



**POUR UN PLAN VELO SUR NIORT
ET SON AGGLOMERATION**

ELECTIONS MUNICIPALES 2020



Municipales 2020 # NIORT

Nos 5 axes et nos 30 propositions pour faire de Niort une agglomération 100 % cyclable !

1 - Adopter un plan vélo ambitieux, financé, et concerté dès le début du mandat	2
2 - Développer un réseau cyclable cohérent	3
3 - Construire une ville agréable à vivre pour tous	4
4 - Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo	5
5 - Promouvoir une culture vélo à [X]	6
Annexe 1 : Carte des aménagements cyclables souhaités	8
Annexe 2 : Pacte pour le vélo à NIORT et son agglomération	8

Le vélo : une demande forte des habitants !

Que ce soit pour aller au travail, à la gare le matin, faire ses courses en centre-ville ou se promener le week-end avec ses enfants, pouvoir faire du vélo en sécurité est une demande forte des habitants de votre commune. Si le vélo ne représente aujourd'hui que 2% des déplacements, la demande est immense !

Le vélo est le mode de transport qui a le plus progressé en Île-de-France depuis 2001. En atteste également l'augmentation des ventes de VAE (Vélo à Assistance Électrique) en 2017 : + 90% par rapport à 2016 et un total de 255 000 VAE vendus (Sources chiffres FUB).

Pour Niort, les chiffres sont relativement méconnus et il n'existe pas à proprement parlé d'indicateurs objectifs. Toutefois, tous les jours depuis 5 ans il est facile de constater l'augmentation du nombre de pratiquants.

Un constat partagé par tous :

Le ScoT constitue une mine d'informations publiques accessibles à tous. Approuvé par la CAN le 15/12/2019. Il existe un consensus sur les constats.

Chaque jour, les résidents de Niort réalisent au total 445 528 déplacements, au sein de Niort-Agglomération ou sur un autre territoire.

296 000 sont des flux internes aux 5 grandes zones du périmètre de l'agglomération dont les grandes zones d'activités :

- Secteur Est (33200/jours avec Chauray, Vouillé, Aiffres soit un quart du total des échanges.
- Secteur Ouest (25100/jours avec Coulon, Magné, Bessines, Frontenay-Rohan-Rohan), Les secteurs Nord et Sud cumulent chacun 10 000 à 15 000 échanges avec Niort.



Il faut préciser que sur ces 296 000 mouvements-, 194 000 sont internes à Niort.

"...En moyenne, les déplacements internes à Niort Agglo sont réalisés sur une distance de 8,2 km. 51% sont effectués sur moins de 3 km et seraient donc potentiellement réalisables à pied ou à vélo.

Deux déplacements sur trois sont réalisés en voiture.

*À l'échelle de Niort Agglo, la voiture est le principal mode utilisé, dans une proportion de deux-tiers des déplacements, **6 fois sur 7 en solo.***

Les transports collectifs urbains représentent seulement 3% des déplacements, ceux non urbains et ferroviaires atteignent 1%. La part du vélo est identique à celle des TCU. Enfin, les modes actifs dépassent le quart des déplacements, dont 23% pour la marche et 3% pour le vélo (soit autant que les TCU)...". La part modale du vélo serait de 3%. Admettons ce chiffre comme une base repère et gardons le pour fixer des objectifs ambitieux...

La proportion des déplacements en voiture induit une mobilité consommatrice d'espace et d'énergie fossile et des émissions de Gaz à Effet de Serre valorisant peu la « Ville Santé » qu'est Niort. Le taux d'occupation des déplacements en voiture est de 1,35 en moyenne... » (Sources : Rapport du Scot 2019).

Du côté de la mobilisation locale et associative, Le nombre de répondants au Baromètre des villes cyclables, grande enquête menée en 2017 par la Fédération des usagers de la bicyclette, est lui aussi révélateur : 287 personnes ont répondu dans notre ville. En 2019 lors du 2^e Baromètre des villes cyclables, l'objectif à atteindre est de 500 personnes et contributeurs. Les résultats définitifs et l'analyse seront disponibles fin février 2020. Au 19 octobre 2019, 349 contributeurs se sont déjà exprimés. L'enquête se termine le 30 novembre. <https://public.tableau.com/profile/fub4080#!/vizhome/shared/DHxDZPY67> .

