

QUESTIONNAIRE POUR LES CANDIDATS AUX MUNICIPALES AIX 2020

Madame, Monsieur,

Les prochaines élections municipales sont l'occasion pour les élus et les citoyens de tirer un bilan des politiques mises en œuvre et surtout de réfléchir aux mesures souhaitables pour le prochain mandat.

L'ADAVA Pays d'Aix veut apporter sa contribution à cette réflexion en portant à la connaissance des Aixois et habitants du Pays d'Aix, les positions de chaque candidat vis à vis des déplacements en général et à vélo en particulier.

Vous trouverez ci-dessous un questionnaire qui détaille un certain nombre de mesures de nature à améliorer les conditions de circulation et donc le cadre de vie dans notre agglomération.

Nous vous remercions de bien vouloir le renseigner et nous le retourner à <contact@adava.fr>

Si toutefois votre programme comportait des orientations qui n'auraient pas été abordées dans ce questionnaire, vous pouvez bien sûr nous les exposer en annexe.

Ce questionnaire est envoyé aux principaux candidats déclarés aux élections municipales dans le Pays d'Aix. Les réponses reçues seront analysées et commentées par nos soins puis rendues publiques lors d'une table ronde en votre présence et celle de la presse pour une bonne information des Aixois.

Nous restons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Dans l'attente, recevez, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations cyclistes et citoyennes.

Principe

Proposition d'un questionnaire court, facile à renseigner par les candidats et plus facile à analyser par l'association. Le parti pris est de ne poser que des questions « fondamentales » pour le développement des modalités alternatives 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.

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. 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.

POUR VERT AIX, le vélo est un ENJEUX MAJEUR

Questions

Politique cyclable

1. Comme l'a fait récemment la ville de New-York, êtes-vous prête 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 prête 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) ?

A Aix on est loin du compte ! Notre ville figure non seulement parmi les grandes villes de France les plus en retard en la matière, mais également devenant très dangereuse pour le cycliste.

Les travaux très nombreux, le flux de voiture, l'étroitesse de certaines voiries sont des causes directes de ces désagréments et transforme hélas souvent le cycliste en « aventurier de la route ».

Suite à notre rencontre avec l'ADAVA et dans la logique avec notre programme Vert Aix, il est en effet nécessaire de réaliser **un plan de déplacement vélo d'urgence**, afin de rétablir l'équilibre entre les différents modes de transports et notamment la priorité au vélo. Une consultation auprès des citoyens sera évidemment mise en place pour déterminer ensemble, les axes prioritaires à rendre accessibles aux cyclistes (travail déjà bien avancé par vos soins). Il est inutile de repenser et créer un nouveau schéma de travaux prioritaires si la réflexion a déjà été menée par les citoyens et les associations du Pays d'Aix.

Notre position est claire sur le sujet : **Mettre en place une vraie politique de mobilité des modes actifs. Promouvoir sous toutes ses formes l'utilisation de la bicyclette comme moyen de déplacement écologique, économique, non polluant et silencieux, avec l'aménagement de voies cyclables sur tous les axes qui le permettent.** Ecouter les citoyens, synthétiser nos échanges et finaliser ce schéma directeur pour le mettre en action et déclencher les travaux dès la première année de notre mandat.

Ce schéma directeur est imposant et semble en apparence cohérent. En l'état, nos engagements sont les suivants :

- Le valider ou le faire évaluer à nouveau avec les usagers du vélo et les autres usagers de la route ;

- Le compléter d'un planning de réalisation ;

En l'état, ce schéma jamais mis en place n'est que le fruit d'intention.

Notre premier principe Vert Aix est le suivant : les parcours cyclables et leur évolution seront entre les mains des principaux intéressés. Ce sont les cyclistes qui auront la charge de la proposition dans ce domaine.

