



SOLLICITATION D'ENGAGEMENT DES CANDIDATS AUX ELECTIONS MUNICIPALES DE MARS 2014 DANS LA COMMUNE DE **BRUNOY**

Pour une priorité aux modes de déplacements actifs à Brunoy, nous VELYVE, association pour le développement du vélo dans le Val d'Yerres attendons une volonté politique forte des prochains élus.

Pour que Brunoy devienne véritablement une ville cyclable, il est opportun d'informer les candidats aux prochaines élections des attentes des cyclistes brunoyens et d'inviter les candidats à se positionner sur la base de propositions concrètes.

VELYVE met en ligne le 15 janvier sur son site les demandes adressées aux candidats aux élections des villes de : Brunoy, Epinay sous Sénart, Yerres.

I - Bilan par VELYVE des actions menées par la ville entre 2008 et 2013

Concernant la prise en compte des cyclistes urbains pendant le dernier mandat, des progrès ont été réalisés par la ville, suite à des demandes exprimées par VELYVE (antenne créée en 2007) :

- stationnements vélo : une cinquantaine d'arceaux ont été implantés par la ville
- 3 double-sens cyclables (DSC) (rue Dupont-Chaumont ; rue du Réveillon ; rue d'Yerres)
- un plan de ville édité avec une indication d'itinéraires cyclables, notamment la rue du Sauvageon pour remonter vers le Nord depuis le centre-ville
- l'autorisation accordée à VELYVE d'organiser une bourse aux vélos annuelle depuis 3 ans (la ville prend un arrêté d'occupation de l'espace public) et la mise à disposition du matériel nécessaire;
- une réflexion engagée pour créer un Atelier-vélo associatif, comme il en existe déjà une centaine en France (mais aucun dans le val d'Yerres) ; nous avons visité en 2013 un local possible en centre-ville, mais il nécessite des travaux importants.

S'agissant du jalonnement par panonceaux verts, VELYVE n'a pas été associé à la réalisation concrète du jalonnement ; en conséquence, nous ne cautionnons pas les emplacements choisis pour les panneaux (il y a plusieurs incohérences et des coupures d'itinéraire).

Ce qui a manqué

Malgré son adhésion (non reconduite?) au « Club des villes et territoires cyclables », la volonté politique a fait défaut, au delà des 2 premières années de mandat. Quelques illustrations :

- les 2 vélos achetés pour la police municipale ne sont pas utilisés ! A notre connaissance, aucun élu ou agent de la ville n'utilise le vélo dans le cadre de son mandat local ou de son service.
- Alors que le parking couvert (PSR) en contrebas du Monoprix a été rénové, rien n'a été prévu pour les cyclistes. Nous avons suggéré à la ville dès 2007, d'accompagner des Brunoyens y venant en voiture, à opter pour un vélo à assistance électrique. Depuis de nombreuses villes en France ont subventionné des achats de vélo à assistance électrique (200 à 400 € de subventions par vélo).
- La Zone 30 du centre-ville est à notre avis mal terminée et étendue de façon médiocre (faible lisibilité). Dans les autres quartiers, VELYVE n'a pas été associé aux réflexions préalables au test d'une Z30 finalement réalisé dans le quartier nord (école rouge) fin 2013. Aucun double sens cyclable n'a été implanté dans cette zone test.
- Le plateau sud de la ville, zone très plate et bénéficiant de forts atouts pour la pratique du vélo (proximité forêt de Sénart), n'a pas fait l'objet d'une réflexion d'ensemble de promotion du vélo ni de la marche. Même les abords du marché des Bosserons, pourtant refaits, ne sont pas satisfaisants : la plupart des rues sont à sens unique y compris pour les vélos, seule la rue Dupont-Chaumont est partiellement en DSC, avec une vitesse limitée à 20 km/h sur une portion. Cette rue fait figure d'exception. Ce quartier est envahi de panneaux alternant des vitesses à 30, puis à 50, sur des portions linéaires limitées. En dehors de quelques rues traversantes dont l'avenue du général Leclerc, il mérite très clairement de passer totalement en Z30.

