

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Calais (62100)

Réponses de Virginie Quénez, au nom de la liste « Respirer Calais 2020 »

— le 05/03/2020 à 15:47 —

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

Action n°1 : je m'engage

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.

Calais ne doit pas voir le cycliste uniquement comme une personne expérimentée et très motivée (voire militante) : la ville doit ambitionner de révéler le cycliste qui sommeille en chacun de ses administré (ou au moins de le permettre)!

Le financement de ce plan vélo doit être à minima de 10€ par an et par habitant. (en partie avec le budget de la ville mais aussi les aides du département, de la région et de l'État)

Faciliter les modes doux tant pour le tourisme que pour les déplacements quotidiens est une priorité de notre projet : nous créerons une épine dorsale des modes doux en site propre le long des berges des canaux (Saint-Omer, Marck (y compris le tronçon représenté par l'avenue Blériot), enceinte, citadelle = 10km de voies vertes), des digues (Taaf, royale), de l'ancienne voie SNCF-marée à Calais Nord, et d'un réseau d'itinéraires jalonnés dans les quartiers.

Nous réduirons les coupures urbaines via des passerelles ou cheminements reliés aux itinéraires vélo (reconstruction de la passerelle de la rue de la Passerelle, construction d'une liaison douce fort Nieulay-Coubertin-Vauxhall après négociation avec RFF, fort Nieulay-Blériot-plage...). Notre projet affecte plus de 20.000.000 € à l'aménagement des berges, aux passerelles et à la mise en œuvre des jalonnements cyclistes et du code de la rue car c'est un enjeu majeur de la ville de demain.

Le point central de ce plan vélo sera la création d'une base de loisirs et de services située sur l'un des quais à la jonction des canaux de Calais-Nord et des deux EuroVéloroutes EV4 et EV5. Destinée à valoriser vélo, randonnée, mais aussi les voies d'eau (plaisance), cette base de loisirs et de services sera également une base nautique et un centre d'animation en lien direct avec le cœur de la ville.

Dès l'élection, des aménagements simples et peu coûteux (couloirs, partage de voirie, stationnement, création d'itinéraires conseillés...) seront mis en place pour améliorer les conditions de sécurité de circulation des cyclistes.

Action n°2 : je m'engage

Affecter 100 000 € 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.

Un budget participatif est prévu dans notre programme, dans le cadre de l'installation dans chaque quartier d'une Maison du Vivre Ensemble (MVE), véritable lieu de services et d'animation du quartier. Ces MVE accueilleront les conseils de quartier, qui géreront une partie des investissements du quotidien ; la répartition du budget entre quartiers étant réalisée selon des critères objectifs (population, surface, indice des besoins sociaux...).

Dans les MVE, des animateurs-trices "transition écologique" auront pour mission de susciter et accompagner les projets des habitants, notamment dans les domaines de la mobilité et de la lutte contre le changement climatique. ☒

Action n°3 : je m'engage

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.

Ce comité municipal se réunira 4 fois par an, et 1 fois/mois de façon décentralisée dans la MVE d'un quartier, pour y examiner plus spécifiquement les demandes et propositions d'amélioration concernant les mobilités actives.

Action n°4 : je m'engage

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

Au delà des formations, il est important que les techniciens se tiennent informés des actualités "vélo". Cela passe par l'inscription au Club des villes et territoires cyclables et se rendre aux différents rendez-vous régionaux et nationaux où la question du vélo est traitée.

Cet exercice de formation est incontournable et sera encouragé par le/la référent.e vélo, ainsi que par l'élu.e en charge de la mobilité. L'adhésion au Club des Villes et Territoires Cyclables, abandonnée en 2008 par la municipalité sortante, sera rétablie, afin de donner à Calais à la fois une part active (expérimentations, colloques, échanges) et une visibilité régionale et nationale en matière de vélo.

Développer un réseau cyclable cohérent

Action n°5 : je m'engage

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 : Des axes nord/sud et est/ouest qui seront la colonne vertébrale d'un réseau cyclable.

Nous avons la chance d'avoir une ville plate, avec des canaux qui la parcourent en son centre. Ces canaux peuvent être reliés à des itinéraires européens : les EuroVéloroutes 4 (Est-Ouest) et 5 (Nord-Sud), qui se croisent en plein cœur de Calais, quai de la Moselle. Il ne manquait que l'ambition : nous l'avons ! Pour la liaison Est-Ouest, les digues historiques vers Sangatte (Royale) et Oye-Plage (Taaf) sont des opportunités uniques ; il ne reste qu'à les relier aux itinéraires via les canaux, ce qui est relativement facile à faire avec de la volonté politique et les moyens financiers. Le liaisonnement inter-quartiers est également à considérer.

