

Parlons Vélo ! Municipales 2020 Chambéry (73000)

Premier tour

– le 26/06/2020 –

Action n°1

Dès le début de mandat, remettre à jour le plan vélo

- en mettant en place un comité de suivi opérationnel se réunissant au minimum 4 fois par an ;
- en établissant un budget annuel de minimum 1,4 millions d'euros

Affecter un budget d'investissement pour infrastructures cyclables de 10€ minimum (et jusqu'à 25 €) par habitant et par an comme préconisé par la FUB. En 2020, comme en 2019, le budget des aménagements cyclable pour Grand Chambéry représentait respectivement 4,4€ et 4,1€ par habitant et par an

S'appuyer sur le PLUi-HD (Plan Local d'Urbanisme intercommunal Habitat et Déplacements) de Grand Chambéry validé en 2019 pour la mise à jour du plan vélo et y inclure des objectifs mesurables quantifiés, planifiés et priorisés avec l'ensemble des acteurs : budget annuel, objectif en % de part modale, kilomètres de pistes cyclables réalisés et en projets, priorités et phases de réalisation, nombre de places de stationnement vélo, comptages vélo.

Christian Saint-André (Chambéry Ensemble)

Nous avons prévu de multiplier par 5 le budget actuel pour le porter à 1.5 million euros par an ; il y aura un comité de pilotage et de suivi (incluant élus, services, habitants, et associations) comme pour tout les projets importants.

Alain Caraco (Chambéry Citoyenne, pour une ville écologique et solidaire)

Le comité de suivi opérationnel, en relation avec les usagers et leur associations, s'inscrit tout à fait dans le volet « Chambéry par et pour les citoyen·nes » de notre projet.

Le schéma directeur cyclable intégré au PLUi-HD nous paraît plutôt complet et consensuel, ce que confirment les contributions de Roue Libre à l'enquête publique. Il doit cependant faire l'objet d'améliorations en lien avec les usagers et leurs associations. Nous pensons par exemple à la rue Sommeiller et, d'une façon plus générale, à tous les points noirs mis en évidence par l'enquête « Parlons vélo » 2019.

Nous estimons la réalisation du schéma directeur cyclable à 20 M€. Au rythme budgétaire prévu à partir de 2020 (0,5 M€ par an), il faudrait 40 ans pour le réaliser ! Nous passerons à 2 M€ par an, afin de le réaliser en 10 ans.

Laurent Ripart (Chambéry poing levé)

Nous engagerons un processus pour qu'aucun projet et réalisation en cours (dont parking Ravet, vidéo surveillance, armement de la police ...) ne puisse démarrer ou se poursuivre sans l'avis des habitants !

Pour cela, nous mettrons à disposition de la population, les moyens (lieux, budget, RIC) pour débattre, choisir, décider, contrôler, autogérer tout ce qui la concerne du quartier à l'agglomération.

C'est dans ce cadre que nous entendons aborder avec les habitants les grands dossiers d'agglomération et de Chambéry.

En ce sens les propositions que vous formulez pour une politique de rééquilibrage des modes de déplacements en ville en faveur des modes doux et notamment du vélo, map, seront prises en considération et versées au débat municipal. Ce principe s'applique à tous les points que vous soumettez. D'autre part le financement des infrastructures vélo nous paraît prioritaire par rapport aux aides qui doivent être attribuées en fonction des revenus et de l'utilité sociale et écologiques des activités (voir action 14 – 16).

Sarah Hamoudi-Wilkowsky (Chambéry Sociale & Écologiste !)

Oui, nous mettrons en œuvre un plan d'accélération du développement des usages du vélo : sécurisation, extension, continuité du réseau cyclable, ainsi que mesures facilitant le choix de l'usage du vélo, y compris au travail (budget 2 à 3 Millions d'euros / an, répartis entre l'agglomération et la ville.

Oui, un comité de suivi sera mis en place, piloté par un « responsable vélo » au sein de l'équipe municipale, en lien avec le vice-président transports – déplacements du Grand Chambéry.

Thierry Repentin (Chambéry en commun)

Il faut des engagements clairs, applicables rapidement et qui pourront être tenus dans la durée ! C'est pourquoi nous augmenterons le budget vélo à au moins un million d'euro dans l'immédiat, pour financer un plan vélo ambitieux.

La mise en œuvre du plan vélo (sous tous ses aspects : investissements, sécurisation, stationnement, formation, etc.) sera concertée en continue avec les associations de cyclistes.

Action n°2

Affecter au moins 1% du budget municipal d'investissement à un budget participatif de projets (avec un thème transport et mobilité) pour impliquer les citoyens dans l'amélioration de leur cadre de vie.

Christian Saint-André (Chambéry Ensemble)

le nouveau style de gouvernance que je souhaite instaurer permettra aux habitants de s'impliquer en permanence dans les décisions de la municipalité ce qui ne rend pas nécessaire la création de budgets participatifs autonomes.

Alain Caraco (Chambé Citoyenne, pour une ville écologique et solidaire)

Nous sommes d'accord avec cette proposition, qui correspond à la proposition 15 de notre projet.

Laurent Ripart (Chambé poing levé)

Pour nous le budget participatif se co-construit avec les habitants et associations, il ne peut se résumer à quelques petites actions isolées les unes-des-autres.

Sarah Hamoudi-Wilkowsky (Chambéry Sociale & Écologiste !)