Sur le territoire, l'association VilloVéLO née en janvier 2014, a développé une forte dynamique vélo. Des Tours de Roues, des ateliers participatifs, des cyclo-conférences, des sorties en ville, des actions Osons le vélo la nuit ou encore Osons le vélo sous la pluie, ont permis de mobiliser des citoyens de différentes manières. L'association compte au 20/10/2019 230 adhérents.

L'atout de Niort est certainement le fort potentiel de développement des aménagements cyclables dans un contexte favorable, avec des citoyens prêts à modifier leur façon de circuler dans la ville, avec des entreprises conscientes de contribuer fortement aux politiques de mobilités. Le cycliste ne doit plus être « toléré » dans la ville, mais intégré comme un citoyen ayant fait le choix d'une autre mobilité, respectueuse du « bien commun » et de la collectivité.

Des freins persistants :

Le principal frein au développement du vélo est aujourd'hui le sentiment d'insécurité des pratiquants. Les gens ne se sentent pas en sécurité à vélo, un frein majeur à la pratique pour 50 % des répondants (Source : Baromètre des villes cyclables 2017)

Il est temps de répondre à la demande des habitants et de leur offrir les conditions nécessaires à une pratique du vélo en toute sécurité.



Le rapport du ScoT précise :

"...Aujourd'hui, il n'existe pas de Schéma Directeur Cyclable à l'échelle de l'agglomération. Malgré des réalisations cyclables de type bandes ou pistes, des parcours à vocation de loisirs (chemin du IIIème millénaire, coulée verte, plan vélo du Marais poitevin, vélo Francette), des arceaux sur Niort et la prise en compte des aménagements cyclables dans les PLU, une clarification de la compétence vélo entre la ville de Niort et son agglomération et une réflexion sur la cohérence sont nécessaires. ."

La politique de l'Agglomération en matière de mobilités se concentre aujourd'hui essentiellement sur la gratuité des bus sur le réseau TANLib et sur la location de vélos à assistance électrique. C'est une politique novatrice en matière de service public. Pour autant faciliter l'utilisation du vélo via les VAE du TAN sans définir ni mettre en œuvre une politique ambitieuse d'aménagements cyclables sera une réponse partielle et incomplète.

Pour la prochaine campagne des élections municipales, VillOvéIO veut que les candidats s'engagent.



UN PLAN VELO OUVERT A TOUS

Nous proposons ici cinq leviers sur lesquels les élus peuvent et doivent agir pour rendre le territoire de la commune et de l'agglomération niortaise cyclable et accueillant pour tous les usagers des mobilités actives (ou douces) et ainsi répondre à cette demande des habitants.

1 - Adopter un plan vélo ambitieux, financé et concerté dès le début du mandat

Adopter un plan vélo ambitieux, financé et concerté dès le début du mandat est le fondement d'une politique cyclable cohérente et d'un affichage politique fort pour l'ensemble du mandat. L'objectif d'un plan vélo est de définir un réseau cyclable communal et les mesures de soutien au développement des déplacements à vélo (stationnement, services aux cyclistes, etc...) et d'y associer des moyens dédiés.

Un plan vélo doit viser en priorité la mise en place d'un réseau cyclable local, qui permet de rallier les différents pôles d'attractivité et de transport de la commune de manière rapide, sécurisée et confortable. Ce réseau doit être cohérent et sans interruption.

Par ailleurs un plan vélo local est la condition pour bénéficier de financements de la Région. Afin de répondre aux attentes des habitants, il est important de concerter ce plan vélo pour prendre en compte l'ensemble des usages.

- **Proposition n°1** : Adopter un plan vélo financé et concerté en début de mandat qui inclut un réseau cyclable communal et à l'échelle de l'Agglomération de Niort. La seule peinture au sol n'y suffira pas.

Exemple : la communauté d'agglomération de Saint Quentin en Yvelines (229 369 h) s'est dotée d'un schéma directeur cyclable depuis 2009. "*Son utilisation ne concerne pas que les loisirs. Ce plan se veut utilitaire. C'est pour cette raison que des pictogrammes des principaux équipements (collèges, gymnases, mairies...) y figurent*", précise Yann Maublanc, de la direction transports et déplacements.

