

Développer un réseau cyclable cohérent

Action n°1

Créer un réseau express vélo Des actions concrètes sont nécessaires pour préserver la qualité de vie et la santé des habitants du Pays Basque, où les transports représentent le premier poste d'émission de CO2.

Pour convertir de nouveaux usagers à la pratique du vélo (notamment les enfants, les familles et les seniors), il est essentiel d'avoir un réseau cyclable structurant, continu et sécurisé.

Ce réseau express Réseau Vélo R(Ê)VÉ reliant l'ensemble des points d'intérêts de l'agglomération, sans coupure, séparé du trafic automobile et des piétons, permettrait à n'importe quel concitoyen d'avoir à proximité de chez lui une piste cyclable pour aller au travail, à l'école, chez le boulanger ou à la plage (cf carte ci-dessous).

Ce réseau devrait s'appuyer sur l'expertise des aménageurs hollandais, dont le travail a été condensé dans le document de Paris en Selle.

Selon quel calendrier et de quelle manière envisagez-vous mettre en place un réseau cyclable express (lisible, cohérent, continu et prioritaire) ?

Le plan vélo relève de la compétence du Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour (SMPBA) mais les villes constituent l'échelon de sa mise en œuvre voire de son amplification. C'est à ce titre que nous avons engagé l'élaboration d'un programme spécifique pour inciter au développement de l'usage du vélo au quotidien à Bayonne.

Ce programme comporte les objectifs suivants :

- Poursuivre la création de continuités cyclables sécurisées, entretenues et correctement jalonnées
- Accroître l'offre de stationnement vélo en l'adaptant aux besoins des divers usages
- Développer un panel de services vélo en coordination avec le SMPBA
- Communiquer, former et inciter à pratiquer le vélo

Si une accélération est indispensable, elle est heureusement déjà largement en route à Bayonne. Nous voulons répondre avec force et détermination, à cet égard, aux enjeux de transition écologiques et énergétiques mais également aux enjeux de santé. Aussi, forts de 50 km de pistes et bandes cyclables et de voies vertes, nous souhaitons aujourd'hui à la fois développer structurellement ce réseau et en traiter les ruptures.

C'est un travail qui a donc déjà commencé et que nous allons accélérer en privilégiant, pour les axes les plus importants, les pistes cyclables plus adaptées pour apporter les conditions d'une circulation sûre et aisée des cyclistes dans leur diversité.

Pour ce qui concerne le réseau R(E)VE, si le principe d'un réseau structurant est pertinent, notre projet prévoit cette structuration avec l'aménagement de plus de 17 km de nouvelles pistes cyclables. Un réseau cyclable n'a de sens que s'il est pensé globalement.

Toutefois, ce projet doit s'envisager sur la base d'un référentiel d'aménagement partagé par l'ensemble des collectivités concernées autour de Bayonne, afin d'harmoniser les pratiques des différents aménageurs et de garantir une logique d'itinéraires interurbains. En outre, nous souhaitons que ce référentiel soit également établi en concertation avec les associations représentatives.

Action n°2

Maintenir le réseau cyclable avec un soin prioritaire : nettoyage régulier des feuilles et débris (verre...), remplacement des panneaux de signalisation endommagés, entretien régulier de la peinture... Proposer des itinéraires de déviation sécurisés en cas de travaux sur le réseau cyclable.

Pour garantir dans le temps un réseau cyclable efficace, une agglomération doit allouer des moyens appropriés. En effet, les vélos étant plus sujets aux crevaisons et aux chutes, un soin particulier doit être apporté à l'entretien des aménagements cyclables.

Des équipes dédiées et du matériel adapté sont indispensables à l'entretien des infrastructures vélo.

Quels moyens humains et matériels vous engagez-vous à mettre en place et quel budget sera strictement alloué à l'entretien du réseau cyclable ?

Les politiques d'entretien des chaussées mises en œuvre par les services doivent poursuivre leur évolution pour encore mieux intégrer les infrastructures dédiées aux vélos. C'est l'un des objectifs du plan de développement de l'usage du vélo que nous proposons. Qu'il s'agisse de pistes, de bandes ou simplement d'accotements, le niveau de service doit être suffisant pour garantir une circulation sécurisée des cyclistes.