Oui, un budget participatif de 1 % au moins du budget général pourra être affecté au financement de projets définis, choisi par les habitants, quartier par quartier, MAIS on devra veiller à ce que les projets ainsi définis en matière de transports et de mobilité s'inscrivent dans le plan global (PLUID-HD) fixant les grands principes d'aménagement en particulier pour ce qui concerne les transports et la mobilité.

Thierry Repentin (Chambéry en commun)

Nous élaborerons un budget participatif à hauteur de 5% du budget d'investissement de la collectivité pour que les citoyens soient à l'initiative de projets pour leur ville et leur vie, en lien avec les conseils de quartier. Cette mesure est en cohérence avec notre politique de démocratie participative et de participation citoyenne.

Action n°3

Désigner un ou une responsable (madame ou monsieur vélo) et mettre en place un comité vélo régulier se réunissant au minimum 4 fois par an.

Afin de co-construire une politique mobilité cohérente, il est essentiel de dialoguer régulièrement avec les différents acteurs, dont les représentants des cyclistes et des usagers, en amont des projets et des révisions de documents d'urbanisme. Cette concertation permet de mieux adapter les projets aux besoins des habitants et de s'assurer de la cohérence des choix techniques au regard des pratiques.

Au niveau de chaque commune, désigner un référent politique et un référent technique. Au niveau de l'agglomération, nommer un.e vice président.e mobilité regroupant les compétences voirie et transport.

Christian Saint-André (Chambéry Ensemble)

Dans le comité de pilotage il y aura au moins un élu responsable du plan vélo au sein des mobilités douces et un responsable des services municipaux; la fréquence des réunions sera à déterminer par le comité.

Alain Caraco (Chambé Citoyenne, pour une ville écologique et solidaire)

Cette proposition, proche de votre proposition 1, nous semble une évidence.

Laurent Ripart (Chambé poing levé)

Pas de commentaire

Sarah Hamoudi-Wilkowsky (Chambéry Sociale & Écologiste !)

Oui, la concertation sera nécessaire et recherchée dans tous les domaines, y compris en matière de transports et de déplacements (plan de déplacement, réseau de bus, réseau cyclable, cheminements piétons ...)

La mise en place d'un comité de suivi et d'outils de concertation ou de co-élaboration permettra d'installer et de faire vivre cette dynamique.

Thierry Repentin (Chambéry en commun)

Car les mobilités sont une priorité politique pour Chambéry en commun et une urgence pour les habitants, les interlocuteurs seront clairement identifiés à tous les niveaux : municipalité, services (ville + agglo), conseil communautaire. En matière d'attribution, il est nécessaire que le "portefeuille" de l'adjoint-e et du/de la vice-président-e soit complet afin d'agir efficacement. Par ailleurs, la municipalité travaillera en transversalité grâce à un pôle "transition écologique et solidaire" au sein de l'exécutif. Les mobilités en général et la politique vélo en particulier sont pleinement concernées.

L'instauration d'un comité vélo s'inscrit dans une volonté de réelle transversalité entre les services, à savoir avec les thèmes de l'aménagement, du logement, de la transition écologique et solidaire, de la santé, du sport, etc. Ce comité intégrera nécessairement les habitants et les usagers du vélo.

Action n°4

Former l'ensemble des technicien-ne-s en lien avec le vélo aux spécificités de ce mode de déplacement.

Christian Saint-André (Chambéry Ensemble)

C'est une évidence...

Alain Caraco (Chambé Citoyenne, pour une ville écologique et solidaire)

Pas de commentaire

Laurent Ripart (Chambé poing levé)

Pas de commentaire

Sarah Hamoudi-Wilkowsky (Chambéry Sociale & Écologiste !)

Les technicien-e-s, mais aussi les élu-e-s, et même les citoyen-e-s qui s'impliqueront dans la concertation /co-élaboration devront en effet être formés aux spécificités du vélo comme mode de déplacement, ainsi que plus largement aux intermodalités.

Thierry Repentin (Chambéry en commun)

Les techniciens seront formés aux spécificités du vélo. Les élus le seront également, tout au long du mandat : c'est un engagement de la Charte éthique de Chambéry en commun. D'une part, pour les inciter davantage à se déplacer en modes doux. D'autre part, pour acquérir l'expérience de la « réalité » du vélo en ville. Pour cela les techniciens du vélo seront sollicités pour parcourir à vélo les itinéraires lors des études d'aménagement (principe des "balades urbaines"/"marches exploratoires".. à vélo !). Il y aura aussi une sensibilisation, formation auprès du personnel (public ou entreprise) pour anticiper et sécuriser les itinéraires cyclables pendant les divers travaux.

Action n°5

Créer des pistes cyclables larges, continues et sécurisées, c'est-à-dire séparées physiquement des piétons et des voitures sur les axes à forte circulation suivants : Mettre en place un véritable "squelette" cyclable structurant et sécurisé prévu dans le PLUi-HD avec la création d'aménagements cyclables continus et séparés matériellement du reste de la circulation avec des pistes larges et efficaces en limitant les intersections et laissant la priorité aux cyclistes (à l'exemple des pistes « chrono », et des réseaux express Vélo mis en place dans d'autres villes).

Pour le réaliser, un travail doit être co-construit en amont avec les associations d'usagers, et l'intégrer aux documents d'urbanisme en tant que schéma directeur cyclable, en se basant entre autres sur les données des usagers Cyclofiches de Roue libre (<http://www.cyclofiches.rouelibre.net>) et le résultat du baromètre FUB 2019 (<https://www.parlons-velo.fr/>).

