

Réponse d'Aix en Partage au questionnaire de l'Association ADAVA

Principe

Proposition d'un questionnaire court, facile à renseigner par les candidats et à analyser par l'association. Le parti pris est de ne poser que des questions de principe pour le développement des modes alternatifs à la voiture particulière. Les candidats ne sont pas censés être capables de répondre à des questions techniques mais doivent pouvoir définir des orientations générales pour une politique des transports.

NB. Merci de répondre dans le texte à chaque question en utilisant une couleur d'écriture différente.

Préambule

On constate :

- D'une part, des phénomènes de congestion automobile de plus en plus fréquents et importants et de façon régulière une très mauvaise qualité de l'air.
- D'autre part, une urgence écologique due au réchauffement climatique lié aux gaz à effet de serre produits notamment par les transports.

Pour combattre ces deux phénomènes qui nous préoccupent, nous attendons des élus de la Ville la prise de mesures rapides et l'instauration de pratiques vertueuses.

Le meilleur moyen réside dans le développement des transports publics, de la marche à pied et du vélo comme modes de déplacement alternatifs à la voiture. Nous supposons que vous connaissez les avantages de l'utilisation de ces modes et qu'il n'est pas besoin de vous les rappeler.

Nous ne voulons pas mourir asphyxiés sous les voitures, prisonnières de leur nombre, source importante de pollutions aussi diverses que variées et de production de gaz à effet de serre responsables du dérèglement climatique. L'exemple du Danemark et autres pays nordiques montrent qu'en ville, au lieu de 1,5% des déplacements en vélo comme actuellement on peut atteindre 35 à 40%. Il est plus qu'urgent de rattraper le retard !

Nous ne pouvons plus nous contenter de demander un peu de place pour le vélo, nous réclamons la priorité ! **Le vélo est de loin la première solution la plus simple, la plus rapide, la plus efficace et la moins coûteuse** à mettre en œuvre pour limiter la pollution de l'air et le réchauffement climatique. Il en va de même de la marche à pied.

Questions

Politique cyclable et piétonne

1. Comme l'a fait récemment la ville de New-York, êtes-vous prêt.e à « **briser la culture de la voiture** » et à réaliser notamment **un plan vélo** avec un programme digne de ce nom en termes de pistes et autres aménagements cyclables ? Etes-vous prêt à afficher une feuille de route ambitieuse pour promouvoir les modes alternatifs dans vos propositions électorales ? Quelles en seraient les principales mesures ? Comment envisagez-vous la réalisation du schéma directeur cyclable de la ville d'Aix adopté en novembre 2013 ?
(https://aixmaville.com/IMG/pdf/4_schema_directeur_velo_carte_annexe3.pdf)

Comme New York et de nombreuses autres villes qui nous sont plus proches à la fois géographiquement et en taille ! Nous sommes attentifs aux réalisations qui se font en France

(Grenoble par exemple) et avons comme point de repère la ville de Copenhague. C'est volontariste, mais nous pouvons viser l'objectif d'un déplacement sur trois vers les lieux de travail ou d'étude par des modes alternatifs, principalement vélo, à l'échéance de la fin du mandat.

La ville dispose d'atouts pour développer un réseau cohérent et attractif. Le projet d'aménagement de la « coulée bleue » est à étudier au plus près.

Briser la culture de la voiture est capital. Particulièrement à Aix où seuls 1,5% des déplacements se font à vélo, où la qualité de l'air est déplorable, où les bouchons sont chaque année plus gigantesques, mais où rien n'est fait par nos élus pour changer vraiment la donne. Il faut changer de paradigme, et donner, comme vous le revendiquez, une priorité absolue à la marche, au vélo, et aux transports en commun. Comme notre programme l'indique, un véritable Plan Vélo sera élaboré dès le début du mandat car la situation est urgente et le retard gargantuesque. Des mesures ambitieuses devront être prises, parfois impopulaires car la place de voiture individuelle réduira, mais indispensables si l'on souhaite une ville soutenable. Il faudra avant tout développer des parkings à vélo sécurisés partout sur le territoire, et créer des pistes cyclables (et pas des bandes cyclables) sur tous les axes stratégiques (vers les Milles et la Duranne, vers Célony, vers Val St André, vers Pont de l'Arc, vers les Platanes...).

2. Etes-vous prêt.e à engager, dans les 6 mois suivant votre élection, l'élaboration d'**un plan de circulation** qui ne soit plus conçu comme actuellement pour fluidifier le trafic automobile mais **pour donner une réelle priorité aux modes actifs** et doux alternatifs à la voiture et pour leur assurer une sécurité qu'ils ne connaissent pas actuellement ?

Oui.

