

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Questionnaire pour Buc

Introduction

VeloBuc, association créée en 2004, s'est engagée pour la création d'aménagements favorisant les mobilités actives et permettant d'offrir aux piétons et cyclistes des cheminements cohérents, continus, sécurisés pour les déplacements au quotidien. VeloBuc, membre de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) accompagne toute initiative visant à réduire la pollution et l'impact environnemental des déplacements. VeloBuc milite également pour l'apaisement de la vitesse en ville.

Adopter (ou renouveler) un plan vélo local ambitieux, financé et concerté, dès le début du mandat

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.

NB : "Plan Vélo" pour la FUB c'est l'équivalent du "schéma directeur vélo" de Buc.

Un groupe de travail, créé en 2019 par la municipalité, a débouché sur une première mouture d'un schéma directeur pour les mobilités actives.

Il a été adopté par toutes les parties en présence (élus de toutes tendances politiques et bénévoles d'association), ce qui est un signe encourageant de la part des représentants des citoyens de leur volonté de faire avancer les choses.

Ce plan doit être poursuivi, amélioré et étendu pour être en mesure de répondre aux ambitions du plan national pour le vélo, et notamment d'étendre à 9% sa part modale dans les déplacements au quotidien d'ici à 2024.

Ce plan doit être conforme à l'esprit de la Loi d'Orientation pour les Mobilités (LOM) pour être éligible aux subventions.

Action n°2 :

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

- en mettant en place un comité de suivi opérationnel se réunissant au minimum 6 fois par an ;
- en établissant un budget annuel de 120000 euros

Le budget proposé correspond à 21 € par habitant. Il est généralement compris entre 20 à 35 € dans les villes européennes dans lesquelles les habitants utilisent régulièrement le vélo. Une réunion par trimestre a minima, et une supplémentaire par semestre pour préparer et animer des événements saisonniers : au printemps, le contrôle du vélo et la remise en selle, en l'automne le contrôle de l'éclairage et des éléments de sécurité et les conseils pour rouler à la mauvaise saison.

Pour rappel Le budget annuel prévisionnel global pour Buc, pour l'exercice 2020, voté en Décembre 2019 est d'un peu plus de 23M€ soit un peu plus de 4070 € par habitant, investissement 50%, fonctionnement 50%.

Action n°3 :

Affecter un budget participatif mobilité comportant au moins :

* 1% à la création d'emploi de service civique de transport de PMR à vélo cargo. Ou un partenariat/contrat avec une association spécialisée.

* 1% à l'organisation d'animations autour de l'apprentissage du vélo, Vélo-Écoles, pour les adultes et les enfants et mise à disposition d'un local pour un atelier d'apprentissage de l'entretien et de la réparation.

* 1% à des échanges avec une ville jumelée ou potentiellement jumelle dotée d'un plus haut niveau de pratique cyclable pour aider Buc à progresser avec des témoignages et des exemples concrets, 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.

Des personnes âgées, résidant à Buc, ou dans l'EPHAD pourraient être véhiculées à vélo cargo pour effectuer leurs courses ou autres déplacements.

Des emplois de service civiques permettant une entraide inter-générationnelle amélioreraient le quotidien de nos aînés, et l'image de la Ville de Buc.

Infiniment nombreux sont ceux qui constatent que le vélo n'est pas une affaire de culture, mais de courage politique.

L'exemple de Montpellier (hashtag #jesuisundesdeux) est emblématique du décalage entre la réalité des besoins au quotidien et l'absence de perception du vélo comme une solution par les politiques, et aussi parfois les élus.

Action n°4 :

Désigner un ou une responsable (madame ou monsieur vélo) et mettre en place un comité vélo régulier se réunissant au minimum 6 fois par an.

Il est indispensable qu'un élu, pratiquant le vélo, soit porteur spécifiquement des mobilités actives.

Cet élu est l'interlocuteur des associations d'usagers des mobilités actives et des associations de défense de l'environnement.

Il est également en contact avec le domaine de l'enseignement scolaire. Le Plan Vélo et Mobilités Actives, inscrit dans la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), introduit le "savoir rouler à vélo" à partir de l'école primaire.