Réaliser le maximum d'aménagements inscrits au PLUi-HD et traiter spécifiquement les points noirs relevés dans les enquêtes vélo dans les 2 ans :

- la traversée cyclable de Chambéry avec une piste cyclable sur les quais de la Leysse afin de relier la voie verte de la Leysse et l'avenue verte sud
- l'aménagement de la liaison Place Caffé - Place Monge, axe structurant de contournement du centre historique et dans les 5 ans maximum, l'aménagement :
- en axe structurant de l'avenue d'Aix les Bains (RD991) montée des Hauts de Chambéry
- de l'avenue du Comte Vert, du stade nautique à l'avenue Leclerc
- de l'avenue Jean Jaurès à Chambéry
- du Pont des Amours à Chambéry
- de la RD 1006 à La Ravoire
- de l'échangeur VRU de La Motte Servolex (Rue du Nant Bruyant qui relie La Motte Servolex aux Landiers)
- de la traversée de Cognin (RD 1006 entre le pont sur l'Hyères et le parc relais)

Réfléchir à la mise en place d'un éclairage sur quelques tronçons prioritaires de voies vertes à forte cohabitation de piétons (exemple Voie verte Sud à Bassens)

Christian Saint-André (Chambéry Ensemble)

Je suis pour un réseau complet dans Chambéry et pas qu'une traversée; je suis favorable à un plan d'agglomération.

Alain Caraco (Chambéry Citoyenne, pour une ville écologique et solidaire)

Voir réponse à la proposition 1 ci-dessus.

Laurent Ripart (Chambéry poing levé)

Pas de commentaire

Sarah Hamoudi-Wilkowsky (Chambéry Sociale & Écologiste !)

Oui, l'évaluation et le développement du réseau, sa continuité, la suppression des points noirs et une signalétique adaptée seront réalisés en s'appuyant notamment sur les analyses et diagnostics produits par les associations (en particulier Roue Libre). Dans ce cadre, chacun des aménagements proposés ci-dessus sera examiné en vue de l'intégrer au PLUi-HD et d'en programmer la réalisation rapide.

Thierry Repentin (Chambéry en commun)

Le plan de circulation des vélos fait partie intégrante du plan de circulation de notre programme. L'aménagement des pistes cyclables est un point crucial de notre politique mobilité. Nous penserons cet aménagement à l'échelle du Grand Chambéry en concertation avec les usagers et les autres communes concernées. Des aménagements sont à prévoir, par exemple, sur la liaison Chambéry centre vers les Hauts de Chambéry. Nous nous appuyerons sur l'expertise d'usage des cyclistes. Cette démarche procède d'une volonté globale de repenser l'aménagement de l'espace public en réduisant la place considérable aujourd'hui consacrée quasiment exclusivement à la voiture individuelle.

Action n°6

Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité : Relier gare, écoles, commerces et zones commerciales, équipements municipaux et créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines.

Christian Saint-André (Chambéry Ensemble)

Le jalonnement est une nécessité pour encourager les usagers à utiliser les itinéraires, notamment les nouveaux usagers.

Alain Caraco (Chambéry Citoyenne, pour une ville écologique et solidaire)

Voir réponse à la proposition 1 ci-dessus.

Laurent Ripart (Chambé poing levé)

Pas de commentaire

Sarah Hamoudi-Wilkowsky (Chambéry Sociale & Écologiste !)

Oui, un tel jalonnement est en effet nécessaire et devra être appuyé sur une identification partagée des pôles d'attractivité, en veillant à éviter le risque d'un foisonnement contreproductif.

Thierry Repentin (Chambéry en commun)

L'aménagement des pistes cyclables – jonctions, liaisons aux lieux stratégiques de la ville et divers équipements – est un sujet essentiel du programme mobilité que nous proposons. Le stationnement sécurisé ne devra pas être oublié.

Les liaisons interquartier en modes doux deviendra un critère impératif pour l'aménagement de nouveaux quartiers ou zone d'activités (Rubanox, Vetrotex, Cassine, etc.).

Action n°7

Repenser le plan de circulation en réfléchissant à la place de la voiture dans la ville. Repenser le plan de circulation permet d'augmenter au maximum le linéaire de rues apaisées. Ce processus de hiérarchisation du réseau viaire a pour objectif, à terme, de ne conserver du transit motorisé que sur des axes susceptibles d'accueillir des pistes cyclables de qualité.

Ce changement de cadre est une façon de permettre à chaque mode de déplacement de prendre sa juste place, de réduire la pollution, d'augmenter la sécurité et de fluidifier le trafic.

Christian Saint-André (Chambéry Ensemble)

le plan de circulation sera adapté pour permettre à chacun de circuler en vélo en toute sécurité dans toute la ville sans pour autant exclure les voitures. Cela passe par des rues apaisées, des voies de bus partagées, des rues mises en sens uniques, en concertation avec les habitants, les usagers et les commerçants.

Alain Caraco (Chambé Citoyenne, pour une ville écologique et solidaire)

Au-delà du seul plan de circulation, plusieurs propositions de notre projet visent à réduire la dépendance à l'automobile et à limiter la place qu'elle occupe :

20. Cesser de construire des parkings et arrêter la construction du parking Ravet si c'est encore possible, pour tenir compte du développement des alternatives à la voiture

45 et 63. Soutenir le commerce de proximité, facilement accessible à pied et à vélo, et arrêter le développement des zones commerciales périphériques, conçues pour l'automobile

50. Apaiser la voirie et viser 80% de la voirie communale en zone 30, zone de rencontre ou aire piétonne

64. Conditionner toute nouvelle construction à une desserte de bon niveau à pied, à vélo et en bus, pour tous les besoins de la vie quotidienne

Laurent Ripart (Chambé poing levé)

Pas de commentaire

Sarah Hamoudi-Wilkowsky (Chambéry Sociale & Écologiste !)

