

Parlons Vélo ! Municipales 2020 Chambéry (73000)

Réponses de Sarah Hamoudi-Wilkowsky, au nom de la liste « Chambéry Sociale & Écologiste ! »

– le 09/03/2020 à 22:55 –

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

Action n°1 : je m'engage

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 minimum 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.

Oui, nous mettrons en œuvre un plan d'accélération du développement des usages du vélo : sécurisation, extension, continuité du réseau cyclable, ainsi que mesures facilitant le choix de l'usage du vélo, y compris au travail (budget 2 à 3 Millions d'euros / an, répartis entre l'agglomération et la ville.

Oui, un comité de suivi sera mis en place, piloté par un « responsable vélo » au sein de l'équipe municipale, en lien avec le vice-président transports – déplacements du Grand Chambéry.

Action n°2 : je m'engage

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.

Oui, un budget participatif de 1 % au moins du budget général pourra être affecté au financement de projets définis, choisi par les habitants, quartier par quartier, MAIS on devra veiller à ce que les projets ainsi définis en matière de transports et de mobilité s'inscrivent dans le plan global (PLUID-HD) fixant les grands principes d'aménagement en particulier pour ce qui concerne les transports et la mobilité.

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.

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.

Oui, la concertation sera nécessaire et recherchée dans tous les domaines, y compris en matière de transports et de déplacements (plan de déplacement, réseau de bus, réseau cyclable, cheminements piétons ...)

La mise en place d'un comité de suivi et d'outils de concertation ou de co-élaboration permettra d'installer et de faire vivre cette dynamique.

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.

Les technicien-e-s, mais aussi les élu-e-s, et même les citoyen-e-s qui s'impliqueront dans la concertation /co-élaboration devront en effet être formés aux spécificités du vélo comme mode de déplacement, ainsi que plus largement aux intermodalités.

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 : 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)

Oui, l'évaluation et le développement du réseau, sa continuité, la suppression des points noirs et une signalétique adaptée seront réalisés en s'appuyant notamment sur les analyses et diagnostics produits par les associations (en particulier Roue Libre). Dans ce cadre, chacun des aménagements proposés ci-dessus sera examiné en vue de l'intégrer au PLUi-HD et d'en programmer la réalisation rapide.

Action n°6 : je m'engage

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.

Oui, un tel jalonnement est en effet nécessaire et devra être s'appuyer sur une identification partagée des pôles d'attractivité, en veillant à éviter le risque d'un foisonnement contreproductif.

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°7 : je m'engage

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.

Oui, nous savons tous qu'il y a un défi à relever pour rééquilibrer l'usage des différents modes de déplacements et de transports. Un tel rééquilibrage passe de notre point de vue par la mise à disposition d'un réseau de bus répondant aux besoins et d'accès libre pour tou-te-s (gratuité), associé en effet à une rehiérarchisation progressive du réseau viaire, avec extension des zones apaisées, en concertation fine avec les habitant-e-s et professionnel-le-s concerné-e-s.

Action n°8 : 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. 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.

Oui sur le principe : voir commentaire de l'action n°7 + à étudier au cas par cas avec les services techniques pour une progressivité de l'adaptation du réseau viaire.

Action n°9 : 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.

Oui, à l'extension des zones 30, ainsi qu'aux espaces de rencontre en particulier dans les centres-villes et secteurs d'habitat dense, rues commerçantes, proximité d'équipements ou de services publics (qualité de vie, qualité de l'air)... Cela doit se faire dans le cadre d'un plan de circulation automobile avec hiérarchisation des voies et des vitesses. Dans ce cadre, la réduction à 70 km/h de la vitesse sur la VRU sera sérieusement étudié.

Action n°10 : je m'engage

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

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

Oui, absolument, et sauf exception après analyse de sécurité.

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Action n°11 : je m'engage

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

Oui, les lieux d'implantation d'une partie au moins des arceaux sont à définir en concertation avec les usagers et les habitants.

Action n°12 : 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.

A développer en particulier dans les centres villes anciens

Action n°13 : je m'engage

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.

« Le programme Alvéole de la FUB permet d'apporter jusque 60% du financement de stationnement vélos dans l'habitat social et près des pôles d'échanges. »

Oui, une procédure de révision du PLUi-HD, en particulier de son volet « déplacements », sera nécessaire et visera une réaffectation des espaces au profit des transports en commun et des modes actifs (dont les espaces de stationnement des anticipant une explosion de leur usage).

Action n°14 : 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).

Soutenir également l'achat de vélo... neuf ou d'occasion pour les particuliers et pour les entrepreneurs locaux.