(Cf. 1)

Action n°6 : je m'engage

Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité : gares, écoles-lycées, commerces/zones commerciales

Nous utiliserons autant que possible des itinéraires en site propre, et porterons une attention particulière à la sécurité pour les portions partagées avec le trafic motorisé, dans le respect de tous les usagers. Des aménagements de sécurité appropriés seront installés, les flux routiers seront mis en cohérence avec le gabarit des voiries.

Le jalonnement sera destiné aux Calaisiens comme aux touristes.

L'édition de plans (et d'applications) multilingues des itinéraires cyclables sera concomitante.

Action n°7 : je m'engage

Créer un réseau d'itinéraires cyclables jalonnés inter-quartiers et d'agglomération.

Les cheminements les plus pertinents pour l'usage quotidien seront recherchés.

Les plans d'agglomération déjà produits depuis plus de 10 ans et non réalisés seront mis en place.

(Cf. 1, 5, 6)

Action n°8 : je m'engage

Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines Avec comme objectif, dans le premier mandat, d'établir les liaisons des EuroVélos 4 et 5 de par et d'autre du territoire.

Les deux EuroVéloroutes constituent une priorité absolue, à la fois pour le tourisme et pour les déplacements quotidiens.

(Cf. 5.)

Action n°9 : je m'engage

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.

Les coupures urbaines sont nombreuses dans la ville. L'implication des services sur les projets urbains liés au vélo permettra une vigilance de tous les instants afin de cibler toutes les sources de co-financement possibles, et de candidater en temps et en heure.

(Cf. 1)

Action n°10 : je m'engage

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 municipalité sera attentive à toutes les questions liées à la sécurité et au confort de circulation des cyclistes, sous forme de "veille" transversale dans les services, réalisée par le "monsieur" ou la "madame" vélo.

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°11 : je m'engage

Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes.

Un Plan Vélo efficace est un plan vélo qui ne prend pas en considération que le vélo mais qui restructure, en s'appuyant sur le PDU, la manière de se déplacer sur le territoire.

Une hiérarchisation des voies existe depuis longtemps pour la ville. Une attention particulière sera portée, en lien avec les MVE, pour déterminer et traiter les axes inter-quartiers supportant une circulation inadaptée, afin de reporter ces nuisances sur les axes principaux.

C'est une priorité notamment dans Saint-Pierre (Cf. 6). Pour les autres quartiers, une analyse fine sera faite dans le cadre des comités de quartier au sein des MVE, en lien avec le comité vélo.

Action n°12 : je suis indécis·e

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.

Par exemple : Suppression de stationnements automobiles et promouvoir l'utilisation du parking de Calais Coeur de Vie.

OUI nous repenserons le plan de circulation (Cf. 6, 7, 8, 11),

Mais nous n'interdirons pas la circulation motorisée là où des pistes cyclables de qualité ne peuvent pas être installées.

La priorité devra être donnée à la cohabitation des flux en orientant les flux de transit vers les grands axes au gabarit adapté.

Le stationnement de proximité reste une nécessité, même s'il doit être géré. Nous ferons la promotion du stationnement à Calais Coeur de Ville et examinerons la possibilité de mutualiser des zones de stationnement pour entreprises (vides la nuit) dans le cadre de partenariats public-privé.

Action n°13 : je m'engage

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.

Nous réaménagerons les avenues à 2x2 voies en 2x1 voie au profit des transports en commun, piétons et vélos, aux endroits névralgiques du centre-ville, là où il n'y a pas de possibilité de créer des itinéraires sécurisés pour les modes doux et les transports en commun (exemple boulevard Jacquard)

Action n°14 : je m'engage

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. Les grands boulevards de Calais sont en Zone 30 mais les aménagements n'incitent pas les usagers à respecter cette zone. Il est important de redistribuer la place et les priorités aux usagers les plus faibles pour créer un sentiment de bien-être en ville et limiter la circulation motorisée en centre ville.

Par exemple :

- suppression des feux tricolores et ré-instaurer les priorités à droite
- aménager des "îlots" piétons sur des endroits clés (entre mairie et parc Saint-Pierre ; entre Calais Coeur de Vie et l'école d'art Le Concept ; carrefour apaisée au niveau de la rue du commandant Mengin pour permettre au marché de "déborder" sur le boulevard ; la place Albert 1er-théâtre ;...)

OUI aux 30 km/h dans l'hypercentre (St Pierre + Calais Nord) ; ailleurs ce sera à déterminer avec les conseils de quartier.

