

Choisir l'écologie pour Le Mans

Le temps est venu

Le Mans, le 23 février 2020

Objet : Vos questions concernant nos engagements « vélo »

Madame, Monsieur,

Vous nous avez fait parvenir différentes questions relatives à nos engagements en matière de mobilité et concernant particulièrement le développement de la pratique du vélo au Mans et dans l'agglomération.

Vous connaissez notre engagement pour le développement du vélo en tant que mode de déplacement du quotidien, en lieu et place de la voiture. Nous vous remercions donc de votre initiative, qui contribue à faire du vélo un enjeu de cette campagne électorale.

Voici nos réponses à vos questions (vos questions sont encadrées en vert) et les engagements que je prends en qualité de future maire de la ville. Nous avons voulu expliquer nos réponses, qui ne rentrent pas nécessairement dans les cases oui/non de votre questionnaire. Nous espérons que cela ne vous empêchera pas de les traiter dans le cadre que vous avez prévu.

1. Objectif de part modale vélo pour Le Mans métropole

Voici les objectifs que nous visons en termes d'augmentation de la part modale « vélo » durant ce mandat :

- en 2024 (objectif du plan vélo national 9%) : 15 % ;
- en fin de mandat en 2026 (préconisation Cyclamaine 15% minimum) : 20 %.

Cet objectif correspond à la part modale des déplacements domicile-travail sur la ville. Comme vous le savez, 40% des trajets en ville en voiture font moins de 3 kilomètres, dont 58% concernent les trajets domicile-travail. Ces objectifs nous semblent donc réalisables.

2. Se donner les moyens de bâtir l'infrastructure cyclable - Investir chaque année au moins 50 euros par habitant de l'agglomération (soit ~10 millions/an) pour développer un réseau cyclable de qualité dans et entre les 19 communes.

Je m'engage à investir 5M€ par an en plus des 21M€ déjà actés dans le cadre du schéma directeur vélo 2020-2030. La mesure 75 de notre projet vise ainsi clairement l'accélération de la mise en œuvre du schéma directeur vélo adopté en 2019. Nous

voulons que les voies et pistes cyclables prévues soient réalisées en 2026 au lieu de 2030.

Je m'engage également à créer quatre postes de techniciens pour être en mesure de suivre et réaliser ces investissements, soit un budget de fonctionnement de 200k€/an.

À ce budget s'ajoute celui des réfections de voirie et projets d'aménagement urbain en général pour lesquels il n'y a pas de ventilation des coûts entre les différents modes de transport. Aujourd'hui encore, notre collectivité réalise des travaux et aménagements en faisant l'impasse sur les mobilités douces. **Je m'engage donc à ce que les travaux de voirie ou nouveaux aménagements intègrent systématiquement dans leur cahier des charges l'accessibilité vélo, piéton, personnes à mobilité réduite** (mesure 74).

La somme de ces engagements équivaut à la somme que vous préconisez.

3. Prioriser la sécurisation des points noirs. Réaliser en priorité (premières années du mandat) des pistes cyclables protégées tout au long des axes les plus fréquentés aujourd'hui dépourvus d'aménagement continu :

Béner - Bollée - De Gaulle
Route de Sablé - Heuzé – Libération - Montoise
Chanzy - Gougéard - 33e Mobiles - tunnel - CHM – campus
Lune de Pontlieue (réalisation d'un anneau cyclable distinct à l'extérieur du rond-point)

Tous ces aménagements sont à articuler avec les projets de chronolignes. En effet, pour la bonne gestion de l'argent public, réaliser des aménagements permanents pour les remettre en cause peu de temps après serait peu sérieux.

Je m'engage donc à **accélérer la décision sur les chronolignes pour statuer soit sur un aménagement temporaire quand le calendrier des chronolignes sera trop lointain, soit une intégration d'aménagements pour les cyclistes lors des travaux chronolignes quand le calendrier est proche.**

Je m'engage à **débloquer le projet Demorieux** – déjà voté et mis en suspend malgré les élu.e.s écologistes – indépendamment du projet chronoligne sur le même trajet.