Oui, nous savons tous qu'il y a un défi à relever pour rééquilibrer l'usage des différents modes de déplacements et de transports. Un tel rééquilibrage passe de notre point de vue par la mise à disposition d'un réseau de bus répondant aux besoins et d'accès libre pour tou-te-s (gratuité), associé en effet à une rehiérarchisation progressive du réseau viaire, avec extension des zones apaisées, en concertation fine avec les habitant-e-s et professionnel-le-s concerné-e-s.

Thierry Repentin (Chambéry en commun)

En améliorant le réseau de bus, en créant des connexions entre tous les modes de déplacement, en installant des zones de stationnements connectées à cet ensemble, la place de la voiture sera réduite. C'est un objectif politique. Il s'agit à la fois du sens de l'histoire et d'une nécessité urbanistique, sanitaire et écologique.

Il faut également apporter des solutions aux automobilistes qui n'ont aujourd'hui d'autre choix que d'utiliser leur voiture. L'autopartage et le covoiturage sont une des pistes, avec bien entendu le développement des transports en commun et des modes doux. Nous multiplierons les incitations pour faciliter le recul de l'utilisation de la voiture individuelle.

Action n°8

Réaménager les avenues qui sont à 2x2 voies en 2x1 voies, en redistribuant l'espace au profit des transports en commun, des piétons et des vélos. En contre-exemple de ce qu'il faut faire, la ville de Chambéry vient de doubler en 2x2 voies l'avenue du Repos et prévoit de créer une route 3 voies de 9,25 m de large (nouvelle avenue Claude et Philomène Folliet) en bordure du nouvel « éco-quartier » Vétrotex.

Christian Saint-André (Chambéry Ensemble)

cela ne peut être systématique. Il faut avoir des itinéraires cyclables dans toute la ville mais cela n'est pas incompatible avec quelques 2x2 voies qui peuvent être nécessaires. Par contre ces 2x2 voies ne doivent jamais se faire au détriment des modes de déplacements doux.

Alain Caraco (Chambé Citoyenne, pour une ville écologique et solidaire)

La redistribution de l'espace en faveur des piétons, des vélos et des transports en commun nous semble une évidence.

Deux axes nécessitent un traitement urgent, en concertation avec les usagers et leurs associations, l'avenue des Ducs de Savoie et l'avenue de Lyon, entre la place Caffé et Curial.

Laurent Ripart (Chambé poing levé)

Pas de commentaire

Sarah Hamoudi-Wilkowsky (Chambéry Sociale & Écologiste !)

Oui sur le principe : voir commentaire de l'action n°7 + à étudier au cas par cas avec les services techniques pour une progressivité de l'adaptation du réseau viaire.

Thierry Repentin (Chambéry en commun)

Les aménagements routiers doivent découler d'une vision globale : réduction de la place de la voiture individuelle, développement des transports en commun (qui toutefois exigent certains gabarits des voies !) et des modes doux, liaisons interquartiers. Ils doivent donc être pensés dans le cadre du projet urbain et des opérations d'urbanisme, que le plan de circulation doit intégrer. La situation actuelle est caractérisée par l'absence de vision d'ensemble et de réelle ambition. Demain, les "contre-exemples" cités n'auront plus lieu d'être.

Action n°9

Généraliser la vitesse de circulation à 30 km/h en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs) et développer des zones de rencontre là où le trafic est très limité.

Christian Saint-André (Chambéry Ensemble)

la généralisation dans toute la ville n'est pas nécessaire; par contre elle est nécessaire dans certaines zones à apaiser.

Alain Caraco (Chambéry Citoyenne, pour une ville écologique et solidaire)

Nous sommes d'accord avec cette proposition, qui correspond à la proposition 50 de notre projet.

Laurent Ripart (Chambéry poing levé)

Pas de commentaire

Sarah Hamoudi-Wilkowsky (Chambéry Sociale & Écologiste !)

Oui, à l'extension des zones 30, ainsi qu'aux espaces de rencontre en particulier dans les centres-villes et secteurs d'habitat dense, rues commerçantes, proximité d'équipements ou de services publics (qualité de vie, qualité de l'air)... Cela doit se faire dans le cadre d'un plan de circulation automobile avec hiérarchisation des voies et des vitesses. Dans ce cadre, la réduction à 70 km/h de la vitesse sur la VRU sera sérieusement étudié.

Thierry Repentin (Chambéry en commun)

L'aménagement de la ville pour faciliter l'utilisation du vélo fait partie de notre projet de plan de circulation. Attention toutefois au gabarit des voies : les voies de circulation ont des gabarits réglementés et il faut permettre également au bus de circuler de manière aisée et apaisée.

Nous continuerons d'étendre le 30 km/h au-delà de l'hyper-centre en réalisant les aménagements qui obligeront le respect de la limitation de vitesse. Les abords des écoles doivent faire l'objet d'une attention particulière.

Action n°10

Généraliser les double-sens cyclables, les sas vélo et les cédez-le-passage cycliste aux feux.

Poursuivre cette démarche au niveau de la ville de Chambéry et la développer à l'échelle des autres communes de l'agglomération

Christian Saint-André (Chambéry Ensemble)

Pas de commentaire

Alain Caraco (Chambéry Citoyenne, pour une ville écologique et solidaire)

C'est une mesure déjà répandue à Chambéry, mais nous traiterons aussi les rues « oubliées » lors des mandats précédents, à commencer par la rue Sommeiller.