Il faudra en effet renverser les priorités et donner plus de place, de confort et de sécurité aux piétons et aux cyclistes, et moins de place aux voitures individuelles.

3. Envisagez-vous de donner l'autorisation aux vélos d'emprunter tous les **couloirs bus**?

Les exemples d'autres villes nous prouvent que c'est possible. En effet les vitesses comparables des deux types de véhicules permettent une cohabitation. Cependant les exemples montrent aussi qu'un certain nombre de cyclistes se sentent en insécurité au contact des bus. Dans le cas des couloirs en côte, ils peuvent se retrouver derrière eux, dans les gaz d'échappement. La solution se trouve donc dans le cas par cas et l'étude pragmatique (pour exemple, avenue des Belges, il est plus simple pour un vélo d'emprunter un couloir de bus que la piste cyclable séparée, envahie par les piétons...). Une formation des chauffeurs de bus doit également être envisagée.

4. Comment comptez-vous développer le **stationnement sécurisé** des vélos (arceaux en milieu urbain, programme Alvéole dans les cités...) ?

C'est un point déterminant pour la réussite du plan vélo, le manque d'espace de stationnement et la peur du vol étant des éléments dissuasifs. Actuellement, la municipalité se borne à installer des arceaux sur les places et endroits dégagés. Se créent ainsi des grappes de vélos parfois problématiques (c'est déjà souvent le cas place de la mairie, problème aggravé par le stationnement des scooters) et un accroissement du vélo en ville va rendre cette solution vite dépassée.

Le recours à des points de stockage sécurisés est nécessaire, sur les lieux d'habitation, les lieux de travail et les lieux d'étude. Les textes règlementaires (code de la construction et de l'habitation– 2012, extension en 2015, plan vélo national 2018 par ex.) existent.

Les exemples des villes qui développent une politique ambitieuse ne manquent pas. A Grenoble, des emplacements sécurisés nombreux sont installés en périphérie du centre-ville pour préserver la sécurité et le confort des piétons.

5. Quelles mesures envisagez-vous de prendre pour développer la marche à pied au quotidien dans les rues et avenues de la Ville ?

Dans le centre historique, la voiture a déjà été presque complètement chassée. Le piéton peut profiter d'une ville apaisée. Cependant la cohabitation avec les vélos n'est pas organisée. Il paraît nécessaire de promouvoir un plan de circulation orientant les vélos sur des parcours peu utilisés par les piétons (comment peut-on circuler rue Gaston de Saporta à vélo au printemps ?). Par ailleurs, nous ferons respecter l'interdiction des deux-roues motorisées en zone piétonne, qui sont une véritable plaie pour les piétons en centre-ville, et qui squattent les arceaux pour le stationnement des vélos (la place de l'Hôtel de Ville est emblématique de ce problème). Pour les quartiers périphériques, une réflexion est à mener. Le programme d'Aix en Partage prévoit l'organisation de pédibus sécurisés pour les parcours domicile-école chaque fois que c'est possible (voire de vélobus). Nous créerons de nouveaux trottoirs pour pouvoir enfin relier les différents quartiers de la Ville sans prendre la route

(la route de Galice est un exemple parfait d'une ville pensée uniquement pour les véhicules motorisés). Notre liste veillera enfin à ce que tous les trottoirs existants soient entretenus et confortables, afin que tous les Aixois, y compris les citoyens à mobilité réduite, puissent se déplacer à pied ou en fauteuil. Ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui, vu l'état déplorable de certains trottoirs.

