



---

# MUNICIPALES 2020

---

Nos 28 propositions pour faire de  
Saint-Rémy-de-Provence  
une ville cyclable !



## Qui sommes-nous ?

RÉMyFaCiLàVélo est une association (loi 1901) fondée fin 2018 par des familles saint-rémoises.

Nous circulons à vélo dans Saint-Rémy pour nos trajets du quotidien : aller au travail, emmener nos enfants à l'école ou encore faire nos courses. Nos vélos remplacent nos voitures dans la plupart de nos trajets locaux. Notre objectif est de rendre le vélo accessible, agréable et sûr pour tous les saint-rémois, petits et grands.

Notre association compte une cinquantaine d'adhérents fin 2019 (familles et individuels) et est membre de la FUB (Fédération Française des usagers de la Bicyclette), reconnue au niveau national.

## Le vélo : une demande forte des habitants !

Les avantages du vélo sont désormais connus de tous :

- Plus rapide que la voiture en ville,
- Plus économique que la voiture pour les usagers (achat, entretien) et pour la collectivité (infrastructures),
- Bon pour la santé et le moral,
- Respectueux de l'environnement.

Au-delà de ces atouts indéniables, il est facile de constater que Saint-Rémy présente une échelle compatible avec la pratique généralisée du vélo. Comme décrit dans le rapport de présentation du PLU, Saint-Rémy présente "une zone agglomérée à l'échelle des déplacements cyclables : des pôles d'attraction, des équipements générateurs de déplacements accessibles en moins de 10 mn à partir de la Mairie".

Pourtant, à Saint-Rémy, on prend sa voiture. Pour aller chercher le pain, faire ses courses ou encore poser ses enfants à l'école, le réflexe est de se glisser derrière son volant.

La récente étude de Trafic et de Circulation a recensé 2493 actifs habitant et travaillant à Saint Rémy, le potentiel de report modal (usagers qui pourraient passer de la voiture à un autre mode de transport) pour ces petits déplacements est donc énorme.

Le nombre croissant de touristes à vélo nous montre bien que ce mode de transport est pratique et rapide pour circuler dans notre ville, qui bénéficie d'un climat favorable et d'un relief surmontable.

Dans le contexte actuel d'urgence climatique, et de recherche d'une meilleure qualité de vie, le vélo prend son essor partout en France. Saint-Rémy a tout à gagner à suivre le mouvement, devenant ainsi une ville plus agréable, plus apaisée, où il fait bon vivre.

Nous vous proposons ici cinq leviers, soit 28 propositions, sur lesquels vous pouvez agir pour favoriser le développement des mobilités actives (marche, vélo...), rendant notre commune plus agréable et accueillante pour ses habitants et ses visiteurs.

# Sommaire

1- Adopter un plan vélo	4
2- Construire une ville agréable à vivre pour tous	4
Une ville pour ses habitants, où l'automobile n'est plus l'unique priorité	5
Une offre de stationnement auto ajustée et organisée, pour un espace public repartagé	6
3- Rendre les déplacements à vélo plus sûrs et efficaces	7
Construire un réseau cyclable cohérent	8
Continuer le développement des double-sens cyclables	9
Protéger le réseau cyclable	9
4- Encourager les moyens de déplacement alternatifs à la voiture	10
Multiplier le stationnement vélo	10
Soutenir l'achat de vélos	11
5- Promouvoir une culture vélo à Saint-Rémy-de-Provence	12
Mettre en selle les plus jeunes	12
Créer une "Maison du vélo"	13
Le vélo pour les services et les agents municipaux	14
Communiquer sur les bienfaits et les avantages du vélo	15
Conclusion	15
Annexe : Pacte pour le vélo à Saint-Rémy-de-Provence	

## 1- Adopter un plan vélo

*"Une ville cyclable se construit pas à pas, mais nécessite une stratégie, un plan d'ensemble. Adopter un plan vélo ambitieux, financé, et concerté dès le début du mandat est le fondement d'une politique cyclable cohérente et d'un affichage politique fort pour l'ensemble du mandat. L'objectif d'un plan vélo est de définir un réseau cyclable communal et les mesures de soutien au développement des déplacements à vélo (stationnement, services aux cyclistes, etc...) et d'y associer des moyens dédiés."*

Extrait du Guide des aménagements cyclables, association Paris en Selle.

Ces dernières années, beaucoup de villes françaises ont fait l'effort de se doter de tels "plans vélo". Loin d'être l'apanage des grandes métropoles, ils représentent le fondement de la politique cyclable d'une ville.

Par exemple, grâce à un premier plan vélo adopté en 2009, puis un deuxième en 2016, la ville de Sceaux (20 000 habitants), en région parisienne, a été classée première au baromètre 2017 des villes cyclables de la FUB. « Ce plan vise à renforcer la mixité d'usage des espaces publics et à dynamiser la pratique cycliste à Sceaux, explique Patrice Pattée, adjoint au maire délégué à l'Urbanisme et à la mobilité. Il se traduit par un programme annuel de travaux et d'actions pour poursuivre l'amélioration du confort des cyclistes à Sceaux. »

Plus près de nous, la ville d'Avignon est dotée d'un plan pour les déplacements actifs, visant à développer l'usage de la marche et du vélo sur la période 2016-2020.

- **Proposition n°1** : Construire dès le début du mandat un plan vélo concerté, avec des financements associés, et incluant qu'un objectif de réseau cyclable communal et des objectifs chiffrés (% de part modale, nombre de places de stationnement vélo, ...).