La double expertise des services et des associations d'usagers permettra de concilier facilité de déplacement à vélo et sécurité de tous les usagers de l'espace public.

Laurent Ripart (Chambéry poing levé)

Pas de commentaire

Sarah Hamoudi-Wilkowsky (Chambéry Sociale & Écologiste !)

Oui, absolument, et sauf exception après analyse de sécurité.

Thierry Repentin (Chambéry en commun)

Les doubles-sens (notamment rue Sommeiller) peuvent se généraliser, en tenant compte de la sécurité des cyclistes et des piétons.

Le respect des sas vélo doit être amélioré avec des opérations de sensibilisation, mais aussi des sanctions pour les automobilistes contrevenants.

Action n°11

Implanter des arceaux vélos normatifs (proscrire les “arrache roue”) dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. Et offrir plus de stationnement vélo sécurisé en particulier à proximité de la gare et dans les quartiers résidentiels.

Christian Saint-André (Chambéry Ensemble)

il faut poursuivre l'implantation d'arceaux dans toute la ville (des arceaux suffisamment espacés); nous avons aussi prévu dans notre programme des réalisations de garages à vélos sécurisés dans tous les secteurs résidentiels

Alain Caraco (Chambé Citoyenne, pour une ville écologique et solidaire)

Nous sommes d'accord avec cette proposition.

Nous serons également attentifs à l'écartement entre les arceaux, afin qu'un nombre suffisant soit réellement utilisable par des vélos utilitaires (vélos avec sacoches, paniers, siège enfant, VAE...), et à la distance de l'arceau à l'obstacle le plus proche, afin qu'il soit possible d'attacher le cadre et la roue avant avec un U en toutes circonstances.

Laurent Ripart (Chambé poing levé)

Nous sommes pour la gratuité de la vélostation et du garage des vélos.

Sarah Hamoudi-Wilkowsky (Chambéry Sociale & Écologiste !)

Oui, les lieux d'implantation d'une partie au moins des arceaux sont à définir en concertation avec les usagers et les habitants.

Thierry Repentin (Chambéry en commun)

Nous mettrons en place des arceaux à vélo pour encourager l'utilisation du vélo en Ville. Il faut également songer aux attaches en façades des bâtiments ainsi que des garages spécifiques. De même, il faut penser en amont de tout aménagement urbain : quelle sera la place du vélo dans les nouveaux écoquartiers, dans les opérations de logements, lors d'une rénovation, etc.

Nous expérimenterons les box sécurisés, dont les dimensions permettent l'insertion dans une place de stationnement.

Action n°12

Installer des stationnements fermés type vélobox ou espace vélo sécurisé dans des parcs concédés, des locaux ou des garages en rez-de-chaussée pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activité.

A développer en particulier dans les centres villes anciens

Christian Saint-André (Chambéry Ensemble)

Je souhaite aussi prévoir la réalisation de lieux de stationnement pour vélo protégés de la pluie et sécurisés éventuellement par caméras (problématique des vélos électriques onéreux que les cyclistes ne veulent pas laisser à des arceaux simples)

Alain Caraco (Chambé Citoyenne, pour une ville écologique et solidaire)

Nous sommes d'accord avec cette proposition, à mettre en œuvre en association avec les habitants, les associations d'usagers et les services concernés.

Laurent Ripart (Chambé poing levé)

Pas de commentaire

Sarah Hamoudi-Wilkowsky (Chambéry Sociale & Écologiste !)

Pas de commentaire

Thierry Repentin (Chambéry en commun)

Nous mettrons en place des vélobox ou des espaces vélo sécurisés pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activités.

Le stationnement sécurisé du vélo sera intégré au cahier des charges des parkings en ouvrage.

Voir également réponse à la question précédente.

Action n°13

Intégrer dans le PLU l'obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d'habitation et tertiaires, les ERP, et subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social.

Réviser le PLUi-HD en imposant un minimum de 3 % de surface de plancher dédié au stationnement vélo.

« Le programme Alvéole de la FUB permet d'apporter jusqu'à 60% du financement de stationnement vélos dans l'habitat social et près des pôles d'échanges. »

Christian Saint-André (Chambéry Ensemble)

Ok pour les nouvelles constructions.

Alain Caraco (Chambé Citoyenne, pour une ville écologique et solidaire)

Nous sommes favorables à cette proposition dans le cadre d'une future évolution du PLUi-HD.

Laurent Ripart (Chambé poing levé)

Pas de commentaire

Sarah Hamoudi-Wilkowsky (Chambéry Sociale & Écologiste !)

Oui, une procédure de révision du PLUi-HD, en particulier de son volet « déplacements », sera nécessaire et visera une réaffectation des espaces au profit des transports en commun et des modes actifs (dont les espaces de stationnement des anticipant une explosion de leur usage).

Thierry Repentin (Chambéry en commun)

Nous devons prévoir dans les nouveaux aménagements l'intégration de locaux pour les vélos accessibles, tant dans le parc privé que les logements sociaux. La rénovation énergétique des bâtiments est l'opportunité de mener une réflexion sur la place du vélo.

Nous engagerons des discussions avec les co-propriétés pour inciter à installer des arceaux voire des abris vélos dans les bâtiments.

