

## DONNER LA PRIORITÉ AUX MOBILITÉS ACTIVES (MARCHE, VÉLO) DANS L'ESPACE PUBLIC

### Contexte et enjeux

Le vélo, trop souvent considéré comme un accessoire de sport ou de loisir, est en réalité un **moyen de transport très peu coûteux et bénéfique pour la société dans son ensemble**. La pratique régulière de la marche ou du vélo est un outil de santé publique, prévenant la plupart des pathologies et maladies chroniques résultant du manque d'activité physique. L'objectif des collectivités est d'augmenter la part des déplacements effectués à pied ou à vélo, remplaçant ainsi l'usage de modes de transports plus polluants, en particulier sur les petites distances (la moitié des trajets en voiture en ville font moins de 3 km en moyenne, 40% des trajets moins de 2 km, et 20% moins de 800 mètres). Le vélo est également un formidable instrument de transformation de la ville : réduction du bruit, optimisation de l'espace, convivialité, incitation à la proximité, etc. Au moment où les classes moyennes fuient les villes centres, réduire les nuisances liées à l'automobile tout en développant une offre de qualité pour les déplacements à pied, à vélo et en transports en commun est susceptible d'améliorer l'attractivité de la ville.

**La faible part modale du vélo à Besançon n'est pas une fatalité**. Pour preuve, à Bâle (ville à la superficie, au nombre d'habitants, au climat et la topographie à peu près équivalents à Besançon) 17% des habitants utilisent le vélo tous les jours et son usage a progressé de 25 % entre 2010 et 2017 sur tout le canton. Il n'y pas de mystère, ces bons résultats s'expliquent par une réelle volonté politique locale de développer un réseau cyclable exemplaire, tout en rationalisant l'usage de la voiture.

Aujourd'hui à Besançon les aménagements existants servent uniquement à gérer l'urgence et l'infrafranchissable pour une minorité de cyclistes déterminés. Pour augmenter le nombre d'usagers et d'usagères cyclistes, une politique cyclable doit s'adresser à tous ceux et toutes celles qui ne se déplacent jamais à vélo en ville : familles, enfants, seniors, piétons (pour qu'ils ne subissent plus les conflits d'usages liés à un mauvais partage de la voirie). **Amener des publics nouveaux vers le vélo passe indiscutablement par des infrastructures cyclables de qualité associées à la modération du trafic et de sa vitesse.**

### Nous, candidats, nous engageons à : (cocher)

#### ☐ Niveau 1

— Résorber les discontinuités cyclables sur le réseau existant et corriger tous les points les plus dangereux signalés par l'AVB sur sa carte vélo au cours des 3 premières années du mandat.

- Adopter les standards de bonnes pratiques dans la réalisation des voies cyclables en se basant sur les propositions du plan vélo rédigé par l'AVB.
- Garantir un montant minimum dédié aux investissements de voirie cyclable comparable à celui de Bordeaux (29 euros par an et par personne).
- Créer sur 6 ans un itinéraire express vélo de 6 itinéraires cyclables traversant l'agglomération.
- Jalonner clairement des itinéraires cyclables et piétons.
- Rénover les trottoirs et les mettre aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite partout où c'est nécessaire et y compris si cela implique de réduire l'espace dédié à l'automobile (voie de circulation ou stationnement).
- Mener régulièrement des campagnes de communication en faveur des modes doux (au minimum une campagne par an à l'échelle de la ville).
- Le-la maire et les conseiller-es municipaux s'engagent à se déplacer, le plus souvent possible, à vélo ou à pied (sauf si affecté-es d'un handicap les en empêchant) pour leurs déplacements du quotidien.

## □ Niveau 2

- Installer des box vélo sécurisés sur demande des riverains.
- Mettre en place le programme de la LOM « savoir rouler à vélo » dans les 3 premières années de mandant afin que tout petit bison sorte de l'école primaire en sachant rouler à vélo en ville.
- Appuyer les alternatives aux livraisons en camionnette par exemple en créant des point-relais de déchargement avant redistribution locale à l'aide de nouveaux modes de livraison, moins encombrants et moins polluants.
- Proposer la mise à disposition de vélos cargo sur demande pour transporter les courses et le matériel encombrant.

## □ Niveau 3

- Garantir un montant minimum dédié aux investissements de voirie cyclable comparable à celui d'Utrecht (122 euros par an et par personne).
- Créer sur 6 ans un itinéraire express vélo des 15 itinéraires cyclables à haut niveau de services traversant l'agglomération.

Pour plus de détails sur la méthode à suivre pour réaliser ces engagements, se reporter au plan vélo de l'AVB.

## Exemples concrets

- **Dijon** a reçu de la part de la Fédération des Usagers de la Bicyclette le 2ème prix des Villes Cyclables dans la catégorie des villes de 100 à 200.000 habitants, 18 ans après le «clou rouillé » reçu en 2000.

- **A Grenoble** : réalisation de 44 km de pistes cyclables à haut niveau de service constituant le réseau Chronovélo pour un investissement de 10 M€.
- **A Perpignan** : jalonnement des itinéraires cyclables avec des panneaux spécifiques (une quinzaine d'itinéraires pour une dizaine de mentions différentes), étendu chaque année.

Signature :