Les Réponses de l'équipe (Ré) Inventons Avignon avec Cécile HELLE

Avignon, le 21 Mars 2014

Propositions de Roulons à Vélo pour la mise en oeuvre d'une politique favorable aux déplacements à pied et à vélo dans le Grand Avignon
Aménagements

En premier lieu, et avant de répondre dans le détail à l'ensemble de vos question et/ou propositions, nous tenons à vous assurer que nous sommes très nombreux dans la liste que je conduis, à avoir la volonté de développer les modes de déplacements actifs pour leur intérêt à beaucoup de point de vue, pour le fonctionnement de la ville et la qualité de vie (et la santé) de ses habitants.
Nous savons qu'il existe dans notre ville une marge de progression gigantesque dans ce domaine. Nous nous sommes particulièrement intéressés aux villes françaises et européennes les plus en avancées sur ces questions afin de comprendre ce qui a pu favoriser leur succès.
Nous avons notamment apprécié l'exemple de Ferrara en Italie, particulièrement emblématique de ce point de vue.
Des partenariats et des jumelages thématiques seront développés pour profiter de leurs expériences et nous enrichir les uns des autres.
Le processus de développement des mobilités par les modes actifs, dont le vélo, se fera selon la méthode de gouvernance participative que nous privilégierons : travailler AVEC les acteurs, les citoyens, les associations. C'est ensemble que ces projets prendront forme et que les priorités seront établies.
Cette co-construction à laquelle nous croyons sera le gage d'une optimisation des moyens au regard des objectifs définis en commun ainsi que d'une appropriation par tous de ses résultats.

• Multiplier les zones 30 dans l'agglomération également hors centres villes afin de favoriser un environnement apaisé, propice aux déplacements à pied et à vélo,

Oui, nous envisageons également de développer les zones de rencontres (zones 20) à l'intérieur de chaque quartier. Seuls les axes de transit resteraient en zone 50 (certains en zone 30). C'est sur ces axes que seront concentrés les aménagements cyclables cités dans le programme.

• Privilégier dans les centres villes les zones de rencontre limitées à 20km/h en espaces partagés (sans feux, ni profusion de mobiliers de défense…)

En intra muros, la plupart des rues sont impraticable à 20 km. C'est une vitesse excessive dans ce contexte médiéval. Nous étudierons la mise en place de zones « 7kmh, comme en Allemagne)

• Aménager en priorité des cheminements « mobilité active » confortables au niveau des

coupures (ponts, infrastructures, carrefours dangereux…),

OUI, c'est une priorité que de redonner de l'urbanité à ces passages, aujourd'hui sordides et dangereux qui contribuent à la forte coupure urbain et sociale entre l'intra muros et la ville au sud des voies de chemins de fer.

• Dès 2014, cibler et « traiter » les obstacles majeurs à la circulation cycliste pour améliorer la continuité des parcours (ex : Avignon centre – Courtine –TGV) – Pont Daladier et du Royaume)

OUI : l'audit financier permettra de vérifier les disponibilités financières permettant d'établir les priorités d'un programme d'aménagement. Quelque soit le mode de TC en site propre, leur mise en fonctionnement demandera quelque temps. Les mobilités actives sont la voie la plus rapide et la plus économe pour assurer du transfert modal de la voiture individuelle vers des modes plus économes, plus favorable à la santé et à la qualité de vie des avignonnais

• Créer des pistes cyclables plutôt que des voies cyclables, et respecter autant que possible les recommandations du CERTU,

OUI, dans la mesure du programme d'investissements prioritaire qui sera établi sur la base de l'audit financier.

• Appliquer le double sens cyclable à tous les sens uniques limités à 20 ou 30 km/h,

OUI, cela a déjà été mis en œuvre avec succès sur certains itinéraires. Les avignonnais y sont maintenant habitués. Nous le généraliserons

• Aménager des sas cyclables aux feux de circulation (minimum 50% des feux),

OUI, à mesure de toutes les interventions sur la signalisation horizontale,

• Généralisez les "tournez à droite vélo" aux feux de circulation et mettre en place des panneaux et des campagnes d'informations à destinations des automobilistes (Avignon : il y en a 4 aujourd'hui, l'objectif de 50 fin 2014 semble raisonnable),

OUI,

• …

Stationnement

• Installer des stationnements (appuis-vélos, garages couverts, sécurisés notamment pour les longues durées) dans tous les pôles générateurs de trafic à proximité immédiate des arrêts de transport public et des entrées des commerces et zones d'activités économiques, services et des équipements publics, des écoles et lycées. A prévoir en 2014 : dans toutes les gares SNCF et les zones d'activités économiques et commerciales, ……. (ex pour Avignon gares centre et TGV, Courtine, Agroparc, zones de Mistral 7, la FabrikA, Pôle Emploi, etc)

OUI, c'est une priorité. L'usage du vélo ne peut se développer qu'avec un ensemble d'aménagement et d'équipement complémentaires. Quand il manque un maillon, c'est l'ensemble qui ne fonctionne pas.

