

Parlons Vélo ! Municipales 2020

La Tronche (38700)

Réponses de Bertrand Spindler Spindler, au nom de la liste « AIMeylan »

– le 12/03/2020 à 11:15 –

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.

Élaboration d'un plan vélo de la commune de La Tronche (ou selon les partenaires élus, un plan vélo commun avec les communes de Meylan et Corenc), qui déclinerait les axes vélo du PDU métropolitain à l'échelle locale en concertation avec les habitants. Ce plan vélo pourrait être concentré sur trois axes forts :

- 1/ la continuité cyclable : réalisation de pistes, sécurisation et entretien du réseau existant (en priorité sur les axes de transit à fort flux),*
- 2/ le développement d'une culture vélo chez les enfants et les adolescents (savoir-rouler à vélo à l'école, sensibilisation familiale et événementielle),*
- 3/ l'exemplarité et les incitations au changement de mobilité (actions auprès du personnel institutionnel, le développement des offres au changement de modes de déplacement en partenariat avec la métropole)*

1/ L'aménagement des pistes cyclables n'est pas de la compétence de la ville, mais du Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise. La ville ne peut donc pas s'engager sur l'adoption d'un plan vélo financé. Le cadre du développement des pistes cyclables est celui du Plan de déplacement urbain, avec son plan vélo. Voir en pièce jointe l'avis de la commune sur le PDU. Le renouvellement des conseils municipaux et des instances de la métropole et du Smmag est l'occasion de réviser le plan vélo du PDU, dès le début du mandat. Ce n'est pas à l'échelle des trois communes de La Tronche, Meylan et Corenc qu'il faut travailler, mais il faut inclure aussi le quartier de l'Île Verte à Grenoble (avec le désir d'une passerelle sur l'Isère), et le campus à St Martin d'Hères. Et même Le Sappey-en-Chartreuse avec le développement des vélos à assistance électrique. Nous sommes d'accord pour une concertation régulière et un suivi régulier avec la métropole, la ville, les usagers et leurs représentants, sous la forme d'un comité intercommunal.

Continuités cyclables : oui sur le principe.

2/ Culture vélo : oui sur le principe. Cela existe déjà à l'école Carronnerie, avec la sortie annuelle la Drôme à vélo, et les actions pédagogiques associées. Les itinéraires depuis La Tronche vers le collège Jules Flandrin à Corenc sont à améliorer.

3/ Exemplarité et incitations : le maire de La Tronche est tous les jours à vélo. Le Plan de déplacement d'administration de la ville est incitatif pour la pratique du vélo. L'équipe évoque l'idée de proposer des VAE à disposition de ses équipes.

Action n°2 : je suis indécis-e

Désigner un ou une responsable (madame ou monsieur vélo) et mettre en place un comité vélo régulier se réunissant au minimum 3 fois par an.

Pour suivre le plan vélo, en discuter et proposer des solutions tout en faisant adhérer la population locale. Le comité vélo doit être constitué d'associations, usagers et unions de quartiers ainsi que d'au moins un-e élu-e et un-e technicien-ne métropolitain-e.

Développer un réseau cyclable cohérent

Action n°3 : 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 : - Création d'une piste cyclable séparée de la circulation sur le Pont de l'Île Verte puis aménager et sécuriser le Carrefour devant l'Hôpital couple-enfant de manière à créer une continuité cyclable d'avec la bande cyclable de l'avenue des Maquis du Grésivaudan, la piste cyclable du quai Fortuné Ferrini et celle du quai Yermoloff.
- Transformer les bandes cyclables de l'avenue du Grésivaudan en piste cyclable bi-directionnelle continue séparée et sécurisée. La bande cyclable de l'avenue du Grésivaudan passe au niveau du croisement du Chemin de la Concorde d'une bande à un partage de la voirie de manière très dangereuse.
 - Réaménager la piste cyclable du quai Fortuné Ferrini pour qu'elle devienne continue jusqu'au rond-point du boulevard de la Chantourne pour ensuite rejoindre la piste cyclable dudit boulevard.
 - Réaménager le quai Yermoloff/Charpenay par une piste cyclable bi-directionnelle continue.
 - Créer une piste cyclable séparée dans la Grande Rue, ou le cas échéant matérialiser des bandes cyclables de façon continue. Sécuriser la jonction de la bande cyclable de la Grande Rue avec la piste cyclable du quai des Allobroges de Grenoble.
 - Réguler la vitesse, créer des bandes ou pistes cyclables sur la route de Chartreuse.
 - Transformer les bandes cyclables de l'avenue du Grand Sablon en piste cyclable bi-directionnelle séparée de la circulation.