L'objectif est ici de réaliser à **minima 10% des déplacements** en vélo d'ici 2030. Les principales mesures seront ciblées vers les déplacements domicile-travail en premier lieu : tout d'abord, la création d'axes principaux reliant tous les quartiers d'Aix du Nord au Sud avec des voies directes et sécurisées de Puyricard à Luynes et surtout vers les zones d'activités des Milles, bassin d'emplois le plus important du Pays d'Aix. Puis, des axes secondaires permettant de desservir les autres communes alentours telles que Eguilles ou Pertuis.

Nous nous attarderons sur la sécurité des pistes cyclables. L'insécurité actuelle des cyclistes est inacceptable et ne permet pas la promotion du vélo pour tous.

Les bas-côtés de la route ne sont pas des voies cyclables : elles seront séparées des voies automobiles, suffisamment larges pour être massivement empruntées, illuminées intelligemment c'est-à-dire en évitant toute pollution lumineuse pour les riverains et avec une signalétique cohérente.

Si cela n'est physiquement pas propice, nous favoriserons les ouvertures des couloirs de bus aux vélos par exemple. Des zones prioritaires pour les cyclistes seront systématiquement mises en place devant chaque feu de la ville.

Les discontinuités cyclables sont à l'heure actuelle, trop importantes pour permettre des déplacements cyclables aisés par les aixois. Les détournements cyclables faute d'une trame continue du réseau cyclable doivent être évités et seront traités pour garantir une sécurité complète du cycliste.

Nous programmons de passer des partenariats avec l'ADAVA, les Comités de Quartier et Associations locales, afin d'organiser des manifestations de type Vide Grenier « spécial vélos » et/ ou bourse aux vélos.

Nous créerons un partenariat avec les CCAS afin de dispenser auprès des enfants et adultes (publics enclavés), des cours pratiques d'apprentissage du vélo en ville.

2. Etes-vous prêt 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 ?

La voiture ne peut plus être la norme de déplacement. Notre liste soutient très directement l'introduction du vélo dans le mode vie des aixois à dose assez élevée pour opérer une vraie substitution à l'automobile, voire même aux transports en commun. De ce fait, le vélo-loisirs n'est plus la cible prioritaire, mais bien le vélo-activité / au quotidien, seul capable de donner à la pratique cycliste son caractère massif, permanent, structurant.

La création d'un Plan de Déplacement Urbain est obligatoire pour une commune de plus de 100 000 habitants (cf le Pacte pour la Transition). Il s'agira donc de remettre sur la table ce plan de déplacement, de le faire évoluer pour réduire au maximum la place de la voiture dans notre ville et, en effet, garantir au vélo la place qui lui revient dans le schéma de déplacement Aixois.

Ce plan de circulation démarrera tout d'abord progressivement par une réduction progressive à 30km/h la vitesse des automobiles dans le centre-ville d'Aix, mais aussi dans les quartiers voisins de ce périphérique central. Cela permettra à la fois de combattre la pollution de l'air et d'éviter les accidents de la route.

Ensuite, ce réseau cyclable imaginé devra être hiérarchisé, avec les axes principaux à bâtir puis les axes secondaires à ne pas laisser de côté à la moitié du mandat. Certains axes identifiés seront catégorisés en site propre ou en circulation apaisée afin de garantir un réel confort au déplacement à vélo.

Notre deuxième principe Vert Aix est le suivant : Pas de construction, de rénovation, d'élargissement de voirie sans construction en même temps d'une voie cyclable aux normes.

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

Nous ne sommes pas certains que la sécurité y gagne... De plus, Vert Aix propose l'usage de la voie des bus pour les véhicules de covoiturage à au moins 3 passagers.

Cela pourrait éventuellement se faire en cas d'impossibilité de mise en place de pistes cyclables. Car, les bus polluant plus qu'une voiture, il est bien plus désagréable pour un cycliste de se prendre un pot d'échappement de bus que de voiture !

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

La place du vélo est à inventer / réinventer. Sa sécurité doit être garantie par la pose d'arceaux et la sécurité des biens par Alvéole. Pour autant, VERT AIX défendant la multi modalité de transports, le vélo doit répondre aussi au schéma de cohérence des transports tout en gardant sa singularité et sa liberté.