Le stationnement sécurisé des vélos sera intégré au cahier des charges des constructions nouvelles. Un travail concerté avec les bailleurs sociaux doit permettre des équipements adaptés, mais aussi des incitations à l'usage du vélo.

Action n°14

Créer une aide à l'achat d'un vélo pour les particuliers et pour les entrepreneurs locaux (achat de remorque, vélo-cargo, triporteur, VAE, vélos pliants).

Soutenir également l'achat de vélo... neuf ou d'occasion pour les particuliers et pour les entrepreneurs locaux.

Christian Saint-André (Chambéry Ensemble)

Cela existe déjà.

Alain Caraco (Chambé Citoyenne, pour une ville écologique et solidaire)

Nous sommes d'accord avec cette proposition, qui a été en vigueur par le passé à Chambéry et qui a eu un effet bénéfique pour le développement de l'usage du vélo dans l'agglomération chambérienne.

Laurent Ripart (Chambé poing levé)

Nous pensons que les aides doivent être attribuées en fonction des revenus et de l'utilité sociale et écologiques des activités.

Sarah Hamoudi-Wilkowsky (Chambéry Sociale & Écologiste !)

Oui, la ville de Chambéry, et autant que possible l'agglomération, utilisera tous les leviers existants (notamment dans la loi LOM) pour développer et faciliter les usages du vélo, y compris par exemple pour l'optimisation du « dernier kilomètre » de livraison en zones urbaines.

Thierry Repentin (Chambéry en commun)

Des dispositifs existent déjà pour aider les particuliers à investir dans l'achat d'un vélo et de son équipement. Ils sont par ailleurs renforcés depuis la LOM, publiée en décembre 2019.

Nous prévoyons de renforcer l'aide à l'achat de vélo électrique.

Nous soutiendrons l'offre en location de la vélostation (notamment vélo-cargo ou remorques..).

La ville proposera des "vélos de service" à ses agents.

Action n°15

Soutenir les associations de services vélo (vélo-écoles, ateliers de réparation) et mettre des locaux à disposition de ces associations.

Depuis 1992, l'association Roue Libre, avec peu de soutien financier et matériel (local) des collectivités locales, accompagne les actions de promotion du vélo à l'échelle de l'agglomération chambérienne : ateliers de réparation participatifs, outil de remontée de terrain sur les aménagements cyclables, festival du voyage à vélo, apprentissage du vélo, lieu d'information et de renseignement sur la culture vélo... Un soutien dans la durée au fonctionnement des associations vélo est indispensable pour pérenniser et poursuivre le développement de ces services aux habitants.

Christian Saint-André (Chambéry Ensemble)

Pas de commentaire

Alain Caraco (Chambé Citoyenne, pour une ville écologique et solidaire)

Nous souhaitons un changement de paradigme dans la relation de la municipalité avec les associations, notamment par un retour à des niveaux suffisants de soutien (subventions et en nature) mais aussi par de véritables partenariats (conventions pluriannuelles, potentiellement définies par secteurs avec plusieurs associations), comme proposé dans la mesure 10 de notre projet.

Laurent Ripart (Chambé poing levé)

Pas de commentaire

Sarah Hamoudi-Wilkowsky (Chambéry Sociale & Écologiste !)

Oui, les subventions allouées à Roue libre notamment, ainsi que plus globalement aux associations orientées « développement durable » seront réévaluées sur la base de critères redéfinis de façon concertée (commission ouverte).

Parallèlement, un soutien puissant à l'action de ces associations sera apporté par l'engagement direct de la municipalité, et autant que possible de l'agglomération, en faveur de la transition énergétique et environnementale (personnels, formation, matériels, équipements, aménagements).

Thierry Repentin (Chambéry en commun)

Nous soutiendrons les associations de services vélo et nous travailleront avec celles-ci pour être à l'écoute des usagers. Un soutien logistique sera alloué à Roue Libre. Par ailleurs, nous signerons une convention avec cette association pour reconnaître le rôle des promoteurs du vélo.

Action n°16

Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité à la politique cyclable de la ville.
Rassembler des services vélo en un lieu visible, central, adéquat et stratégique.

Christian Saint-André (Chambéry Ensemble)

A faire en lien avec l'agence éco-mobilité par exemple.

Alain Caraco (Chambé Citoyenne, pour une ville écologique et solidaire)

Nous sommes d'accord avec cette proposition, à construire avec les acteurs associatifs.

Cela pourrait peut-être se faire en réhabilitant des locaux commerciaux vacants en centre-ville, qui trouveraient ainsi un usage d'intérêt général, tout en apportant de la vie à la ville.

Laurent Ripart (Chambé poing levé)

Pas de commentaire

Sarah Hamoudi-Wilkowsky (Chambéry Sociale & Écologiste !)

Oui, un ou des espaces « vélo » seront créés, soit au sein d'espaces publics à visée plus large (par exemple : « maison des sports » - dénomination à définir pour englober l'ensemble des activités physiques et sportives), soit sous forme de « maison du vélo » si l'intérêt, après étude et concertations, en est démontré.

Thierry Repentin (Chambéry en commun)

La vélostation est le lieu « vélo » identifié par les habitants. L'essentiel est de renforcer un lieu au carrefour des usages, donc proche de la gare et du centre-ville, à proximité également du futur centre d'échange des bus. Les acteurs associatifs doivent y trouver toute leur place.

Un tel lieu centralisé n'est pas exclusif d'actions « délocalisées », pour venir à la rencontre des habitants qui n'utilisent pas encore le vélo.

Action n°17

Favoriser le déploiement du programme national « savoir rouler à vélo » dans les écoles primaires.