Nous ne pensons pas qu'il soit opportun de dédier des équipes à ces actions mais de renforcer, au sein de l'ensemble des services municipaux, comme communautaires pour ce qui concerne l'agglomération, une approche transversale du vélo déjà présente dans les équipes les plus concernées.

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°3

Repenser le plan de circulation en réfléchissant à la place de la voiture dans la ville. Repenser le plan de circulation permet d'augmenter au maximum le linéaire de rues apaisées. Ce processus de hiérarchisation du réseau viaire a pour objectif, à terme, de ne conserver du transit motorisé que sur des axes susceptibles d'accueillir des pistes cyclables de qualité.

Pour penser la ville comme un lieu de rencontre, il est important de privilégier des modes de déplacement créateurs de lien social, économiques et écologiques et donc de favoriser au mieux les déplacements doux et réduire les modes de déplacements individuels motorisés.

Il est nécessaire de donner la priorité aux usagers dans l'ordre suivant : aux piétons, aux cyclistes, aux transports en commun et en dernier lieu aux véhicules individuels motorisés.

Cette logique d'aménagement permettra de résoudre de nombreux conflits, notamment entre les modes de déplacement doux, grâce à une prise en considération en amont de ces derniers à l'occasion des études de réfections de voirie.

Vous engagez-vous à respecter systématiquement cet ordre de priorité et de quelle manière envisagez-vous le réajustement du partage de l'espace public ?

Il convient d'insister sur le fait que l'alternative à la voiture solo, requiert le développement de l'usage du vélo au quotidien mais également de la marche et des transports collectifs, qui sont également des facteurs indiscutables de réussite.

Depuis le 2 décembre dernier, la Ville de Bayonne a créé une zone 30 élargie à un large périmètre autour du centre-ville. Le premier objectif de cette mesure est de faciliter la circulation des cyclistes. Mais pas seulement ! Les zones "apaisées", comme on les appelle, contribuent plus globalement à sécuriser l'espace public en réduisant la vitesse des véhicules, et donc à améliorer la cohabitation entre tous les usagers. Elles favorisent ainsi la pratique du vélo et de la marche. En rendant les rues plus sûres et plus accueillantes, elles améliorent aussi la qualité de vie des résidents. Autre bénéfice remarquable de la création d'une zone 30, la réduction du bruit de la circulation automobile, de la pollution et des consommations énergétiques.

Nous avons également accompagné la pratique de la marche au quotidien. Nous avons mené un programme d'aménagement des espaces publics qui a ambitionné leur meilleur partage et leur plus forte polyvalence en termes d'usage. Les requalifications urbaines engagées ou à venir dans les différents quartiers qui composent par exemple le centre-ville concourent ainsi à réduire l'empreinte de la voiture en privilégiant des espaces principalement dévolus aux liaisons douces et en particulier aux piétons.

Nous poursuivrons, avec forces et convictions, cette approche en tenant compte, bien entendu, de la hiérarchisation du réseau et de ses enjeux.

Action n°4

Mener une réflexion sur la place du stationnement :

Un réseau cyclable performant doit également s'accompagner de nombreux stationnements vélos. Pour redynamiser le centre-ville et favoriser l'économie locale, mais également l'accès à la culture et au sport, il est en effet important pour les cyclistes de pouvoir garer facilement leurs véhicules et les prévenir du vol. L'implantation de ces infrastructures doit également permettre une intermodalité efficace (stationnements près des gares par exemple).

Comment envisagez-vous le déploiement d'un parc de stationnements vélo adapté ?

Le plan de développement de l'usage du vélo que nous proposons comprend un volet dédié au stationnement des vélos avec une réponse échelonnée en fonction des usages ; des simples arceaux au plus près des services (déjà 700 installés à Bayonne), aux stationnements couverts pour notamment équiper les écoles ou les équipements publics comme les installations sportives jusqu'aux abris sécurisés.

