

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Montélimar (26200)

Premier tour

– le 13/03/2020 –

Action n°1

Adopter un plan vélo ambitieux, financé et concerté en début de mandat qui inclut un réseau cyclable communal, doté d'un comité vélo et d'une charte de qualité des aménagements cyclables.

Alors que la moyenne nationale est actuellement de 9 euros, la FUB (www.fub.fr) recommande un budget vélo entre 15 et 30 euros par an et par habitant.

Eric Phelippeau (MONTELMAR DEMAIN)

Pas de commentaire

Action n°2

Mettre en place un comité vélo régulier se réunissant au minimum 2 fois par an.

Ce comité rassemble l'ensemble des usagers (piétons, cyclistes, parents d'élèves, commerçants, PMR) et s'assure que le plan vélo adopté (voir mesure 1) est bien appliqué. En cas de blocage, il identifie des leviers pour lever ces derniers.

Eric Phelippeau (MONTELMAR DEMAIN)

Pas de commentaire

Action n°3

Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines. Avec le développement du vélo électrique et d'autres vélos spéciaux (cargo, pliants, vélomobiles...) parcourir des distances de 7 voir 15 kilomètres devient tout à fait envisageables à vélo... à condition de disposer d'infrastructures adaptées. Il est donc indispensable de penser le vélo au-delà de l'échelon communal.

Eric Phelippeau (MONTELMAR DEMAIN)

Pas de commentaire

Action n°4

Réduire les coupures urbaines, en s'appuyant sur le plan vélo du gouvernement et son fonds mobilités actives « Continuités cyclables », doté d'un budget de 50 millions d'euros en 2019. Pour des investissements moindres, la collectivité pourra se tourner vers la DSIL (dotation de soutien à l'investissement local). Les coupures prioritaires pourront être identifiées en utilisant la cartographie des 400 000 points relevés grâce au baromètre "parlons-vélo" de la FUB : <https://carto.parlons-velo.fr/>

Eric Phelippeau (MONTELMAR DEMAIN)

Pas de commentaire

Action n°5

Pour lutter contre les accidents imputables au phénomène des angles morts, interdire - dès que la législation le permettra - les poids lourds non équipés de radars avancés de détection de cyclistes et piétons. Idéalement précisez dans le commentaire si vous êtes prêts à nous aider à promouvoir cette possibilité dans le cadre de la prochaine loi de décentralisation.

Eric Phelippeau (MONTELMAR DEMAIN)

Cette mesure semble pleine de bon sens (comme les barres anti-encastrement pour les voitures).

Nous serions a priori favorables au soutien d'un tel amendement, mais il nous faudrait davantage d'informations pour prendre un engagement ferme.

Action n°6

Créer des locaux vélos dans les écoles et les équipements publics.

Ces derniers peuvent être financés avec le concours du programme Alvéole, voir <https://programme-alveole.com/>

Eric Phelippeau (MONTELMAR DEMAIN)

Pas de commentaire

Action n°7

Anticiper l'interdiction du stationnement motorisé à moins de 5 mètres des passages piétons en 2026, en transformant au plus tôt ces places en stationnement vélo.

Il s'agit d'une mesure de la LOM (Loi d'orientation sur les mobilités).

Eric Phelippeau (MONTELMAR DEMAIN)

Cela devrait déjà être le cas pour renforcer la sécurité aux abords des passages piétons..

A certains endroits il est impossible de voir des enfants en bas âge et même des adultes si des camionnettes sont garées.

Action n°8

Favoriser le déploiement du programme national "savoir rouler à vélo" dans les écoles primaires, en équipant les écoles de stationnement vélo grâce au programme Alvéole. Le stationnement sera ainsi pris en charge à 60% et la sensibilisation à 100%.

Pour en savoir plus, aller sur <https://programme-alveole.com/>

Eric Phelippeau (MONTELMAR DEMAIN)

Nous voulons que tous les enfants des écoles de la ville soient sensibilisés aux bienfaits du vélo, à sa pratique, et aux consignes de sécurité (casque, éclairage, gilet fluo, règles de conduite...).

Action n°9

Donner l'exemple : en tant que maire et élu-e-s, effectuer un maximum de déplacements à vélo.

C'est le levier qui est le moins onéreux, cependant il est très efficace auprès d'une partie de la cible des politiques publiques en faveur du vélo, à condition de venir en complément des autres actions, plutôt que de s'y substituer.

