

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 mesure 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 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)

Je suis cycliste (et pas par opportunisme soudain, mais depuis toujours), avec mon jeune garçon. Depuis plusieurs années, lors des réunions du CIQ de Puyricard, mais aussi lors des vœux et autres visites de Madame le Maire, j'ai regretté publiquement que le vélo ne soit qu'une variable à la marge que la municipalité semble avoir découvert très (trop) récemment. J'ai émis le souhait également que la vitesse soit tout simplement respectée afin de protéger les cyclistes et piétons. Tout ceci pour rien, en tout cas. Puyricard est à quelques kilomètres seulement du centre historique ... et pourtant y aller relève d'un défi : va-t-on arriver entier sur le Cours Mirabeau ... Idem pour aller de Puyricard à Venelles où la réfection du Chemin de la Présidente a eu comme effet d'augmenter la vitesse de circulation des voitures, encore plus nombreuses qu'avant. Que dire alors de la route du Colonel Maurice Bellec ? et de bien d'autres ? Bref, il est « normal » que Aix soit classé 33° et Marseille 42° sur les 42 villes expertisées par l'ADAVA dans le dernier baromètre paru.

Les automobilistes ne respectent pas les bandes cyclables et se les approprient comme parking ou voie de dépassement. La vitesse de ces voitures est trop rapide, rarement contrôlée, la pollution est maximale, ... bref. Le constat, nous le faisons chaque jour, à pied, à vélo, avec ses enfants ou ses chiens, il est dangereux, à Aix d'être en dehors d'une boîte.

Aussi, notre feuille de route est ambitieuse mais elle s'inscrit parfaitement dans le monde d'aujourd'hui ! Les villes de Strasbourg, Nantes, Bordeaux, Grenoble, Lille, ... ont déjà toutes engagées, il y a longtemps, des plans vélos ! Il est temps de s'y pencher maintenant. Le BHNS a ouvert une voie, presque satisfaisante (avec encore quelques problèmes quand même quand on est cycliste...). Il faut continuer, plus vite et plus loin.

Voici quelques mesures qui nous semblent évidentes à mettre en place :

- Relier les quartiers entre eux avec des pistes cyclables
- Commencer par le développement des liaisons cyclables et piétonnes rapides des quartiers d'Aix vers le centre historique
- Limiter l'accès des voitures dans le centre-ville, grâce à la gratuité des parcs-relais et à des liaisons bus plus fréquentes
- Autoriser les vélos et les animaux dans les transports en commun
- Faciliter l'usage des tri-porteurs pour les livraisons urbaines
- Développer le parking sécurisé des vélos et les places vélos
- Promouvoir le cyclotourisme à Aix, ce qui permettra de diversifier le profil des visiteurs, visiteurs qui n'amèneront ni nuisances ni pollution !

Le schéma directeur adopté en 2013 n'a pas vu le début d'une réalisation 6 ans plus tard, à part pour la partie BHNS ... Pour nous, Aixois, 6 ans c'est beaucoup et l'inertie ne peut continuer ainsi.

La métropole de Bordeaux (28 municipalités) a voté pour un plan vélo de 70 millions d'euros sur 4 ans pour développer 70 actions visant à réaliser les infrastructures permettant de rendre accessible à vélo toute la métropole dans des conditions de sécurité et de fluidité correcte. Il faut rappeler que Bordeaux, en 2019 est classée 8^e sur 42 villes dans le dernier baromètre publié par l'ADAVA. La Métropole Aix Marseille Provence débloque, elle, 60 millions d'euros sur cinq ans. C'est insuffisant du fait que nous partons à Marseille, Aix et pour les autres villes de la Métropole de si loin (33^e et 42^e sur 42 villes) !

Aussi, nous demandons un plan d'urgence vélo qui satisfera beaucoup d'Aixoïses et améliorera nos conditions de vie. En effet, nous entendons les CIQ qui se plaignent de l'accroissement des nuisances des voitures dont le trafic ne fait que s'accroître, notamment avec le nouveau PLU et la densification des habitats. Le vélo et les transports doux et en commun sont une solution pour réduire ces déplacements et rendre plus agréable la vie à Aix. Actuellement beaucoup se plaignent des nuisances sonores et de la qualité de l'air qui s'aggrave chaque année.

Un plan vélo spécifique à Aix, de l'ordre de 3-4 millions d'euros par an, sera un préalable afin de rattraper tout le temps perdu à Aix mais ne pourra être efficace qu'accompagné par une politique métropolitaine afin de relier les villes entre elles. C'est une logique territoriale ET locale qu'il faut rechercher.

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 ?