II- Pourquoi favoriser l'usage de la bicyclette ?

Rapide, non polluant et silencieux, le vélo est bon pour la santé des cyclistes (activité physique quotidienne) comme pour celle des riverains (pas de pollution) dont il protège la quiétude. Le vélo ménage le budget familial et celui de la collectivité, lors des aménagements, et lors de son utilisation. Peu encombrant, le vélo préserve l'espace urbain.

Le vélo à assistance électrique pourrait séduire les personnes qui appréhendent le relief de la vallée de l'Yerres (même si la différence entre le fond de vallée et les plateaux, de l'ordre de 50 m, est faible comparée à d'autres villes du département ou de la région, par exemple Gif sur Yvette où le dénivelé est double).

Quelques données récentes sur l'intérêt de la pratique du vélo en Ile-de-France :

- « La synthèse des résultats annuels sur la mortalité évitée ou provoquée par une pratique plus importante du vélo en Ile-de-France montre des bénéfices pour la santé très nets, de l'ordre de vingt fois plus élevés que les risques. »

Source : Observatoire régional de santé Ile-de-France, « Les bénéfices et les risques de la pratique du vélo », 2012

- « toute mesure prise pour augmenter la pratique du vélo est [...] positive globalement pour l'ensemble de la population. » Source : id.

- « plus la proportion de personnes marchant ou faisant du vélo est élevée, plus le risque d'accident est faible » Source : id.

- « En voiture, un trajet sur deux fait moins de 3 km. »

Source : ADEME/ARENE, dépliant « Parlons transports en Ile-de-France », 2004

III - Les 10 priorités de VELYVE pour faire de Brunoy une ville cyclable :

1) Créer de nouvelles zones à 30 km/h avec circulation à double sens des cyclistes

En effet dans les zones 30, les cyclistes doivent pouvoir circuler dans les deux sens, comme c'est déjà le cas dans 3 rues à Brunoy qui sont à sens unique pour les véhicules motorisés.

Ce principe de double sens cyclable présente l'intérêt d'offrir sans aménagement coûteux pour la collectivité, un moyen sûr et très économique d'amélioration du plan de circulation cyclable sur l'ensemble de la ville. Sans travaux lourds de la voirie, l'investissement se limite simplement à la signalisation verticale avec les panneaux réglementaires, la signalisation horizontale comprenant des figurines vélo et des renforts de marquage au sol aux croisements. Véritable raccourci pour les cyclistes, le double sens réduit les distances à parcourir en toute sécurité. Le risque d'accident frontal est quasi nul, car les usagers se voient mutuellement et ralentissent. Le vélo croisé étant côté conducteur, l'automobiliste apprécie mieux la distance de sécurité que lors d'un dépassement. Le cycliste arrivant en face, n'est jamais dans l'angle mort de l'automobiliste qui ouvre sa portière.

Notre priorité : Z30 élargie à tout le plateau-sud (Bossérons, St Pierre, sauf avenue du général Leclerc et route nationale), et aux rues reliant le plateau sud à la vallée (rue Tronchard, rue des Cerfs, rue des Ombrages...) avec DSC systématiques ; même demande à Yerres et à Montgeron pour leur plateau-sud.

Sécuriser la sortie du DSC de la Rue Dupont-chaumont, sur l'avenue du Général Leclerc (marquage au sol + déplacement du panneau de publicité bouchant la vue).

2) Revoir la Z30 du centre-ville et y délimiter une zone de rencontre à 20 km/h, dans quelques rues du centre-ville et revue du stationnement voiture en centre-ville

Grande rue ; rue de la Gare ; rue du Donjon ; rue Philisbourg (avec un aménagement spécifique pour croiser la rue de la République du côté opposé au Monoprix) ; rue Pasteur ; rue Montmartel ; ces rues seront à double-sens et priorité aux piétons-vélos.