Eric Phelippeau (MONTELMAR DEMAIN)

Oui, à condition néanmoins que nous réalisons d'abord certains aménagements, car en l'état notre ville est clairement dangereuse pour les vélos !

C'est précisément ce qui freine une plus grande adoption au quotidien pour certains d'entre nous.

Action n°10

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable.

Eric Phelippeau (MONTELMAR DEMAIN)

Chacun doit avoir sa place, la police municipale aura pour consigne de verbaliser les stationnements sur les espaces réservés aux piétons et vélos.

Commentaires généraux

Eric Phelippeau (MONTELMAR DEMAIN)

Ci-dessous copie de notre réponse au questionnaire Montélovélo qui évoque la plupart des points :

Montélimar, le 22 janvier 2020

Avez-vous un plan vélo ? Si oui, lequel ?

• Montélimar Demain a publié son projet de plan vélo le 17 décembre (voir documents ci-joint).

• De manière globale nous souhaitons systématiquement inclure un cahier des charges vélo dans tous les projets d'urbanisme. Tout nouveau projet devra se conformer aux mesures identifiées dans le cadre du plan vélo.

• Les principaux points de notre plan vélo :

o Assurer la continuité des voies cyclables en mettant fin aux tronçons morcelés alors que des aménagements simples permettraient de les relier

o Créer de véritables pistes cyclables, et pas seulement des bandes cyclables

o Mettre en œuvre un marquage au sol et des panneaux adaptés pour mettre en évidence les aménagements cyclables

o Créer des parkings vélos sécurisés pour permettre à chacun de se déplacer et de stationner sans craintes de dégradations ou de vols

o Connecter le réseau à l'ensemble des biens publics : établissements scolaires, équipements sportifs, hôpital, ViaRhôna...

Si non êtes-vous d'accord si vous êtes élu(e) pour travailler avec notre association de manière à mettre en place un plan digne de ce nom ?

• Même si notre équipe a déjà imaginé les grandes lignes de notre plan vélo nous restons évidemment à l'écoute de toutes vos remarques et suggestions pour améliorer celui-ci !

• Notre plan vélo n'est pas figé, il doit vivre et s'adapter aux enjeux qui évoluent sans cesse, et surtout aux attentes des citoyens.

Pensez-vous mettre en place une ville à 30 ? Qu'en sera-t-il du code de la rue ?

• Montélimar Demain prévoit de revoir l'ensemble du schéma de circulation actuel pour prendre en compte les problématiques relatives au trafic automobile, au stationnement, et au partage de l'espace public avec l'ensemble des usagers, dont les vélos et les piétons.

• Dans ce cadre nous vous confirmons que certaines zones seront bien limitées à 30 km/h.
• Nous sommes favorables à une extension de ces zones 30, cependant ce projet nécessite une étude approfondie sur la base de données que seule la municipalité actuelle possède ou devrait posséder (statistiques relatives aux trajets, aux taux d'utilisation des routes, aux vitesses de déplacements, éléments précis relatifs à l'accidentologie...), et il ne nous semble pas honnête de prendre un engagement que nous ne serions pas certains de pouvoir tenir, en particulier parce que cela dépendra beaucoup du zonage établi. Selon que celui-ci se limite au centre-ville ou s'étend aux quartiers résidentiels ou commerciaux, l'impact n'est pas le même.

• Sur ce sujet il faudra donc avoir une approche pratique, en concertation avec tous les acteurs concernés, et étudier ensemble les décisions les plus adaptées. De même il ne faudra pas hésiter à mettre en place des zones pilotes en mesurant concrètement les impacts sur les bouchons, l'accidentologie, la pollution, et bien sûr le ressenti des citoyens.

• Au-delà il conviendra aussi d'organiser des campagnes de sensibilisation :

o destination des automobilistes, pour veiller au respect des aménagements cyclables et du code de la route : principe de la priorité au plus vulnérable, arrêts ou stationnements sur les bandes cyclables, non-respect des priorités, non-respect des distances de sécurité (notamment latérales), vitesses élevées...

o destination des cyclistes, pour les inciter à emprunter les emplacements qui leurs seront réservés, à veiller à la sécurité des piétons, à respecter les priorités et les feux tricolores.

• Enfin les aménagements "facilitants" pour les cyclistes (tourne à droite au feu rouge, double sens cyclable) devront être étudiés pour voir comment ils peuvent être adaptés à notre ville.