Oui, la ville de Chambéry, et autant que possible l'agglomération, utilisera tous les leviers existants (notamment dans la loi LOM) pour développer et faciliter les usages du vélo, y compris par exemple pour l'optimisation du « dernier kilomètre » de livraison en zones urbaines.

Action n°15 : je m'engage

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.

Oui, les subventions allouées à Roue libre notamment, ainsi que plus globalement aux associations orientées « développement durable » seront réévaluées sur la base de critères redéfinis de façon concertée (commission ouverte). Parallèlement, un soutien puissant à l'action de ces associations sera apporté par l'engagement direct de la municipalité, et autant que possible de l'agglomération, en faveur de la transition énergétique et environnementale (personnels, formation, matériels, équipements, aménagements).

Action n°16 : je m'engage

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.

Oui, un ou des espaces « vélo » seront créés, soit au sein d'espaces publics à visée plus large (par exemple : « maison des sports » - dénomination à définir pour englober l'ensemble des activités physiques et sportives), soit sous forme de « maison du vélo » si l'intérêt, après étude et concertations, en est démontré.

Promouvoir une culture vélo

Action n°17 : je m'engage

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.

Oui, nous nous emparerons de ce programme en direction des écoles, mais des actions « pédagogiques » seront également proposées, via des associations ou par des personnels municipaux ou d'agglomération, en direction des employeurs privés et publics, dans le cadre de plans de déplacements d'entreprise ou de service axés sur les usages alternatifs à la voiture individuelle.

Action n°18 : 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).

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. Les communes 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.

Oui, sur la base de l'installation et du développement de ces services, ils pourront être étendus, de manière progressive et concertée, à une partie des livraisons « commerciales » (dernier kilomètre en zone urbaine).

Action n°19 : je m'engage

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 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.

Oui, et voir le commentaire de l'action n°17.

Action n°20 : je m'engage

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.

Oui, évidemment. Cet outil de sensibilisation pourra même être utilisé plusieurs fois dans l'année, en soutien notamment à la mise en œuvre de la gratuité des bus.

Action n°21 : 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.

Oui, des actions pédagogiques, ne reposant d'ailleurs pas que sur un « plan de communication », mais aussi sur de la présence et de l'accompagnement de terrain, devront être élaborées, en concertation avec les différentes catégories d'usagers (piétons, personnes à mobilité réduites, utilisateurs des nouveaux véhicules individuels, cyclistes ...) au sein de commissions ad hoc et des conseils de quartier.

Commentaires généraux

Pour « Chambéry sociale et écologiste », il va de soi que le vélo est un outil puissant au service de la santé, de la mobilité et de l'environnement. À ces titres, il sera un axe fort de notre politique de mobilité.

Bien sûr il est désormais banal de parler de « mobilités » au sens large et plurimodal, voire intermodal, en pensant aux transports en commun, aux mobilités actives (marche, vélo), et à une place « raisonnée » de la voiture en ville ... mais l'heure

n'est plus seulement à parler ou à penser, mais à agir : on doit bousculer les tendances qui évoluent timidement, très insuffisamment au regard des enjeux.

Cela se traduira pour nous sur 2 axes principaux : les transports en commun, et le développement des usages des modes actifs, dont le vélo.

Les TC

Lorsque les déplacements ne peuvent se faire en vélo, évitons autant que possible qu'ils se fassent en voiture individuelle ! L'un des piliers de notre vision de la mobilité pour tous est de mettre à disposition des habitants un réseau de bus répondant aux besoins (fréquence, desserte ...), et d'en rendre l'accès gratuit.

Le développement des usages du vélo

Les propositions de RL sont « inspirantes » et seront prises en compte, voire adoptées, en particulier au travers d'un « plan vélo » pluri-annuel qui devra porter parallèlement :

- sur l'amélioration du réseau : extension, densification, continuité à travers tous les espaces du territoire (notamment Chambéry-le-Haut, Bellevue, Le Biollay), sécurisation, jalonnement ... sur la base d'un diagnostic, des données d'accidentologie, des inventaires de points noirs et autres retours des usagers auxquels Roue Libre contribue ;
- sur les conditions qui permettront le développement des usages du vélo, notamment pour les plus jeunes, mais aussi pour les personnes les plus éloignées de cette « culture » (aides conséquentes à l'achat de vélos y compris électriques, prévention des vols, mise en place d'arceaux en nombre suffisant et correctement localisés, actions spécifiques en direction des établissements scolaires : vélobus, déploiement en effet du programme « savoir rouler en vélo » dans les écoles, mais aussi des entreprises et SP, notamment municipaux).