Je l'ai affirmé dans ma réponse précédente : l'aménagement des accotements des routes, la réalisation de pistes cyclables sécurisées et de cheminements piétons seront une priorité, ceci pour deux raisons : la sécurité des usagers, et la qualité de vie des Aixoïses. Les conséquences d'une intensification des usages de modes de transports doux sont vertueux ! Pouvoir d'achat, santé, qualité de vie s'améliorent. Et non seulement les humains bénéficieront de ces changements de comportement, mais aussi les animaux, trop souvent victimes, eux aussi de la dégradation de leurs habitats et des accidents avec les voitures ...

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

Non seulement les vélos pourront emprunter les couloirs de bus mais pourrons aussi être admis dans les bus, dans des espaces réservés, comme c'est le cas par exemple à Copenhague. Mais cette autorisation n'est pas suffisante en soi. Les bus sont encore polluants, dangereux (car certains chauffeurs ne respectent pas les limitations de vitesse notamment) et des voies spécifiques doivent exister pour assurer la sécurité.

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

Le programme de sécurisation des vélos est un problème crucial pour inciter l'Aixoïse à l'utiliser. Le programme Alvéole pourrait permettre d'avoir des financements pour sécuriser les vélos. Dans certains lieux, des espaces stationnement type arceaux pourraient être suffisants et satisfont les usagers qui ne laissent leur vélo que quelques minutes ou les ont sous surveillance visuelle. En revanche pour des séjours plus longs (notamment pour un parking de nuit) des mécanismes plus sécurisés doivent voir le jour rapidement. Le Cours Mirabeau, la Place des Cardeurs, ... sont des espaces à privilégier. Le développement du cyclotourisme que nous souhaitons initier nécessite des parkings sécurisés, pour des durées de 24/48H. A la gare routière, ce sont des parkings plus longs qu'il est possible d'envisager afin de permettre de laisser son vélo le temps d'un week-end ou d'un séjour plus long.

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

La marche à pied, si elle est sécurisée, se développera. La multimodalité est probablement une solution qui satisfera les Aixoïses : bus et marche à pied permettent de se rendre aisément partout dans Aix.

La marche à pied est aussi un plaisir. Or il n'existe pas de liaison type coulée verte qui permette de se rendre du nord vers le centre, du sud vers le centre. Les espaces sont segmentés. Il faut retrouver ces passages et redonner aux Aixois la possibilité de se déplacer à pied, abrités de la chaleur grâce à une végétalisation importante du centre et des quartiers. Coulée verte et coulée bleue sont à associer, mais dans le respect d'espaces sauvages et avec une utilisation maîtrisée. L'intérêt de ces coulées est pour les humains mais aussi pour les animaux et pour la flore : permettant ainsi de contribuer à améliorer la vie de tous (habitats préservés, biodiversité, ...)

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 ?

Le plan que nous avons étudié est proche de celui proposé par Charlotte de Busschère alors qu'elle n'était pas encore alliée à Stéphane Salord. Deux autres lignes dédiées aux bus électriques, permettant de rallier rapidement le nord avec le sud et l'est avec l'ouest. Ces voies dédiées semblent être, d'après nos expertises, les meilleures solutions en l'état actuel des possibilités offertes.

Dans tous les cas, ces bus devront être équipés pour pouvoir transporter vélos et animaux. En effet, les animaux n'ont, pour l'instant, pas accès aux bus sauf à être dans un panier. Permettre l'accès des animaux permettra de donner plus de liberté aux Aixois, à ceux qui souhaitent atteindre un quartier (comme la Torse par exemple pour se promener) mais qui ne peuvent le faire sans transport en commun.

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 ?

Ces voies express sont une nécessité, sur le modèle danois : permettre des accès rapides et sécurisés des grands quartiers, en se calant sur les mouvements des véhicules.

Il est important d'accompagner cette nouvelle offre de déplacement d'une concertation avec les entreprises des salariés potentiellement intéressés pour le changement du mode de déplacement de leurs salariés. En effet, l'entreprise doit être à même de proposer des parkings vélos, éventuellement un vestiaire et des douches.

Enfin, et pour regarder le déplacement dans sa globalité, il est important que ces voies soient végétalisées afin d'éviter d'abriter de la chaleur les cyclistes.

Le délai pour ces voies rapides ne peut être envisagé que par phasage, avec des retours d'expérience pour améliorer et anticiper au mieux les besoins des usagers. Ces programmations doivent se faire en concertation avec les usagers et les associations les représentant, afin de prendre les meilleures décisions possibles, avec ceux qui seront les utilisateurs de ces solutions !