Afin de répondre aux attentes des habitants et des cyclistes, il est essentiel de dialoguer régulièrement, et surtout en amont des projets, avec les représentants des cyclistes. Cette concertation permettra de mieux adapter les projets aux besoins des habitants et des cyclistes et s'assurer de la cohérence des choix techniques au regard des pratiques.

- **Proposition n°2** : Nommer un M. ou une Mme "Vélo" au sein de la mairie, personne politique ou technique, référent.e sur ce sujet et en lien avec les différents acteurs (associations d'usagers, CD13, PNRA, communes voisines, CCVBA, ...).
- **Proposition n°3** : Mettre en place un comité vélo régulier, dans lequel prendront part les différents acteurs du plan vélo (municipalité, représentants des cyclistes, CCVBA, etc.).

## 2- Construire une ville agréable à vivre pour tous

Les habitants de Saint-Rémy souffrent aujourd'hui des nuisances croissantes de la circulation automobile : bruit, pollution, congestion, insécurité pour les piétons, les personnes en fauteuil et les cyclistes... Le cœur de ville est devenu un lieu où la voiture prend plus de place que l'humain.

Ce trafic - constitué de véhicules en transit qui traversent notre ville, mais aussi du trafic local - contribue à dégrader fortement la qualité de vie des saint-rémois. Favoriser le vélo, c'est aussi

construire une ville où l'humain se réapproprie la ville, où les parents n'ont pas peur de laisser leur enfant jouer dans la rue, ou aller seul à pied ou à vélo à l'école, et où les habitants les plus fragiles sont davantage en sécurité.

## Une ville pour ses habitants, où l'automobile n'est plus l'unique priorité

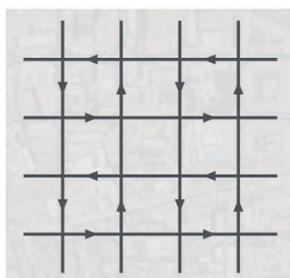
Réduire la place des voitures et des deux-roues motorisés permet de fluidifier la circulation, de réduire les embouteillages et donc les nuisances qu'ils produisent en limitant l'usage de la voiture aux déplacements des personnes pour lesquelles elle est nécessaire (personnes handicapées ou ayant des difficultés à marcher, déplacement de marchandises lourdes, artisans...).

Surtout, l'apaisement des rues dédiées au trafic local est une condition sine qua non pour la mixité des modes de déplacement. Cet apaisement passe par une modération de la vitesse mais surtout du volume de trafic. En effet, circuler à vélo dans une rue à 30 km/h, mais où les dépassements rasants sont légion et où les voitures collent au garde-boue, est une expérience stressante et dissuasive. L'avenue de la Libération (nouvelle formule) en est un exemple flagrant : les usagers que nous avons pu rencontrer ne se sentent pas plus en sécurité depuis les travaux, alors que l'avenue est devenue une zone 30, mais très (trop) fréquentée.

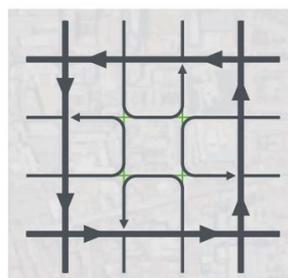
Le volume du trafic motorisé d'une rue est la conséquence directe du plan de circulation, qui restreint ou favorise certains parcours. Sa révision est une étape nécessaire qui va conditionner la réussite de la politique cyclable de la ville.

- **Proposition n°4** : Repenser le plan de circulation dès le début du mandat. Ce processus de hiérarchisation du réseau viaire a pour objectif de distinguer 2 types de rues : les rues de transit et les rues apaisées. Des pistes cyclables de qualité devront ensuite être réalisées sur les rues de transit, et le linéaire de rues apaisées doit être augmenté à son maximum pour permettre une mixité des modes de déplacement.

VOIRIE NON HIÉRARCHISÉE



VOIRIE HIÉRARCHISÉE



(Source : Guide des aménagements cyclables, association Paris en Selle)

- **Proposition n°5** : Généraliser la vitesse de circulation à 30km/h en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective : aménagements matériels de l'espace public, réduction de la largeur de la chaussée, chicane, ralentisseurs, inscription au sol, changement de revêtement. Réaliser des contrôles de vitesse régulièrement permet d'adapter les mesures ci-dessus à la réalité du terrain.
- **Proposition n°6** : Consacrer une journée "centre-ville sans voiture" un dimanche par mois, afin que les saint-rémois se réapproprient leur ville, ses places, ses parcs, ses commerces.

## Une offre de stationnement auto ajustée et organisée, pour un espace public repartagé

La municipalité actuelle a mis en place le stationnement payant, ce qui est une bonne chose du point de vue de beaucoup d'urbanistes ("Pourquoi tarifier le stationnement", Frédéric Héran, 2013).

Cependant, afin de ne pas donner l'impression d'un privilège consenti à la voiture comparé aux autres modes de transport que sont la marche et le vélo, l'offre de stationnement doit trouver son équilibre entre tarification, disponibilité et reconquête des espaces publics. Il est en effet important de rappeler que l'espace public est à tout le monde, et que la voiture ne peut se l'approprier de façon excessive, au détriment d'autres utilisations à plus grande création de valeur et d'espaces publics de qualité.

A titre d'exemple, sur les 4000 m<sup>2</sup> environ de la place Jean Jaurès, plus de 3000 m<sup>2</sup> sont consacrés à la voiture, contre seulement 1000 pour les piétons (parc pour enfants et boudrome). 75 % de cet espace public sert donc à une seule catégorie d'usagers (carte ci-dessous). Selon la même méthodologie, la situation est encore plus accentuée sur la place de la République, puisque c'est plus de 90 % de la place qui sert de parking.