Améliorer en urgence la sécurité des cyclistes en installant des protections maçonnées :

- aux débouchés de bandes cyclables dans les giratoires
- aux intersections des doubles-sens cyclables
- dans les courbes à droite où des conducteurs coupent fréquemment la bande cyclable

Les enjeux de sécurité pour tous les usagers de la voirie publique sont pour nous une priorité, comme cela est inscrit dans notre projet. **Notre objectif 12 est que chacun et chacune puisse se déplacer à pied, en fauteuil ou à vélo en toute liberté et sécurité.**

Nous mènerons une étude partagée avec les utilisateurs (cyclistes, piétons, etc.) de l'ensemble des carrefours de façon à déterminer une priorisation et étudier au cas par

cas les aménagements les plus pertinents. En effet, les ilots maçonnés s'avèrent pertinents dans certaines configurations mais pas systématiquement. Nous nous engageons à traiter des carrefours dès 2020.

4. Rédiger dès 2020 un cahier des charges des aménagements cyclables, en co-construction avec les associations d'usagers du vélo. Ce cahier des charges s'imposera à tout chantier ultérieur.

Pour mettre en place de manière effective notre mesure 74 (intégration de solutions « vélo » dans tous les travaux de voirie et aménagement), nous aurons besoin d'un socle partagé entre les élu.e.s, les services et les usagers. **Le cahier des charges que vous proposez est donc un outil prioritaire pour permettre aux services d'accélérer et faciliter la mise en œuvre.** Il devra notamment viser une meilleure identification visuelle des différents aménagements tant pour les cyclistes que pour les autres utilisateurs.

Ce cahier des charges peut tout à fait être réalisé dès 2020.

Cependant, ce cahier des charges sera forcément général. Il pourra suffire pour des travaux légers et « classiques ». Je tiens cependant à ce que la co-construction soit au cœur de notre méthode de travail. Il faudra ainsi une **concertation spécifique en complément pour certains projets afin de bien prendre en compte l'expérience « usagers »** et d'éviter que des solutions intéressantes « sur le papier » ne s'avèrent inadaptées dans la réalité.

5. S'appuyer sur l'expertise des usagers pour réussir les aménagements cyclables, via une convention partenariale (consultation des usagers pendant l'élaboration de tout projet touchant à la voirie, valorisation de l'expertise d'usage).

Comme déjà évoqué dans la question précédente, **je m'engage bien évidemment, sur tous les projets importants, à mettre en œuvre une démarche de consultation avec les riverains, associations représentatives des usagers, etc.** À noter que pour les communes périphériques, l'accord du Maire est incontournable sur les prises de décision.

Créer un service de stationnement résidentiel sécurisé. Déployer massivement du stationnement résidentiel sécurisé à la demande.

Installer des garages à vélos sécurisés à vocation résidentielle est la mesure 76 de notre projet.

Je m'engage également à une remise à plat de la politique stationnement vélo sur l'ensemble de la communauté urbaine. Il s'agira en particulier de redéfinir les rôles des différents acteurs publics et parapublics (services communautaires et municipaux, Cenovia, Setram). L'objectif est d'avoir une politique de stationnement lisible et cohérente, tant en termes d'accessibilité aux aménagements que de tarification.

Nous nous appuyerons sur un diagnostic des besoins de stationnement résidentiel sur chaque quartier ainsi que des opportunités pour les réaliser. Nous serons aussi vigilants, à chaque fois que possible, à l'installation de « boxs » dans les écoles.

6. Généraliser le stationnement cyclable. Poser des arceaux vélo devant tous les équipements publics, à raison dans un premier temps d'au moins 10% de la capacité d'accueil.

Je m'y engage avec les premiers travaux dès 2020.

Poser des arceaux vélo en amont des passages piétons et des intersections, à raison d'au moins 300 arceaux par an.

Nous continuerons la politique engagée de pose d'arceaux en partenariat avec les utilisateurs et **triplerons le budget actuel**, de façon à pouvoir développer l'offre en particulier d'arceaux couverts.

Cependant, les arceaux vélos n'ont pas vocation à être utilisés comme protection anti-stationnement. Pour nous, leur positionnement doit correspondre avant tout à un besoin. La protection des carrefours peut se faire par d'autres dispositifs.

