



1 MINUTE

Remerciements de Georges Clappaz

Bonsoir Mesdames, bonsoir Messieurs,

Merci au Conseil Communautaire d'avoir saisi le Conseil de Développement sur ce thème du développement des aménagements cyclables et ce au moment où le législateur fait évoluer la réglementation en faveur des cyclistes.

Un groupe de travail de 10 personnes s'est constitué et réuni 17 fois depuis Septembre 2015. Aussi, des déplacements sur sites ont été nécessaires afin de concrétiser les réflexions et propositions relatives à cette thématique.

Merci, de nous accueillir en Conseil Communautaire, le temps et l'attention que vous nous consacrez sont une marque (forte) de reconnaissance des travaux des membres du Conseil de Développement qui s'investissent bénévolement pour l'intérêt collectif. Nous sommes très sensibles à votre accueil.

Laurent Lardy et Dominique Jestin vous présentent l'Avis du CdD sur le développement des aménagements cyclables.



Laurent Lardy

Le Conseil de Développement est effectivement honoré de pouvoir s'adresser directement au Conseil Communautaire et il mesure la responsabilité qu'il y a à faire entendre devant cette assemblée la parole d'une part de la société civile. Bien sûr, la question de la place du vélo dans nos communes et dans nos centres-villes pourrait paraître bien anecdotique.

Le Conseil de Développement est persuadé du contraire, l'examen sérieux des données disponibles, la prise en compte du cadre législatif récent, des derniers accords internationaux signés par l'État français et les effets de la politique déjà déployée par ViennAgglo en faveur des modes doux montrent que la question de la place du vélo dans nos communes et dans nos centres-villes est un enjeu qui doit prendre plus d'importance et ce pour au moins cinq raisons :

- Pour des raisons législatives, avec la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie revue en 2016, la loi sur la transition énergétique et la croissance verte en 2015 (p.5) et les nouveaux pouvoirs offerts aux maires concernant ces aménagements.
- Parce qu'il est important de penser dès maintenant le partage de la voirie entre tous les usagers, qu'ils soient cyclistes, piétons ou automobilistes. Le nombre de cyclistes a été multiplié par 3 sur la commune de Vienne en 1 an.

- Parce que ce partage de la voirie donne une place aux personnes à mobilité réduite et aux personnes âgées. Pouvoir accéder en toute sécurité au centre du village et aller y chercher son pain par exemple.
- Parce que la cohabitation entre les voitures et les cyclistes fait ralentir les voitures ; vitesse réduite signifie moins de risques pour tout le monde, moins de nuisances sonores, moins de pollution.
- Enfin, parce que l'activité physique liée au vélo est une activité physique douce et régulière. À l'heure où le surpoids est un facteur de risque majeur pour la population, favoriser l'usage du vélo est donc une mesure de santé publique.

L'avis

« [...] je sollicite donc le Conseil de Développement pour la réalisation d'une **mission de prospective et de propositions sur la mise en place de doubles sens cyclables, la création de sas-vélo et l'implantation de tournes à droite au feu sur les communes du pays viennois.** »

Contexte dans lequel se situe cette réflexion

Méthodologie de l'étude du Conseil de Développement

Propositions et préconisations



Conseil de
Développement
Vivaro-Alpin

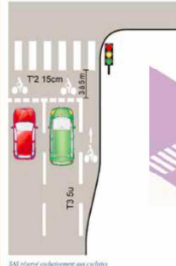



Mais venons-en maintenant au document que vous a été remis. Il présente le contexte global de cette réflexion dans sa première partie. Il présente ensuite la méthodologie suivie par le conseil et enfin les préconisations et propositions qui font suite à notre réflexion et à l'ensemble de nos rencontres et de nos échanges.

Le CdD a souhaité faire des préconisations et des propositions qui ne se limitent pas aux aires urbaines de l'agglomération, son plus grand souhait serait que chaque municipalité puisse tirer la substance de son travail en expérimentant l'une ou l'autre de ces propositions.

(exemples détaillés dans le road book avec les fiches techniques du CEREMA annexe 3 p38 à 59 et annexe 4 p60 à 67)

Les propositions


1- L'intérêt de ces aménagements

2- D'autres aménagements déjà expérimentés à généraliser

3- Des réalisations à moindre coûts

4- L'enjeu d'une communication adaptée



Rentrons un peu dans le détail de l'un de ces trois aménagements, vous découvrirez par vous-même en quoi consiste un sas vélo ou un cédez le passage au feu rouge. (Cf P21-22-23 + 41 à 43 + 54 à 58 + 60 à 64)

Prenons l'exemple du double sens, certainement l'aménagement qui provoque le plus d'à priori négatif. (p23 + p54 à 58 + p63 à 64)

Sa fonction principale est de garantir un itinéraire sans détour ou d'éviter une voie à fort trafic.

