l'amélioration de l'espace de déplacement réservé aux modes doux et communiquerons régulièrement sur les possibilités de mise en place de pédibus.

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

Les abords des écoles sont aussi des lieux de résidence. Sans supprimer les stationnements, nous ne les augmenterons pas et organiserons les espaces de manière à favoriser les modes doux.

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

Nous ne sommes pas favorables à l'interdiction mais à l'encouragement de meilleures pratiques. (Pédibus-covoiturage)

**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.

Il reste une école sur 3 où les aménagements ne sont pas suffisants, et nous travaillons à ce projet. Bien sûr, nous apporterons les améliorations qui apparaîtront nécessaire, en fonction de l'évolution des pratiques et de nos observations.

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

Il s'agit notamment d'éviter les « pinces 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.

Nous l'avons déjà fait. Nous serons à l'écoute pour adapter les abris au besoin.

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

Il existe quelques initiatives venant d'enseignants, mais sans l'aide des communes cela n'a pas beaucoup d'impact.

Nous envisageons de nous intégrer à toutes les démarches travaillées par les différentes structures territoriales en faveur des mobilités douces.

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

L'apprentissage de l'autonomie dans les déplacements est une étape importante de l'éducation des enfants. Cela peut commencer grâce à des 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.

Nous encouragerons toute initiative et mettons à disposition toutes les aides possibles en particulier pour la mise en place de pédibus (travaillé avec VRD...). Nous encourageons toutes les initiatives basées sur le bénévolat. L'engagement de dépenses de personnel est limité par les ressources financières de la commune.

**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.

Nous poursuivrons les actions pédagogiques déjà en places sur la commune : la police municipale fait passer le permis Vélo à tous les enfants scolarisés en primaire sur la commune.

# Politique cyclable

## Général

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

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.

Oui, c'est bien le sens de notre démarche.

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

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))

Nous estimons ce budget entre 2 et 5 E par an et par habitant, sachant qu'il est difficile à évaluer. En effet, la compétence voirie est transférée à la communauté de commune. Nous traitons les questions de voirie et de déplacement de façon globale.

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

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.).

Nous projetons la réalisation progressive d'infrastructures permettant la circulation des modes doux sécurisée et pratique.

Passage des voies de circulation du centre urbain en zone de rencontre et zones partagées.

Nous projetons d'organiser d'autres évènements festifs comme nous avons organisé depuis 215 la « fête du vélo ».

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

Oui

Intercommunalité oui

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

Oui

### 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 ?

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.

Oui, c'est déjà le cas, sachant que nous sommes sur 2 départements différents et les contraintes sont parfois différentes pour les voiries de compétences départementales.



**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 fonctionnons pas par annonce de budgets mais plutôt de projets et de priorités, pour lesquels nous rechercherons les budgets nécessaires.

En effet, les capacités budgétaires sont tellement contraintes que nous ne pouvons pas avancer de somme, raisonnablement. Nous consacrerons des budgets dès que nous parvenons à dégager des excédants de fonctionnement et nous rechercherons en permanence des aides extérieures pour financer les projets prioritaires (dont les déplacements font partie.)

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

Oui, nous appuierons.

**Aménagements cyclables**

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

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.

Dès lors qu'on installe des zones 30, le double sens cyclable est autorisé.

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

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.

Nous ne sommes pas concernés.

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

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.

En fonction de l'acceptation du département. Nos carrefours à feux étant sur des départementales.

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

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.

Nous laissons la liberté aux cyclistes de choisir leur axe de circulation (ex : hors rond-point et perte de priorité ou dans le rond-point et rester prioritaire.).

**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 ?**

L'espace disponible ne le permet pas, aux peu d'endroits concernés sur notre commune.

**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 ?**

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.

Oui, c'est déjà fait.

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

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.

C'est le sens de la démarche de la signalétique qui vient d'être installée par VRD. Nous allons effectivement l'étendre aux quartiers de la commune.

**Information des cyclistes**

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

Tous les moyens sont bons !

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

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.

Nous encourageons le club cycliste de notre commune à ce type d'action, ce qui se met en place actuellement.

Nous orientons les habitants vers REVV si nous sentons ce besoin.

**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.

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

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.

Oui, des parcs à vélos sont imposés dans les projets d'habitat collectif.

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

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.

Sur notre territoire, la problématique est différente de celle de Valence, le besoin n'est pas le même. Les box déjà installés ne sont pas saturés. Nous sommes prêts à en installer d'autres si nous l'estimons opportun. Agissant avec une sensibilité « durable » nous avançons pas à pas, pour éviter tout investissement inutile et tout gaspillage de matériel.

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

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.

Sur notre territoire, la problématique est différente par rapport à Valence. Les commerces sont en activités et il y a une bonne dynamique commerciale.

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

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.

Nous avons déjà fait une grande campagne d'installations, nous en avons posé une cinquantaine, et nous poursuivrons au fur et à mesure des possibilités qui apparaissent.

**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.

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

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.

Oui, ces communications sont tout à fait envisageables.

REVV a déjà bien communiqué lors de sa participation aux fêtes du vélo. Nous poursuivrons ce type d'action.

**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 ?**

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.

Oui, les policiers municipaux ont accès à ce fichier.



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

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.

C'est à étudier effectivement mais plutôt avec d'autres associations partenaires.

**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 ?**

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

Nous répondrons favorablement à toute sollicitation constructive de ce type.

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

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.

Nous nous appuyons sur la charte des aménagements cyclables émanant de VRD (dans le cadre des actions du PDU) REVV fait partie des associations consultées pour ces élaborations de documents.