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

Le boulevard périphérique doit avoir une voie spécifique bus et cyclistes, séparée de la voie voiture, avec des feux spécifiques et une gestion fluide de la circulation. Ce boulevard est trop encombré et aggrave la qualité de l'air du centre historique. Il faut néanmoins commencer par une voie des bus sur certaines portions du périphérique pour ensuite la généraliser, une fois que le nombre de voitures commencera à décroître.

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 ?

La politique de communication est essentielle et passe par des événements festifs sur le thème du vélo. A Venelles, ville voisine de Aix, deux fois par an, une animation « roule ta ville » est organisée. Sécurisée par la Police Municipale, des cyclistes grands et petits partent dans les rues de la ville. Une animation identique pourrait avoir lieu dans les quartiers, pour faire comprendre qu'il est possible d'utiliser son vélo, ceci pour les grands et les plus jeunes.

La promotion du vélo passera bien évidemment par une Maison du Vélo : véritable outil du cycliste : bons plans, conseils, aides financières, réparations, identification, ... permettront d'orienter et d'aider à la transition vers ce mode de déplacement.

Ensuite des mesures incitatives financières pourront être mises en place par les entreprises Aixoises, pour inciter leurs salariés à user du vélo pour venir travailler.

Enfin le magazine de la ville sera le relais des expériences réussies de conversion par des Aixois vers le cyclisme ou le transport multimodal. Ces dernières mesures sont très simples à réaliser et rapides à partir du moment où les voies sécurisées sont existantes !

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 ?

Ici, nous sommes plutôt favorables à des aides concernant l'achat de vélos d'occasion, au travers de l'ADAVA par exemple ou d'autres associations qui proposent réparation et remise à neuf de vélos. Il serait possible d'aider ces associations en termes de création d'emploi ou d'aide logistique pour leur activité, créant alors une dynamique positive, dans une logique de consommation différente ...

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

L'expérience précédente à Aix n'a pas été une réussite, loin de là et les sommes investies, argent du contribuable, ont été perdues. Aussi pour ce point ci, nous ne souhaitons pas prendre position avant de consulter des experts. Il faut étudier ce dossier avec attention afin de ne pas recommencer les mêmes erreurs.

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

Nous avons déjà évoqué cette Maison du vélo (Q.9). L'animation ferait l'objet d'une convention avec une association plus à même d'avoir l'expertise et d'être force de proposition en matière de promotion du vélo.

13. Renouvellerez-vous en 2022 **la convention liant la Ville et l'ADAVA** ?

(<https://gomet.net/transports-velo-aix-en-provence-avada/>)

Oui, bien sûr ! L'ADAVA est un acteur incontournable pour le développement des transports doux. Son expertise est essentielle à la prise de décision politique. L'objectif est de remonter rapidement dans le baromètre des villes cyclables.

14. 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 ?

Toutes les écoles ne sont pas équipées comme il le faut pour apprendre le vélo dans de bonnes conditions. Aussi, si elles ne le sont pas, comme pour la piscine, un espace sera créé pour que les classes puissent se déplacer (en bus) vers cet espace où des professionnels pourront non seulement leur apprendre l'usage du vélo mais aussi les règles de circulation et un comportement citoyen sur la route !

Pour cela, ceci ne peut se faire que du CE1 au CM2, la dernière année, étant surtout consacrée au comportement respectueux sur la route.

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 ?

Comme indiqué en Q.1, un budget de 4 millions d'euros par an est la limite supérieure dans notre projet. Il est cependant important d'y arriver. Pour se faire et pour le financer, la Métropole sera partie prenante, ainsi que des fonds européens dans le cadre de projets de promotion de la mobilité. De plus, et comme plusieurs routes à aménager sont des départementales, le département devra être un financeur aux côtés de la municipalité. Enfin, le cercle vertueux engagé, il sera souhaitable d'en calculer les impacts autant en matière d'environnement que de qualité de vie pour les Aixois.

Ce budget « vélo » sera accompagné par un budget « transports en commun » et cheminement piéton, qui reste à évaluer.

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 ?

Il semble évident que si une telle volonté politique s'affirme à savoir celle de mettre les déplacements doux comme une priorité de la ville, des moyens humains seront déployés en conséquence.

Aussi nous prendrons les dispositions pour que le technicien territorial (expert en matière de déplacement doux et pas seulement vélo), soit l'expert auprès duquel le maire adjoint délégué au vélo et autres modes alternatifs pourra prendre conseil, en plus des experts extérieurs, tels l'ADAVA et autres associations d'usagers. Nous engagerons les CIQ à développer des groupes de travail sur les modes de transports doux, afin d'être aux aussi porteurs de projets.

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 ?

Rien ne s'y oppose et c'est un signal fort et une incitation pour chacun de prendre son vélo pour aller travailler.