Action n°5 :

Mettre en place un comité vélo régulier se réunissant au minimum 6 fois par an.

NB : "Comité Vélo" est une appellation de la FUB.

Continuer à réunir le groupe de travail des mobilités actives (comité vélo), sous sa forme actuelle, ou toute forme satisfaisante pour les parties prenantes, pour suivre les chantiers identifiés, alimenter le schéma directeur, gérer les priorités contextuelles. Faire intervenir le conseil municipal des jeunes dans ce comité vélo.

Action n°6 :

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

Faire intervenir le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) et en profiter pour soumettre des études de cas au CEREMA. Vérifier la complétude de la bibliothèque thématique des services de voirie.

Faire suivre des stages au personnel sur l'urbanisme des mobilités actives.

Développer un réseau cyclable cohérent

Action n°7 :

Créer un réseau express vélo pour intégrer Buc dans la dorsale vélo continue et sécurisée entre Bougival et Chateaufort.

Connecter cette dorsale au réseau RER V (RER Vélo) qui est un doublage des RER et métros par des itinéraires cyclables continus, en concertation avec VeloBuc, VeloVGP, et le Collectif Vélo Ile de France, qui est porteur de ce dossier auprès de la Région.

Utiliser les compétences d'un cabinet expert sur le domaine, à l'exemple d'autres villes ou de la région.

Demander les subventions prévues pour ces études afin de les mener à bien dans leur exhaustivité.

Commencer par les tronçons sur le territoire de la commune qui permettent de connecter Versailles à la zone d'activités du Plateau de Saclay par Buc, Toussus-Le-Noble via Chateaufort et Villiers-Le-Bâcle, et également de connecter Versailles, Buc, Les Loges-en-Josas à HEC via Jouy-en-Josas.

Action n°8 :

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 : D938 en connectant Buc-Village aux pistes des Loges-en-Josas, de la Minière et de Toussus-Le Noble, par création d'une piste à la montée le long des Arcades.

Ce peut être une piste mixte piétons vélos.

Action n°9 :

Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité : mettre en place une signalétique verticale et horizontale permettant d'orienter les cyclistes vers les équipements sportifs, les commerces, les écoles, les établissements publics, etc.

Commencer par les commerces et les écoles et les stades.

Action n°10 :

Créer un réseau d'itinéraires cyclables jalonnés inter-quartiers et d'agglomération en réalisant un diagnostic des déplacements cyclables actuels et des déplacements potentiels.

Envisager des préemptions de servitude au travers des résidences afin de minimiser et sécuriser les déplacements des enfants vers leurs destinations journalières : école, stade, centre culturel, etc. Penser à intégrer cette action dans un diagnostic plus large réalisé par un cabinet compétent.

Mettre en place des boucles de comptage et des totems comptant les déplacements à vélo.

Action n°11 :

Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines.

Par exemple améliorer l'accès à la Gare du Petit-Jouy.

Sécuriser la traversée cycliste montante, issue du carrefour du Cerf Volant : les véhicules rejoignant la N12 coupent la piste sans précaution, en rehaussant l'enrobé pour la traversée cyclistes et piétons.

Sécuriser la traversée de la Route des Loges pour les piétons et cyclistes utilisant la piste Buc - Toussus en créant également un trottoir/piste traversant, et retirer les STOP vélos : il faut développer la solution vélo et restreindre l'usage abusif de la voiture, et non l'inverse.

Les trottoirs et pistes traversants sont des solutions efficaces et peu coûteuses pour sécuriser la traversée des piétons et cyclistes.

Action n°12 :

Mettre le vélo au cœur des déplacements internes de Buc, et ne pas considérer la différence d'altitude comme un obstacle insurmontable.

Des aménagements bien conçus, et/ou l'utilisation de VAE (vélo à assistance électrique) sont déjà utilisés dans des configurations topographiques similaires et avec succès.

Dès lors que la différence de vitesse est faible avec les véhicules motorisés, la sécurité des plus fragiles est très nettement améliorée.