Zones de rencontre (20 km/h) : les conseils de quartier se prononceront avec le comité vélo.

Comme le recommande le CEREMA, certains feux pourront être supprimés, après expérimentation, afin que tous les usagers de l'espace public réapprennent à vivre ensemble et à se respecter (code de la rue).

Action n°15 : je suis indécis·e

Transformer en zone piétonne - rendre la Place d'Armes piétonne (ce qui était prévu initialement)

- la rue royale en période estivale
- les abords du théâtre pour permettre aux piétons et modes doux de mieux circuler.

En concertation avec les conseils de quartier, des piétonisations limitées dans le temps seront mises en place :

- place d'Armes : en fonction des besoins d'animation
- rue Royale : p.ex. du samedi 16h au dimanche 20h
- Théâtre : zone de rencontre

Suivant les demandes des conseils de quartier, d'autres piétonisations temporaires pourront avoir lieu (p.ex. pour des événements festifs le week-end, comme p.ex. les "rues aux enfants"...))

Action n°16 : je m'engage

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

Conformément à la loi et aux recommandations du CEREMA, les rues à sens unique en zone 30 seront équipées de double-sens cyclables (DSC), au besoin en menant des expérimentations préalables et en prononçant des exceptions lorsque la situation l'exige.

Partout où le gabarit le permet, l'accès aux sas vélo sera facilité par un couloir d'accès vélo à droite de la chaussée. Les "tourne à droite" seront généralisés.

Action n°17 : je m'engage

Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes.

Selon les cas, des Plans de Déplacement d'Etablissement Scolaire (PDES) pourront être mis en place en concertation avec les parents, enseignants, associations de quartier, mairie, pour permettre une résolution locale des problèmes d'engorgement aux abords des écoles, et en proposant la mise en place de vélobus et de pédibus sécurisés.

Action n°18 : je m'engage

Mener une réflexion sur la place du stationnement.

Le stationnement auto est généralement réclamé par manque de possibilités de déplacement alternatives à la voiture. Augmenter le nombre de places de stationnement est une solution de court-terme qui ne fera à terme qu'aggraver le problème (augmentation des flux par "appel d'air"). La réflexion portera donc sur la création d'alternatives performantes (transports en commun, vélo) à la voiture, et au report modal vers ces alternatives.

Nous ferons respecter les règles de vie en commun et de partage respectueux de l'espace public, et dissuaderons le stationnement ventouse dans les secteurs commerçants, sans pénaliser financièrement la population résidente. Les solutions adaptées seront élaborées dans le cadre du conseil de quartier.

(Cf. 12)

Action n°19 : je ne m'engage pas

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

Il n'est pas question de pénaliser financièrement la population calaisienne, qui a des revenus modestes. Le stationnement payant est un outil de gestion des flux approprié pour les secteurs commerçants, où il est déjà mis en place.

En revanche, dans l'esprit du respect des règles, le forfait de post-stationnement sera réévalué car sa gestion est actuellement déficitaire (les conducteurs qui respectent les règles payent pour ceux qui ne les respectent pas).

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Action n°20 : je m'engage

Offrir du stationnement vélo sécurisé à la gare dans les quartiers, en profitant du programme Alvéole de la FUB.

Nous mettrons en place des garages clos avec accès sécurisé, en gare et dans les quartiers avec de nombreux logements collectifs.

Action n°21 : je m'engage

Implanter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. Le schéma des Mobilité Douces de 2012 estime entre 250 et 300 le nombre d'arceaux dans l'agglomération et une préconisation d'arriver à 700 en 2017 (soit 30K€/an). Aujourd'hui, il y a un flou total sur le nombre d'arceaux et des absences de solution de stationnement dans différents points de la ville (Hôpital, Cité de la Dentelle et de la Mode,...)

Nous mettrons en place le programme d'installation d'au moins 100 arceaux par an qui figure dans notre programme. Nous rétablirons les arceaux supprimés et en installerons partout où ce sera nécessaire, près des établissements publics, des rues commerçantes, des transports en commun (gare, arrêt de bus)...

Action n°22 : je m'engage

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. Proposer une solution de stationnement sécurisé aux habitants pour faciliter la pratique du vélo.

Fixer un objectif de 1 vélobox par quartier résidentiel ou rue suivant la densité de population. Pour cela, la commune ou les bailleurs sociaux peuvent s'appuyer sur le programme Alvéole mis en place par la Fédération des Usagers de la Bicyclette et l'agence ROZO.

Ce programme sera mis en place en premier lieu à proximité des grands ensembles (Beau-marais, Fort-Nieulay, quai de l'Yser, rue Mollien, rue Edgar Quinet...)