Revoir les règles de parking-voiture sur la voirie en centre-ville : créer un régime de stationnement « riverains » et « commerçants » et leur affecter des places autres que celles situées devant les commerces ; ne garder qu'un côté de rue avec stationnement ; réserver une douzaine de places pour le stationnement-minute (avec avertisseur lumineux comme devant la gare) desservant les petits commerces du centre-ville.

À l'occasion de la réfection de chaussée qui est dégradée, trouver un revêtement moins pénalisant pour les vélos que les pavés.

3) Etablir une convention avec le Département et les communes voisines, pour la piste de fond de vallée (RD94) ; rénovation et entretien de la piste cyclable y compris son balayage ; mise en valeur de cette piste sur toute son emprise, mais aussi transformation en « voie verte » au delà de la piscine (espace mixte piéton-vélo) ; suppression des seuils (bordures de trottoir) dans la continuité de la piste.

Une urgence : réparation et élargissement piste + trottoir le long de la peupleraie, où les piétons sont actuellement obligés de marcher sur la piste.

Plus généralement, coopérer avec les villes voisines (Communauté d'agglo), avec le SYAGE, le Département, la Région pour assurer une cohérence des itinéraires cyclables, en particulier pour traiter le cas de la Route de Quincy (création de bandes cyclables sur les côtés et étude de la faisabilité d'une chaussée à voie centrale banalisée).

4) Vérifier le stationnement vélo dans les projets d'urbanisme collectif, former les agents du service Urbanisme à vérifier le respect de l'espace dédié au stationnement des vélos dans les permis de construire des bâtiments (obligation réglementaire).

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/referentiel_stationnement_des_velos_12_decembre_2013.pdf

5) Contribuer à accroître le nombre d'utilisateurs du RER D utilisant le vélo au quotidien

Il est important de faciliter la complémentarité entre les modes « actifs », notamment en incitant les habitants à se rendre à vélo à la gare plutôt qu'en voiture. C'est aussi plus de vélos dans la ville. Viser à moyen terme environ 100 à 150 cyclistes (et places de stationnement), au lieu de 30 à 40 aujourd'hui.

Objectif : aménager progressivement des places vélo dans le PSR ; subventionner l'achat de 50 VAE pour des personnes volontaires pour passer de la voiture au vélo dans ce parking.

Etablir une convention d'entretien du parking vélo existant avec la SNCF (toiture, balayage...).

Implanter un parking fermé VELIGO (ou équivalent) en accord avec le STIF, du côté de la gare routière.

6) Contribuer à la création d'un Atelier-vélo et soutenir l'organisation annuelle d'une Bourse aux vélos

Mise à disposition d'un local associatif ; VELYVE se propose de travailler avec la ville à l'élaboration d'une convention d'occupation et d'accès pour les Brunoyen-ne-s qui apprendront à réparer et entretenir eux-même leur vélo. A terme, cet atelier pourrait créer quelques emplois d'insertion (absence de magasins vélos à Brunoy, alors qu'il y en avait 4 en 1980!)

Soutenir l'organisation au moins 1 fois par an d'une bourse aux vélos (déjà fait à Brunoy depuis 2011)

7) Acquérir quelques vélos de service, notamment pour la Police municipale

Proposer des vélos de service à disposition des fonctionnaires et des élus de la ville y compris quelques vélos à assistance électrique. L'exemplarité des élus / agents est essentielle. Former les agents motivés pour s'en servir.

Mettre en place au sein de la police municipale, 2 équipes de 2 agents formés et équipés pour utiliser leur vélo, avec établissement d'une ronde sur l'île de Brunoy et les bords de l'Yerres, le parc de la maison des Arts, la place de la Gare (ronde de 6km, déjà testée par VELYVE avec la police municipale).