(Source : Google maps)

Pourtant, le rapport de présentation du PLU a noté : "Des capacités de stationnement situées à moins de 15 mn à pied du cœur de ville et non exploitées : parking du collège, parking Charles de Gaulle et de l'Alpiliun, totalisant près de 800 places". Comme conseillé par le même document, il faut rendre cette offre périphérique visible et jalonnée afin d'y diriger les visiteurs. Idéalement, mettre en place un système de navettes permettrait un lien avec l'hypercentre tout en réduisant le nombre de véhicules.

Pour autant, une offre de stationnement lisible et bien organisée permet de ne pas pénaliser les commerces, bien au contraire : eux aussi vont pouvoir se réappropriés des espaces aujourd'hui dédiés à la voiture (trottoirs et terrasses agrandis). Aidons-les ainsi à étendre leur rôle essentiel dans l'animation constante de la ville.

De plus, associer les "mobilités actives" (vélo, marche...) et les commerces de proximité est une bonne idée pour l'économie locale, notamment en centre-ville ! Sur une seule place de stationnement auto, 5 arceaux à vélos peuvent être positionnés, soit 10 vélos. Les cyclistes et les piétons sont des

clients plus réguliers et ils limitent leurs déplacements donc achètent local (source : "Piétons et cyclistes dynamisent les commerces de centre-ville et de proximité", FUB, 2003). Le stationnement vélo aux abords des commerces permet de favoriser cette dynamique.

Cette logique vaut également pour les touristes qui se déplacent à vélo dans notre ville, car ceux-ci dépensent plus dans nos commerces que les motorisés (source : rapport d'étude "Accompagnement à la structuration de l'offre de cyclotourisme dans les Parcs naturels régionaux des Alpilles et de Camargue", PNRAC, 2017).

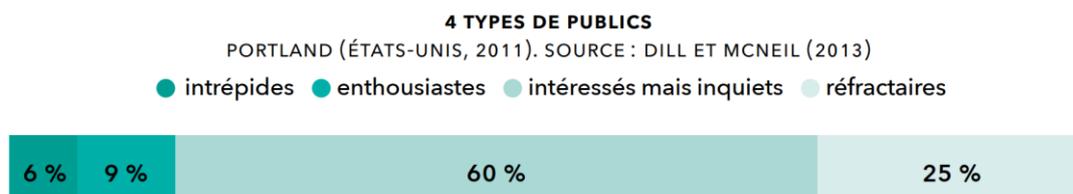
- **Proposition n°7** : Mener une réflexion sur la place du stationnement en centre-ville, en privilégiant la diversité des usages et la qualité de l'espace public : piétons, terrasses, espaces verts, vélos, etc.
- **Proposition n°8** : Rendre claire et visible l'offre de stationnement aux portes de la ville, afin d'y orienter les visiteurs, et d'alléger le trafic en centre-ville.
- **Proposition n°9** : Repenser l'accès et le stationnement des cars de tourisme, des camions et des livreurs. Concernant les livraisons, de nombreuses villes et professionnels de la logistique ont réfléchi à la question du "dernier kilomètre". Des exemples peuvent ainsi être copiés, notamment l'utilisation de vélos-cargos spécialement équipés pour transporter de lourdes charges (palettes, etc.).

### 3- Rendre les déplacements à vélo plus sûrs et efficaces

Avec l'essor du vélo un peu partout en Europe (vélotaf, cyclotourisme...), l'offre proposée chez les vélocistes a su s'adapter à tous les usages : vélos à assistance électrique (VAE) permettant de se jouer des côtes, vélos pliants pour les transports, ou encore bi et triporteurs, permettant de transporter les enfants ou des marchandises. L'offre matérielle n'est donc plus un problème.

Cependant, notre association a pu constater sur le terrain que le principal frein au développement du vélo à Saint-Rémy est aujourd'hui le sentiment d'insécurité que nous expriment les usagers. De nombreux habitants nous disent ne pas circuler à vélo par peur du trafic, pour leurs enfants ou pour eux-mêmes.

Plusieurs études, dont celle menée à Portland (USA) en 2011, montrent que le public se fractionne en 4 catégories :



(Source : Guide des aménagements cyclables, association Paris en Selle)

Cette répartition montre bien que tout l'enjeu d'une politique cyclable est de rassurer la portion d'"intéressés mais inquiets" (60 %), en leur apportant la sécurité objective (risque d'accident) et subjective (ressentie) qu'ils recherchent. Comme abordé dans le chapitre 2, la voirie communale doit

cumuler à la fois des rues apaisées à très faible trafic motorisé, et des voies "de transit" sur lesquelles des pistes cyclables doivent être réalisées pour séparer les vélos du reste du trafic. Limiter les interactions avec les motorisés est *la* condition pour permettre au plus grand nombre, et non à une petite minorité, de faire du vélo son moyen de déplacement au quotidien.

## Construire un réseau cyclable cohérent

Le rapport de présentation du PLU de la ville de Saint-Rémy mentionne : "des aménagements cyclables ponctuels, avec un début de maillage" ainsi que "des pratiques cyclables anecdotiques".

Une fois la circulation apaisée et l'espace public redistribué (cf. chapitre 2), il sera temps pour Saint-Rémy de proposer un réseau cyclable digne de ce nom, où tout un chacun pourra circuler sereinement à vélo. Le vélo doit devenir désirable, et non anxiogène, pour les saint-rémois.