S'agissant de cette dernière catégorie, une offre existe d'ores et déjà (un parc vélo de 38 places a été installé près de l'Hôtel de Ville et une centaine de places sont déjà offertes dans les parkings en ouvrage de la Ville) mais sera fortement renforcée par le déploiement de nouveaux parcs vélo mais également, pour ce qui concerne les quartiers les plus denses comme le centre-ville, par l'aménagement de locaux libres en rez-de-chaussée pour permettre aux résidents d'y stationner en toute sécurité leurs vélos, à défaut de pouvoir le faire dans leur résidence.

Pour ce qui concerne l'intermodalité, elle concernera bien entendu la gare de Bayonne avec la création engagée d'une maison du vélo qui proposera une offre de stationnement dédiée, en sus du parking de la gare, mais également les stations de transports urbains, avec une offre graduée en fonction des besoins, ainsi que les parkings relais ou de covoiturage.

Les besoins de stationnement des vélos sont variés et l'offre associée doit pouvoir répondre à cette diversité, à la fois sur les typologies et les localisations.

Promouvoir une culture vélo

Action n°5

Favoriser le déploiement du programme national "savoir rouler à vélo" dans les écoles primaires, en équipant les écoles de stationnement vélo grâce au programme Alvéole. Le stationnement sera ainsi pris en charge à 60% et la sensibilisation à 100%.

Cet apprentissage doit aussi concerner les adultes qui ne maîtrisent pas la pratique du vélo et ceux se sentant en insécurité à vélo en ville, comme le fait déjà l'atelier vélo Txirrind'Ola. Il s'agit enfin de sensibiliser l'ensemble des habitants de l'agglomération au code de la route et au respect des usagers les plus vulnérables dans l'espace public.

De quelle manière permettrez-vous aux jeunes d'apprendre à circuler à vélo en ville avant leur entrée au collège grâce à des encadrants formés à la mobilité vélo ? Par ailleurs, comment soutiendrez-vous les associations locales d'usagers de la bicyclette pour leur permettre de proposer des séances d'éducation à la mobilité vélo, y compris auprès des adultes et des publics aux besoins plus spécifiques (salariés, chômeurs, retraités, handicapés...) ?

De nombreuses actions sont déjà menées dans les écoles élémentaires bayonnaises. Les agents de la police municipale, avec le soutien de la prévention routière, effectuent non seulement des sensibilisations aux risques routiers et aux bons gestes à adopter mais également des séances pratiques d'usage du vélo sanctionnées par un certificat délivré aux élèves. C'est d'ailleurs aujourd'hui une mesure instaurée dans la loi d'orientation des mobilités (LOM).

Action n°6

Sensibiliser les agents au strict respect du code de la route et donc des aménagements cyclables et piétons.

Afin de faire respecter les droits et les devoirs de l'ensemble des usagers de la voirie, les forces de l'ordre doivent être sensibilisées aux problématiques rencontrées par les cyclistes en ville et formées aux spécificités du code de la route les concernant : respect des SAS vélo, des pistes et des bandes cyclables, des distances de sécurité etc.

Au même titre qu'une communication doit pouvoir sensibiliser les usagers aux règles en vigueur, les autorités, au sein desquelles nous souhaitons assumer notre place, doivent accompagner l'usage du vélo par une exigence vis-à-vis des autres usagers. Parmi les axes sur lesquelles il nous semble indispensable de prolonger l'action municipale, nous estimons que la lutte contre les stationnements sauvages sur les infrastructures dédiées au vélo doit constituer une priorité.

Action n°7

Proposer le forfait mobilité durable (anciennement IKV : indemnité kilométrique vélo) aux agents municipaux.

Depuis sa mise en application, la loi LOM offre la possibilité aux entreprises et aux administrations d'attribuer à leurs salariés un forfait mobilités durables et une prime vélo (ou co-voiturage) défiscalisée jusqu'à 400 € par an.

Si cela n'est pas déjà mis en œuvre dans votre commune, proposerez-vous cette prime à vos agents ? Quelles actions conduirez-vous pour inciter les entreprises de votre commune à l'instituer pour leur personnel et, de façon plus générale, à mettre en place des plans de déplacement d'entreprise ?