Les grands projets

6. Bien qu'il s'agisse d'une compétence métropolitaine, envisagez-vous **la prolongation du BHNS l'Aixpress** et/ou la création de nouvelle(s) ligne(s) ? Si oui vers où ? Dans quel délai ? Si non, pourquoi ?
Oui, le programme le prévoit (s'y reporter, point 6).
L'idéal étant bien sûr le ferré, qui est tout à fait possible à Aix-en-Provence. L'idée d'un tram-train pour circuler à la fois en ville et en inter-urbain sans rupture de charge nous semble la voie la plus soutenable écologiquement et financièrement à long terme pour la ville. Il faut savoir qu'un bus BHNS électrique a une durée de vie de 10 ans, qu'il contient assez peu de passagers, et qu'il pose le problème de la fabrication et du recyclage des batteries. Un tram-train, certes plus cher au départ, a une durée de vie de 40 ans et peut contenir au moins 220 passagers. C'est clairement rentable à moyen terme.
7. Comptez-vous créer des **voies express vélos** sur les itinéraires les plus fréquentés, par exemple : centre-ville, la Pioline, les Milles, le pôle d'activité, la Duranne ? Si oui sous quel délai ?
Oui, cela est nécessaire si nous voulons atteindre un nombre important (objectif 1 sur 3) de déplacements à vélo vers le lieu de travail, comme détaillé au point 1. Il faudra également travailler avec la Métropole qui souhaite mailler le territoire de voies cyclables express, et pousser pour que ces projets voient le jour très rapidement. Les voies express vélo que nous créerons devront s'architecturer avec les voies stratégiques que la Métropole créera, pour diminuer les ruptures de charge et avoir un réseau cohérent.
8. Comment envisagez-vous le devenir du **boulevard périphérique** autour du centre-ville ?
La concertation doit être organisée au plus vite. Cette artère est actuellement un frein au développement du vélo (sens unique, cohabitation conflictuelle avec les voitures, nombreux feux alors que l'arrêt est le cauchemar du cycliste). C'est pourtant sans doute un atout pour le développement futur des modes actifs. Le vélo doit pouvoir y circuler de façon sécurisée dans les deux sens, sur des voies de circulation séparées.
Il faudra donc réfléchir à un grand réaménagement de ce boulevard périphérique qui représente aujourd'hui un formidable corridor de pollution, en plein cœur de la ville, éjectant quantité de particules fines dans le nez de nos enfants qui sont plus près du sol. Comme pour la réhabilitation de la Rotonde, la voiture devra rouler moins vite et devra céder de la place à de vraies pistes cyclables, à des trottoirs plus larges et confortables, éventuellement à des voies de bus à double sens. Bref un projet pour un cœur de ville apaisé.

Politique de promotion du vélo

9. Quelle sera votre **politique de communication** pour promouvoir les modes actifs auprès des habitants ? Avec quels outils et selon quelles modalités ?
A déterminer, dans le cadre général de concertation et de co-construction citoyenne prévue dans le programme. Le référendum d'initiative citoyenne peut être un outil utile en ce sens. Voir mesures 29 et 30, reproduites ci-après. Mais la multiplication des parkings sécurisés pour les vélos, des pistes cyclables et des trottoirs confortables, ainsi que la réduction de la place de la voiture, devraient aider à inciter la population à changer ses habitudes.
10. Outre la subvention du Département pour les VAE, envisagez-vous d'accorder **une subvention pour l'acquisition d'un vélo classique** pour les habitants de la commune ? A quelle hauteur ?
Possible. Doit être étudié.

11. Envisagez-vous de développer un système de **location de vélo** ? De quel type ?
Possible également. Nous n'oublions pas que les tentatives commerciales, soutenues par la municipalité actuelle, ont été un échec. Copenhague considère le dispositif de location comme secondaire.
12. Relancerez-vous le projet de **Maison du vélo** en centre-ville? Si oui, quel rôle et par qui serait-elle animée ?
Oui, absolument. L'échec de ce projet est déplorable.
13. Renouvellerez-vous en 2022 **la convention liant la Ville et l'ADAVA** ?
(<https://gomet.net/transports-velo-aix-en-provence-avada/>)
Oui. Etes-vous satisfaits de son application actuelle ? Nous affirmons ici encore notre souhait de mettre les moyens de la commune au service d'associations comme l'ADAVA.
14. Envisagez-vous de développer le programme gouvernemental « **savoir rouler à vélo** » dans les écoles primaires (<http://sports.gouv.fr/savoir-rouler-a-velo/>) pour former les générations futures au vélo? Si oui selon quelles modalités ?
Oui. Toute action visant à éduquer les enfants à la pratique du vélo est à soutenir, en collaboration avec le ministère de l'Éducation Nationale et le ministère des sports comme partenaires principaux dans ce cas. Il ne s'agit pas seulement de promouvoir une mobilité utile au bien commun mais, de façon plus générale, une éducation à la santé, la voie vers l'autonomie et l'émancipation.

Les moyens alloués humains et financiers

15. Pour la réalisation du plan vélo êtes-vous prêt à consacrer **un budget de 4 millions d'euros par an**, soit 10 fois plus qu'en 2019 (soit environ 30€ /habitant /an ce que consacre les villes volontaristes dans ce domaine). Si cette proposition n'est pas la vôtre que proposez-vous ?
Le pacte pour la transition avance un engagement de 25€ par an ... Il va de soi que les projets pour les vélos et pour la marche que nous vous avons présentés plus haut nécessitent un budget adapté, sans commune mesure avec le budget vélo de la mairie actuelle.
16. Nommerez-vous un technicien territorial comme **monsieur vélo de la ville** avec une équipe, sous l'autorité d'un maire adjoint délégué exclusivement au vélo et autres modes alternatifs et dépendant directement du DGS ?
Oui.
17. Comme la LOM (loi d'orientation des mobilités) l'autorise, comptez-vous instaurer **l'indemnité kilométrique vélo** pour les agents de la collectivité et ses établissements ?
Oui.