Premièrement, un état des lieux des stationnements sécurisés déjà présents sur Aix sera effectué. Puis, des stationnements sécurisés seront mis en place en parallèle des voies cyclables créées afin de garantir une cohérence entre les zones d'arrivée et de départ des cyclistes et la pose de stationnements sécurisés. Nous inclurons systématiquement des parkings vélos sécurisés fermés – concept de logettes dans tous les parcs relais et tous les points de flux ; établissements hospitaliers, scolaires et universitaires.

PLU : De même que nous intégrerons à tout nouveau programme immobilier - habitat comme bureaux- un espace couvert intérieur et/ou extérieur, dédié aux stationnements vélos pour les acquéreurs – (application de l'arrêté du 13/08/2016 en vigueur au 1/01 2017).

Une attention particulière sera faite sur le type de stationnements choisis. Ils devront garantir l'attache du vélo par le cadre ET par la roue (c'est-à-dire 2 points d'attaches), ils devront être suffisamment bien illuminés, situés non loin des caméras de vidéosurveillance urbaines.

Nous monterons un dossier pour répondre au programme ALVEOLE et recevoir des subventions dédiées au déploiement des stationnements vélos au sein de la ville.

Les grands projets

5. Bien qu'il s'agisse d'une compétence métropolitaine, envisagez-vous **la prolongation du BHNS l'Aixpress** et/ou la création de nouvelles lignes ? Si oui vers où ? Dans quel délai ? Si non, pourquoi ?

Avec 40 000 Emplois excentrés sur le Pôle d'activités des Milles, du Pôle de l'Arbois & de La Duranne. Une gare routière saturée qui accueille plus de 2,8 millions de passagers, la ville ne peut se contenter d'un seul BHNS, pour l'heure en phase de test, et déjà surchargé aux heures de pointe. D'autant que le réseau reste malgré tout, très encombré avec des lignes de bus qui ne sont pas toutes optimisées, une amplitude du service réduite.

VERT AIX veut offrir aux Aixois un service de Transports avec objectifs principaux, celui d'un service accessible, confortable, efficace, fluide et donc plus rapide, afin de donner envie aux Aixois de prendre les TC et desservir une très grande majorité d'usagers, soit 70% des Aixois dans 6 ans en leur offrant un accès près de chez eux, à moins de 300 mètres.

Ainsi nous poursuivrons l'extension de la ligne BHNS A existante avec une mise à l'étude de véhicules articulés à grande capacité.

Nous lancerons également la mise en chantier prioritaire de 2 lignes de BHNS supplémentaires.

LIGNE B - OUEST / SUD-EST - env. 8 KMS au départ de **la GRANDE BASTIDE** avec le tracé suivant : La Mayanelle, Parking CI Jean Pierre, Av. de Galice, Av. de la République, La Rotonde, Gare SNCF, Rectorat, C. d'Orbitel, Av. St Jérôme, **COMPLEXE SPORTIF du Val de l'ARC**,

Et une LIGNE C desservant la zone d'Activités des Milles, Terminus LA DURANNE Ecole et/ou Terminus L'ARENA.

- **NORD / SUD - SUD-EST - 22,5 KMS – au départ de PUYRICARD avec le tracé suivant : - Brunet, Av. de Solari, Rue Pontier Hôpital, Av. République, Av. des Belges, P. Brossolette, Clos Bernadette, Club Hippique, La Beauvalle, La Nativité, Grassi, la Parade, Nouveau Parking Relais, desserte Carrefour, puis direct La Duranne ou Sortie Plan d'Aillane, Quincaillerie aixoise pour terminus l'ARENA.**

L'ensemble bénéficiant d'une amplitude de service de 5H à 21H + services de nuits de 21H00 à 1H00 avec offre différenciée selon les lignes. Des Bus de 100 places et Bus articulés de 150 places aux heures de pointes. Le budget couvrant ce projet ayant été évalué à env. 100 Millions d'euros.

