

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Grabels (34790)

Réponses de René Revol, au nom de la liste « Une équipe, une volonté, une vision »

– le 12/03/2020 à 14:46 –

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 avons d'ores et déjà élaboré un programme détaillé des actions à mener pour faire passer le réseau cyclable de la Commune de 14 à 20 Km.

Nous souhaitons réaliser les travaux correspondants dans la 1ère partie de notre mandat. Pour ce faire, nous intégrerons dans le programme annuel de voirie la création de voies douces permettant de boucler la circulation à pied ou à vélo dans la commune (rue de Roqueblaque, ancienne route de Ganges le long du centre équestre, rue de la Valsière, passage à partir de la rue Grand champ, rue Pasteur dès le printemps 2020, accessibilité aux écoles, voies vertes).

Nous travaillerons également avec le département et la Métropole pour relier notre réseau aux autres communes (l'accès à Montpellier en vélo sera sécurisé dès que la Métro et le département auront mis en œuvre la convention qu'ils viennent de signer en vue de relier St-Gély à la station de Tram Occitanie). Nous sommes en outre en train de réfléchir à la création de voies vertes au sein des espaces naturels en adaptant les chemins existants.

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 sommes bien sûr très favorables à un contrôle citoyen sur nos actions concernant les mobilités et, plus généralement celles concernant la nécessaire prépondérance des mobilités douces dans les zones urbanisées immédiatement périphériques à Montpellier.

Toutefois, la réunion 6 fois par an d'un comité ad hoc nous paraît susceptible de démotiver les plus

assidus des militants de la cause cycliste que nous comptons sur Grabels. C'est pourquoi, nous proposons d'examiner tous les sujets ayant trait à la place du vélo dans les déplacements, au sein d'un Conseil citoyen sur la transition écologique qui se réunira 2 fois par an. Les actions autour des mobilités douces y seront travaillées et confrontées en tant que de besoin aux avis experts des réseaux associatifs concernés que nous consulterons autant que nécessaire en marge de ces conseils citoyens.

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 nécessaire formation des technicien.ne.s des collectivités sur les spécificités des déplacements en vélo car les marges de progrès en la matière sont grandes ... Nous proposons de militer auprès de la métropole pour que des formations concernant tous les technicien.ne.s de la zone Piémont Garrigues soient sensibilisés et même que certains d'entre eux puissent devenir référents pour une ou plusieurs communes.

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.

L'ancienne route de Montferrier peut d'ores et déjà être considérée comme une voie cyclable express. Mais elle ne débouchera sur le même type de voie que lorsque le Département et la Métropole auront réalisé la jonction entre St-Gely et Occitanie.

Il s'agit par ailleurs d'une demande exigeante pour la piste cyclable entre Grabels Centre et la station Euromédecine (le long de la route de Montpellier). Nous souhaitons satisfaire cette demande qui nécessitera un peu de temps. Nous rendrons les vélos prioritaires aux intersections existantes en aval du Rond-Point du Salinier. Mais il faudra attendre la réalisation de la 1ère tranche du projet d'éco-quartier de Gimel pour sécuriser davantage encore le tronçon entre le rond-point du Salinier et la station de tram. Nous sommes en outre tout à fait motivés pour demander à la Métropole la réalisation d'une passerelle hollandaise reliant l'éco-quartier à la station de tram.

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 nos commentaires ci-dessus. Au-delà des liaisons Grabels-Montpellier et Grabels St-Gely déjà prévues, une réflexion doit être entreprise pour la création de voies douces au sein des espaces naturels pour des liaisons fluides et sécurisées avec Juvignac et Saint Georges d'Orques. De même devra être étudiée une liaison possible avec Combaillaux, voire Valhauques si l'on peut alterner les passages en espaces naturels et le long des routes (aménagées et sécurisées à cet effet). Nous sommes prêts à participer à des réflexions en ce sens au sein de la Métropole.

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)

Les informations dont nous disposons résultent de comptages qui méritent d'être sans doute réévalués. Le trafic cumulé sur les routes de Montpellier et de Montferrier a été mesuré à environ

9000 véhicules par jour. Malgré tous les efforts que nous pourrions faire pour ralentir et faire baisser

le trafic sur ces routes (ralentisseurs dans Grabels avec les zones 30 et limitation à 50 ou 70 km/h

hors Grabels), nous devons les considérer comme de grands axes sur lesquels le trafic doit être

reporté. Dans la rue de la Valsière le trafic s'établit à 11 000 véhicules/jour. C'est donc sur cette rue

(qui est une voie métropolitaine) que nous allons concentrer nos efforts en restreignant la plateforme dédiée à la circulation automobile, en installant des chicanes et des ralentisseurs au sol et en

créant une piste cyclable sécurisée qui permettra le bouclage de la circulation en vélo autour de

Grabels. Quant à la mesure Ville 30, elle est en projet, l'extension des imp

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.

