

# Parlons Vélo ! Municipales 2020 Chambéry (73000)

## Réponses de Thierry Repentin, au nom de la liste « Chambéry en commun »

– le 10/03/2020 à 11:07 –

### 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.*

Il faut des engagements clairs, applicables rapidement et qui pourront être tenus dans la durée ! C'est pourquoi nous augmenterons le budget vélo à au moins un million d'euro dans l'immédiat, pour financer un plan vélo ambitieux.

La mise en oeuvre du plan vélo (sous tous ses aspects : investissements, sécurisation, stationnement, formation, etc.) sera concertée en continue avec les associations de cyclistes.

#### 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.

Nous élaborerons un budget participatif à hauteur de 5% du budget d'investissement de la collectivité pour que les citoyens soient à l'initiative de projets pour leur ville et leur vie, en lien avec les conseils de quartier. Cette mesure est en cohérence avec notre politique de démocratie participative et de participation citoyenne.

#### 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.*

Car les mobilités sont une priorité politique pour Chambéry en commun et une urgence pour les habitants, les interlocuteurs seront clairement identifiés à tous les niveaux : municipalité, services (ville + agglo), conseil communautaire. En matière d'attribution, il est nécessaire que le "portefeuille" de l'adjoint-e et du/de la vice-président-e soit complet afin d'agir efficacement. Par ailleurs, la municipalité travaillera en transversalité grâce à un pôle "transition écologique et solidaire" au sein de l'exécutif. Les mobilités en général et la politique vélo en particulier sont pleinement concernées.

L'instauration d'un comité vélo s'inscrit dans une volonté de réelle transversalité entre les services, à savoir avec les thèmes de l'aménagement, du logement, de la transition écologique et solidaire, de la santé, du sport, etc. Ce comité intégrera nécessairement les habitants et les usagers du vélo.

#### 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 techniciens seront formés aux spécificités du vélo. Les élus le seront également, tout au long du mandat : c'est un engagement de la Charte éthique de Chambéry en commun. D'une part, pour les inciter davantage à se déplacer en modes doux. D'autre part, pour acquérir l'expérience de la « réalité » du vélo en ville. Pour cela les techniciens du vélo seront sollicités pour parcourir à vélo les itinéraires lors des études d'aménagement (principe des "balades urbaines"/"marches exploratoires".. à vélo !). Il y aura aussi une sensibilisation, formation auprès du personnel (public ou entreprise) pour

anticiper et sécuriser les itinéraires cyclables pendant les divers travaux.

## 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)*

Le plan de circulation des vélos fait partie intégrante du plan de circulation de notre programme. L'aménagement des pistes cyclables est un point crucial de notre politique mobilité. Nous penserons cet aménagement à l'échelle du Grand Chambéry en concertation avec les usagers et les autres communes concernées. Des aménagements sont à prévoir, par exemple, sur la liaison Chambéry centre vers les Hauts de Chambéry. Nous nous appuyerons sur l'expertise d'usage des cyclistes. Cette démarche procède d'une volonté globale de repenser l'aménagement de l'espace public en réduisant la place considérable aujourd'hui consacrée quasiment exclusivement à la voiture individuelle.

### 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.

L'aménagement des pistes cyclables – jonctions, liaisons aux lieux stratégiques de la ville et divers équipements – est un sujet essentiel du programme mobilité que nous proposons. Le stationnement sécurisé ne devra pas être oublié.

Les liaisons interquartier en modes doux deviendra un critère impératif pour l'aménagement de nouveaux quartiers ou zone d'activités (Rubanox, Vetrotex, Cassine, etc.).

## 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.*

En améliorant le réseau de bus, en créant des connexions entre tous les modes de déplacement, en installant des zones de stationnements connectées à cet ensemble, la place de la voiture sera réduite. C'est un objectif politique. Il s'agit à la fois du sens de l'histoire et d'une nécessité urbanistique, sanitaire et écologique.

Il faut également apporter des solutions aux automobilistes qui n'ont aujourd'hui d'autre choix que d'utiliser leur voiture. L'autopartage et le covoiturage sont une des pistes, avec bien entendu le développement des transports en commun et des modes doux. Nous multiplierons les incitations pour faciliter le recul de l'utilisation de la voiture individuelle.

### 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.

Les aménagements routiers doivent découler d'une vision globale : réduction de la place de la voiture individuelle, développement des transports en commun (qui toutefois exigent certains gabarits des voies !) et des modes doux, liaisons interquartiers. Ils doivent donc être pensés dans le cadre du projet urbain et des opérations d'urbanisme, que le plan de circulation doit intégrer. La situation actuelle est caractérisée par l'absence de vision d'ensemble et de réelle ambition. Demain, les "contre-exemples" cités n'auront plus lieu d'être.

### 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.

L'aménagement de la ville pour faciliter l'utilisation du vélo fait partie de notre projet de plan de circulation. Attention toutefois au gabarit des voies : les voies de circulation ont des gabarits réglementés et il faut permettre également au bus de circuler de manière aisée et apaisée.

Nous continuerons d'étendre le 30 km/h au-delà de l'hyper-centre en réalisant les aménagements qui obligeront le respect de la limitation de vitesse. Les abords des écoles doivent faire l'objet d'une attention particulière.

