

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Clapiers (34830)

Réponses de Daniel Grzebyk, au nom de la liste « Michel CHASTAING ENSEMBLE & AUTREMENT A CLAPIERS »

— le 09/03/2020 à 23:59 —

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.

Bien qu'au niveau de la métropole Montpellier 3M un Schéma Directeur des Mobilités Actives ait été voté en décembre 2018, celui-ci n'est pas opérationnel pour déployer un véritable système vélo ni à l'échelle de la métropole ni à l'échelle de chaque commune. En parallèle de ce SDMA, il est donc nécessaire de définir un véritable plan vélo à l'échelon communal en lien avec l'échelon métropolitain.

Dès le début du mandat, ce plan vélo local ambitieux, financé, totalement concerté, et dimensionné pour le futur devra à minima répondre à l'objectif gouvernemental de tripler la part modale du vélo d'ici 2024 ; part modale à conquérir sur celle de la voiture à la fin du mandat. Ce plan vélo qui inclut notamment un Réseau Express Vélo, un maillage optimal du territoire et induit la construction comme le préconise la FUB d'un véritable système vélo comprenant notamment le savoir-rouler auprès de tous les écoliers de la commune.

Il sera accompagné par :

- *Un comité de suivi au niveau métropolitain se réunissant au moins 6 fois par an (associations, experts extérieurs,...).*
- *Une charte de qualité des aménagements cyclables conforme au guide concerté localement et amendé par ceux de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (ex Guide de Paris en Selle, CROW, CEREMA, Copenhagenhize, Dutch Cycling Embassy).*
- *Un appui au vote d'un budget métropolitain cohérent avec l'objectif de part modale (15 à 20M€/an sur la durée du mandat)*
- *Une réduction drastique de la place de la voiture.*

Il devra être éclairé par :

- *Un suivi régulier des signalements d'outils d'expertise d'usage (tel que Vigilo) dont il tiendra compte dans son évolution.*
- *Les analyses et la cartographie du Baromètre des Villes Cyclables (éditions biennales).*

Il induira :

- *La structuration d'un vrai « système vélo ».*
- *La diffusion d'une forte culture vélo.*
- *La légitimation du vélo comme mode de déplacement à part entière.*

Oui à un plan vélo ambitieux à l'échelle de notre village et imbriqué dans le réseau de la métropole de Montpellier. Notre liste comprend plusieurs membres usagers intensifs du vélo, et militant activement pour le développement de cette pratique pour les déplacements quotidiens à tous les âges.

A l'intérieur du village, nous voulons réduire la place de la voiture, lui faire perdre sa priorité dans l'occupation de l'espace urbain et par rapport aux autres usagers, piétons et cyclistes. Nous le voulons parce que nous voulons redonner du plaisir à marcher et venir à vélo dans Clapiers, parce que c'est propice à la rencontre et à l'amitié (ainsi que les bienfaits sur la santé : plus d'activité et moins de pollution). Nous voulons pouvoir aller à l'école, dans les commerces, en respirant à pleins poumons, sans se préoccuper de la circulation des voitures. Que les clapiérois en viennent à préférer la marche et le vélo, plutôt que la voiture, pour leurs petits déplacements dans le village.

Sur les liaisons cyclables majeures, intercommunales et locales, nous allons travailler avec la métropole pour construire, améliorer et adapter les infrastructures cyclables, pour qu'elles correspondent à une pratique de la mobilité à vélo grandissante, et qu'elles puissent devenir incitative et s'amplifier encore.

Action n°2 : je m'engage

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

Un comité de pilotage vélo régulier (experts d'usage associatifs) se réunira tous les 2 mois, pour traiter toutes les remontées, les signalements opérés par Vigilo entre autres, les solutions et réponses à apporter, les consultations en amont des projets, les réponses aux appels d'offres nationaux si la commune est concernée, la déclinaison opérationnelle locale du SDMA.

Le secrétariat du comité sera assuré au niveau du maire par lui-même ou un délégué, en invitant systématiquement la mission vélo chargée de la mise en place opérationnelle du SDMA à la métropole ainsi que le responsable du pôle sectoriel concerné et un technicien référent.