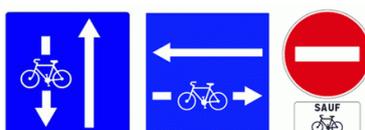
- **Proposition n°10** : Mettre en place un véritable réseau cyclable, mêlant pistes en site propre (pistes physiquement séparées de la route) et cohabitation :
  - Un "squelette" cyclable structurant et sécurisé, avec la création d'aménagements cyclables tant que possible en site propre, et calqué sur les axes à forte trafic du plan de circulation ;
  - Des rues de desserte, intéressant uniquement le trafic motorisé local (max. 2000 véhicules/jour), et suffisamment apaisées pour autoriser une mixité des modes de déplacements.
- **Proposition n°11** : Transformer le cours circulaire qui deviendrait à double-sens pour les vélos et à une voie pour les voitures, à 30 km/h, voire à 20 km/h (zone de rencontre). Cette transformation est d'ailleurs suggérée par le rapport de présentation du PLU : "*Maîtriser les volumes de trafic sur le Cours, boulevards circulaires qui pourraient faire l'objet d'une requalification intégrant une réduction de deux à une voie*".
- **Proposition n°12** : La "coupure urbaine" entre les 2 portions de voie verte de la D99 doit être résorbée afin d'assurer aux vélos une continuité directe et sécurisée entre la zone de la gare et le rond-point du jumelage. La restauration ou l'instauration de continuités cyclables est l'un des objectifs du plan vélo du gouvernement grâce notamment au Fonds mobilités actives « Continuités cyclables », doté d'un budget de 50 millions d'euros en 2019.
- **Proposition n°13** : Rendre le réseau cyclable visible *in situ* aux cyclistes et aux automobilistes à l'aide d'une signalétique adaptée : barrettes itinéraires, marquage au sol, revêtements différenciés pour les vélos, panneaux de vigilance pour les automobilistes et de partage de l'espace...
- **Proposition n°14** : Encourager et participer à la création des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines en collaboration avec les départements 13 et 84 : Maillane, Eyragues, Eygalières, Cavailon, Avignon, Maussane-les-Alpilles (D5).

## Continuer le développement des double-sens cyclables

La municipalité actuelle a joué le jeu du développement des double-sens cyclables (DSC), qui sont la règle pour toute voie à 20 ou 30 km/h (article R. 110-2 du code de la route). Ils sont même possibles pour les voies à 50 km/h.

Même s'ils ne doivent pas constituer l'essentiel du réseau cyclable, les DSC présentent de nombreux avantages pour les cyclistes (réduction sensible des distances, itinéraires permettant d'éviter les grands axes...), tout en étant très sûrs, puisque vélos et voitures se font face. La métropole du Grand Lyon, présentait en 2017 un bilan très positif : aucun accident à déplorer depuis les premières expérimentations en 1990 (MET magazine, sept-oct 2017, p. 8). Le constat est le même au niveau national : cet aménagement est très peu accidentogène.

Le plan vélo du gouvernement, présenté le 14 septembre 2018, prévoit d'ailleurs de développer des doubles sens cyclables sur l'ensemble de la voirie urbaine en agglomération, jusqu'à une vitesse maximale de 50 km/h.



Panneaux de signalisation des double-sens cyclables

Utilisés en masse par les saint-rémois, les DSC donnent un avantage certain au vélo, qui devient le moyen de locomotion le plus rapide pour atteindre certains secteurs, comme l'avenue Jean de Servières via le Chemin Saint-Bernard par exemple. Ils ont néanmoins l'inconvénient d'être très appréciés des automobilistes, qui les utilisent trop souvent comme espace de stationnement.

- **Proposition n°15** : Continuer le développement des double-sens cyclables, qui permettent aux vélos de raccourcir leurs trajets en toute sécurité.

## Protéger le réseau cyclable

Les cyclistes connaissent bien le célèbre "j'en ai pour 2 minutes" qu'il leur est souvent répondu. Les automobilistes sont en effet peu conscients de la nuisance et de la dangerosité causées par le stationnement sur piste/bande cyclable ou sur trottoir.



Sensibiliser les usagers motorisés aux conséquences de leurs écarts pour les plus vulnérables est une première étape, la plus pédagogique. La seconde, qui s'avère parfois malheureusement nécessaire, est la verbalisation.

Actuellement, il peut être constaté que la collectivité, par le biais de la Police Municipale, est plutôt très accommodante concernant ces stationnements gênants. Il suffit d'observer les voitures sur

l'avenue Edouard Herriot pendant une journée pour s'en rendre compte : devant l'école Marie Mauron, devant les maisons, ou plus haut devant les commerces, le stationnement gênant est courant, alors même que des enfants, nos enfants, sont obligés de marcher ou de rouler à vélo sur la route. Lors d'évènements populaires et festifs comme le marché, ou encore la fête de la musique, ce sont parfois des rues entières (avenue Taillandier, Route du Rougadou...) qui sont privées de leurs trottoirs ou de leurs aménagements cyclables, alors que les parkings périphériques sont à moitié vides.

Reste à comprendre la ou les raisons de cette tolérance : manque de moyens, incompréhension de la gêne voire du danger induit, manque de consignes claires de la part de la hiérarchie, connivence avec la population ? Il s'agit ici de décrypter la situation actuelle, et d'y remédier afin que vélos et piétons se déplacent en sécurité. Notons qu'il arrive très souvent que ce stationnement soit également gênant pour les autres voitures, créant conflits et embouteillages.

- **Proposition n°16** : Sensibiliser les automobilistes au respect des aménagements piétons et cyclables, et verbaliser les stationnements gênants en renforçant les moyens, la présence et les contrôles de la police municipale.