7. Assurer la formation. Déployer et financer le programme "savoir rouler" dans les écoles de la ville.

Bien entendu, **je m'engage à soutenir la formation à la pratique du vélo**. Je tiens cependant à rappeler que le Gouvernement a mis en place le projet « Savoir rouler » sans affecter les moyens nécessaires aux acteurs locaux.

Nous évaluerons la possibilité de mettre en œuvre le programme dans le cadre des TAP ou sur le temps scolaire. La mise en œuvre de ce programme nécessitera aussi d'étudier les partenariats possibles avec les associations en capacité de les encadrer.

Notre projet, mesure 78, prévoit également de promouvoir la formation pour adultes. Par ailleurs, nous voulons **devenir territoire d'expérimentation du permis de conduire avec « option » vélo (mesure 101)**. Notre projet consiste à monter, en lien avec les autoécoles et associations, une expérimentation pour des cours de vélos intégrés au parcours du permis de conduire afin de développer la « culture vélo » au Mans. Il faudra que nous convainquions l'État et les professionnels de l'intérêt de cette expérimentation. Si nous parvenons à monter ce projet et si l'opération est fructueuse, nous en ferons la promotion à l'échelle nationale. Le dispositif pourrait être étendu aux stages destinés à récupérer des points perdus sur le permis de conduire.

8. Créer une maison du vélo pour répondre aux besoins de formation et d'accompagnement, accueillir les cyclotouristes, développer l'économie circulaire...

Il s'agit de la mesure 77 de notre projet. De nombreuses villes, comme Caen, Toulouse ou Bordeaux, disposent d'une Maison du Vélo. Une telle Maison regroupe tous les services liés au vélo, comme l'information, la location, les formations, les ateliers de réparation, le marquage sécurisé, le vélo-tourisme... En coordination avec les acteurs dont vous faites partie, nous créerons une Maison du Vélo pour répondre à la demande et aux besoins de l'agglomération. Elle aura vocation à animer une présence sur tout le territoire de la Métropole, éventuellement *via* un atelier de location et de réparation itinérant.

Par ailleurs, dans l'axe 2 concernant les enjeux climatique et énergétique, nous avons différentes propositions relatives à l'économie circulaire et celle de la fonctionnalité.

9. Pacifier la ville. Modifier le plan de circulation dans les premières années du mandat pour réserver les rues résidentielles à la desserte, aux modes actifs et ponctuellement aux transports en commun. Cette réduction du volume de circulation est un préalable nécessaire au passage de ces rues en zone 30.

L'objectif 12 de notre projet vise une « circulation pacifiée et fluidifiée, Le Mans ville 30 ». Pour nous, la mise en place la plus pertinente consisterait à s'appuyer sur une hiérarchisation des voiries, une redéfinition du plan de circulation en sanctuarisant les quartiers résidentiels à 30km/h et en éliminant toutes les possibilités de *shunt*. Nous nous inspirerons de villes innovantes en la matière (Grenoble, Strasbourg, etc.).

Ce projet va bousculer les modes de vie de nombreux Mancelles et Manceaux. Là encore, nous voulons nous appuyer sur un processus solide de concertation et de dialogue territorial.

Utiliser tous les moyens disponibles pour faire respecter les aménagements cyclables (protections physiques, patrouilles ciblées, outils vidéo...).

Il s'agit de la mesure 104 de notre projet : « Dire STOP aux incivilités de voirie et aux vols de vélos ». Que l'on circule à pied, en fauteuil ou à vélo, nous sommes régulièrement mis en danger par des automobilistes garés sur les bandes cyclables et/ou les trottoirs, qui nous obligent à les contourner ou nous empêchent de passer. Par ailleurs, le vol de vélos reste un réel problème au Mans et ailleurs.

Nous continuerons donc de mobiliser la police municipale pour le respect des aménagements cyclables et piétons. Ces incivilités étant fréquentes et nombreuses, nous envisageons de mobiliser à nouveau la voiture « LAPI » (lecture automatique des plaques d'immatriculation) et des outils plus souples type « VAE LA-PI ». Nous avons été à l'écoute de l'opposition exprimée lors de la première expérimentation et reverrons en conséquence les modalités d'utilisation et le ciblage des types d'infractions. Parmi ces infractions, le non-respect des aménagements cyclables et piétons sera particulièrement surveillé.