• Sur tous ces sujets, il faudra œuvrer pour rapprocher les usagers en montrant qu'il est possible, et même souhaitable, d'améliorer le confort de tous via la mise en place de règles et aménagements adaptés. Il ne faut pas opposer voitures, vélos et piétons pour une meilleure utilisation de l'espace public : on peut être les 3 à tour de rôle et trouver des mesures utiles à chacun.

Quelle somme comptez-vous consacrer par habitant et par an pour favoriser les déplacements à vélo ? (mesures spécifiques vélo, stationnement sécurisé...) Sans compter les aménagements de voirie.

• Il ne nous semble pas crédible d'annoncer une somme précise car celle-ci dépendra de nombreux facteurs. Par ailleurs celle-ci ne serait pas nécessairement représentative, car suivant la volonté et la compétence des candidats et de leurs équipes, certains feront beaucoup avec peu et d'autres peu avec beaucoup...

• Au-delà des moyens il nous semble surtout important de nous engager sur des résultats et des faits tangibles. Ainsi nous prenons l'engagement de mener notre plan vélo tel que nous l'avons déjà imaginé et de le faire vivre et de le compléter tout au long de notre mandat pour faire de notre ville un lieu sécurisé et agréable pour la pratique du vélo, en loisir ou comme moyen de locomotion.

• Il sera de la responsabilité de la ville, mais aussi des associations et de l'ensemble des parties prenantes, de trouver les solutions les plus pertinentes en vue de devenir une ville réellement adaptée aux vélos. Le fait de se mettre d'accord sur un cahier des charges commun à tous les futurs projets d'aménagements sera un élément déterminant, car l'automatisation de la prise en compte de ces éléments et leur standardisation permettra d'en réduire le coût et de l'intégrer aux projets principaux.

Que prévoyez-vous pour les stationnements sécurisés pour les vélos ?

• La première étape de notre projet sur ce thème consistera à déterminer les besoins en ciblant les emplacements par ordre de priorité. Ce travail devra se faire avec les usagers, et en particulier avec les associations, dont la vôtre.

• Pour chaque emplacement devra ensuite être étudié le nombre de places requises, et le type de stationnement approprié : couvert ou pas, fermé ou pas, sachant que les besoins vont dépendre des endroits d'intérêts (exemple : parking moyenne et longue durée à la gare, parking courte durée devant les commerces...) et qu'il faut également tenir compte de l'espace au sol disponible sur chaque lieu.

• Dans tous les cas la dimension "sécurité" est essentielle si nous voulons promouvoir la pratique du vélo. Notre ville est trop souvent le théâtre de dégradations et de vols, ce qui démotive légitimement certains utilisateurs. A minima les zones de stationnement vélo devront faire l'objet de vidéo-protection et un panneau viendra rappeler que ce lieu est protégé de la sorte.

• Pour les zones qui s'y prêtent, il faut étudier les stationnements, couverts ou clos, avec accès via code ou badge nominatif. Il faudra cependant mener une étude sur la question car le stationnement doit rester simple, pratique, et rapide, à l'image du mode de déplacement vélo.

• Lorsque cela est possible il faudra prévoir dès le début la possibilité d'étendre le nombre de places initialement mis à disposition à un endroit donné. En effet, si nos mesures portent leurs fruits, la pratique du vélo devrait se développer et les besoins iront donc de manière croissante. Pour rentabiliser au mieux les investissements réalisés il faudra donc que les structures puissent évoluer en fonction de la demande, sans avoir à remplacer à chaque fois les dispositifs précédents.

• Au-delà de l'offre de stationnement adaptée, nous pensons également qu'il faut davantage faire la promotion des moyens de prévention contre le vol : marquage des vélos, choix et utilisation des antivols, réflexes à avoir, assurances... La ville devra communiquer sur ces sujets (Montélimag, services publics, affichages publicitaires, etc.). Des espaces d'affichage seront prévus sur les parkings vélos pour toutes les communications rattachées à sa pratique; les associations pourront notamment les utiliser pour leurs communications à destination du public.