La police à vélo permet en outre de ne pas équiper les parcs de barrières anti-scooter puisqu'elle permet de verbaliser en flagrant délit les usagers de scooter ou autre engin motorisé (Brunoy a évité de le faire, alors que Yerres en a systématiquement équipé les bords de l'Yerres)

8) Aménager certains « passages malins » pour les piétons et vélos et certains feux

ces passages constituent des raccourcis, des liens entre différents quartiers, il faut les mettre en valeur (ex : en haut de la rue des Carmes, passage vers la forêt ; rue des Godeaux, contournement du parking de l'école St Pierre et liaison avec la rue Monsieur)

Le sentier des volontaires est un exemple réussi de passage malin (même si la présence d'un panneau malencontreux l'interdit officiellement aux vélos).

Développer l'installation du "cédez le passage cycliste" aux feux à certains carrefours (tourne-à-droite et tout droit). Expérimenté dans de nombreuses grandes villes et à Paris.

Ex : rond point de Wittlich en venant du centre-ville

<http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/le-cedez-le-passage-cycliste-au-r180.html>

9) Informer en faveur du vélo et des modes actifs, sensibiliser les automobilistes au respect des piéton-vélo

Parution régulière d'articles de recommandations dans le journal de la ville : économies à réaliser lorsqu'on utilise moins sa voiture, bénéfiques pour la santé, etc... VELYVE peut y contribuer.

Alerte au moins une fois par an dans le journal municipal, sur les moyens de lutter contre le vol des vélos (choix d'un bon antivol ; accrochage à un point fixe, marquage Bicycode...)

Inciter les parents d'élève (maternelle et primaire) et les élèves de primaire à utiliser le vélo pour se rendre à l'école ; l'école Robert-Dubois est idéalement située pour effectuer un circuit pédagogique avec les élèves de 5km dans le sens des aiguilles d'une montre (Rue du Réveillon, place St Médard, Pont Perronet puis piste cyclable le long de l'Yerres).

Implanter des radars pédagogiques (comme celui de l'Av du Général Leclerc) notamment Rue du Donjon (descente trop rapide vers la place St Médard) et faire respecter par des campagnes de sensibilisation, de lutte contre les stationnements illicites gênants et dangereux, d'action concertée avec la police nationale contre les excès de vitesse.

10) Évaluer et concerter pour être plus efficace

Élaboration d'outils d'évaluation des déplacements sur la ville permettant d'apprécier les évolutions suite à des aménagements et initiatives prises (comptages, sondages, relevés de vitesse, relevés de bruit, pollution).

Pratiquer une concertation régulière avec VELYVE, notamment avant tous les projets de réfection de la voirie.

Présenter chaque année à VELYVE la part du budget voirie dépensée pour le vélo en N-1 et nous associer à l'élaboration du budget voirie-vélo de l'année n+1 (ex : dépenses de marquage au sol pour les pictogrammes vélos)

IV / VOS ENGAGEMENTS POUR LE MANDAT 2014 à 2020

Merci de fournir à VELYVE votre engagement de politique cyclable si possible avant le 1^{er} mars 2014. Envoyer à Loïc LEJAY, Responsable de l'antenne

loic.lejay@bbox.fr, et copie à courrier@mdb-idf.org

Nous vous proposons de repartir de nos 10 propositions ci-dessus et nous faire part de vos engagements pour chacun des points, en complétant ci-dessous (avec au moins 3 engagements formulés).

En tant que Maire de Brunoy entre 2014 et 2020, je m'engage à :

1er engagement pour développer la pratique et l'usage du vélo en ville :

"....." +

Préciser

2ème engagement pour développer la pratique et l'usage du vélo en ville :

"....." +

Préciser

3ème engagement pour développer la pratique et l'usage du vélo en ville :

"....." +

Préciser

et compléter par vos engagements 4 à 10 si vous le souhaitez.

Nom, prénom

date

Signature