

Élections Municipales 2020

Manifeste pour des villes 100 % cyclables en Savoie

Le vélo : une attente forte des habitants !

Que ce soit en ville ou en milieu rural, pour aller au travail ou à la gare le matin, pour faire ses courses en centre-ville ou se promener le week-end avec ses enfants, les habitants souhaitent la mise en place de véritables systèmes vélos dans leurs territoires et au niveau national. Ainsi, en Savoie, lors de la dernière enquête cyclable 2019 (<https://www.parlons-velo.fr/>), 2056 personnes ont pu exprimer leur ressenti sur la pratique du vélo sur l'ensemble du territoire.

Le système vélo se définit par l'accès à un vélo équipé et en bon état, le déplacement en sécurité et le fait d'être conforté dans la pratique. Il est aujourd'hui important de prendre en considération tous ces aspects, depuis une politique nationale (notamment initiée avec le plan vélo de Septembre 2019) jusqu'à la mise en application au niveau local grâce aux décisions prises par les élus municipaux et intercommunaux.

De plus, dans nos territoires enclavés, l'enjeu déplacement requiert une attention particulière. Le vélo est l'outil par excellence pour fluidifier le trafic, et rendre les déplacements apaisés.

La pratique du vélo a donc un impact non seulement sur la qualité de vie des utilisateurs, mais aussi sur l'ensemble des habitants par la décongestion des villes, le bénéfice en termes de santé publique, de cadre de vie (diminution des nuisances sonores et baisse de la pollution). C'est donc aujourd'hui un véritable enjeu que de lui faire une place juste, sécurisée et adaptée.

Le principal frein au développement du vélo est aujourd'hui le sentiment d'insécurité des pratiquants. C'est un frein majeur à la pratique pour 41% des répondants du baromètre des villes cyclables 2017.

Cette insécurité est liée à de nombreux facteurs qu'il est aujourd'hui possible de lever, tant par la construction d'aménagements sûrs que par la pédagogie auprès des autres usagers de la route. Il est temps de répondre à la demande des habitants et de leur offrir les conditions indispensables à une pratique du vélo en toute sécurité et d'accompagner la pratique croissante du vélo dans les déplacements à l'avenir (9% des déplacements selon les objectifs du plan vélo national). Pour ce faire, nous demandons la mise en place d'un plan vélo au niveau de chaque localité, afin d'acter la volonté de soutenir ce mode de déplacement et de planifier son développement.

Dans l'agglomération de Chambéry, une forte appétence pour le vélo s'est exprimée avec 1192 réponses au baromètre 2019, (2ème plus fort taux de réponse en France pour les communes de plus de 20 000 habitants). Pour répondre à ces attentes et rendre les communes de l'agglomération de Chambéry cyclables et accueillantes pour les piétons et les cyclistes, l'association Roue libre* propose aux candidats aux élections municipales cinq leviers et 21 propositions sur lesquels agir :

1. Adopter (ou renouveler) un plan vélo local ambitieux, financé et concerté, dès le début du mandat
2. Développer un réseau cyclable cohérent
3. Construire une ville agréable à vivre pour tous
4. Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo
5. Promouvoir une culture vélo

Retrouvez le questionnaire à destination des candidats de Savoie et leurs réponses sur le site <https://municipales2020.parlons-velo.fr/>

*Roue libre est référente FUB pour la Savoie aux côtés de la SPL Agence Ecomobilité Savoie Mont Blanc

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

Adopter un plan vélo ambitieux, financé, et concerté dès le début du mandat est le fondement d'une politique cyclable cohérente et d'un affichage politique fort pour l'ensemble du mandat.

L'objectif d'un plan vélo est de définir un réseau cyclable local et les mesures de soutien au développement des déplacements à vélo (stationnement, services aux cyclistes, etc...) et d'y associer des moyens dédiés et chiffrés.

La Fédération des Usagers de la Bicyclette recommande un budget municipal vélo entre 10 et 25 euros par habitant et par an.

Un plan vélo doit viser en priorité la mise en place d'un réseau cyclable local continu, qui permet de rallier les différents pôles d'attractivité et de transport de la commune de manière rapide, sécurisée et confortable. Ce réseau doit être cohérent et sans interruptions. Afin de répondre aux attentes des habitants, il est important de concerter ce plan vélo pour prendre en compte l'ensemble des usages.

✓ Proposition 1 : Remettre à jour le plan vélo

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 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.

✓ Proposition 2 : Budget participatif mobilité

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.

✓ Proposition 3 : Désigner un.e responsable vélo

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.

✓ Proposition 4 : Former les technicien·ne·s

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

2. Développer un réseau cyclable cohérent et adapté au territoire

C'est quoi une ville cyclable ?

C'est quand les enfants vont à l'école à vélo, avec les parents, puis tout seul

L'offre "vélo" s'est globalement étoffée en France, notamment avec l'accroissement des itinéraires cyclables et du réseau structurant (autour des vélo-routes et voies vertes, entre autres) dans toutes les régions.

Séparer la circulation des vélos du trafic motorisé est la condition indispensable pour la sérénité de la pratique cyclable et la performance d'un réseau cyclable

En effet, lorsque la circulation automobile est dense, les cyclistes ont besoin de se sentir en sécurité. C'est la condition pour permettre au plus grand nombre, et non à une petite minorité de faire, du vélo, son moyen de déplacement au quotidien. Un carrefour, un rond-point, un pont sans aménagement cyclable peut suffire à dissuader les habitants d'utiliser le vélo comme mode de déplacement. Une succession d'aménagements déconnectés les uns des autres restera souvent inutilisée à l'image d'une route qui serait constamment interrompue par des passages non-carrossables. La continuité du réseau est un critère de sécurité majeur et la condition pour permettre le développement du vélo.