## 4- Encourager les moyens de déplacement alternatifs à la voiture

Une ville accueillante est une ville où la voiture ne monopolise pas l'espace public, c'est une ville où il est facile et agréable de se déplacer à pied, en roller, en trottinette ou à vélo. Encourager ces mobilités actives, c'est aussi favoriser les petits commerces et l'animation du centre-ville.

### Multiplier le stationnement vélo

Le vol est aujourd'hui l'un des obstacles à la pratique du vélo : 92 % des répondants du Baromètre des villes cyclables 2017 (FUB, 2017) estiment que les vols sont fréquents et craignent pour la sécurité de leur vélo.

Pour y remédier et ainsi encourager les habitants à enfourcher leur vélo, notre commune doit proposer aux cyclistes du stationnement de qualité et en grand nombre. Cette offre doit viser tous les pôles d'attractivité de la ville : écoles, commerces, administrations, centres associatifs...

Saint-Rémy est déjà dotée d'un réseau d'arceaux vélos, matériellement très bien adaptés aux besoins des cyclistes, à l'exception de quelques "râteliers" qui seraient à remplacer. Il convient de développer d'avantage cette offre de stationnement, et de la rendre visible. Les arceaux ne doivent plus se contenter des petits "trous" que les contraintes de la ville (stationnement auto, marchés, fête foraine...) veulent bien leur laisser.

Se déplacer à vélo et pouvoir stationner de façon sécurisée doit être facile afin de ne pas décourager les bonnes volontés.

- **Proposition n°17** : Evaluer l'offre actuelle par rapport à la demande et l'améliorer en implantant des arceaux vélos en grand nombre dans toute la commune, notamment près des commerces et des écoles, en dépassant les contraintes avancées par la municipalité actuelle. Les emplacements de ces stationnements pourront être intégrés à la carte du réseau cyclable, et matériellement signalés dans la rue pour être visibles de loin.



Le stationnement vélo n'est pas uniquement nécessaire sur l'espace public. Il est également important d'en inclure dans les locaux d'habitation et de services, via le PLU. Le règlement actuel du PLU mentionne bien le stationnement vélo. Cependant, ces mentions sont bien inférieures au minimum souhaitable afin d'offrir aux habitants une offre acceptable et incitative. En effet, peut-on sérieusement encourager les saint-rémois à se mettre en selle, s'ils ne peuvent pas stationner leur vélo de façon sécurisée chez eux ?

### 3/ Conditions de superficie et d'accès du stationnement 2 roues

Une place 2 roues est équivalente à 2 m<sup>2</sup> au minimum (1m x 2m).

L'espace destiné aux 2 roues doit avoir un cheminement aisément accessible depuis les emprises publiques et les voies.

Il est recommandé que chaque espace destiné aux 2 roues puisse disposer de dispositifs permettant d'attacher les 2 roues avec un système de sécurité.

Extrait de l'article DG16 du règlement du PLU (p. 42)

Dans le paragraphe ci-dessus, les besoins pour le vélo, qui sont spécifiques, devraient être distingués des deux-roues motorisés. D'autre part, il est essentiel de mentionner l'attache du cadre et d'au moins une roue dans le cas des vélos.

Les articles précisant les normes de stationnement (exemple ci-dessous) mélangent également les deux-roues et les vélos, et ne garantissent pas assez de stationnements vélos pour la situation actuelle, et encore moins pour l'avenir : 50% d'une place deux-roues par logement d'habitation. La description des locaux est quant à elle trop succincte.

### 7.2 Normes de stationnement pour les deux roues motorisés et les éco-mobilités

Les modalités de calcul, d'accès, de superficie et les caractéristiques opposables sont mentionnées à l'article DG16 du présent règlement d'urbanisme.

	Norme imposée	Dispositions particulières
1. Habitation pour les autorisations d'urbanisme de plus de 3 logements	1 place deux-roues par logement, dont 50% à destination des vélos	Il s'agira de locaux fermés ou de système d'accroche.
2. Commerce et activités de service et autres activités des secteurs secondaires ou tertiaire	1 place deux-roues pour 100m <sup>2</sup> de surface de plancher	
3. Etablissements d'enseignement	1 place deux-roues pour 12 personnes pouvant être accueillies dont 50% pour les vélos minimum	
4. Equipements d'intérêt collectif et services publics autres que d'enseignement	1 place deux-roues pour 30 personnes pouvant être accueillies dont 50% pour les vélos minimum	

Extrait de l'article UB7 du règlement du PLU (p. 74)

**Proposition n°18 :** Modifier le PLU afin de revoir l'intégration et les normes des locaux vélos dans les immeubles d'habitation et tertiaires, et s'assurer de leur intégration effective lors du contrôle de conformité à l'achèvement des travaux.

## Soutenir l'achat de vélos

Même si acheter et entretenir un vélo se révèle bien moins cher qu'une voiture, le prix d'un vélo peut être dissuasif pour certaines familles avec des revenus modestes. Soutenir l'achat de vélos grâce à des aides spécifiques est une mesure simple et efficace que la commune peut mettre en place.

Ce soutien peut prendre la forme d'une aide à l'achat comme c'est le cas aujourd'hui pour le vélo à assistance électrique (VAE) dans notre département. En effet, le CD13 subventionne actuellement

l'achat de VAE jusqu'à 400 €. Cette offre connaît un énorme succès mais cible malheureusement un public ayant au départ un budget déjà conséquent. Elle pourrait être étendue par notre ville à tous les types de vélos afin de contenter tous les besoins et tous les budgets.