L'opposition de Grabels à la réalisation du lien entre l'A750 et l'A9, témoigne de notre opposition à toute création nouvelle d'infrastructure lourde facilitant le trafic routier que nous considérons comme anachronique au moment où l'abandon du « tout-voiture » fait consensus. Nous nous sommes battus pour faire augmenter la fréquence du bus métropolitain. Nous allons installer des zones de co-voiturage à la Valsière et à Bel Air. Nous sommes en train d'étudier les possibilités de disposer d'une navette propre pour desservir les zones actuellement éloignées des transports en commun. Nous continuerons de porter ces dossiers à la Métropole et nous aurons besoin de tous les appuis possibles pour faire aboutir au moins une partie de ces combats.

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.

Oui (mais)

Nous respectons et partageons l'avis des experts sur le sujet. Les zones 30 sont d'ores et déjà importantes dans Grabels. Une extension quasi totale d'un tel dispositif mérite de la pédagogie et doit, à notre sens, faire l'objet d'un débat public, ce à quoi nous nous engageons.

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 prévoyons des aménagements autour de l'école de façon, non seulement à restreindre la circulation, voire la rendre impossibles mais aussi à limiter fortement les capacités des parkings proches. Par contre, nous créerons une bretelle spéciale qui, prolongeant la piste cyclable de la route de Montpellier (à partir du centre commercial Saint-Charles) permettra une desserte cycliste sécurisée des écoles.

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Action n°10 : je suis indécis-e

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.

NSPP

Beaucoup de ces installations dépendent de la Métropole . Concernant les aires de co-voiturage, nous en prévoyons deux comme indiqué ci-dessus. Par ailleurs, l'éco-quartier de Gimel proposera un stationnement sécurisé des vélos.

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.

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

Ce dispositif est d'ores et déjà prévu à l'école J. Delteil et sera installé en avril ou mai 2020.

Action n°13 : je ne m'engage pas

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.

Cet objectif est pour l'heure sans objet à Grabels.

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.

Outre les aides existantes, notre programme prévoit la mise en place d'un fonds communal dédié à accompagner financièrement l'acquisition de tous types de vélos par les grabellois. Ce fond devra être rapidement mis en place (budget 2021).

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.

Oui (si un besoin réel émerge)

Nous ne prévoyons pas d'infrastructure de ce type pour l'heure. Toutefois, il est envisageable d'arrimer un espace dédié au vélo au sein de la recyclerie que nous souhaitons créer dans le village.

On peut imaginer qu'un espace y soit réservé aux mobilités actives. A noter, par ailleurs que la commune dispose déjà d'un commerce (privé) dédié aux réparations et ventes de vélos.

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 .

L'éducation routière et cycliste des enfants de Grabels est d'ores et déjà réalisée par 2 des policiers municipaux. A noter que les écoles de notre commune ont été sacrées 3 fois championne du département en la matière !

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.

Le Maire de la Commune est mal voyant et réalise tous ses déplacements à pied ou en transport en commun ! De nombreux conseillers municipaux sportifs se feront un plaisir de donner l'exemple ! Au-delà, les policiers municipaux sont équipés de Vélos. Mais comme indiqué supra, les personnels municipaux, policiers ou techniciens devront être davantage sensibilisés à la circulation en vélo. Le plan Vélo devra intégrer ce paramètre avec l'aide de la Métropole.

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.

Pas de journée sans voiture à Grabels pour l'heure mais nous nous engageons à faire une proposition en ce sens au Conseil municipal dès 2020, en lien avec les écoles pour nous appuyer sur la conviction des enfants pour entraîner les adultes dans des transports décarbonnés.

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.

La commune réprime d'ores et déjà les stationnements illicites sur les trottoirs et autres aménagements. La demande des citoyens est forte sur de tels sujets. La police municipale sera donc mobilisée sur ce sujet.

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

Mais, à l'exception de la promotion du vélo à l'occasion de l'accueil des nouveaux arrivants, la plupart des composantes de cette initiative doivent être prises en charge par la Métropole.

Commentaires généraux

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