Contractualiser avec une société de location, pour mettre à disposition des flottes en location de longue durée et des bornes d'entretien/dépannage vélo en libre service (gonflage, réparation, recharge électrique), dans Buc-Village, Buc-Château et Buc Cerf-Volant.

Action n°13 :

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.

Résorber la coupure du cheminement cyclable entre Buc Village et Buc Chateau via le giratoire Blériot-Casale.

Les résorptions de coupures urbaines font l'objet de subventions spécifiques importantes.

Action n°14 :

Maintenir le réseau cyclable avec un soin prioritaire : nettoyage régulier des feuilles et débris (verre...), remplacement des panneaux de signalisation endommagés, entretien régulier de la peinture...

Proposer des itinéraires de déviation sécurisés en cas de travaux sur le réseau cyclable. *La montée le long des Arcades, la montée le long de la rue Louis Blériot doivent être entretenues très régulièrement pour ne pas dissuader le trafic cycliste.*

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°15 :

Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes. La mise en place d'une Zone 30 Intégrale et l'interruption temporaire de circulation, aux heures d'entrée sortie des écoles, à proximité des écoles, est de nature à protéger les déplacements des enfants et également dissuade le transit automatique outillé par les applications d'itinérance embarquées.

Il existe d'excellentes solutions basées sur des plots rétractables commandés par badges, déjà utilisés avec succès dans des agglomérations de toutes tailles.

L'absence de circulation de transit en dehors des bus et bus scolaires est une opportunité pour faciliter la mobilité des jeunes, à pied ou à vélo.

L'excès de sédentarité des jeunes est un fléau, pour eux, et pour la société en général.

La coupure de la rue doit être accompagnée d'une incitation à la mise en place de pédibus et de vélobus, dans le cadre d'une démarche participative citoyenne.

Communiquer sur le gain de temps, si les parents ou accompagnateurs sont nombreux, sur le bénéfice pour les enfants en terme d'éveil progressif le matin, et de retour au calme le soir.

Le pédibus est également un moment intergénérationnel d'échanges à privilégier.

Action n°16 :

Afin d'améliorer la sécurité de toutes et tous, la qualité de l'air et de favoriser les mobilités douces, en application de l'article L. 2213-2 1° du Code Général des Collectivités Territoriales, interdire la traversée de la ville aux camions de plus de 3,5t.

Revoir avec la préfecture les règles pour limiter le transit.

Action n°17 :

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.

La vitesse sur la D938 doit être apaisée plus drastiquement afin de dissuader le trafic de transit de l'emprunter.

Ce transit est très majoritairement constitué de véhicules individuel avec un taux de remplissage trop bas.

Ne pas oublier que la pollution de l'air est mortelle (68000 décès en 2019 en France / 440 000 en Europe).

Penser également aux possibilités offertes par des friches pour y créer des parkings aux nœuds d'intermodalités (pistes cyclables, arrêts de bus)

Action n°18 :

Mettre en place une Zone à Faibles Émissions ambitieuse Les zones résidentielles, domiciles, écoles, crèches, terrains de sports doivent être situés dans des ZFE.

Cartographier ces zones et les comparer avec les cartes de pollutions.

Prendre les mesures qui s'imposent en faveur de la réduction des nuisances.

Action n°19 :

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. La généralisation de la limitation à 30 km/h sur l'ensemble de la ville et des communes de l'agglomération ne constitue pas en tant que telle une mesure de désincitation à l'usage de la voiture, mais elle vise à en réduire les nuisances.

L'"axe stratégique" constitué par la D938 est parcouru à moins de 30 km/h aux heures de pointe.

Dissuader le transit en établissant une limite à 30 régulée par des plateaux surélevés est de nature

à modifier les usages et abaisser le quota de trafic de transit.

Le giratoire Louis Blériot/Jean Casale est un exemple emblématique de point noir à traiter en priorité. Il faut également revoir la traversée piéton parallèle, sur les rues Louis Massotte et de la Minière, ainsi que la traversée des cyclistes.