Cependant, comme vous le savez, nous sommes opposés à la vidéosurveillance non ciblée.

Faire respecter les zones piétonnes (interdiction effective à tous véhicules motorisés, sauf secours).

Je m’y engage. Un travail important à déjà été effectué sur la vérification des autorisations accordées. Nous sommes favorables à ce que l'interdiction s'applique bien aussi aux véhicules deux-roues motorisés.

Mettre en place un ELU (Espace Logistique Urbain) utilisant le vélo pour les livraisons.

Je m’y engage. Il s’agit de la mesure 95 de notre projet : « Innover pour une logistique et des flux de proximité optimisés ». Dès 2020, nous lancerons une étude sur la logistique urbaine dans l’ensemble de l’agglomération mancelle en lien avec les enjeux commerciaux. Notre objectif : limiter le trafic routier en centre-ville tout en favorisant le commerce de proximité grâce à une gestion optimale des flux de marchandises : favoriser le fret combiné *via* la gare de triage pour desservir l’agglomération ; stocker sur les zones logistiques existantes ou les friches à réinvestir hors du centre-ville ; pour la livraison au dernier kilomètre, créer un espace de logistique urbaine (ELU) de proximité au cœur du Mans avec des véhicules peu ou pas polluants (vélo-cargos, flotte électrique).

Étendre la zone piétonne.

Je m’y engage. Cette action devra être menée en parallèle des travaux sur le plan de circulation et devra comprendre aussi toutes les centralités de quartier et les centres des communes périphériques (avec l'accord des Maires).

Pour Le Mans, nous prévoyons notamment :

- mesure 79 : « Aménager des parcours piétons et à mobilité réduite dans chaque quartier ».
- mesures 80 : « Mettre en place une signalétique dédiée aux mobilités douces ».

Étendre la zone de stationnement payant, dès les premières années du mandat.

Je m’y engage. Notre mesure 97 vise ainsi à rationaliser le stationnement automobile. Les deux tiers de l’espace public sont occupés par les voitures, alors que 98 % du temps, un véhicule ne roule pas ! Or, pour obtenir une ville apaisée, où piétons, vélos et fauteuils peuvent circuler en toute sécurité, nous avons besoin de libérer l’espace de l’emprise automobile. En même temps que nous supprimerons des places de parking dans les rues de l’hyper-centre, nous encouragerons l’utilisation des douze parkings souterrains actuellement largement sous-occupés. En fonction du taux d’occupation sur l’année par parking et du coût de gestion pour Cénovia, des tarifs différenciés et évolutifs seront adoptés.

Rendre le stationnement payant pour les scooters et les motos dans les zones où il l’est pour les voitures.

Nous développerons dans un premier une offre de stationnement spécifique pour les deux-roues motorisés.

Mettre en place une ZFE (zone où les véhicules motorisés les plus polluants sont interdits).

Je m'y engage à compter de 2021.

10. Éventuels autres engagements visant au développement des déplacements à vélo et au déclenchement du report modal :

Nous vous avons signalé différentes mesures tout au long du questionnaire. Tout notre projet est construit autour de la cohérence de la transition écologique. Ainsi, l'axe 1 (Une ville où il fait bon vivre) vise aussi des espaces apaisés et complète l'axe 3 (Se déplacer facile et durable). Vous pouvez trouver toutes nos mesures sur ecologielemans.fr.

Je vous signale encore deux mesures qui pourront vous intéresser :

- Nous installerons des dispositifs de comptage en début de mandat. Ce n'est pas précisé dans le projet qui est déjà très détaillé. Nous savons que cette précision vous intéressera.
- Nous voulons lancer une application pour toutes les mobilités (mesure 99).

En espérant que ces réponses sont suffisamment précises et apportent des éclairages pertinents, je vous présente, Madame, Monsieur, mes cordiales salutations,



Isabelle Sévère
Tête de liste Choisir l'écologie pour Le Mans