Action n°23 : je m'engage

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

Pour cela, la commune ou les écoles peuvent s'appuyer sur le programme Alvéole mis en place par la Fédération des Usagers de la Bicyclette et l'agence ROZO.

OUI, en lien avec les PDES.

Action n°24 : je m'engage

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.

Les conseils de quartier seront consultés pour identifier les secteurs à aménager en priorité.

Action n°25 : je m'engage

Imposer des normes minimales de stationnement vélo ambitieuses dans toutes les nouvelles constructions lors de la modification ou révision du PLU.

Le PLU le prévoit déjà. Nous le renforcerons et exigerons que le local vélo ne soit pas nu mais équipé de dispositifs permettant de stationner et attacher les vélos (racks à 1 ou 2 niveaux...) pour éviter un détournement d'usage de ces lieux.

Action n°26 : je m'engage

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).

Cela peut prendre la forme d'une location longue durée avec une option d'achat.

Des études montrent que les aides à l'achat permettent aux habitants d'obtenir un vélo de meilleur qualité. Avoir un vélo performant permet d'inciter à son utilisation.

OUI, dans le respect d'un budget raisonnable, sous conditions de ressources, le cas échéant au niveau de l'agglomération.

Action n°27 : je m'engage

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

Continuer à soutenir les associations locales en leur permettant de développer les services et actions en faveur de la population (éducation - sensibilisation, nouveaux services, valorisation du réemploi,...)

Les associations de promotion du vélo sont des partenaires essentiels dans nos villes : elles doivent être soutenues et encouragées pour ce qu'elles font. En cas de partenariat avec la ville, elles seront rémunérées pour le travail demandé sous la forme d'un contrat pluriannuel d'objectifs. Reconnaisant leur rôle bénéfique de contre-pouvoir, cette collaboration n'entamera en rien la libre expression des associations concernées.

Promouvoir une culture vélo

Action n°28 : je m'engage

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%.

Le programme "savoir rouler à vélo" sera mis en œuvre avec une association de promotion du vélo dans le cadre du contrat d'objectifs.

Action n°29 : je m'engage

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

Action n°30 : je m'engage

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

exemple :

- mettre à disposition des vélos de fonction

- mettre en en place le Forfait Mobilité Durable pour les agents de la ville (anciennement Indemnité Kilométrique Vélo)

Plusieurs membres de Respirer Calais sont déjà des cyclistes au quotidien.

Des vélos de fonction seront mis à disposition des agents après étude des besoins (ce qui contribuera à la maîtrise des dépenses du parc de véhicules motorisés) ; leur utilisation sera encouragée.

Action n°31 : je m'engage

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).

Des vélos-cargo seront mis à disposition des agents après étude des besoins (ce qui contribuera à la maîtrise des dépenses du parc de véhicules motorisés) ; leur utilisation sera encouragée.

Action n°32 : je m'engage

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

Action n°33 : je m'engage

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

Cette mesure figure dans notre programme, elle sera mise en place avec les établissements volontaires, avec un accompagnement de tous les partenaires du quartier.

Action n°34 : je m'engage

Créer une "journée sans voiture".

Nous renouons avec cette mesure de sensibilisation supprimée en 2008.

Action n°35 : je m'engage

Créer une "fête du vélo".

Action n°36 : je m'engage

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.

Un plan de sensibilisation des automobilistes à la vulnérabilité des autres usagers de la route (en particulier vélos) sera mis en place (page d'informations vélo dans le bulletin municipal: actus réglementaires, conseils, événements, portraits de cyclistes etc..).

Un partenariat avec les auto-écoles sera recherché, afin d'approfondir la part des enseignements consacrés à la place du vélo dans l'espace urbain.

Commentaires généraux

Sans jamais négliger que la voiture reste un mode transport important et apprécié, nous considérons que le vélo est, avec des transports en communs performants, un révélateur de la qualité urbaine. Il ne s'agit bien évidemment pas d'opposer mais de vivre ensemble et en respect.

Si le vélo est peu présent dans une ville, alors que les conditions physiques (géographie, météo) sont normales, cela témoigne d'un déséquilibre dans la conception, la construction de la ville, de son espace public, et dans les possibilités de se déplacer.

Malgré les conditions difficiles, la part du vélo augmente partout, y compris à Calais : cela signifie que la volonté, le plaisir, ou la nécessité de se déplacer à vélo est plus forte. Une municipalité doit donner plus de place au vélo, pour apaiser la ville, pour l'équilibre, le vivre ensemble et finalement la liberté de ses habitants, et des générations à venir.