Soutenir la mise en place de vélobus et créer des pistes cyclables d'apprentissage ouvertes à tous pour permettre l'apprentissage du vélo.

Le manque d'activité physique chez les jeunes (et moins jeunes), est un problème majeur, puisque 17% des enfants sont en surpoids. 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 vélo » à l'école : tout enfant entrant en 6ème doit être capable de rouler à vélo. La mairie peut accompagner cette mesure.

Christian Saint-André (Chambéry Ensemble)

Pas de commentaire

Alain Caraco (Chambé Citoyenne, pour une ville écologique et solidaire)

Nous sommes d'accord avec cette proposition, qui est une illustration de notre proposition 21 - Développer les programmes de sensibilisation et de conseil pour changer les habitudes.

Laurent Ripart (Chambé poing levé)

Pas de commentaire

Sarah Hamoudi-Wilkowsky (Chambéry Sociale & Écologiste !)

Oui, nous nous emparerons de ce programme en direction des écoles, mais des actions « pédagogiques » seront également proposées, via des associations ou par des personnels municipaux ou d'agglomération, en direction des employeurs privés et publics, dans le cadre de plans de déplacements d'entreprise ou de service axés sur les usages alternatifs à la voiture individuelle.

Thierry Repentin (Chambéry en commun)

Le recul de la pratique du vélo chez les plus jeunes est alarmante. Il faut l'enrayer d'urgence en s'appuyant sur les nombreuses compétences à Chambéry dans le secteur du vélo et en lien avec les écoles.

Concrètement, la collectivité financera des emplois de formateurs qui agiront en priorité en direction des plus jeunes. Nous estimons ce besoin à deux ETP.

Cette action sera menée en lien avec la politique municipale de santé, les activités périscolaires et le projet sportif de la ville et de l'agglomération.

Action n°18

Équiper les services municipaux de vélos-cargo pour réaliser une partie des livraisons municipales à vélo (repas à domicile, approvisionnement des écoles, entretien des espaces verts, police municipale).
Et équiper les services municipaux de vélos pour les déplacements professionnels.
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 ou la livraison de repas par exemple. Un vélo-cargo est bien moins onéreux qu'une camionnette pour de petites livraisons.

Christian Saint-André (Chambéry Ensemble)

Oui mais en concertation avec les services.

Alain Caraco (Chambé Citoyenne, pour une ville écologique et solidaire)

Cela nous semble une évidence : les collectivités publiques doivent montrer l'exemple !

Laurent Ripart (Chambé poing levé)

Pas de commentaire

Sarah Hamoudi-Wilkowsky (Chambéry Sociale & Écologiste !)

Oui, sur la base de l'installation et du développement de ces services, ils pourront être étendus, de manière progressive et concertée, à une partie des livraisons « commerciales » (dernier kilomètre en zone urbaine).

Thierry Repentin (Chambéry en commun)

Nous pourrions proposer de mettre le vélo comme moyen de déplacement dans la ville pour les services municipaux qu'après une concertation avec les premiers intéressés : les agents.

Nous profiterons de la démarche de modernisation de l'action publique municipale pour travailler sur les usages quotidiens des agents, et donc sur l'adaptation des outils mis à leur disposition : le vélo-cargo peut se révéler plus efficace (et économique !).

Action n°19

Proposer le forfait mobilité durable (anciennement IKV : indemnité kilométrique vélo) aux agents municipaux.
Et accompagner la mise en place de plans de déplacements mobilité (PDM) dans les entreprises du territoire avec la mise en place du forfait mobilité, d'aide à l'acquisition de vélo, de stationnement et de soutien aux déplacements professionnels en mobilité douce.

Christian Saint-André (Chambéry Ensemble)

Pas de commentaire

Alain Caraco (Chambé Citoyenne, pour une ville écologique et solidaire)

Nous sommes d'accord avec cette proposition, à construire avec les services concernés et les acteurs associatifs tout en prenant en compte le nécessaire temps d'adaptation pour les agents.

Laurent Ripart (Chambé poing levé)

Nous pensons que les aides doivent être attribuées en fonction des revenus et de l'utilité sociale et écologiques des activités.

Sarah Hamoudi-Wilkowsky (Chambéry Sociale & Écologiste !)

Oui, et voir le commentaire de l'action n°17.

Thierry Repentin (Chambéry en commun)

Nous étudierons la mise en oeuvre rapide du forfait mobilité durable au bénéfice des agents municipaux.

Nous profiterons des nouvelles dispositions de la LOM pour réunir les employeurs du territoire et mettre en cohérence à la fois les moyens et les dispositifs de mobilités mis en oeuvre en direction des salariés. C'est un geste politique fort : plutôt que laisser chacun s'organiser dans son coin, l'agglomération jouera son rôle d'assembleur, pour une offre de mobilité mieux adaptée et économique car plus cohérente.

Action n°20

Créer une "journée sans voiture". Par exemple, chaque année en septembre dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité, organiser une journée sans voiture pour expérimenter une nouvelle appropriation de l'espace urbain.

Christian Saint-André (Chambéry Ensemble)

Je crois plus à la sensibilisation qu'à l'interdiction.

Alain Caraco (Chambé Citoyenne, pour une ville écologique et solidaire)

Cette mesure de sensibilisation a été pratiquée à Chambéry pendant plusieurs années, avant de tomber progressivement dans l'oubli.

Nous pourrions la rétablir, en partenariat avec les associations et les services concernés, par exemple en lien avec d'autres dispositifs comme la Semaine européenne de la mobilité ou le Challenge Mobilité régional.