Par exemple, pour accéder aux gymnases de Saint Romain en Gal lorsque l'on se situe devant le lycée Ella Fitzgerald. La petite rue qui y mène est en sens interdit. Ceci oblige donc à faire un détour : un cycliste doit rejoindre le rond-point de la départementale 386 puis prendre la direction de Givors sur 300 m où le trafic est très dense.

Que se passe-t-il alors, le cycliste emprunte le sens interdit et, la plupart du temps, monte sur le trottoir.

À cet endroit, une voie à double sens pour les cyclistes assurerait une continuité sans risque entre la piscine, le lycée et les gymnases. Les cyclistes rendraient le trottoir aux piétons. Les voitures rouleraient moins vite sur cette petite voie entre lycée et gymnase.

Quid de la sécurité sur une voie étroite avec deux sens de circulation ?

Toutes les expérimentations montrent que la fréquence d'usage augmente et l'accidentologie diminue : voitures et vélos se font face : ils se voient, ils se respectent ! Là est la clé de la sécurité.

Vous trouverez également dans le document des exemples de voie verte, de bandes cyclables, de pistes cyclables, de traversée cycliste contiguë aux passages piétons, etc ! (cf pages 24 à 29 de l'avis + road book + p64 à 67)

Une question cruciale n'a pas été abordée : Mais ces aménagements combien ça coûte ? Le double sens dont je vous ai parlé : 410 €, un pictogramme vélo 22€, un sas cycliste comme celui de Cours et Buis environ 60 €.

Enfin, avant de passer la parole à Dominique Jestin, je veux insister sur l'importance de la communication qui doit entourer ces initiatives.

Il faut aider toute la population à comprendre l'enjeu d'aménagements qui répondent au cadre législatif national, qui aident à mieux partager l'espace public, qui laissent une place aux personnes à mobilité réduite et aux plus âgés, qui permettent à nos concitoyens d'avoir une activité physique douce et régulière dans un environnement moins pollué et qui construisent un espace public plus apaisé, plus respectueux, moins bruyant où la vie serait tout simplement plus douce.

(cf p32 + p 53 road book)

Et ...

1- Une charte vélo pour mieux fédérer toutes les volontés

2- La disponibilité du CdD pour continuer à travailler aux côtés des élus sur cette thématique

Dominique Jestin

Diffuser plus largement les idées qui viennent de vous être présentées par Laurent reste bien une condition de leur réussite.

Le Conseil de Développement s'y emploie et souhaiterait pouvoir contribuer à fédérer les bonnes volontés.

Nous pensons que l'élaboration d'une « charte du vélo » permettrait de mieux faire connaître les enjeux environnementaux fondamentaux liés à une meilleure prise en compte de l'usage du vélo dans les politiques publiques et de coordonner les initiatives des collectivités publiques, des aménageurs publics ou privés, des organisateurs des transports publics, des bailleurs sociaux, des promoteurs immobiliers et des associations d'utilisateurs du vélo. Cette liste non exhaustive pouvant bien sûr être étendue à d'autres volontés.

Cette charte permettrait de mieux afficher les ambitions sur la place du vélo dans les domaines de l'aménagement urbain (par exemple une politique des déplacements urbains ou un PDU significativement cyclables), de la planification urbaine, des autorisations et droits des sols.

Elle pourrait faire valoir une meilleure complémentarité du vélo avec les autres modes de transport, introduire un programme pluriannuel d'investissements en aménagements cyclables, viser à ce que les constructions publiques et privées soient plus favorables à l'accès et au stationnement des vélos, prioriser des aménagements cyclables sur les trajets scolaires et les liaisons entre les pôles générateurs de transports, promouvoir des plans de déplacements d'entreprises valorisant le rôle du vélo.

Elle pourrait aussi contribuer à la mise en place de formations pour les agents des services techniques publics afin d'améliorer la qualité des déplacements cyclistes.

Sa mise en place pourrait s'appuyer sur une campagne de communication tous publics pour mieux faire connaître les enjeux que nous avons évoqués ce soir.

Le CdD peut vous annoncer qu'il souhaite prendre sa part à l'élaboration d'un tel document.

En attendant, il se tient disponible pour répondre à vos questions.