Action n°20 :

Créer des zones à très faible circulation dans certaines rues (sens unique, mise en cul de sac) pour empêcher la circulation de transit à travers les quartiers résidentiels ou devant les écoles. La suppression du transit automobile par création de zones piétonnes ou de zones de rencontre dissuaderait l'usage des véhicules motorisés pour les trajets courts.

Cela redonnerait un avantage important aux transports en commun et aux modes doux pour les déplacements dans ces zones et entre ces zones.

Les rues situées à proximité des écoles et des zones résidentielles sont les premières concernées.

Action n°21 :

Réserver les zones suivantes aux modes actifs et aux transports en commun : toutes les zones résidentielles et quartiers commerçants.

Action n°22 :

Se conformer à la législation en généralisant les double-sens cyclables dans les zones 30, notamment :

* Généraliser les DSC et ne pas omettre la signalisation verticale et horizontale.

* Réaliser des sondages sur le terrain auprès des riverains et des usagers, cyclistes, piétons, automobilistes.

* Communiquer les résultats et suivre l'évolution de ceux ci.

* *Reprendre la réalisation du dispositif cyclable rue Pasteur : créer un vrai marquage DSC dans le bon sens, laisser des logos vélos au sol dans le sens unique pour les véhicules à moteur.*

Action n°23 :

Mener des expérimentations de signalisation : placer les panonceaux M15 "cédez le passage cycliste au feu" dans les directions proposées par VeloBuc et validées avec la municipalité sur le terrain.

Communiquer et observer, sonder, corriger si nécessaire.

Prévoir un contrôle de respect par les cyclistes en faisant appel aux forces de l'ordre pour une sensibilisation, plusieurs fois par an. Communiquer auprès des clubs cyclistes pour les prévenir des opérations en cours. Réaliser des contrôles impromptus. En profiter pour sensibiliser piétons et automobilistes.

Action n°24 :

Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes. Sécuriser les axes de dessertes des Ecoles : interruption temporaire de la circulation.

Des interruptions de circulation rue Collin - Mamet et de la Minière sont une réponse possible à l'augmentation du risque lié à l'augmentation des effectifs scolarisés. Des plots rétractables peuvent par exemple dissuader le trafic de transit le long de cet axe.

Il faut également décourager les parents à accompagner individuellement leurs enfants à l'école en voiture et promouvoir les pédibus, et vélobus.

Il est possible de réaliser ces coupures sans impact pour les riverains en plaçant judicieusement les coupures et en les signalant aux entrées de rue (panneau sens interdit lumineux activé temporairement).

Action n°25 :

Rendre payant le stationnement en surface pour les voitures et les deux-roues motorisés pour donner un avantage comparatif aux autres modes de déplacement.

Mettre plus de moyens sur les parkings vélos et les sécuriser est une condition essentielle pour augmenter la pratique du vélo au quotidien.

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Action n°26 :

Offrir du stationnement vélo sécurisé, notamment pour le parking vélo au giratoire Jean Casale qui est déjà (!) saturé.

Il faut le réaménager et l'agrandir, en profitant du programme Alvéole de la FUB.

Action n°27 :

Planter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. Prévoir un audit et bilan complet du stationnement vélo à Buc, et utiliser les compétences d'un cabinet expert pour effectuer les meilleurs choix d'équipement en localisation et en nombre.

Action n°28 :

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. Prévoir des stationnements sécurisés de ce type dans les lycées collèges écoles à proximité des commerces

Action n°29 :

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

Action n°30 :

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.

Généraliser cette mesure qui va devenir obligatoire en 2026.

Ne pas attendre et communiquer sur l'intérêt.

Action n°31 :

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.

Action n°32 :

Aménager des aires logistiques de livraison pour faciliter les livraisons en ville par vélo cargo.

** Calibrer les pistes aux normes pour que les vélos cargos remplacent les camionnettes.*

** Négocier avec les services de livraison à domicile pour faire prendre conscience de l'intérêt de ce mode de livraison de colis. Faire intervenir des sociétés utilisant déjà le vélo cargo dans ses flottes de livraison.*

Action n°33 :

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).