Laurent Ripart (Chambé poing levé)

Pas de commentaire

Sarah Hamoudi-Wilkowsky (Chambéry Sociale & Écologiste !)

Oui, évidemment. Cet outil de sensibilisation pourra même être utilisé plusieurs fois dans l'année, en soutien notamment à la mise en oeuvre de la gratuité des bus.

Thierry Repentin (Chambéry en commun)

Il est possible d'organiser une fête de la mobilité douce avec un programme d'animations pour tous les publics. Nous pouvons également relancer la journée sans voiture initiée par Christophe Bérard en centre-ville lors de la semaine de la mobilité. Un projet dans lequel la Ville s'engage, serait une journée vélo avec un petit déjeuner offert (action qui a été initiée par Roue libre).

Action n°21

Lancer un plan de communication orienté sur le respect mutuel des usagers, sur les nouvelles dispositions du code de la route spécifiques au vélo (double sens cyclable, tourne à droite, sas vélo) et battre en brèche les idées reçues.

Christian Saint-André (Chambéry Ensemble)

Pas de commentaire

Alain Caraco (Chambé Citoyenne, pour une ville écologique et solidaire)

Nous sommes d'accord avec cette proposition, qui est une illustration de notre proposition 21 - Développer les programmes de sensibilisation et de conseil pour changer les habitudes.

Laurent Ripart (Chambé poing levé)

Pas de commentaire

Sarah Hamoudi-Wilkowsky (Chambéry Sociale & Écologiste !)

Oui, des actions pédagogiques, ne reposant d'ailleurs pas que sur un « plan de communication », mais aussi sur de la présence et de l'accompagnement de terrain, devront être élaborées, en concertation avec les différentes catégories d'usagers (piétons, personnes à mobilité réduites, utilisateurs des nouveaux véhicules individuels, cyclistes ...) au sein de commissions ad hoc et des conseils de quartier.

Thierry Repentin (Chambéry en commun)

Pour redonner aux usagers l'envie d'utiliser le vélo, nous pouvons initier des balades urbaines à vélos. Il faut élaborer une communication permanente autour du vélo et surtout une sensibilisation quotidienne dans les écoles, les entreprises, en ville, etc

Commentaires généraux

Christian Saint-André (Chambéry Ensemble)

Personnellement je me déplace quotidiennement à vélo dans Chambéry et l'agglomération (ainsi que mes enfants) ; je connais donc parfaitement la situation et les problématiques.

En qualité de responsable de copropriété j'ai créé probablement le premier espace réservé à des vélos dans un immeuble de centre ville (immeuble le liberty place de la libération).

Alain Caraco (Chambé Citoyenne, pour une ville écologique et solidaire)

Une grande partie des membres de notre liste se déplace régulièrement à vélo dans l'agglomération chambérienne : les propositions de Roue Libre nous parlent donc forcément !

Vous pouvez retrouver :

- notre liste et notre projet sur notre site : <https://chambecitoyenne.fr/>

- la démarche de notre projet : <https://chambecitoyenne.fr/public/leprojet>

Vous pouvez également télécharger notre projet en PDF : <https://chambecitoyenne.fr/public/document/420>

Laurent Ripart (Chambé poing levé)

Pas de commentaire

Sarah Hamoudi-Wilkowsky (Chambéry Sociale & Écologiste !)

Pour « Chambéry sociale et écologiste », il va de soi que le vélo est un outil puissant au service de la santé, de la mobilité et de l'environnement. À ces titres, il sera un axe fort de notre politique de mobilité.

Bien sûr il est désormais banal de parler de « mobilités » au sens large et plurimodal, voire intermodal, en pensant aux transports en commun, aux mobilités actives (marche, vélo), et à une place « raisonnée » de la voiture en ville ... mais l'heure n'est plus seulement à parler ou à penser, mais à agir : on doit bousculer les tendances qui évoluent timidement, très insuffisamment au regard des enjeux.

Cela se traduira pour nous sur 2 axes principaux : les transports en commun, et le développement des usages des modes actifs, dont le vélo.

Les TC

Lorsque les déplacements ne peuvent se faire en vélo, évitons autant que possible qu'ils se fassent en voiture individuelle !

L'un des piliers de notre vision de la mobilité pour tous est de mettre à disposition des habitants un réseau de bus répondant aux besoins (fréquence, desserte ...), et d'en rendre l'accès gratuit.

Le développement des usages du vélo

Les propositions de RL sont « inspirantes » et seront prises en compte, voire adoptées, en particulier au travers d'un « plan vélo » pluri-annuel qui devra porter parallèlement :

- sur l'amélioration du réseau : extension, densification, continuité à travers tous les espaces du territoire (notamment Chambéry-le-Haut, Bellevue, Le Biollay), sécurisation, jalonnement ... sur la base d'un diagnostic, des données

d'accidentologie, des inventaires de points noirs et autres retours des usagers auxquels Roue Libre contribue ;

- sur les conditions qui permettront le développement des usages du vélo, notamment pour les plus jeunes, mais aussi pour les personnes les plus éloignées de cette « culture » (aides conséquentes à l'achat de vélos y compris électriques, prévention des vols, mise en place d'arceaux en nombre suffisant et correctement localisés, actions spécifiques en direction des établissements scolaires : vélobus, déploiement en effet du programme « savoir rouler en vélo » dans les écoles, mais aussi des entreprises et SP, notamment municipaux).

Thierry Repentin (Chambéry en commun)

Pas de commentaire