Un rythme de réunion tous les deux mois d'un comité vélo (incluant des usagers) sera instauré la première année de mandat afin de travailler au traitement des points noirs connus sur la commune. Il y a déjà eu de nombreux signalements via Vigilo et le baromètre 2019, pour les plus importants : nous nous efforcerons de les résorber dans les meilleurs délais, en particulier lorsqu'ils affectent la sécurité des usagers piétons et cyclistes. Ce rythme sera pertinent si des résultats sont obtenus dans des délais raisonnables, et il sera ajusté au fur et à mesure de la résolution des points noirs. Les défauts sur la voirie peuvent déjà être signalés par les citoyens sur la plateforme e-service de la métropole, avec des succès de prise en compte variables ; la commune doit pouvoir appuyer ces demandes légitimes. Cette forme de signalement en ligne n'est pas toujours accessible à tous les citoyens, en particulier ceux qui savent encore mal utiliser les outils numériques. Il nous paraît utile de rouvrir un guichet de signalement de tous les problèmes de voiries rencontrés par les habitants, pour les transmettre aux services de 3M par le canal communal.

Action n°3 : je m'engage

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

S'assurer de la compétence vélo des référents de pôle et former l'ensemble des techniciens en lien avec le vélo aux spécificités de ce mode de déplacement. Inciter ces référents à se déplacer à vélo et à accepter des sorties techniques régulières avec Vélocité. Avoir plus d'exigences avec les référents vélo des pôles afin d'apporter des réponses équivalentes sur l'ensemble du territoire, exiger le respect des cahiers des charges et de la charte de qualité des aménagements selon les référentiels les plus exigeants.

La gestion des personnels intervenants sur les voiries et les espaces publics de notre commune ne relève plus de cette dernière mais de la métropole. Cela n'empêche pas d'avoir une action pédagogique, de sensibilisation et de formation pour que les agents adoptent des pratiques vertueuses pour préserver la fonctionnalité des aménagements cyclables et piétons, dans l'exercice de leurs fonctions. La mise en place d'une telle pédagogie des bonnes pratiques sera demandée par la commune au pôle de services dont elle relève.

Développer un réseau cyclable cohérent

Action n°4 : je m'engage

Créer un réseau express vélo Proposer un réseau cyclable à haut niveau de service, sans coupure et sans perdre la priorité vélo : « Réseau express vélo », permettant de rouler régulièrement à 25 km/h tout en accueillant des différentiels de vitesses notamment avec les nouveaux usagers, débutants, que le REV doit attirer.

Ce réseau devra intégrer la création de passerelles de type hollandais en surplomb du trafic en les généralisant progressivement, ces ouvrages d'arts seront garant du principe essentiel de continuité totale, sans rupture de parcours ni déviation du Réseau Express Vélo

Objectifs chiffrés : Livraison fin 2022 d'un minimum de 2 axes, en continuité réelle totale (dont intersections et entrées/sortie de ville). Ces deux axes constitueront la base minimale d'un réseau maillé via une première armature en croix.

Clapiers est concerné par un seul axe majeur du SDMA le long de la RD65, avec une situation actuelle très contrastée. Le tronçon Ouest (Fesquet – Agropolis) permettant de rallier le nord de Montpellier est relativement satisfaisant : roulant, mais d'une largeur juste suffisante en bidirectionnel, en particulier sur les portions les plus sinueuses. En revanche, le tronçon Est (de Fesquet vers Navitau et le Crès) est resté non-aménagé, sans piste séparée de la circulation automobile : nous voulons agir au niveau de 3M pour que cet aménagement soit réalisé, surtout considérant l'augmentation importante de la circulation automobile sur le RD65 dans les dernières années. Ce tronçon Est conduit à l'échangeur de Navitau et la jonction avec la RD21 vers Castelnaud : cet accès vers Castelnaud puis la traversée de la ville, sont un enfer pour les vélos aux heures de pointes. C'est pourquoi nous appuierons le projet de construction d'une passerelle cyclable traversant le Lez au niveau de Navitau-Substantion, qui permettrait de rejoindre de manière sécurisée, le centre de Montpellier et les grands secteurs d'activité à l'Est de la ville.

Action n°5 : je m'engage

Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines Ce plan vélo devra être réalisé en cohérence avec un plan vélo à l'échelle métropolitaine et devra plus largement inclure l'ensemble du territoire (département, intercommunalités voisines, eurovélo et réseau national des voies vertes).