Si nous avons souhaité élaborer un plan de développement de l'usage du vélo, il est évident que les mesures envisagées pour inciter les Bayonnais à privilégier les modes actifs pour leurs déplacements quotidiens s'accompagnent naturellement d'engagements pour le personnel municipal.

L'instauration du forfait mobilité durable, introduit par la loi d'orientation des mobilités promulguée le 24 décembre dernier mais pour lequel les décrets d'application sont encore attendus, constitue bien entendu une disposition qui sera retenue car cohérente avec les objectifs poursuivis. Mais cette incitation passe également par une offre de stationnement adaptée aux attentes exprimées par les agents de la Ville ; c'est à ce titre que des locaux sécurisés ont d'ores et déjà été aménagés à cet effet, locaux qui permettent par ailleurs une recharge des batteries.

Mais de manière plus globale, et au-delà même des infrastructures que nous allons continuer à déployer, la part des modes actifs dans les déplacements domicile-travail comme professionnels ne pourra connaître une véritable croissance sans un développement sérieux et volontariste des plans de mobilité employeurs de nos entreprises. Nous œuvrons d'ores et déjà à cet objectif avec le SMPBA qui propose aux professionnels un accompagnement par une conseillère en mobilité dédiée à cette mission.

Là encore, les seuils introduits par la LOM ne couvrent pas, pour de justes raisons, toutes les situations ; c'est le cas du centre-ville de Bayonne dont le tissu économique est composé d'une forte diversité d'entreprises de moins de 50 salariés mais dont la conjugaison présente pour autant un intérêt indiscutable pour le développement d'un plan de mobilité inter-entreprises. C'est donc une action que nous avons souhaitée inscrire dans notre démarche Actions Cœur de Ville en finançant directement, avec le SMPBA et l'Office de Commerce et d'Artisanat, son élaboration. D'ailleurs, compte tenu de leurs localisations, les services municipaux vont directement s'inclure dans ce plan de mobilité.

Enfin, pour compléter les participations déjà proposées par le SMPBA pour les particuliers, nous avons souhaité, au titre de la Ville, encouragé l'usage de véhicules à assistance électrique tels que les vélos cargo (vélo longtail, biporteur ou triporteur) par les professionnels en leur accordant une aide financière. Le dispositif est en vigueur depuis ce début d'année.

S'agissant des services municipaux, nous avons d'ores et déjà mis à disposition des personnels 14 vélos à assistance électrique pour leurs déplacements professionnels et fort de leurs succès, nous souhaitons rapidement compléter ce parc.

Action n°8

Lancer un plan de communication orienté sur le respect mutuel des usagers, sur les nouvelles dispositions du code de la route spécifiques au vélo (double sens cyclable, tourne à droite, sas vélo) et battre en brèche les idées reçues.

Comment envisagerez-vous de telles actions de communication dans votre commune ?

Le plan de développement de l'usage du vélo que nous proposons comprend un volet dédié aux actions de sensibilisation des usagers, à la fois pour inciter les Bayonnais à se déplacer autrement mais également pour attirer l'attention de tous sur les règles indispensables à la bonne cohabitation des différents modes de déplacement ou encore informer très largement sur les nouvelles mesures dédiées aux modes actifs introduites notamment par le décret du 2 juillet 2015 ou la très récente LOM.

Action n°9

Inciter financièrement les entreprises à organiser des animations pro-vélo : Sachant que près du tiers des accidents mortels à vélo implique des poids lourds en agglomération (analyse de l'accidentalité des cyclistes 2011 de la base VOIESUR du CEREMA), il est indispensable de sensibiliser les chauffeurs de transport en commun au respect des usagers vulnérables : règles de sécurité, aménagements spécifiques, etc.

Quelles mesures avez-vous l'intention de mettre en application pour encourager les entreprises de transports en commun à sensibiliser leurs employés ?

Il s'agit ici d'un sujet qui relève directement du SMPBA auprès de qui nous agissons pour conduire les actions nécessaires auprès des sociétés de transport urbain.

Commentaire général :

Nous nous engageons, avec méthode et détermination, et toujours en lien avec les usagers et leurs associations représentatives, à faire de Bayonne une ville favorable à toutes les pratiques du vélo.