Afin de répondre aux attentes des habitants et des usagers cyclistes, il est essentiel de dialoguer régulièrement, et surtout en amont des projets, avec les représentants des cyclistes. Cette concertation permettra de mieux adapter les projets aux besoins des habitants et des cyclistes et s'assurer de la cohérence des choix techniques au regard des pratiques.

- **Proposition n°2** : Mettre en place un comité vélo régulier en intégrant les représentants de toutes les associations parties prenantes du vélo. (VilloVéLO) et ceux des Conseils de quartiers dédiés aux mobilités. Envisager la mobilité sous l'angle de la mixité des usages avec comme objectif prioritaire d'augmenter la part



modale du vélo dans les mobilités niortaises pour atteindre les 9% d'ici à 2024, conformément au Plan Vélo national. Ce Comité vélo rendra des comptes et s'appuiera sur les acteurs locaux pour engager des actions spécifiques vélo.

Exemple : grâce à un premier plan vélo adopté en 2009, puis un deuxième en 2016, la ville de Sceaux (92330 ha) a été classée première au baromètre des villes cyclables de la FUB ! « *Ce plan vise à renforcer la mixité d'usage des espaces publics et à dynamiser la pratique cycliste à Sceaux, explique Patrice Pattée, adjoint au maire délégué à l'Urbanisme et à la mobilité. Il se traduit par un programme annuel de travaux et d'actions pour poursuivre l'amélioration du confort des cyclistes à Sceaux.* »

2 - Développer un réseau cyclable cohérent

Pour rappel, la ville de Niort a aménagé en presque 10 ans, 34,6 km de bandes ou de pistes cyclables. La distinction entre les 2 types d'aménagements n'est pas faite. Nous avons repris les chiffres évoqués dans le magazine municipal « Vivre à Niort » d'octobre 2019. En comparaison avec des villes de tailles similaires Niort joue la dernière place du peloton : Chambéry 92 km, La Rochelle 93 (232 sur l'agglomération, Quimper 80 km et Versailles 70 km.

Lorsque la circulation automobile est dense et rapide (50 km/h), les cyclistes ont besoin de se sentir en sécurité. C'est la condition pour permettre au plus grand nombre, et non à une petite minorité, de faire du vélo son moyen de déplacement. Un carrefour, un pont sans aménagement cyclable, une rocade à 50 km/h sans aménagement, peuvent suffire à dissuader les habitants d'utiliser le vélo comme mode de déplacement. Une succession d'aménagements déconnectés les uns des autres restera souvent inutilisée à l'image d'une route qui serait constamment interrompue par des passages non carrossables. La continuité du réseau est un critère de sécurité majeur et la condition pour permettre le développement du vélo.

Il s'agit d'augmenter l'offre de circulation cyclable C'est un objectif ambitieux et réaliste. La problématique environnementale et climatique oblige les élus et les habitants à faire évoluer les pratiques.

Proposition n°3 : créer des pistes cyclables larges, continues et sécurisées, c'est-à-dire séparées physiquement des piétons et des voitures sur les axes à forte circulation suivants :

- L'avenue de la Rochelle,
- Le boulevard de l'Atlantique,
- L'avenue de Limoges,
- L'avenue de Saint-Jean d'Angely,
- L'avenue de Paris...)



Proposition n°4 : Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés et dédiés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité :

- Gare de Niort vers la MAIF,
- Gare de Niort vers la MAAF,
- La Brèche vers la zone d'activité de Mendès-France,
- La Brèche vers Terre de Sports,

- Aménager les pourtours scolaires pour faciliter l'accès à l'école à pieds et à commerces [zones commerciales ...], équipements municipaux [théâtre ..., piscine ..., stade...].
-
- **Proposition n°5 :** créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines et intégrer la Vélo Francette comme un itinéraire territorial au service de tous.
- Relier Aiffres à Niort de manière sécurisée
- Relier Vouillé à Niort
- Relier Magné - Coulon à Niort
- Relier Saint-Symphorien à Niort
- Relier Frontenay Rohan-Rohan à Niort.
- Œuvrer pour la réalisation de connexions cyclables entre toutes les communes de l'Agglomération (exemples : relier Echiré avec St-Gelais, St-Gelais avec Chauray, Chauray avec Vouillé...)
-

3 - Construire une ville agréable à vivre pour tous

Les habitants de Niort souffrent aujourd'hui des nuisances de la circulation automobile : bruit, pollution, congestion, insécurité routière... Ce trafic - largement constitué de véhicules en transit ne faisant que traverser notre ville ou contournant la ville sur des axes inaccessibles et dangereux pour les vélos - contribue à dégrader fortement la qualité de vie des habitants.