Ce plan vélo sera cohérent avec celui des transports en commun ; ceux-ci seront accessibles aux vélos sans restriction dans leurs extrémités afin d'augmenter leur attractivité mais aussi d'offrir à la population la plus excentrée - via la possibilité d'utiliser le vélo - les mêmes facilités de déplacement que la population située à proximité directe des réseaux de transport.

Une partie de la réponse a été donnée dans le commentaire précédent concernant les liaisons intercommunales le long du RD65, et le besoin d'une passerelle pour s'affranchir de la traversée de Castelnaud.

Un autre axe de liaison important se situe le long du boulevard de la Liberté. Il est très fréquenté mais de qualité très hétérogène : étroit, en grande partie en mode partagé entre piétons et vélos, et serpentant entre les deux côtés de la chaussée. Nous agissons pour la transformation de cet axe, avec deux pistes monodirectionnelles de chaque côté du boulevard.

Un dernier axe de proximité le long de l'avenue G. Frêche avec piste cyclable, permet d'accéder au collège, mais il n'est plus aménagé ensuite pour rejoindre la piste cyclable le long de la RD21 vers Castelnaud : nous travaillerons pour faire réaliser cet aménagement, possiblement avec la mise au gabarit d'un axe de liaison, pour répondre aux besoins que pourraient avoir les futurs habitants du nouveau quartier du Castelet, tout proche.

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°6 : 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. Abaisser le trafic à moins de 1 500 véhicules/jour dans les quartiers résidentiels et reporter le trafic de transit sur les grands axes (c-a-d, quand applicable, préférentiellement sur les départementales/nationales/routes métropolitaines situées à l'extérieur des zones denses) en s'inspirant des guides d'aménagements cyclables validés par la FUB (voies hiérarchisées, piétonisation ponctuelle, mise en sens uniques tête-bêche, mise en semi-impasse perméables aux piétons et vélos).

Créer des vélorues, multiplier les ZTL - Zone à Trafic Limité et les faire respecter. Il est important de garantir leur contrôle et d'y appliquer des consignes strictes aux usagers autorisés.

Le processus de hiérarchisation du réseau viaire a pour objectif à terme de ne conserver du transit motorisé que sur les axes susceptibles d'accueillir des pistes de qualité (c-a-d en site propre, en continuité réelle en particulier aux intersections, permettant le différentiel de vitesses et sans perte de priorité pour les vélos). On augmente ainsi le linéaire de rues apaisées. Cette mesure est totalement indissociable de la mesure "Ville 30", l'une ne pouvant pas fonctionner sans l'autre. La commune pourra utilement s'appuyer sur l'expérience développée par d'autres villes l'ayant mis en place.

Différents exemples : Gand, Louvain et très récemment de plus grandes villes telles que Birmingham et Auckland ont montré l'efficacité de cette mesure dont le coût est dérisoire comparativement à l'impact et aux bénéfices sur la commune : diminution de l'usage de la voiture, forte diminution de la pollution urbaine, augmentation de la pratique du vélo et de la marche à pied.

Objectif chiffré : Début juillet 2022 - mise en place opérationnelle du plan de circulation anti-transit (un an d'études + un an de réalisation)

Notre village est concerné par deux axes de transit automobile, dans le centre du village et sur le boulevard de la Liberté. Le transit dans le centre est de première importance car il s'effectue devant deux écoles primaires (rue des moulières) : il impacte particulièrement la sécurité du créneau d'entrée scolaire du matin. Nous allons proposer la mise en place toute l'année scolaire, de la coupure de la circulation automobile devant les deux écoles et les rues d'accès voisines, pendant des créneaux de 30 minutes. Cette opération donnera un premier enseignement sur la façon de repenser le plan de circulation dans le centre, afin d'ouvrir une concertation avec les habitants pour une révision du plan de circulation combinée avec la mise en place d'autres dispositions telles que des zones de rencontre ou sans voitures.

Le flux de transit grandissant sur le boulevard de la Liberté représente un obstacle important pour les quartiers au Sud de cet axe (dont le nouveau quartier du Castelet en construction), pour se rendre dans le centre du village, en particulier pour les écoliers. Nous pensons qu'il sera nécessaire d'entamer une réflexion sur la manière de maîtriser le flux de transit sur ce boulevard, afin de permettre sa traversée en toute sécurité et la liaison de ces quartiers avec le village et ses écoles.

