

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Questionnaire pour Échillais

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. *METTRE EN PLACE UN SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE favorable au développement du vélo dans le quotidien.*

• *Identification, hiérarchisations et qualification des voiries et des points noirs à sécuriser dans chaque commune,*

• *Identification et traitement de pôles attractifs s'inscrivant dans ce schéma à élaborer (centre-ville, Marché, Gare, Services Administratifs, lieux culturels et sportifs, écoles collèges lycée, centre commerciaux)*

• *Stratégie de positionnement de stationnement des vélos sur le territoire (CARO et gestionnaires de voiries),*

• *Évaluation du schéma,*

ADOPTION D'UNE CHARTE DES AMÉNAGEMENTS VÉLO CONTRIBUER AU DÉVELOPPEMENT DE L'USAGE DU VÉLO COMME MODE DE DÉPLACEMENT ALTERNATIF DANS DES CONDITIONS SURES ET AGRÉABLES.

A destination des aménageurs et des gestionnaires de voiries, cette charte aura pour objectifs d'identifier les aménagements et les équipements types favorables une lisibilité accrue pour l'ensemble des usagers (cyclistes mais aussi piétons et surtout automobilistes). et ce quelle que soit leur provenance) .

Celle-ci pourrait être mise en place par l'Agglomération en partenariat avec Vélo Pour Tous.

Action n°2 :

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

Les élus, techniciens, ingénieurs qui œuvrent, à l'essor du vélo sont de grands connaisseurs de l'aménagement urbain, de la voirie, des transports publics, mais aussi de la cinétique ou des enjeux de santé et d'environnement.

Dans leur action ils sont confrontés à des objections faciles, voire à des moqueries. « Le vélo, c'est pour la balade. Le vélo, c'est pour les autres. Le vélo, c'est dangereux ».

> Les formations, colloques, visites à mettre sur pieds doivent s'adresser aux personnes qui ont pour mission de développer une nouvelle forme de mobilité dans les villes. Ceux-ci devront permettre de poser les questions clés sur les politiques publiques innovantes de mobilité active et singulièrement celle consacrée au vélo.

Ils devront fournir des boîtes à idées pour développer la part modale du vélo sur le territoire.

> Organiser des « balades urbaines », mêlant élus, techniciens et habitants, à pied ou à vélo, pour découvrir et débattre de projets à mener ou réalisés par les collectivités : plus informelle, ludique et moins politique ces initiatives permettent de parler du développement urbain de manière plus apaisée et consensuelle.

> Pérenniser l'échange avec les diverses associations et professionnels en lien avec le développement du vélo dans les communes de l'agglomération par la tenue de comités vélo trimestriels. Ces comités sont une opportunité pour les élus et les services techniques des mairies de recevoir un retour et des avis sur les projets d'aménagement, afin qu'ils répondent au mieux aux besoins des usagers.

Développer un réseau cyclable cohérent

Action n°3 :

Créer un réseau express vélo IDENTIFICATION DE LIAISONS PRIORITAIRES DE MOBILITÉ A VELO

- Identifier de manière concertée une série d'axes propres au déplacement prioritaire à vélo.
- Ces axes devront permettre de créer des liaisons inter-quartier et développés dans les zones denses.
- Construire un réseau express vélo afin de relier les communes de l'agglomération entre elles. Une continuité des itinéraires cyclables doit être atteinte d'ici la fin du mandat.

Action n°4 :

Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines OFFRIR LES CONDITIONS INDISPENSABLES AU FRANCHISSEMENT MARITIME ET FLUVIAL

Faire du franchissement vélo de la Charente tous les jours, par tous temps et en sécurité une priorité.

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°5 :

Transformer en zone piétonne DE NOUVELLES CENTRALITES

ETUDIER LES CONDITIONS FAVORABLES A LA FLÂNERIE ET A LA RÉAPPROPRIATION DES CENTRES BOURGS PAR LES HABITANTS

> Etudier les conditions d'un centre bourg sans voiture, entièrement dévolue au vélo et au piéton favorisant la déambulation, le commerce de proximité et l'animation du cœur de ville. Redonner à ce lieu symbolique une dimension favorisant le partage.

> Systématiser les zones 20 dans les centres bourgs. Assurer en centre-ville (hors voies de contournement) la circulation privilégiée des vélos et des piétons pour un apaisement et une mise en valeur de la centralité,.

Action n°6 :

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

Action n°7 :

Mener une réflexion sur la place du stationnement ENVISAGER UNE NOUVELLE APPROCHE PLUS RAISONNEE DU STATIONNEMENT AUTOMOBILE

ADOPTER UN NOUVEL ÉQUILIBRE DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT SUR VOIRIE AFIN D'ACCOMPAGNER LA MOBILITÉ A VÉLO

> Cette nouvelle approche doit contribuer ainsi à repenser le stationnement face aux nouveaux enjeux des politiques de déplacements urbains, dans leurs dimensions économiques (efficacité des échanges), sociales (qualité de l'espace urbain) et environnementales (qualité de l'air)..

