

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Prades-le-Lez (34730)

Réponses de Florence Brau, au nom de la liste « Energie Nouvelle pour Prades-le-Lez »

– le 10/03/2020 à 12:29 –

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.*

Nous nous sommes engagés sur un Plan vélo, réfléchi à partir de groupes de travail ouverts (3 sur le sujet des déplacements) préfigurant la constitution d'un comité vélo communal. Les priorités d'aménagement sont inspirées de l'enquête Parlons Vélo 2019 (144 réponses, 116 validées).

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.

Nous nous sommes engagés à mettre en place des commissions extra-municipales. L'une sera consacrée au déploiement du Plan Vélo

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.

Nous sommes pleinement conscients de l'importance de l'implication des techniciens. Nous ferons en sorte que les techniciens prennent bien en considération la façon dont les équipements seront utilisés, au moment de la réalisation et nous l'entretien et la maintenance.

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.

Créer un axe à haut niveau de service entre Prades-le-Lez et Agropolis/Clapiers est la priorité, que nous voulons porter au niveau de la Métropole.

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.

Voir point précédent. La priorité sera de connecter Prades-le-Lez à la ligne 5.

Vu la situation de la commune, nous voulons coopérer avec la communauté de commune du Pic-Saint-Loup pour la liaison vers les communes au Nord de Prades (secteur Triadou-Saint-Mathieu de Trévières). La liaison vers collège-Lycée de Saint-Clément puis Saint-Gély est de qualité. En revanche la traversée de Prades-le-Lez (accès Montpellier/Clapiers vers Domaine de Restinclières et Saint-Mathieu) est un enjeu majeur pour lequel nous avons besoin d'un engagement du Département et de la CCPSL

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)

Une grande concertation sur les circulations internes est une des priorités de début de mandat, avec une finalité clairement annoncée de pacifier le trafic routier et de favoriser les mobilités actives et transports en commun.

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'autosolisme 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.

Pas de création de grande infrastructure routière. Le programme de rénovation des voiries inclura comme priorité les circulations actives, ainsi que l'accès aux transports en commun.

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.

Nous sommes pleinement conscients que l'arrivée du tramway au Nord de Montpellier va accroître le transit venant de communes plus au Nord qui représente l'essentiel du trafic sur la RD17 (15000 véhicules par jour sur la RD17). Nous voulons le limiter et rendre la priorité effective aux piétons et vélos à l'intérieur de la commune, notamment cet axe principal (D17).

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'écomobilité 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.

Nous développerons des modes transport alternatifs à la voiture et nous refusons que l'engorgement de la circulation près des écoles soit la seule justification pour créer un autre groupe scolaire éloigné notamment des infrastructures sportives.

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 n'y a actuellement quasiment aucun stationnement pour les vélos (autres que quelques pince-roues) et aucune incitation au co-voiturage, mais avec 2 aires matérialisées pour le co-voiturage. Nous développerons le stationnement vélo à proximité des arrêts de bus prévus pour la navette vers le tramway.

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. 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 n'y a actuellement quasiment aucun stationnement pour les vélos (autres que quelques pince-roues). La facilitation de la fréquentation des commerces locaux est une de nos priorités et nous développerons le stationnement à proximité des commerces et équipements publics.

Nous serons soucieux de supprimer les masques dangereux.

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 en a un. Une augmentation de l'usage du vélo le rendra sous-dimensionné.

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.

Cette demande ne nous est pas remontée (nous sommes une commune péri-urbaine) mais ce type d'aménagement pourra être envisagé en fonction de la demande.

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.

Nous n'avons pas identifié le coût d'achat d'un vélo comme principal frein pour le développement du vélo (c'est plutôt l'infrastructure). Nous réévaluerons le besoin après le lancement de programmes d'aménagement. Compte tenu de l'éloignement de Montpellier (lieu d'activité principal), une aide à l'achat de VAE peut néanmoins être un levier important que nous mettrons en place. Pour le chiffrage, nous voulons évaluer le besoin en fonction du revenu des ménages.

Le soutien à des entrepreneurs locaux souhaitant utiliser des équipements spécifiques nous semble intéressant, avec par exemple du matériel mutualisé qui serait mis à disposition par la mairie.

Action n°15 : je m'engage

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.

Cette "maison du vélo" sera étendue aux mobilités actives et accueillie dans un premier temps à la mairie. Nous travaillons également sur le développement d'un repair'café notamment pour la remise en état des vélos, d'autant qu'il n'y a pas de vélociste sur notre commune.

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.

Ce programme nous paraît très pertinent

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.

oui, en complément de la marche

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, une fois mis en place un certain nombre d'aménagements ayant rendu incitatifs l'usage du vélo.

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.

Nous démarrerons par des actions d'information et de concertation en priorité avant actions de répression, qui seront néanmoins engagées pour que les règles de stationnement soient respectées. Nous sommes conscients du sous-effectif de la police municipale: sa présence sur le terrain sera renforcée, notamment pour le respect des espaces dédiés à la circulation des vélos.

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*

Nous avons prévu de travailler sur une signalétique incitative et sur la sensibilisation.

Commentaires généraux

Priorités:

- mettre en place une grande concertation sur les déplacements, en début de mandat, avec une ambition claire sur le développement de l'usage du vélo
- apaiser le trafic routier sur tous les axes, dont l'axe le plus circulant traversant la commune
- développer une piste sécurisée et roulante depuis le centre vers le futur tramway, avec la Métropole et les communes de Montferrier et Clapiers
- sécuriser l'accès aux écoles
- développer signalétique et stationnement

L'ensemble des mesures suggérées plus haut par la Fubicy/Vélocité est très inspirant et nous proposerons à Vélocité de nous appuyer pour le déploiement du programme