• Prévoir dans le règlement du PLU un nombre minimum de places de stationnement vélo évolutif en fonction de la part modale du vélo notamment pour l'exemple en premier dans les lieux qui sont du ressort des autorités publiques, dans les parking automobiles couverts existants, dans les immeubles d'habitation et de bureaux, conformément à la loi , et facilement accessibles.

OUI, cette mesure sera intégrée à la première révision du PLU que la mise en œuvre du projet global de la liste (Ré) Inventons Avignon avec Cécile Helle rend indispensable.

• ...

Communication, formation, sensibilisation

• Faire la promotion des déplacements à pied et à vélo dans les supports de communications des institutions (bulletin, site internet, etc...),

OUI, c'est une mesure simple, non couteuse, très efficace. Notre volonté politique dans ce sens mettra en évidence cette orientation.

• Créer un Club Provence des personnalités vélos à l'image du Club des Parlementaires pour le vélo (des élus, personnalités médiatiques, responsables principaux des politiques cyclables)

OUI, nous envisageons par ailleurs de recréer des commissions extra municipales thématiques. Une commission « modes actifs » pourrait être créée en concertation avec les associations.
Qui plus est, les CIQ seront redynamisés, et disposeront d'un budget décentralisé pour les aménagements locaux jugés comme prioritaires par les habitants. Les équipements pour le développement du vélo en feront parti.

• Promouvoir les vertus des mobilités actives : effets positifs sur l'environnement et la santé, convivialité, faible coût, autonomie, temps de parcours maîtrisé…

OUI

• Développer l'intermodalité et la multimodalité vélo et transports publics,

OUI, un organe de concertation permanent sera créé (redynamisation du conseil de développement de l'agglomération) avec des commissions thématiques. Nous créerons un bureau des temps chargé de coordonner l'ensemble des partenaires des déplacements urbains ainsi que d'optimiser les horaires pour une meilleur accessibilité des services, commerces, et entreprises.

• Accompagner et promouvoir des plans de déplacements entreprise (PDE), administration (PDA), inter établissements (PDIE), établissements scolaires (PDES)

OUI, la redynamisation du travail de terrain et de co-construction des projets avec l'ensemble des acteurs du territoire communal intégrera ces dimensions.

• Communiquer régulièrement sur le gravage des vélos (bicycode) contre le vol à l'instar du Ministère de l'Intérieur organisant certaines opérations de gravage, en association avec les forces de l'ordre et la police municipale, plus largement une politique de récupération des

vélos sur la voie publique ,

OUI, cette dimension sera intégrée au projet de réorganisation et de redéploiement général de la police municipale pour une plus grande présence sur le terrain, au plus proche des citoyens dans l'ensemble des quartiers

• Favoriser l'autonomie des enfants par des formations et des opérations de sensibilisation (santé, environnement, vélo-école, au-delà de la sécurité routière), aménagements de parcours piétons et cyclables continus et sécurisés dans les périmètres autour des écoles, collèges et lycées,

OUI. L'école, l'éducation, sont parmi les priorités absolues de notre projet municipal.
Ces dimensions seront bien entendu intégrées à cette redynamisation de la pédagogie.
La mise en œuvre de la réforme des rythmes scolaires, pour laquelle nous prévoyons une période test et une mise en œuvre intégrant la concertation entre les parents d'élèves, les enseignants, les employés municipaux et les partenaires associations, sociaux et culturels des écoles, sera un moment privilégiés pour intégrer cette dimension du développement des modes de déplacements actifs

• Organiser des pédibus et vélobus pour les écoles,

OUI, dans le cadre du processus de co-construction décrit plus haut

• Favoriser l'autonomie, comme pour les enfants, de toutes les populations en demande ou fragilisées (femmes, demandeurs d'emploi, personnes âgées…) et la volonté de ne pas recourir à la voiture ou une seconde voiture sans être pénaliser

OUI. Nous connaissons la situation devenue intolérable de beaucoup de personnes et de familles démunies rencontrées dans les quartiers. Cette préoccupation sera une des dimensions d'une politique de redynamisation de la vie sociale et économique des quartiers que nous privilégions.

• Mettre en place des jalonnements pour les déplacements à pied et à vélo (avec indication de distance et temps de parcours),

OUI, les panneaux avec l'indication des temps ont montré leur efficacité dans bien des villes d'Europe et de l'hexagone

• Faire respecter les trottoirs et les aménagements cyclables, éduquer ou verbaliser systématiquement le stationnement illégal,

OUI, le programme prévoit de redéployer la police municipale sur le terrain. Chaque micro quartier disposera d'une équipe de trois policiers municipaux de terrain ,qui assureront la prévention, l'information, la pédagogie et la verbalisation des contrevenants.
Un policier municipal référent sera l'interlocuteur privilégié des associations et usagers des deux roues non motorisés

• Sensibiliser les services de police aux problématiques de circulation à vélo, de vol et de récupération de vélos abandonnés,

OUI, des rencontres régulières entre les services et les associations seront organisées par le policier référent et sous l'autorité de l'élu délégué aux déplacements actifs désigné au sein de l'équipe municipale.