✓ Proposition 5 : Créer des pistes cyclables

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

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)

✓ Proposition 6 : Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés

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.

3. Construire une ville agréable à vivre pour tous

Face aux enjeux urbains, il n'est pas toujours possible de construire des aménagements en site propre. La solution que nous vous proposons ici est de prévoir dans ces espaces, un abaissement de la vitesse de circulation, afin que tous les usagers puissent cohabiter à toute petite vitesse (zone de rencontre, zone 30...)

Une ville pour ses habitants et non pour le trafic automobile

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

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

✓ Proposition 7 : Apaiser la circulation

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.

✓ Proposition 8 : Réduction du nombre de voies automobiles

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.

✓ Proposition 9 : Ville à 30 km/h

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.

✓ Proposition 10 : Double-sens cyclables

Généraliser les double-sens cyclables et les cédez-le-passage cyclistes aux feux.

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



4. Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Le vol est aujourd'hui l'un des principaux obstacles à la pratique du vélo. Pour y remédier, notre commune doit proposer aux cyclistes du stationnement de qualité. Associer vélo et commerces de proximité, notamment en centre-ville, est une bonne idée pour l'économie locale ! Les cyclistes sont des clients plus réguliers, et finalement dépensent plus que les automobilistes. Le stationnement aux abords de ces commerces permet de favoriser cette dynamique.

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

✓ Proposition 11 : Arceaux vélo

Planter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces, à proximité de la gare et dans les quartiers résidentiels.

Sensibiliser et accompagner les privés dans l'installation de stationnement vélo

✓ Proposition 12 : Vélobox / stationnement sécurisé diffus

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 des pôles d'activité.

A développer en particulier dans les centres villes anciens

✓ Proposition 13 : Stationnement dans le PLU

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.

✓ Proposition 14 : Aide à l'achat

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

✓ Proposition 15 : Soutien des associations

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.

✓ Proposition 16 : Maison du vélo

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.

5. Promouvoir une culture vélo

Faire du vélo une évidence dans les déplacements quotidiens implique de travailler sur un changement de culture dès le plus jeune âge, mais également de travailler sur les services proposés aux cyclistes (location, entretien, réparation, stationnement sécurisé, maison du vélo, liaison avec les transports en commun...etc). Les services de la ville, aux travers de leurs pratiques, peuvent aussi être exemplaires et novateurs par leurs usages en termes de mobilité.

Favoriser le vélo, c'est aussi permettre le développement de biens et services qui y sont liés, et surtout des entreprises qui les assurent (réparation, vente, conseils, location...). Augmenter les déplacements à vélo, c'est créer des emplois non délocalisables, et dynamiser l'économie locale.

✓ Proposition 17 : Savoir rouler

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.

✓ Proposition 18 : Forfait Mobilité Durable

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 et collectivités 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.

✓ Proposition 19 : Équipement des services municipaux

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 et intercommunaux. Les communes et l'agglomération 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.

✓ Proposition 20 : Journée sans voiture

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.

✓ Proposition 21 : Communication

Lancer un plan de communication orienté sur l'accès à toutes et tous de la pratique du vélo, 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.

Quelques lectures pour aller plus loin :



- ✓ **Le retour de la bicyclette : une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050.** Frédéric Héran, Editions La Découverte- 2014
- ✓ **Le pouvoir de la Pédale, comment le vélo transforme nos sociétés cabossées.** Olivier Razemon, Edition rue de l'échiquier- 2014
- ✓ **La rue, une guerre de rou(t)es.** Thibault Gasnier - 2019
- ✓ **Petit Traité de vélosophie.** Didier Tronchet, Plon- 2000
- ✓ **Velogistique.** Marcel Robert, Carfree Éditions – 2015

et quelques liens :



- ✓ Créée à partir du questionnaire de l'enquête FUB 2019, la carte nationale des points noirs et des aménagements cyclables urgents est disponible sur <https://carto.parlons-velo.fr>
- ✓ Cyclofiches des difficultés rencontrées en tant que cycliste dans les espaces publics sur l'ensemble du département de la Savoie, et plus particulièrement sur les agglomérations d'Albertville, d'Aix-les-Bains, de Chambéry et de Montmélian. Site gérée par l'association Roue libre <http://www.cyclofiches.rouelibre.net/>
- ✓ Programme d'Orientation et d'Actions Déplacements du PLUi-HD de Grand Chambéry (version déc 2019) https://www.grandchambery.fr/cms_viewFile.php?idtf=19134&path=20191218PLUi-3.pdf
- ✓ [Guide des aménagements cyclables. Paris en Selle.](https://drive.google.com/file/d/1qfkeC8YbV3CQpULdgs1LokD4t6jQ6BjZ/view)
<https://drive.google.com/file/d/1qfkeC8YbV3CQpULdgs1LokD4t6jQ6BjZ/view>



Créée en 1992, l'association Roue Libre a pour vocation de promouvoir le déplacement à vélo qu'il soit urbain, de loisir, sportif ou touristique en Savoie.

Composée de 760 adhérents, 120 bénévoles, elle est présente aujourd'hui sur quatre agglomérations Grand Chambéry, Combe de Savoie, Grand Lac, Arlysère .

Elle est membre de la Fédération Française des Usagers de Bicyclette (FUB) qui regroupe 332 associations locales ainsi que du réseau l'Heureux Cyclage qui rassemble les ateliers vélos participatifs en France.

Ce livret a été réalisé par l'association Roue libre avec la FUB et des associations de son réseau. Décembre 2019

Roue libre- 58 Rue Fodéré- 73000 Chambéry
<http://rouelibre.net/> contact@rouelibre.net- 06 87 63 48 06