Action n°7 : je m'engage

Arrêter tout projet de construction de grande infrastructure routière destinée aux véhicules motorisés. Inversion des priorités : priorisation des projets piétons, puis vélos, puis transport en commun.

Rétrograder les projets routiers : un report vers les 3 modes de transport ci-dessus va diminuer le besoin en infrastructures routières.

Un véritable plan vélo à l'échelle métropolitaine combiné à un réseau de transport en commun performant permettrait de réduire sensiblement l'automobile vers les 3 modes de transport ci-dessus (sous-utilisés actuellement par manque d'efficacité du fait du manque d'investissement sur ces modes) et va mécaniquement diminuer le besoin en infrastructures routières.

Le territoire de la commune de Clapiers n'est pas dans le périmètre immédiat des projets des trois grandes infrastructures routières en projet autour de Montpellier (COM, LIEN, DEM). Cependant, La commune sera impactée suite à la construction de la DEM, qui va ramener du trafic supplémentaire sur la RD65, alors que le trafic y est déjà très chargé aux heures de pointe.

S'il y a un changement de gouvernance à la métropole de Montpellier, qu'il entreprend de renoncer à ces grandes infrastructures du bouclage périphérique de Montpellier, la commune de Clapiers s'y associera.

Action n°8 : 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. Cette mesure est totalement indissociable de la mise en place d'un plan de circulation anti-transit. En effet seule la combinaison des faibles vitesses effectives ET du faible trafic permet de rendre les rues résidentielles cyclables sans aménagement.

Objectif chiffré : « ville 30 » début juillet 2022 (même horizon temporel que la mise en œuvre du plan de circulation anti-transit).

Comme le préconise le chercheur en mobilités Frédéric Héran et comme Lille l'a mis en place l'année dernière, la ville 30 crée un climat favorable à la pratique de la marche à pied et du vélo. Ce nouvel environnement permettra aux personnes peu rassurées à l'idée de faire du vélo dans la commune de se mettre en selle.

La vitesse est déjà limitée à 30 km/h sur presque toutes les voies de la commune, mais cette limitation est mal respectée en particulier sur certains tronçons de rues, pourtant de courte longueur. Avec la topographie de Clapiers, le concept de ville 30 y serait même quelque peu dépassé. De nombreux secteurs de la commune sont propices à des zones de rencontre plus favorables aux piétons et vélos, avec des vitesses encore plus réduites.

Action n°9 : je m'engage

Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes. Généraliser le dispositif d'écovitalité scolaire en développant des aménagements cyclables sécurisés dans un rayon minimum de 1 km autour de l'école permettant aux enfants de se rendre à l'école à pied, en skate, à vélo ou en trottinette et ainsi d'assurer un minimum d'activité physique quotidienne tout en améliorant la qualité de l'air qui est souvent dégradée par l'accumulation de voitures devant les écoles.

Objectifs chiffrés : rentrée 2020/2021 - mise en place d'un dispositif de diminution/suppression de la circulation autour d'école(s) pilote(s)

Déploiement du dispositif de manière à ce qu'à la fin du mandat (au plus tard) il sécurise les déplacements à vélo de tous les écoliers de la commune.

La municipalité sortant a mis en place des interdictions de la circulation automobile aux créneaux d'entrées et de sortie scolaire pendant la semaine européenne de de la mobilité en septembre : c'est une initiative couronnée de succès, très appréciée des enfants et des parents. Une telle expérimentation ne peut pas rester sans lendemain, c'est pourquoi nous allons en proposer une pérennisation toute l'année scolaire, avec des coupures de la circulation automobile pendant 30 minutes pour les heures d'entrée et de sortie de l'école, devant les écoles et dans les rues d'accès voisines. Cette disposition sera aussi mise en œuvre devant l'école maternelle qui n'en bénéficiait pas.

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Action n°10 : je m'engage

Offrir du stationnement vélo sécurisé sur les zones de stationnement intermodal (exemples : parkings de co-voiturage, stations de transport en commun, gares), en profitant du programme Alvéole de la FUB.