PROGRAMME

C'est inédit. Pour la première fois à Aix-en-Provence, toutes les forces de progrès et les énergies citoyennes sont rassemblées sur une même liste, **Aix en Partage**.



Conduite par **Marc Pena**, citoyen engagé de longue date pour le bien commun, notre liste propose pour notre ville un projet fondé sur trois piliers :

- réponse à l'urgence climatique et écologique,
- exigence de solidarité et d'égalité,
- besoin de démocratie et de transparence.

Ce projet, c'est avant tout le vôtre, celui de militant.e.s associatif.ive.s et syndicaux, d'universitaires, acteur.rice.s de la culture, de l'éducation et de l'économie sociale et solidaire, citoyennes et citoyens engagé.e.s, avec lequel.le.s nous allons bâtir une ville plus fraternelle, une ville citoyenne, solidaire et durable.

Alors que dans ces municipales à Aix tout n'est que division, affaires et bataille d'égo, **Aix en Partage** est une équipe au service de l'intérêt général.

Rejoignez la dynamique !

6 Rendre tous les quartiers, hameaux et villages accessibles au centre-ville en transports en commun en moins de 20 minutes. Retrouver une mobilité apaisée pour tous, en réduire la gêne, la pénibilité et le coût.

En finir avec le tout-automobile et répondre enfin aux besoins de déplacement en transports en commun et modes doux, par une offre et une qualité de service à la hauteur d'une ville de plus de 140 000 habitants.

Instaurer la gratuité des parkings relais et la gratuité de l'ensemble du réseau de transports en commun pour les moins de 25 ans, les étudiants et les plus modestes. Aller progressivement vers la gratuité totale pour tou.te.s.

Moderniser le réseau d'Aix-en-Bus, en améliorer les fréquences et l'amplitude horaire, prolonger la ligne A du Bus à Haut Niveau de Service jusqu'au Val Saint-André (parking Malacrida) ; adapter l'offre de bus (des bus plus petits et plus nombreux pour la ville) ; mettre en place des cars à haut niveau de service entre Aix et les communes périphériques.

Créer de nouvelles gares routières, couplées avec des parkings relais, bien desservies avec des bus urbains (par exemple à Malacrida, aux Platanes et à la Calade).

Mettre à l'étude une nouvelle ligne de BHNS entre le Nord et le Sud de la ville.

Œuvrer à la réouverture de la ligne ferrée Aix-Rognac aux voyageurs, entre le centre-ville d'Aix, la Pioline, Plan d'Aillane, la zone industrielle des Milles, La Duranne et la gare TGV.

Renforcer la ligne des Alpes en créant de nouvelles gares dans le pays d'Aix, en lien avec les pôles d'échanges multimodaux, les zones d'habitat et les parcs de stationnement.

Augmenter les fréquences entre Aix et Pertuis et multiplier les liaisons multimodales au départ de la gare de Pertuis et des autres points d'arrêt.

Mettre en œuvre un véritable Plan Vélo pour renforcer l'usage quotidien de ce mode de déplacement : assurer la continuité, la sécurité, le confort et l'entretien des voies cyclables et des cheminement plétons en ville, dans les quartiers et les « villages » et entre eux ; créer une voie cyclable en site propre du centre-ville vers Plan d'Aillane et la zone des Milles ; développer l'intermodalité avec les transports en commun ; installer des abris vélos.

Remettre en état les trottoirs dégradés.

Aider à l'organisation de co-voiturage dans les secteurs d'habitat dispersé.

7 Mettre en place une limitation à 30 km/h partout en centre-ville, au cœur des quartiers, des « villages » et sur la toute première couronne, et à 70 km/h sur autoroute urbaine, pour lutter efficacement contre la pollution, retrouver une qualité de l'air, réduire les pollutions sonores. Retrouver ainsi une qualité urbaine. Ce sera aussi un bénéfice pour la santé des habitants.

29 Instaurer la possibilité d'organiser des Référendums d'Initiative Citoyenne (RIC) sur les grandes questions municipales, et fixer un seuil de déclenchement de 3000 habitant.e.s de plus de 16 ans, issu.e.s de tous les quartiers de la ville. Le Conseil municipal pourra également consulter la population par cet outil démocratique.

Instituer un droit de pétition, permettant de demander une inscription à l'ordre du jour du Conseil municipal.

30 Organiser des Conférences citoyennes consultatives sur les grandes orientations budgétaires et les projets structurants de la Ville d'Aix-en-Provence.

Créer un forum citoyen numérique municipal pour faciliter l'expression des habitants et l'organisation des débats et consultations tout au long du mandat.