Carrefour des hôpitaux : les travaux sont prévus en 2020, avec la continuité des pistes cyclables entre le quai Fortuné Ferrini et le quai Yermoloff. Avenue des Maquis du Grésivaudan : nous souhaitons ouvrir le débat d'une ligne de tramway vers le Grésivaudan sur cette avenue. C'est dans ce cadre qu'il faudra revisiter la circulation des cycles sur cette avenue ; qui n'est pas satisfaisante : cycles sur les trottoirs sur la partie haute en montant ; interruption de la bande cyclables sur la partie descendante. Quai Yermoloff-quai Charpenay : c'est un point noir avec une discontinuité et des conflits permanents entre piétons et cyclistes. Il faut trouver une solution au glissement de terrain du quai Charpenay. Pour la partie rétrécie, nous avons proposé la création en encorbellement sur la rive d'une passerelle pour les piétons de façon à séparer piétons et cycles. Il s'agit de compléter la piste cyclable qui va de St Egrève au Campus de St Martin d'Hères. Dans ce cadre une piste cyclable est à l'étude boulevard de Chantourne, entre le quai Fortuné Ferrini et l'avenue du Grand Sablon. Pour la Grande rue, nous n'avons pas fait le choix que vous proposez (en concertation métropole, ville, habitants). Il y a pour les vélos l'itinéraire parallèle par le chemin de l'Eglise, le chemin de la Pallud et le chemin Jacquier. Mais les choses peuvent être revues en reprenant la concertation et en observant les usages. Route de Chartreuse : il faut trouver des solutions pour les cyclistes mais aussi pour les piétons. Avenue du Grand Sablon : nous avons demandé à la métropole une étude pour sécuriser les cyclistes et les piétons.

Action n°4 : je m'engage

Mettre le vélo au cœur des aménagements futurs de la ville :

- assurer la continuité des itinéraires cyclables,
- redessiner les intersections dangereuses,
- réaménager des pistes cyclables séparées des cheminements piéton et automobile partout où cela est possible,
- rendre effective la limitation de vitesse dans les zones 30 km/h.

La commune dispose d'itinéraires cyclables structurants (avenue des Maquis du Grésivaudan, Chronovélo Bvd Chantourne) pas suffisamment sécurisés aux intersections et séparés de la circulation automobile et d'un réseau secondaire d'itinéraires (bandes cyclables) souvent laissé en désuétude.

- Vous préconiser de mettre le vélo au cœur des aménagements futurs de la ville. A notre sens, la priorité doit d'abord aller aux piétons, et en particulier les plus vulnérables : personnes âgées et enfants. Ainsi le sujet des trottoirs et de leur largeur doit primer.
- Nous avons mis un certain nombre de voies en zone 20 : la signalétique doit y être renforcée. Il faut traiter ces conflits des piétons et des cycles. Cela a été bien fait avec la Chronovélo le long du boulevard de la Chantourne. Mais il reste le problème de l'intersections avec la rue Doyen Gosse qui n'est pas bien traité. C'est un peu mieux pour les intersections avec le chemin de la Carronnerie et avec l'avenue de l'Obiou.
- Limitation de vitesse dans les zones 30 km/h : il n'y a pas à proprement parler de zones 30 à La Tronche ni dans la plupart des communes de la métropole. C'est le principe de la métropole apaisée. La règle est 30 km/h, et il y a des zones 50, où l'exception est 50 km/h. 30 partout, et des zones 50 en exception. Progressivement les contrôles de vitesse sont plus sévères, et globalement les vitesses diminuent, à l'échelle de la métropole.