Action n°34 :

Favoriser l'implantation de services de location courte et longue durée de vélos (incluant vélos pliants, vélos cargo, VAE) et proposer une tarification adaptée (à destination des jeunes et des foyers à faibles revenus par exemple).

Action n°35 :

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

Action n°36 :

Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité à la politique cyclable de la ville, la dotant notamment d'une machine à graver pour lutter contre le recel de vélos volés.

Une piste à creuser, opportunité à saisir dans le cas de la création d'une Vélo-École.

Promouvoir une culture vélo

Action n°37 :

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%.

Utiliser le programme Alvéole met la commune en visibilité et permet de recevoir des aides financières substantielles.

Action n°38 :

Aider les établissements scolaires à s'équiper en vélos pour l'apprentissage à l'école.

Action n°39 :

Créer des pistes cyclables d'apprentissage ouvertes à toutes et tous pour permettre l'apprentissage du vélo.

Utiliser les espaces public à cet usage.

Action n°40 :

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

** Que l'équipe municipale participe régulièrement et sans faute à des sorties découvertes pédagogiques à vélo.*

** Que la police municipale se déplace régulièrement sur certaines tournées à vélo.*

Action n°41 :

Sensibiliser les agents au strict respect du code de la route et donc des aménagements cyclables et piétons.

Nos forces de l'ordre sont très sollicitées, il faut les aider à incorporer les nouvelles règles dans leur périmètre.

Des opérations de sensibilisations des usagers peuvent être également des moment de remises à niveau pour les forces de l'ordre.

Certaines équipes interviennent à vélo, équiper nos AVSP de vélos ou VAE est peut être une piste intéressante.

Les visites de terrain concernant les aménagements cyclables doivent être faites à vélo !

Action n°42 :

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).

Action n°43 :

Proposer le forfait mobilité durable (anciennement IKV : indemnité kilométrique vélo) aux agents municipaux.

Action n°44 :

Mettre en place des pédibus et vélobus pour emmener les enfants à l'école.

Organiser et mettre les moyens pour que cela devienne une réalité annuelle.

Action n°45 :

Créer une “journée sans voiture”. Ce pourrait être lors de la fête de Buc où tout le monde pourrait en profiter pour se déplacer à vélo.

Action n°46 :

Créer une “fête du vélo”. Se rapprocher de VGP, ou bien mettre en place une opération lors de la fête de Buc

Action n°47 :

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable en dissuadant sérieusement, le stationnement ou l'arrêt sur les bandes le long de l'avenue Morane Saulnier, et aux abords du stade André Dufrasne, le long de la Rue Louis Massotte, sur la sortie de la piste vers le carrefour du Cerf-Volant, le long de la rue Louis Blériot, sur la piste qui va aux Loges.

Prévoir également des contrôles inopinés (agents) ou continus (sonomètre et caméras, radar vitesse, radar anti bruit) pour lutter contre la pollution de l'air et aussi la pollution sonore.

La montée après les Arcades est souvent utilisée par les véhicules motorisés comme une mini course de côte, avec comme nuisances vitesse, pollution, bruit dans une agglomération et à proximité des riverains.

Déjà signalé de nombreuses fois, le traitement concret de ce point donnerait un signal fort imposant un changement des comportements.

Action n°48 :

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.

** Mettre en place des déplacements pédagogiques, pour les scolaires et les adultes en apprentissage, sur les équipements de la commune.*

** Implanter des compteurs de trafic cycliste et afficher le trafic journalier, sur le maximum d'aménagements.*

** Mettre en place un plan de progression ambitieux de l'usage des mobilités actives et mesurer son évolution.*

** Viser à obtenir non uniquement pas le label de la ville fleurie, mais aussi celui de la ville de moins de 20 000 habitants la mieux notée au prochain baromètre vélo.*

Action n°49 :

Inciter financièrement les entreprises à organiser des animations pro-vélo :

** aider à l'implantation de loueurs de flottes de vélos pour rejoindre la gare des Chantiers et pour l'interconnexion avec les centres de recherche de Saclay.*

** influencer bénéfiquement sur la taxe carbone des entreprises vertueuses.*