Il y a vraisemblablement peu de pratique d'intermodalité entre le vélo et les transports en commun depuis Clapiers, compte-tenu du niveau de desserte de la commune actuellement faisant que les trajets tout-vélo sont plus efficaces. Cependant, nous veillerons à ce que le terminus de la future ligne 5 de tramway soit suffisamment équipé de stationnements sécurisés.

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. Choisir des formes symétriques qui maximisent la capacité des racks à vélo. Généraliser la mise en place de zones tampons dégagées de tout stationnement motorisé 5 mètres en amont des passages piétons (pour supprimer les masques dangereux) et en profiter pour y installer du stationnement vélo.

Il est incontestablement nécessaire d'augmenter le stationnement vélo dans la commune, à proximité des commerces et des lieux publics : centre village, espace culturel, parc municipal, zone commerciale de la Croisée, maison de la petite enfance (tout récemment inaugurée, et uniquement équipée avec dix « pince-roue »), etc. Les lieux à équiper seront choisis avec soin, en questionnant sur les besoins, et avec plus de places là où cela sera nécessaire. Nous installerons bien évidemment des arceaux pratiques et fonctionnels pour tous les types de vélos.

Action n°12 : je m'engage

Créer des locaux vélos/trottinettes dans les écoles et les équipements publics.
S'appuyer sur le programme FUB de cofinancement du stationnement vélo : Alvéole

Il y a des besoins de stationnement à l'intérieur de toutes les écoles maternelles et primaires, et nous feront appel au programme Alvéole pour réaliser des équipements de qualité.

Action n°13 : je m'engage

Aménager des aires logistiques de livraison pour faciliter les livraisons en ville par vélo cargo.
C'est un moyen pour dynamiser les commerces du centre-ville.

Il est difficile de s'engager fermement sur un tel dispositif pour notre petite commune de Clapiers. Néanmoins, le projet coopératif de la Fabrique citoyenne permettra peut-être de faire émerger la possibilité de mise en place d'un tel service de livraison par vélo-cargo, par exemple pour des livraisons de courses faites dans les commerces locaux, et nous l'accompagnerons.

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).

Les aides doivent permettre l'acquisition de tout type de vélos et ne pas porter uniquement sur des vélos coûteux à assistance électrique.

Il pourrait y avoir également des prêts longues durées, et des aides à la mise en place de bourses aux vélos, en particulier pour les ménages à revenus modestes.

Oui et non. Une aide existe pour l'achat d'un VAE : elle doit être adaptée pour s'adresser à ceux qui en ont le plus besoin. Mais il faut surtout favoriser la valeur d'usage et de service, plutôt que la propriété. Nous travaillerons à la création d'un service de prêt ou de location de tous types de vélos et pour tous les âges, soit de manière coopérative au sein de la Fabrique citoyenne que nous allons construire, soit en faisant appel à un professionnel du secteur.

Action n°15 : je ne m'engage pas

Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité à la politique cyclable de la ville.
Cette maison du vélo peut consister en un relais ou une permanence d'une autre maison du vélo de la Métropole.

La maison du vélo et des mobilités actives permettra de regrouper en un même lieu l'ensemble des acteurs : associations piétons, vélos, atelier de réparation, mais aussi de cartographier les services offerts aux cyclistes sur la ville.

Ce lieu permettra également de rendre visible au quotidien le vélo sur la ville. Au-delà de cette maison des mobilités actives, les différents acteurs pourront également organiser ponctuellement des bourses de vélos, et ainsi rendre accessible à moindre coût ce moyen de mobilité.

Centre de ressource documentaire en lien avec les points info vélo de la métropole, services vélo.

C'est également un modèle de structure hors de dimension pour notre petite commune. Mais là encore, le projet de Fabrique citoyenne permettra peut-être l'émergence d'un projet coopératif d'atelier et d'échanges de ressources autour du vélo, de location de vélos et vélo-cargos, etc.

Promouvoir une culture vélo

Action n°16 : 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 Alvéole de la FUB vise à aider toutes les communes de France à mettre en place le "Savoir Rouler à Vélo".

Encourager à l'utilisation du vélo par les enfants pour venir à l'école, afin qu'ils apprennent également comment circuler dans le trafic.