- **Proposition n°19** : Créer une aide à l'achat de tout type de vélo pour les particuliers (vélo classique, pliant, VAE, triporteur...) et pour les entrepreneurs locaux (remorque, vélo-cargo...).

## 5- Promouvoir une culture vélo à Saint-Rémy-de-Provence

Faire du vélo une évidence dans les déplacements quotidiens implique de travailler sur un changement de culture dès le plus jeune âge, mais également au sein des services municipaux, qui ont un rôle d'exemplarité.

### Mettre en selle les plus jeunes

Le manque d'activité physique chez les jeunes (et les moins jeunes) est un problème majeur, puisque 17% des enfants sont en surpoids en France (étude ESTEBAN 2014-2016, Santé publique France). Favoriser le vélo, et notamment son apprentissage à l'école et dans les centres de loisirs, permet d'encourager une pratique physique régulière et participe à l'épanouissement et à l'autonomisation des jeunes.

Le gouvernement a décidé dans son plan vélo de généraliser le « savoir rouler » à l'école (<http://www.sports.gouv.fr/savoirroulervelo/>) : tout enfant entrant en 6<sup>e</sup> doit être capable de rouler à vélo, en conditions de circulation. Les enfants sont en effet les cyclistes de demain ! La municipalité de Saint-Rémy peut accompagner cet apprentissage.

Par exemple, la ville de Meudon, pionnière en la matière, a mis en place un circuit d'apprentissage vélo. Accessible sans conditions et gratuitement en journée, il permet à tous, dès 2 ans, de s'initier à la maniabilité sans voitures !



Circuit d'apprentissage de la ville de Meudon

- **Proposition n°20** : Aider les établissements scolaires et centre de loisirs à s'équiper en vélos et à trouver du personnel qualifié pour l'apprentissage à l'école. Citons le programme ALVEOLE (programme-alveole.com) qui peut financer à 100 % des actions de sensibilisation l'écomobilité auprès des usagers, notamment dans les écoles.
- **Proposition n°21** : Créer une piste cyclable d'apprentissage ouverte à tous pour permettre l'apprentissage du vélo.

D'autres communes ont, elles, aidé à la mise en place de pédibus ou de vélobus. Démarche solidaire et participative, ce système de ramassage scolaire à pied ou à vélo, organisé et effectué par les parents d'élèves et/ou d'autres adultes bénévoles, permet de lutter contre la sédentarité des enfants, tout en limitant le trafic et le stationnement aux abords des écoles. En impliquant des seniors en tant qu'accompagnateurs, c'est aussi un moyen de favoriser le lien intergénérationnel.

- **Proposition n°22** : Soutenir la mise en place de pédibus et vélobus pour emmener les enfants à l'école : communication, logistique (financement de gilets de sécurité, achat des panneaux...), sécurisation des aménagements sur les trajets...

## Créer une "Maison du vélo"

Acheter son vélo ou encore le réparer, être bien équipé à vélo : tout cela à un coût. Certaines villes ouvrent des "maisons du vélo" proposant différents services, comme par exemple :

- Prêt/location de vélos (vélo pliant, vélo cargo, VAE...), afin de se faire un avis avant d'acheter ;
- Prêt/location d'accessoires : remorque, siège et remorque enfants, sacs, vêtements de pluie, éclairage... ;
- Atelier d'auto-réparation afin d'apprendre à réparer son vélo et ainsi atteindre la "vélonomie" ;
- Station de gonflage ;
- Information des cyclistes : réseau cyclable, lutte contre le vol, ...

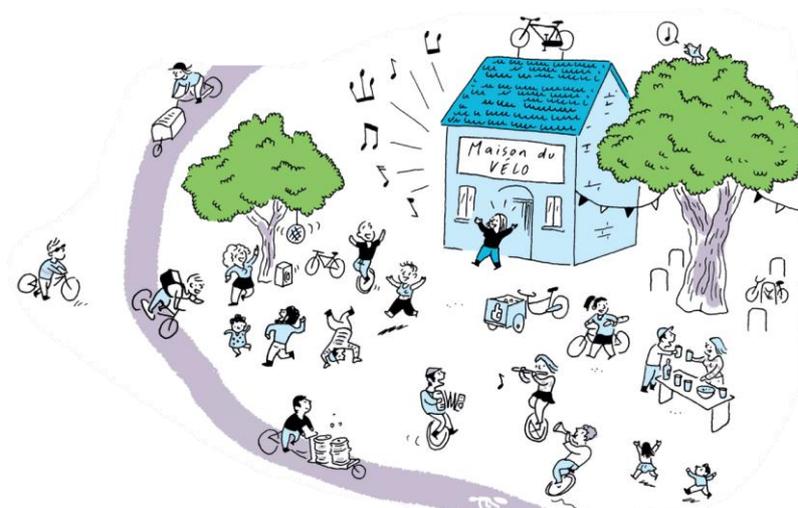


Illustration : Ariane Pinel

Une telle initiative pourrait être mise en place à l'échelle de la ville ou de la communauté de communes (CCVBA), avec un partenariat avec le Parc Naturel Régional des Alpilles et les acteurs associatifs, invitant locaux et touristes à s'approprier un tel lieu.

- **Proposition n°23** : Créer une Maison du vélo afin de rendre des services aux cyclistes et de donner une visibilité à ce mode de déplacement dans notre ville.