Sur les 57 000 emplois à Niort, 15 000, sont pourvus par des résidents de la commune, ce qui génère des flux automobiles très importants venant de l'extérieur, la part modale des autres types de transport restant très minoritaire (Source Rapport du ScoT 2019).

Du point de vue des pollutions, l'analyse du niveau de pollution aux particules (PM10 et PM2,5) aux stations Niort Trafic et Niort Centre d'Atmo Nouvelle Aquitaine sur la base des seuils établis par l'Organisation Mondiale de la Santé (moins tolérants que les seuils Européens et Français) font apparaître les chiffres suivants :

En 2017, Niort a connu 32 jours de pollution forte durant lesquels une exposition à



court terme constitue un risque pour la santé (seuil OMS journalier). (Sources Plume labs ATMO analysé par le collectif "appel du 15 Mars). Mais aussi 259 jours de pollution modérée durant lesquels, une exposition à long terme constitue un risque pour la santé (seuil OMS annuel).

Favoriser le vélo c'est aussi construire une ville où les nouvelles générations ne sont pas condamnées à être asthmatiques, où les parents n'ont pas peur de laisser leurs enfants jouer seul dans la rue, où les habitants les plus fragiles sont davantage en sécurité et où le commerce de proximité se développe à nouveau. Le vélo est un outil pour construire l'avenir en misant sur une ville apaisée et une mobilité sécurisée.

Une ville pour ses habitants et non pour le trafic automobile

Les quartiers résidentiels souffrent aujourd'hui des nuisances liées au trafic de transit. Beaucoup reste à faire à Niort dans tous les quartiers pour aménager les rues et ralentir la circulation.

Si de nouveaux panneaux ont fait leur apparition lors de ce dernier mandat et au meilleur des cas des bandes cyclables (souvent sans concertation avec VillOvélo) dont la plupart ne sont que partielles, l'analyse de la mobilité d'un quartier à l'autre diffère.

Malgré l'action de VillOvélo par ses Tours de Roues (13 depuis 2014) dont l'objectif principal est de proposer à la ville des aménagements cyclables et des circuits « malins », force est de constater qu'à ce jour, seuls 2 itinéraires ont été « travaillés » délaissant les autres propositions construites avec les adhérents de VillOvélo. Il est donc important d'envisager la méthode de coopération de manière différente.

Il est temps de créer des **"référents mobilité"** dans les quartiers pour envisager le déplacement des habitants en vélo, toutes générations confondues. Penser le quartier comme un espace connecté à la ville, dans lequel il est facile de circuler à vélo, et facile de rejoindre la ville à vélo également. C'est également œuvrer dans un souci de cohésion sociale et territoriale.

Les Brizeaux, Champclairot, Saint-Florent, Sainte-Pezenne, Souché, Saint-Liguairre, Champommiers etc...sont des quartiers résidentiels comptant souvent des écoles, des équipements sociaux et socioculturels, EPHAD, Foyers logements... Il est donc nécessaire de penser ces quartiers comme des parties niortaises et constituantes de la ville. La ville de Niort ne serait pas Niort sans eux. Sans oublier que bon nombre de communes de l'agglomération comptent également ce type d'équipements où toutes les générations se côtoient. Ces réflexions sur une mobilité diversifiée doivent également être mises en œuvre sur les communes, aussi rurales soient elles.

Plus récemment, le développement des applications GPS comme Waze a transformé des rues calmes en itinéraire malin pour automobilistes pressés. Rediriger ce trafic de transit vers les grands axes est aujourd'hui la condition pour un calme retrouvé pour les quartiers résidentiels et pour la pratique du vélo dans ces quartiers apaisés.

Réduire la place des voitures et des deux-roues motorisés permet à moyen terme de



fluidifier la circulation, de réduire les embouteillages et donc les nuisances qu'ils produisent en limitant l'usage de la voiture aux déplacements et aux personnes pour lesquelles la voiture est nécessaire (personnes handicapées ou ayant des difficultés à marcher, déplacement de marchandises lourdes...)