Action n°5 : 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. Bon à savoir : l'appel à projet « continuité cyclable » est renouvelé tous les ans pendant 7 ans (2019-2025) avec des conditions différentes d'applications chaque année (<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/velo-et-marche#e1>).

Pour les financements et subventions : c'est à la métropole d'actionner les bons leviers. La ville restera attentive à ce que ces leviers soient actionnés.

Action n°6 : 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.

Le marquage des pistes cyclables de la commune est vieillissant, et pourrait être repris.

Entretien des pistes cyclables : le déneigement est de la compétence des communes et il y a donc des discontinuités pour le déneigement qui ne sont pas faits au même moment dans deux communes reliées par une même piste cyclable. La propreté est de la compétence ville, et c'est plutôt bien fait. Le marquage, la signalétique sont de la compétence de la Métropole. Un comité de suivi devrait permettre le signalement régulier des travaux à faire. Il y a beaucoup de progrès à faire pour le signalement des déviations en cas de travaux, les cyclistes devant trop souvent se débrouiller comme ils le peuvent.

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.

Détourner le trafic des poids lourds circulant sur la Grande Rue vers d'autres axes principaux.

Nous avons demandé à la métropole une étude de circulation dans un vaste secteur autour du CHU. La géographie de la commune avec les coteaux et les voies étroites qui y mènent, et les fortes pentes, rendent illusoire l'idée d'y supprimer la circulation motorisée.

Il y a beaucoup de poids lourds sur la Grande rue, en particulier ceux qui descendent de la Chartreuse, dont les grumiers. Il est difficile d'imaginer une alternative.

Action n°8 : je m'engage

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

Depuis 2014, nous avons installé des double-sens cyclables et des tourne-à-droite aux feux pour les cyclistes. Il en reste encore à installer. Le sas vélo devant les PFI en venant de Grenoble n'a aucune utilité puisque les vélos sont sur la bande cyclable.

Un point noir pour les cycles est le pont des Sablons : conflit piétons-cycles ou conflits cycles-automobiles.

Dans ce secteur nous demandons la continuité de la piste cyclable le long du chemin Fortuné Ferrini jusqu'à la Chronovélo au pont de Savoie, ainsi qu'une meilleure liaison entre le chemin Fortuné Ferrini et le pont des Sablons.

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Action n°9 : 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. Toute la commune doit être reprise avec des arceaux normatifs, abrités ou non.

Nous avons fait installer de nombreux arceaux à vélo et autres barres d'attache, en particulier autour de la mairie. Il faut en ajouter encore.

Action n°10 : 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).

Aide à l'achat : il nous semble que ce n'est pas le frein principal à l'usage du vélo. Le sujet des vols de vélos est très important et doit être étudié avec la métropole. Le système de location longue durée Métrovélo est une bonne solution (moins de vols ; faible coût). Des initiatives métropolitaines pourraient être relayées par la ville, comme nous le faisons pour les opérations MurMur et prime Air-bois (la ville complète les subventions Métro).

Promouvoir une culture vélo

Action n°11 : 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%.

Les renseignements sur Alvéole sont en ligne : <https://programme-alveole.com/>

Culture vélo : oui sur le principe. Cela existe déjà à l'école Carronnerie, avec la sortie annuelle la Drôme à vélo, et les actions pédagogiques associées. Les itinéraires depuis La Tronche vers le collège Jules Flandrin à Corenc sont à améliorer.

Action n°12 : je m'engage

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

Mais aussi former les techniciens de la municipalité aux problématiques vélo (stationnement sur bandes cyclables ou adaptation du code de la route), et leur proposer une flotte de vélos municipale.

Exemplarité et incitations : le maire de La Tronche est tous les jours à vélo. Le Plan de déplacement d'administration de la ville est incitatif pour la pratique du vélo. Idée de proposer des VAE à la disposition des équipes municipales.

Action n°13 : je suis indécis-e

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

Proposer des cours de remise en selle pour accompagner à l'éco-mobilité.

Commentaires généraux

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