Par ailleurs, le plus gros corridor de trafic dans les Bouches du Rhône assuré par la ligne N° 50 qui dessert la Gare St Charles apparaît insuffisant. Nous proposerons donc d'augmenter les fréquences en les passant à 7/8 minutes en Heures de Pointe. Les objectifs étant de renforcer la desserte à + 20 % - et de passer de 15 à 18 départs de l'heure.

Ce projet de 2 lignes de BHNS supplémentaires est réalisable sur 6 ans.

Enfin, pour les dessertes Aix Marseille :

Il apparaît opportun de proposer un accès direct pour les résidents du Sud-Est d'Aix et pour les Etudiants, via une ligne au départ du Val St André desservant les quartiers sud, via le parking Krypton direct Marseille. Ceci permettrait de désengorger la gare routière avec un flux d'usagers qui n'a rien à y faire.

D'où la création d'1 ligne : VAL de l'ARC - La CANEBIERE BOURSE (via P. Krypton, La Parade et le futur Parking relais Sud) - Fréquence de 15 mns en HP et 20 mns en HC

Nous proposerons également une Création de ligne Express directe : GARE ROUTIERE / AV. MOURET / Gare St CHARLES - Fréquence de 10 mns en HP et 15 mns en HC avec une offre de 14 départs en HP et 8 départs en HC

Enfin, le renforcement de la ligne 49 : AIX /JOLIETTE - 15 mns (au lieu de 20 mns) en HP

Si l'extension de ce réseau devait avoir lieu, cela se fera selon les principes qui guident notre volonté d'action globale en matière de transport avec la Gratuité permanente et pour tous (touristes non inclus)

VERT AIX n'écarter pas l'idée d'un projet de grand RER métropolitain.

6. **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 ?**

Des voies express vélos seront bien urgemment créées sur les principaux axes domicile-travail, dès la première année de notre mandat. Ces voies express seront de réelles pistes cyclables, d'une largeur suffisante pour accueillir un flux important d'usagers (similaires aux autoroutes cyclables du Danemark ou des Pays Bas). Nous nous engageons à mettre en place au moins deux lignes à fort gabarit.

7. Comment envisagez-vous le devenir du **boulevard périphérique** autour du centre-ville ?

Le périphérique vit au rythme des heures de pointe, et des sorties d'écoles. Pour le reste, il est plutôt tranquille et faiblement emprunté.

Le vélo doit y trouver sa place, mais aussi le projet de transformation urbain que nous portons et comptant de la végétalisation et un retour du piéton et du mobilier public adapté. Le périphérique doit devenir un contournement attractif, commercialement vivant, esthétiquement intéressant. C'est l'inverse aujourd'hui : il se meurt et s'enlaidit.

Dans un premier temps, le boulevard périphérique sera réduit à 30 km/h afin de garantir une meilleure sécurité aux piétons comme aux cyclistes.

Dans un second temps et une fois les voies cyclables et équipements associés mis en œuvre, il sera réfléchi de l'utilité de 2 voies automobiles. Une des 2 voies pourrait devenir une piste cyclable sur le long terme.

Politique de promotion du vélo

8. Quelle sera votre **politique de communication** pour promouvoir les modes actifs auprès des habitants ? Avec quels outils et selon quelles modalités ?

Il faudra clairement insister sur :

- Le retour de la sécurité du cycliste ;
- La fiabilité du réseau ;
- La fin des retards au travail ;
- Notre politique de santé pour tous, intégrant le vélo mais aussi bien d'autres pratiques.

Les anciens écrans publicitaires illuminés que nous souhaitons bannir dans la ville permettront à la Ville de communiquer auprès de ses habitants sur des sujets qui ont du sens, notamment la promotion des modes actifs.

9. 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 ?

Oui. L'acquisition d'un vélo est un acte volontaire qui doit être soutenu.

En cohérence avec le Pacte pour la transition, nous nous engageons à fournir un budget dédié au développement du vélo à hauteur de 25€/habitant.an. Nous dédierons une partie de ce budget à cette subvention spécifique.