- **Proposition n°6** : Repenser le plan de circulation dans les quartiers résidentiels et le centre-ville pour augmenter la part modale cyclable et pour supprimer le trafic de transit dans ces quartiers résidentiels pour le concentrer sur les grands axes comme la rue du Maréchal Leclerc, boulevard de l'Atlantique, avenue de la Rochelle, avenue de Paris... Plus les automobilistes seront contraints, plus ils se donneront les moyens d'envisager la mobilité autrement.
-
- **Proposition n°7** : Généraliser la vitesse de circulation à 30km/h en créant des zones 30 (article R-110-2 du code de la route) et en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs) (Décret du 29/11/1990 définissant les règles en matière de limitation de vitesse en agglomération) et développer des zones de rencontre là où le trafic est très limité. Ces propositions devront être travaillées quartier par quartier pour s'appuyer sur les "habitudes sociales".
-
- **Proposition n°8** : Créer des zones à très faible circulation par exemple centre-ville certaines rues (sens unique, mise en cul de sac) pour empêcher la circulation de transit à travers les quartiers résidentiels ou devant les écoles.

Réduire la vitesse en agglomération et dans les villages est un objectif ambitieux. Un véhicule d'une tonne en acier est moins dangereux à 30 km/h qu'à 50 km/h. Toutefois, la ville de Niort et son agglomération doivent définir sur la prochaine période de 5 ans des objectifs sur cette question. Le faire progressivement mais le faire sûrement.

Exemple : Fontainebleau en Seine et Marne a tenté l'expérience d'une ville à 30km/h et les résultats sont très positifs : *"On a vu un apaisement de la circulation. Surtout, nous constatons une évolution des mentalités par rapport aux vélos. Dans les zones 30 aménagées à sens unique pour les véhicules et à voie cyclable en contresens, plus personne ne crie quand j'arrive à contresens !"* Virginie Perrachon (LR), adjointe au maire en charge des déplacements.

● **Encourager les moyens de déplacement alternatifs à la voiture**

Une ville accueillante est une ville où la voiture ne monopolise pas l'espace public, c'est une ville où il est facile et agréable de se déplacer à pied, à roller, à trottinette ou à vélo. Encourager la marche et le vélo, c'est aussi favoriser les petits commerces et l'animation du centre-ville.



- **Proposition n°9** : Généraliser les double-sens cyclables et les cédez-le-passage cyclistes aux feux.
- **Proposition n°10** : Créer des zones à faibles émissions (ZFE) dont les entrées et sorties des écoles en –restreignant la circulation devant les écoles aux heures d’entrée et de sortie des classes.
- **Proposition n°11** : Rendre payant le stationnement en surface pour les voitures et les deux-roues motorisés pour donner un avantage comparatif aux autres modes de déplacement.

4 - Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

● Multiplier le stationnement vélo

Le vol est aujourd’hui l’un des principaux obstacles à la pratique du vélo. Pour y remédier, notre commune doit proposer aux cyclistes du stationnement de qualité. Cette offre doit viser en premier lieu les grands pôles d’activité et de transport. Cela favorise l’intermodalité entre le vélo et les transports en commun, mais aussi l’attractivité de ces pôles où se concentrent habitants et activités économiques. Associer vélo et commerces de proximité, notamment en centre-ville, est une bonne idée pour l’économie locale ! Les cyclistes sont des clients plus réguliers, et finalement dépensent plus que les automobilistes. Le stationnement aux abords de ces commerces permet de favoriser cette dynamique.

De nombreuses aides publiques permettent de soutenir les démarches d’aménagement dans ce sens (programme ALVEOLE <https://www.fub.fr/alveole>)

- 1 - **Proposition n°12** : Offrir du stationnement vélo sécurisé et abrité à la gare de Niort, et proche des commerces de proximité
- 2 - **Proposition n°13** : Planter des arceaux vélos abrités dans toutes les communes pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces et des arrêts de bus/autocar.
- 3 - **Proposition n°14** : Installer des « vélobox » fermés dans l’espace public pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d’activité et des zones où arrêts de covoiturage.
- 4 - **Proposition n°15** : Créer des locaux vélos/trottinettes dans les écoles et les équipements publics et subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l’habitat social ..([Programme ALVEOLE de la FUB](#)).
- 5 - **Proposition n°16** : Intégrer dans le PLU l’obligation locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d’habitation et tertiaires



- **Soutenir l'acquisition, la location de vélos sur le territoire de l'agglomération**

Même si acheter et entretenir un vélo se révèle bien moins cher qu'une voiture, le prix d'un vélo peut être dissuasif pour certaines familles avec des revenus modestes. De plus pour les personnes qui travaillent tôt le matin ou tard le soir, dans les services (ménages, entretiens de locaux, restauration, alimentation) le déplacement en transport collectif urbain s'avère souvent compliqué (horaires décalés, travaux la nuit ou week-end).