## Le vélo pour les services et les agents municipaux

Le vélo peut être une source d'économie et de visibilité pour l'action des services municipaux. Les communes peuvent promouvoir la logistique à vélo, en équipant leurs services de vélo-cargo, pour l'entretien des espaces verts, les services techniques ou la livraison de repas par exemple. Un vélo-cargo est bien moins onéreux qu'une camionnette pour de petites livraisons ou de petits travaux. La police municipale pourra, elle, se contenter de simples vélos ou de VAE afin de circuler et de stationner facilement dans la ville, tout en évitant de rajouter du trafic au trafic. L'école la plus éloignée de la police municipale, l'école Mas de Nicolas, est à une distance de moins de 1,5 km, soit 5 min à vélo.



(Source : Google maps)

- **Proposition n°24** : Équiper les services municipaux de vélos et/ou de vélo-cargos pour réaliser une partie des activités municipales à vélo : repas à domicile, approvisionnement des écoles, services techniques, police municipale.

Enfin, développer le vélo, c'est montrer l'exemple en proposant aux agents municipaux le forfait mobilité durable (ex-IKV pour indemnité kilométrique vélo), soit 200 €/an sans charges ni impôts. Les résultats de l'expérimentation de l'IKV depuis 2016 montrent que sa mise en place se traduit par une augmentation d'environ 25% du nombre d'agents utilisant quotidiennement ou quasi-quotidiennement le vélo pour se rendre au travail (source : Cerema).

- **Proposition n°25** : Proposer le forfait mobilité durable (200 €/an pour les agents publics) aux agents municipaux.

## Communiquer sur les bienfaits et les avantages du vélo

Une communication positive et régulière sur les bénéfices et avantages du vélo permet d'instaurer un climat favorable à ce moyen de transport et de lui donner une visibilité. Le vélo doit être considéré, au même titre que la voiture, comme un mode de déplacement crédible pour le quotidien des saint-rémois.

Aussi, plus les cyclistes seront présents dans les supports de communication de la ville, plus ils gagneront en légitimité par rapport aux autres utilisateurs de la route. Si les automobilistes sont sensibilisés à la cohabitation avec les vélos, les cyclistes pourront rouler plus sereinement. Ce sentiment de sécurité provoquant de nouvelles vocations, le cercle vertueux se met en place.

- **Proposition n°26** : Mettre en œuvre un programme de promotion de la mobilité active, à pied et à vélo, pour les déplacements domicile-travail, domicile-école et les trajets du quotidien en général : page dédiée sur le site internet de la ville, articles réguliers dans le journal municipal, événements (semaine de la mobilité, du développement durable, ...), etc.
- **Proposition n°27** : Mettre à disposition du public (mairie, office du tourisme, sites internet) de la documentation sur le réseau cyclable saint-rémois : carte du réseau et des stationnements, bonnes pratiques des double-sens cyclables, etc.
- **Proposition n°28** : Adhérer et participer au Club des villes et territoires cyclables ([www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)), réseau de collectivités territoriales engagées pour le développement de l'usage du vélo au quotidien et de la mobilité durable.

## Conclusion

Nous espérons que vous prendrez la mesure du réalisme de nos 28 propositions, et du bien-être qu'elles pourront apporter à nos concitoyens. Elles ne sont pas toutes faciles à appliquer, certaines demanderont du courage politique, nous en sommes conscients. Cependant, nous n'inventons rien, elles ont déjà été appliquées ailleurs en France, dans des grandes villes comme dans des plus petites. Et, au jour d'aujourd'hui, il ne nous semble qu'aucune de ces communes n'a fait de retour en arrière, tant les bienfaits d'une ville apaisée sont appréciés par toutes et tous quelques années plus tard.

Nous sommes certains que les saint-rémois sauront apprécier le courage d'un candidat qui souhaite faire bouger les lignes afin d'apporter une meilleure qualité de vie à ses administrés.

Le conseil d'administration de RéMyFaCiLàVélo.



## Pacte pour le vélo à Saint-Rémy-de-Provence

En tant que candidat.e à l'élection municipale de Saint-Rémy-de-Provence je m'engage si je suis élu.e à :

Proposition n°		Oui	Non
	<b>1- Adopter un plan vélo</b>		
1	Construire dès le début du mandat un plan vélo financé et concerté, incluant un objectif de réseau cyclable communal et des objectifs chiffrés (% de part modale, nombre de places de stationnement vélo, ...).		
2	Nommer un M. ou une Mme "Vélo" au sein de la mairie, référent.e sur ce sujet et en lien avec les différents acteurs (associations d'usagers, PNRA, communes voisines, CCVBA, CD13...).		
3	Mettre en place un comité vélo régulier, dans lequel prendront part les différents acteurs du plan vélo (municipalité, représentants des cyclistes, PNRA, etc.).		
	<b>2- Construire une ville agréable à vivre pour tous</b>		
4	Repenser le plan de circulation dès le début du mandat. Ce processus de hiérarchisation du réseau viaire a pour objectif de distinguer 2 types de rues : les rues de transit et les rues apaisées. Des pistes cyclables de qualité devront ensuite être réalisées sur les rues de transit, et le linéaire de rues apaisées doit être augmenté à son maximum pour permettre une mixité.		
5	Généraliser la vitesse de circulation à 30km/h en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective : aménagements matériels de l'espace public, réduction de la largeur de la chaussée, chicane, ralentisseurs, inscription au sol, changement de revêtement. Réaliser des contrôles de vitesse régulièrement permet d'adapter les mesures ci-dessus à la réalité du terrain.		
6	Consacrer une journée "centre-ville sans voiture" un dimanche par mois, afin que les saint-rémois se réapproprient leur ville, ses places, ses parcs, ses commerces.		