Objectif chiffré : rentrée 2020/2021 - première(s) école(s) pilotes, puis extension du dispositif pour qu'en fin du mandat, l'ensemble des écoliers de la commune ait pu en bénéficier.

Oui, et en même, n'y a t'il pas de meilleure école que d'apprendre avec ses parents en allant à vélo à l'école, aux activités sportives et culturelles, etc, avec des rues et des cheminements adaptés assurant la sécurité de tous, y compris des plus petits ? Nous le pensons et nous agirons pour le permettre.

Action n°17 : je m'engage

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

Les élus effectuent un maximum de déplacements à vélo, dans un devoir d'exemplarité, notamment ceux de moins de 3 km.

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

Équiper tous les services municipaux d'une flotte de vélos de service et de vélo-cargos pour réaliser une partie des livraisons municipales à vélo (repas à domicile, approvisionnement des écoles, entretien des espaces verts, entretien voirie et toutes formes de déplacement s'y prêtant).

Proposer le forfait mobilité aux agents municipaux.

Sans ambiguïté, l'exemplarité sera un maître-mot du maire et de tous les élu-e-s de cette liste, à plus forte raison pour réaliser leurs déplacements dans le village sans voiture. Notre équipe sera proactive pour favoriser la substitution des déplacements automobiles par d'autres modes actifs dans le village.

Action n°18 : je m'engage

Créer une "journée sans voiture". Comme le font d'autres villes une journée annuelle sans voiture (a minima, car plusieurs journées par an pourraient être organisées), permettrait de faire partager à tous le bonheur de circuler dans une ville démotorisée et à convaincre les citoyens du bienfait du vélo pour leurs déplacements et leur bien-être.

Oui, plutôt deux fois qu'une, et pourquoi pas plus encore (des dimanches sans voitures).

Action n°19 : je m'engage

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable S'engager sur une tolérance zéro envers le stationnement illicite récurrent, notamment sur les bandes cyclables et trottoirs, le stationnement longitudinal non respecté, et le débordement dans les bandes cyclables, par tous les moyens appropriés tels que la vidéo-verbalisation, les voitures LAPI mutualisées au niveau de la métropole, la verbalisation systématique au passage de policiers, l'élargissement des fonctions des ASVP.

Le stationnement illicite sur trottoir ou aménagement cyclable est peu fréquent sur les principaux axes de circulation. Cependant certaines rues de quartiers résidentiels sont très concernées par le stationnement sur trottoirs (trottoirs souvent très étroits et peu pratiques par ailleurs) : ces rues deviennent par la force de l'usage des zones de rencontre, mais sans l'accompagnement des mesures de sécurisations adéquates. Il nous paraît nécessaire de travailler à l'amélioration de cette situation pour la sécurité des piétons et vélos, en particulier par l'adaptation de la vitesse des voitures.

Action n°20 : 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 vaste plan de communication (concerté avec les associations expertes) en faveur des mobilités actives et de la pratique du vélo doit être mis en place afin de :

- *favoriser l'usage du vélo et faire connaître ses bienfaits et bénéfices*
- *éduquer l'ensemble des usagers de la voirie, réduire les conflits entre usagers suite à la généralisation des dispositifs favorisant l'usage du vélo (double sens cyclable, semi-impasses, cédez le passage aux éventuels feux, ...)*
- *accueillir les nouveaux habitants, et les inciter à monter en selle dès leur arrivée*

De par sa taille et son réseau, la commune est surtout concernée par la mise en place de double-sens cyclables, principalement dans le centre du village : cela sera réalisé avec de l'information et de la sensibilisation (respect des piétons, règles de sécurité) avant et pendant des périodes de tests, avec l'appui de la police municipale et des usagers associatifs. La pratique de la marche et du vélo sera favorisée à travers des projets de zones de rencontres mises en place en concertation avec les habitants.

Nous ferons de l'information et de la formation pour encourager le vélotaf sur le thème : vous aimeriez aller travailler à vélo, nous vous accompagnons pour essayer.

Commentaires généraux

Nous nous engageons résolument pour favoriser l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens dans la commune. Nous voulons faire notre part dans la construction du système vélo : améliorer le réseau cyclable, le stationnement, les services (location/réparation), informer (bienfaits et avantages) et éduquer (savoir rouler en toute sécurité et en respectant les autres usagers rencontrés).