### 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*

Les doubles-sens (notamment rue Sommeiller) peuvent se généraliser, en tenant compte de la sécurité des cyclistes et des piétons.

Le respect des sas vélo doit être amélioré avec des opérations de sensibilisation, mais aussi des sanctions pour les automobilistes contrevenants.

## Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

### Action n°11 : 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. Et offrir plus de stationnement vélo sécurisé en particulier à proximité de la gare et dans les quartiers résidentiels.

Nous mettrons en place des arceaux à vélo pour encourager l'utilisation du vélo en Ville. Il faut également songer aux attaches en façades des bâtiments ainsi que des garages spécifiques. De même, il faut penser en amont de tout aménagement urbain : quelle sera la place du vélo dans les nouveaux écoquartiers, dans les opérations de logements, lors d'une rénovation, etc.

Nous expérimenterons les box sécurisés, dont les dimensions permettent l'insertion dans une place de stationnement.

### 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*

Nous mettrons en place des vélobox ou des espaces vélo sécurisés pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activités.

Le stationnement sécurisé du vélo sera intégré au cahier des charges des parkings en ouvrage.

Voir également réponse à la question précédente.

### 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. »*

Nous devons prévoir dans les nouveaux aménagements l'intégration de locaux pour les vélos accessibles, tant dans le parc privé que les logements sociaux. La rénovation énergétique des bâtiments est l'opportunité de mener une réflexion sur la place du vélo.

Nous engagerons des discussions avec les co-proprétés pour inciter à installer des arceaux voire des abris vélos dans les bâtiments.

Le stationnement sécurisé des vélos sera intégré au cahier des charges des constructions nouvelles. Un travail concerté avec les bailleurs sociaux doit permettre des équipements adaptés, mais aussi des incitations à l'usage du vélo.

### 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.*

Des dispositifs existent déjà pour aider les particuliers à investir dans l'achat d'un vélo et de son équipement. Ils sont par ailleurs renforcés depuis la LOM, publiée en décembre 2019.

Nous prévoyons de renforcer l'aide à l'achat de vélo électrique.

Nous soutiendrons l'offre en location de la vélostation (notamment vélo-cargo ou remorques..).

La ville proposera des "vélos de service" à ses agents.

### 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.*

Nous soutiendrons les associations de services vélo et nous travailleront avec celles-ci pour être à l'écoute des usagers. Un soutien logistique sera alloué à Roue Libre. Par ailleurs, nous signerons une convention avec cette association pour reconnaître le rôle des promoteurs du vélo.

### 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.*

La vélostation est le lieu "vélo" identifié par les habitants. L'essentiel est de renforcer un lieu au carrefour des usages, donc proche de la gare et du centre-ville, à proximité également du futur centre d'échange des bus. Les acteurs associatifs doivent y trouver toute leur place.

Un tel lieu centralisé n'est pas exclusif d'actions "délocalisées", pour venir à la rencontre des habitants qui n'utilisent pas encore le vélo.

## 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.*

Le recul de la pratique du vélo chez les plus jeunes est alarmante. Il faut l'enrayer d'urgence en s'appuyant sur les nombreuses compétences à Chambéry dans le secteur du vélo et en lien avec les écoles.

Concrètement, la collectivité financera des emplois de formateurs qui agiront en priorité en direction des plus jeunes. Nous estimons ce besoin à deux ETP.

Cette action sera menée en lien avec la politique municipale de santé, les activités périscolaires et le projet sportif de la ville et de l'agglomération.

#### **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.*

Nous pourrions proposer de mettre le vélo comme moyen de déplacement dans la ville pour les services municipaux qu'après une concertation avec les premiers intéressés : les agents.

Nous profiterons de la démarche de modernisation de l'action publique municipale pour travailler sur les usages quotidiens des agents, et donc sur l'adaptation des outils mis à leur disposition : le vélo-cargo peut se révéler plus efficace (et économique !).

#### **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.*

Nous étudierons la mise en oeuvre rapide du forfait mobilité durable au bénéfice des agents municipaux.

Nous profiterons des nouvelles dispositions de la LOM pour réunir les employeurs du territoire et mettre en cohérence à la fois les moyens et les dispositifs de mobilités mis en oeuvre en direction des salariés. C'est un geste politique fort : plutôt que laisser chacun s'organiser dans son coin, l'agglomération jouera son rôle d'assembleur, pour une offre de mobilité mieux adaptée et économique car plus cohérente.

#### **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.

Il est possible d'organiser une fête de la mobilité douce avec un programme d'animations pour tous les publics. Nous pouvons également relancer la journée sans voiture initiée par Christophe Bérard en centre-ville lors de la semaine de la mobilité. Un projet dans lequel la Ville s'engage, serait une journée vélo avec un petit déjeuner offert (action qui a été initiée par Roue libre).

#### **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.

Pour redonner aux usagers l'envie d'utiliser le vélo, nous pouvons initier des balades urbaines à vélos. Il faut élaborer une communication permanente autour du vélo et surtout une sensibilisation quotidienne dans les écoles, les entreprises, en ville, etc

### **Commentaires généraux**

*Aucun commentaire n'a été fait par la-le candidat-e*