Proposition n°		Oui	Non
7	Mener une réflexion sur la place du stationnement en centre-ville, en privilégiant la diversité des usages et la qualité de l'espace public : piétons, terrasses, espaces verts, vélos, etc.		
8	Rendre claire et visible l'offre de stationnement aux portes de la ville, afin d'y orienter les visiteurs, et d'alléger le trafic en centre-ville.		
9	Revoir l'accès et le stationnement des cars de tourisme, des camions et des livreurs. De nombreuses villes et professionnels de la logistique ont réfléchi à la question du "dernier kilomètre". Des exemples peuvent ainsi être copiés, notamment l'utilisation de vélos-cargos spécialement équipés pour transporter de lourdes charges (palettes, etc.).		
<b>3- Rendre les déplacements à vélo plus sûrs et efficaces</b>			
10	<p>Mettre en place un véritable réseau cyclable, mêlant pistes en site propre (pistes physiquement séparées de la route) et cohabitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un "squelette" cyclable structurant et sécurisé, avec la création d'aménagements cyclables tant que possible en site propre, et calqué sur les axes à forte trafic du plan de circulation ;</li> <li>• Des rues de desserte, intéressant uniquement le trafic motorisé local (max. 2000 véhicules/jour), et suffisamment apaisées pour autoriser une mixité des modes de déplacements.</li> </ul>		
11	Transformer le cours circulaire qui deviendrait à double-sens pour les vélos et à une voie pour les voitures, à 30 km/h, voire à 20 km/h (zone de rencontre). Cette transformation est d'ailleurs suggérée par le rapport de présentation du PLU : "Maîtriser les volumes de trafic sur le Cours, boulevards circulaires qui pourraient faire l'objet d'une requalification intégrant une réduction de deux à une voie".		
12	La "coupure urbaine" entre les 2 portions de voie verte de la D99 doit être résorbée afin d'assurer aux vélos une continuité directe et sécurisée entre la zone de la gare et le rond-point du jumelage. La restauration ou l'instauration de continuités cyclables est l'un des objectifs du plan vélo du gouvernement grâce notamment au Fonds mobilités actives « Continuités cyclables », doté d'un budget de 50 millions d'euros en 2019.		

Proposition n°		Oui	Non
13	Rendre le réseau cyclable visible in situ aux cyclistes et aux automobilistes à l'aide d'une signalétique adaptée : barrettes itinéraires, marquage au sol, revêtements différenciés pour les vélos, panneaux de vigilance pour les automobilistes et de partage de l'espace...		
14	Encourager et participer à la création des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines en collaboration avec les départements 13 et 84 : Maillane, Eyragues, Eygalières, Cavaillon, Avignon, Maussane-les-Alpilles (D5).		
15	Continuer le développement des double-sens cyclables, qui permettent aux vélos de raccourcir leurs trajets en toute sécurité.		
16	Sensibiliser les automobilistes au respect des aménagements piétons et cyclables, et verbaliser les stationnements gênants en renforçant les moyens, la présence et les contrôles de la police municipale.		
<b>3- Encourager les moyens de déplacement alternatifs à la voiture</b>			
17	Evaluer l'offre actuelle par rapport à la demande et l'améliorer en implantant des arceaux vélos en grand nombre dans toute la commune, notamment près des commerces et des écoles, en dépassant les contraintes avancées par la municipalité actuelle.		
18	Modifier le PLU afin de revoir l'intégration et les normes des locaux vélos dans les immeubles d'habitation et tertiaires, et s'assurer de leur intégration effective lors du contrôle de conformité à l'achèvement des travaux.		
19	Créer une aide à l'achat de tout type de vélo pour les particuliers (vélo classique, pliant, VAE, triporteur...) et pour les entrepreneurs locaux (remorque, vélo-cargo...).		
<b>4- Promouvoir une culture vélo à Saint-Rémy-de-Provence</b>			
20	Aider les établissements scolaires et centre de loisirs à s'équiper en vélos et à trouver du personnel qualifié pour l'apprentissage à l'école. Citons le programme ALVEOLE (programme-alveole.com) qui peut financer à 100 % des actions de sensibilisation l'écomobilité auprès des usagers, notamment dans les écoles.		

Proposition n°		Oui	Non
21	Créer une piste cyclable d'apprentissage ouverte à tous pour permettre l'apprentissage du vélo.		
22	Soutenir la mise en place de pédibus et vélobus pour emmener les enfants à l'école : communication, logistique (financement de gilets de sécurité, achat des panneaux...), sécurisation des aménagements sur les trajets...		
23	Créer une Maison du vélo afin de rendre des services aux cyclistes et de donner une visibilité à ce mode de déplacement dans notre ville.		
24	Équiper les services municipaux de vélos et/ou de vélo-cargos pour réaliser une partie des activités municipales à vélo : repas à domicile, approvisionnement des écoles, services techniques, police municipale.		
25	Proposer le forfait mobilité durable (200 €/an pour les agents publics) aux agents municipaux.		
26	Mettre en œuvre un programme de promotion de la mobilité active, à pied et à vélo, pour les déplacements domicile-travail, domicile-école et les trajets du quotidien en général : page dédiée sur le site internet de la ville, articles réguliers dans le journal municipal, évènements (semaine de la mobilité, du développement durable, ...), etc.		
27	Mettre à disposition du public (mairie, office du tourisme, sites internet) de la documentation sur le réseau cyclable saint-rémois : carte du réseau et des stationnements, bonnes pratiques des double-sens cyclables, etc.		
28	Adhérer et participer au Club des villes et territoires cyclables ( <a href="http://www.villes-cyclables.org">www.villes-cyclables.org</a> ), réseau de collectivités territoriales engagées pour le développement de l'usage du vélo au quotidien et de la mobilité durable.		

Fait à ..... le .....

Signature :