10. Envisagez-vous de développer un système de **location de vélo** ? De quel type ?

Le retour du vélo doit s'accompagner d'une offre publique crédible, moderne, rapide.

A ce titre, nous proposons un parc classique et un parc VAE, à 1 euros par jour et gratuit pour les étudiants et les -25 ans.

La multimodalité est au cœur de cet engagement ; mais aussi nos quartiers ainsi que l'activité touristique.

11. Relancerez-vous le projet de **Maison du vélo** en centre-ville ? Si oui, quel rôle et par qui serait-elle animée ?

Discussion à débattre avec vous-mêmes. Nous ne sommes pas sûrs du bon fonctionnement des « Maison de ... » et encore moins qu'il faille tout installer en centre-ville, ce qui n'est pas notre objectif.

Nous sommes très intéressés par contre par votre atelier de réparation situé à Encagnane. Nous pensons que c'est cela qu'il faut multiplier par 3 ou 4 sur la ville ; accélérer la collecte et la réparation des vieux vélos pour des ventes ou dons solidaires. Mais aussi aller sur la fonctionnalité et encourager le prêt gratuit entre particuliers.

12. Renouvellerez-vous en 2022 **la convention liant la Ville et l'ADAVA** ?
(<https://gomet.net/transports-velo-aix-en-provence-avada/>)

Oui, dans la logique de notre discours, nous renouvellerons cette convention. Rien ne nous y oppose. Nous pouvons même envisager de faire de vous un opérateur de transport plus crédible encore.

13. Envisagez-vous de développer le programme gouvernemental « **savoir rouler à vélo** » dans les écoles primaires (<http://www.sports.gouv.fr/savoir-rouler-a-velo-11453/>) pour former les générations futures au vélo? Si oui selon quelles modalités ?

L'enfance est centrale pour notre liste Vert Aix. Notre programme est très progressiste en ce sens ; nous voulons les meilleures pratiques au service de l'enfance. Mais le crédo initial c'est la sécurité.

Le programme gouvernemental "savoir rouler à vélo" sera présent dans nos écoles, sous la forme de séquences cycles en EPS, avec un intervenant spécialisé cycle ; comme il se fait à l'heure actuelle avec d'autres sports tels que le ping-pong ou le hockey.

Certains instituteurs/institutrices mettent déjà en place ce programme dans leurs classes, en faisant prendre des vélos à leurs élèves pendant plusieurs mois pendant le temps de périscolaire. Cela reste de l'implication du maître ou de la maîtresse pour le moment, c'est en effet un engagement contraignant qui demande de l'organisation et des parents encadrants. L'objectif sera de le généraliser par la mairie pour que chaque école mette en place ce programme, en proposant des moyens suffisants pour décharger au maximum les enseignants.

Des ateliers de sensibilisation au vélo seront valorisés et mis en avant dans nos écoles, via par exemple l'ADAVA. Des interventions de la Sécurité routière pourront être envisagées pour sensibiliser les enfants à la sécurité à vélo (port du casque, port du gilet fluo et de lumières adaptées...) par les policiers municipaux. Ceux sont des actions qui existent mais qui doivent être généralisées à toutes les écoles d'Aix-en-Provence.

Nota : Votre lien renvoie vers une page introuvable.

Les moyens alloués humains et financiers

14. 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 vélo fait partie des changements urbains structurants ; il est le mode de vie adapté des villes en transition. Nous nous sommes engagés pour un budget de 25€/habitant/an auprès du Pacte pour la Transition. Notre retard est tellement important au sein de la ville qu'il sera envisagé d'augmenter cette mesure à 30€/habitant/an pour le bien-être de cette ville.

15. 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 ?

La Transition nécessite de la transversalité permanente. Oui sur le principe. Mais notre organigramme fonctionnel sera adapté à l'urgence de la transition écologique.

16. 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 ?

A discuter ensemble, mais il nous semble facile à mettre en place et incitatif à l'usage du vélo pour les agents. Nous comptons également éventuellement doter de vélos les fonctionnaires volontaires afin d'avoir un impact immédiat.