• Mettre des vélos de service à la disposition des administrations et des élus, au même titre (ou à la place quand c'est possible) des voitures de service,

OUI, de nombreux colistiers se déplacent déjà en vélo et ne changeront rien à leur mode de vie et à leurs convictions s'ils sont élus. Ils seront les ambassadeurs de cette évolution des pratiques urbaines auprès de leurs collègues

• Instaurer une indemnité de remboursement des trajets à vélo, au même titre que l'indemnité de remboursement des déplacements en voiture ou transport public,

Nous mettrons en place un dispositif d'incitation à la mise en œuvre de la loi récente adoptée dans ce domaine. Nous ferons en sorte qu'au delà de cette incitation financière prévue par la loi, pour le développement des modes de déplacements générateurs de plus de bien être urbain et bons pour la santé, le personnel public et privé trouve d'autres avantages et plaisirs au déplacements par les modes actifs

• Inciter les élus et fonctionnaires à utiliser le vélo dans leurs déplacements professionnels,

OUI, voir ci-dessus

Gouvernance

• Mettre en place un "Comité vélo" réunissant régulièrement les élus des différentes institutions (Mairies, Agglomération, Conseil Général, Conseil Régional, Préfecture…), autres acteurs (SNCF, TCRA, gestionnaires de parking, de parc immobilier, ...) techniciens, associations et citoyens, pour discuter des travaux prévus et voir comment prendre en compte au mieux les besoins des cyclistes, à l'échelle du territoire pertinent

OUI, nous l'organiserons rapidement à l'échelle communal et nous travaillerons à faire en sorte que cela soit également le cas à l'échelle du grand Avignon

• Désigner un "interlocuteur Vélo" unique servant de correspondant référent dans les communes, dans la communauté d'agglomération du Grand Avignon et autres institutions

OUI, un élu municipal recevra délégation à prendre en charge la politique de développement du déplacement à vélo. Nous travaillerons à ce qu'une majorité puisse se faire à l'échelle de l'agglomération pour obtenir la même décision à l'échelle du Grand Avignon,

• Concertation systématique avec l'association Roulons à Vélo sur les projets en lien avec le développement des aménagements cyclables (a fortiori avant de valider une action)

OUI, comme nous l'avons précisé plus haut , les associations , dont bien entendu l'association ' Roulons à vélo », seront ses partenaires pour la co construction et l'évaluation permanente de la politique et des projets qui seront mis en œuvre

• Appliquer systématiquement la loi LAURE (1996) obligeant à aménager des cheminements cyclables lors de création ou rénovation de voirie et respecter les documents de programmation opposables (PDU, PLU, SCOT, schéma directeur ..)

Tous les projets visant à la création de voiries nouvelles ou de restructuration de voiries existantes seront conçus en fonction des objectifs de développement des déplacements par les modes actifs, sécurisés et confortable. Le site propre sera privilégié quand le choix n'aura pas porté sur la mise en place d'un espace partagé (zone 30 ou zones 20).
Bien entendu, l'ensemble des documents d'urbanisme ou de planification seront révisés, s'il y a lieu, pour rendre cet objectif opposable.

• Inscrire volontairement notre politique cyclable dans la continuité du Plan d'actions pour les Mobilités Actives (PAMA) du 5 mars 2014
• Publier régulièrement le plan des voies cyclables actuelles et futures (limiter au minimum les publications papiers et privilégier les outils collaboratifs sur internet)

OUI

• Élaborer un Schéma directeur piéton et vélo à l'échelle de l'agglomération, connecté aux grands itinéraires Véloroutes et Voies Vertes,

OUI . nous travaillerons à la création d'une majorité allant dans ce sens au sein de l'agglomération

• Participer à l'organisation régulière ou à la demande de balades à vélo, qui permettraient d'« expérimenter » les itinéraires (démocratie participative à encourager sur tous les projets utiles comme domicile-travail, vélos-bus scolaire, vélos-cargo livraison, intermodalité, sorties de l'agglomération vers les balades loisirs...)

OUI , excellente idée

• ...enfin montrer l'exemple en appliquant en premier lieu en son sein et pour ses salariés, les principes de l'action publique mise en oeuvre par les institutions impliquées dans la gouvernance : PDA, …. et en communiquant sur ces mesures

OUI. La ville lancera un agenda 21 interne dont un des objectifs sera l'exemplarité en matière de DD et, bien évidemment, dans ce sens, le développement des déplacements par les modes actifs, dont le vélo

Cécile HELLE, Avignon, le 21 mars 2014