Que prévoyez-vous pour la continuité cyclable ? (lien entre les aménagements existants dans la ville, liens avec les voies vertes)

• Conformément à notre plan vélo nous prévoyons :

o De relier entre eux l'ensemble services publics (établissements scolaires, équipements sportifs, hôpital, multiplexe... et à terme base de loisirs).

o Partout où cela sera possible et justifié nous privilégierons la réalisation de pistes cyclables en lieu et place des actuelles bandes cyclables, dont certaines sont particulièrement dangereuses.

o Nos tronçons morcelés au sein desquels les bandes cyclables ne cessent de se rétrécir ou carrément de s'arrêter pour

repandre 10 mètres plus loin seront revus et corrigés. Dans de nombreux cas des aménagements sont possibles sans réelle difficulté.

o Les voies vertes, la ViaRhôna et le réseau de la ville seront interconnectés avec une signalétique adaptée.

o Le choix des aménagements devra tenir compte de la cohérence des axes de déplacements, mais également de l'agrément des trajets proposés, en limitant si possible les voies cyclables qui seraient trop proches de sources de nuisances (voies rapides, chemin de fer...).

o L'office du tourisme pourra alors mettre en avant Montélimar dans le cadre de la pratique du cyclotourisme, ce qui aura un impact économique opportun pour notre ville.

• De manière générale, la continuité cyclable doit être pensée pour offrir le maillage le plus complet et naturel possible de notre ville. A cet égard il faut évidemment anticiper ce point dans tous les futurs projets de développements, qu'il s'agisse de zones résidentielles, commerciales, de loisirs, etc.

Quels aménagements aux abords des écoles ?

• Les efforts relatifs aux écoles, mais également pour partie collèges et lycées, doivent s'orienter sur 4 points clés :

o Permettre un accès sécurisé aux établissements, c'est à dire via une continuité des pistes et bandes cyclables, un cheminement cohérent par rapport aux autres véhicules (exemple: pas de bande cyclable de taille réduite et sans séparateur le long d'une route à 70 km/h...), et une signalétique appropriée (panneaux, marquage au sol...).

o Permettre un stationnement adapté et sécurisé des vélos (voir nos propositions pour le stationnement).

o Étudier la mise en place de circuits d'accompagnement vélo pour les enfants qui ne sont pas encore totalement autonomes et qui pourraient ainsi être assistés par un adulte sur le trajet de l'école.

o Familiariser les enfants à la pratique du vélo et leur apprendre les mesures de sécurité (prise de conscience de leur vulnérabilité, respect des règles de circulation, gilet, casque...), par exemple à travers l'instauration d'un "permis vélo" pour tous les élèves de primaire : présentation du vélo comme loisir et moyen de transport, explication des mesures de sécurité, réalisation d'un circuit et mise en pratique, évaluation.

• Toutes ces mesures devront être prises en partenariat avec les associations et les établissements scolaires, et faire l'objet d'évaluations régulières.

Avez-vous l'intention de travailler avec Montélovélo avant toute décision d'aménagement et de quelle façon ?

• Montélimar Demain a bien conscience du fait que les membres d'associations vélo sont parmi ceux qui sont les plus à même de proposer des orientations adaptées au développement de sa pratique.

• Notre équipe est pleinement engagée à travailler avec l'ensemble des acteurs de la filière vélo pour contribuer à son développement et à l'amélioration des dispositifs existants.

• Nous savons qu'en tant que passionnés votre expérience et vos connaissances vous permettront de nous apporter des idées et remarques essentielles, et de contribuer pleinement à la mise en œuvre du plan vélo grâce à votre expertise.

• À ce titre nous mettrons en place un comité de pilotage vélo constitué de membres du conseil municipal, de représentants des services techniques de la ville, et évidemment de représentants des associations d'usagers, dont Montélovélo.

• Le comité de pilotage aura vocation à formaliser le plan vélo, notamment via la rédaction du cahier des charges qui servira de base à tous les futurs projets d'aménagement. Il permettra par ailleurs de suivre l'avancée du plan, d'évaluer les résultats, et de faire évoluer régulièrement les dispositifs mis en place pour en améliorer l'efficacité.

• Le comité de pilotage aura également vocation à étudier tous les nouveaux projets d'aménagements afin de vérifier l'adéquation des mesures proposées par rapport au plan vélo, et si nécessaire de proposer des adaptations ou de nouvelles orientations.

• De manière générale nous souhaitons un dialogue constant avec l'ensemble des acteurs de notre ville qui sont souvent les mieux placés pour réfléchir sur les sujets qui leurs tiennent à cœur.