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Action n°8 :

Offrir du stationnement vélo sécurisé DEVELOPPER LE STATIONNEMENT EN INTERCONNECTION AVEC LES SYSTEMES DE TRANSPORTS

FAVORISER L'USAGE COMBINE DU VÉLO AVEC LES AUTRES MODES DE TRANSPORTS

> Les solutions faisant appel aux seuls transports collectifs ou aux projections liées au développement de l'autopartage et de la voiture autonome doivent intégrer le vélo en tant que mode complémentaire de mobilité, en profitant du programme Alvéole de la FUB.

Action n°9 :

Implanter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. STATIONNER A VELO SUR VOIRIE DANS DE BONNES CONDITIONS

FAVORISER LE STATIONNEMENT SUR LE DOMAINE PUBLIC

Le nombre de places de stationnement vélo sur l'espace public reste encore insuffisant et limité aux centres villes ou aux abords de quelques équipements publics.

- > Pour offrir aux cyclistes de meilleures conditions d'accès aux fonctions urbaines, il est indispensable de prévoir, de manière systématique, des places de stationnement vélo adaptées : écoles, lieux sportifs et culturels, services publics - mairie, tribunal, agence pôle emploi, poste...
- > Nous proposons d'étudier le stationnement des vélos dans les quartiers pour offrir aux résidents et/ou aux visiteurs dans les faubourgs, des solutions de stationnement sécurisées et abritées.

Action n°10 :

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.

UNE APPROCHE AMBITIEUSE POUR LE STATIONNEMENT DES VELOS DANS LES BATIMENTS FACILITER L'OFFRE DE STATIONNEMENT DES VELOS DANS L'HABITAT COLLECTIF ET LES CONSTRUCTIONS NEUVES

Il appartient au plan local d'urbanisme de fixer les obligations minimales en matière de stationnement pour les vélos pour les immeubles d'habitation et de bureaux, dans le respect du code de la construction.

- > *A l'échelle d'un plan local d'urbanisme intercommunal, adopter de nouvelles normes de stationnement ambitieuses pour le vélo dans l'habitat, les commerces (commerces de proximité et grandes enseignes) et les entreprises afin d'envisager une nouvelle approche plus raisonnée du stationnement automobile.*

Action n°11 :

Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité à la politique cyclable de la ville.

4.A CREATION D'UNE MAISON DU VELO

ETUDIER ET METTRE EN OEUVRE UNE MAISON DU VÉLO AFIN DE MUTUALISER LES ENERGIES ET FEDERER LES INITIATIVES

Soutenir la création d'une maison du vélo en cœur d'agglomération comme symbole de la volonté de favoriser les déplacements à vélo.

Etudier les modalités de fonctionnement et les objectifs recherchés (atelier de remise en état des vélos, location de vélo courte durée, curiste, longue durée, VAE, espace partagé pouvant accueillir du public pour des rencontres et des ateliers vélo, etc.),

Accompagnement à la location d'un vélo, atelier d'auto-réparation.

Promouvoir une culture vélo

Action n°12 :

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%.

FAVORISER L'APPRENTISSAGE DU VELO

Pour mettre toute une génération derrière le guidon, il faut accompagner l'apprentissage de la circulation à vélo dès le plus jeune âge.

- > *Dès école primaire, le « savoir rouler à vélo » adopté le 9 janvier 2018 par le Comité interministériel à la sécurité routière vise à accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité : il ne s'agit pas seulement d'apprendre aux enfants à faire du vélo, mais surtout d'apprendre à circuler dans l'espace urbain en sécurité, tout en respectant les autres usagers et habitants de la ville.*

- > *Pour tous/à tout âge : mettre en place des séances de remise en selle et le développement des vélo-écoles.*

Action n°13 :

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

CRÉER DES STRUCTURES D'APPRENTISSAGE IDENTIFIÉES

Afin d'accueillir les publics jeunes et adultes dans les meilleures conditions, des lieux identifiés doivent être créés.

> Si le savoir pédaler peut s'acquérir dans une cour d'école, l'acquisition des compétences suivantes demande des infrastructures plus vastes : savoir pédaler, savoir circuler en milieu protégé, savoir rouler en milieu ouvert à la circulation. Pour ce faire des équipements de type pistes d'apprentissages sont à envisager.

Ainsi des équipements de type pistes d'apprentissages ouvertes à tous sont à envisager.

Action n°14 :

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

TRAITER EGALITAIREMENT

Favoriser la sécurité des cyclistes

> Généraliser les amendes minorées à l'encontre des cyclistes, sur le principe de la juste proportionnalité des peines, (retombées positives en termes de responsabilisation, de sensibilisation et de sécurité (baisse de 48 % du nombre d'accidents à Strasbourg).

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

Action n°15 :

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.

EXPLIQUER LES ACTIONS MENEES

Favoriser la bonne compréhension des mesures

> Promouvoir auprès du grand public, des collectivités et des entreprises les évolutions réglementaires récentes (Code de la route) pour une meilleure prise en compte des automobilistes, des cyclistes et des piétons afin d'accélérer leur diffusion,

> Expliquer dans ces actions de communication les bénéfices de l'abaissement de la vitesse et de la zone 30 et des aménagements en faveur des cyclistes, notamment les double-sens cyclables qui facilitent le déplacement à vélo et tendent à contribuer à la baisse des vitesses dans certaines rues.