Soutenir l'achat de vélo grâce à des aides spécifiques est une mesure simple et efficace que la commune peut mettre en place. Ce soutien peut prendre la forme d'une aide à l'achat (potentiellement sous conditions de ressources) ou encore comme c'est le cas aujourd'hui pour le vélo à assistance électrique (VAE) avec le TANLib le prêt et la location longue durée de VAE. Le tarif de location devant être également proratisé au niveau des ressources du foyer (à destination des jeunes apprentis et des foyers à faibles revenus par exemple).

- **Proposition n°17** : Créer une aide à l'achat d'un vélo pour les particuliers (vélos classiques inclus) et prolonger l'action de la CAN pour la mise à disposition de vélos assistance électriques et leur location longue durée

Exemple : La ville de Suresnes a mis en place une aide à l'achat de vélo à assistance électrique et en 2016, 66 personnes ont bénéficié de cette aide.

- **Soutenir les services vélo comme la vélo-école et les ateliers et le développement de services de proximité**

Favoriser le vélo c'est aussi permettre le développement de biens et services qui y sont liés, et surtout des entreprises qui les assurent (réparation, vente, conseils, location...).

Augmenter les déplacements à vélo, c'est créer des emplois non délocalisables, et dynamiser l'économie locale.

- **Proposition n°18** : Encourager le développement d'activités artisanales, de services de proximité en facilitant l'acquisition de vélos cargos à vocation professionnelle.
- **Proposition n°19** : Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs vélo en donnant une visibilité au vélo dans notre ville et sur l'agglomération. La mise en œuvre d'une Maison du vélo et des mobilités actives permettrait d'ancrer durablement un espace public dédié à cette thématique d'avenir. Cette Maison du Vélo pourrait être portée par un acteur de l'économie solidaire en ayant une orientation vers les métiers du vélo, mais aussi de l'accueil et du tourisme. Les liens avec les acteurs du monde associatif (association de promotion du vélo comme VilloVélo, clubs vélos etc...) l'ESS et du tourisme (office du tourisme) représentent un



potentiel de créativité à développer. Ce lieu pourrait se situer idéalement à Port-Boinot et devenir porteur de la dynamique vélo urbaine de Niort et de son agglomération dont le Marais Poitevin reste la principale attraction. ▽

- **Proposition n° 20** : Devenir une ville étape sur la Vélo Francette en offrant la possibilité de camper sur Niort dans des conditions agréables pour les cyclotouristes. Chaque année ce sont plusieurs milliers de touristes et cyclo voyageurs qui ne font que passer car l'offre d'hébergement de camping n'existe pas. Niort pourtant vaut le détour. Tous les Warmshowers (réseau social international de voyageurs à vélo) et les cyclo voyageurs en témoignent. Pourquoi ne pas encourager la création d'une étape adaptée à toutes les générations de cyclo voyageurs ?

5 - Promouvoir une culture vélo à Niort

Faire du vélo une évidence dans les déplacements quotidiens implique de travailler sur un changement de culture dès le plus jeune âge, mais également au sein des services municipaux qui ont un rôle d'exemplarité.

● Apprentissage systématique du vélo à l'école primaire

Le manque d'activité physique chez les jeunes (et moins jeunes), est un problème majeur, puisque 17% des enfants sont en surpoids. Favoriser le vélo, et notamment son apprentissage à l'école et dans les centres de loisirs, permet d'encourager une pratique physique régulière et participe à l'épanouissement et à l'autonomisation des jeunes. Le gouvernement a décidé dans son plan vélo de généraliser le « savoir rouler » à l'école : tout enfant entrant en 6^e doit être capable de rouler à vélo.

L'apprentissage du vélo va bientôt devenir obligatoire à l'école. Circuler à vélo intègre un socle de connaissances de base, comme la lecture, le calcul qu'un élève de primaire doit maîtriser avant d'entrer en 6^{ème}. Ce volet prévention doit permettre de former très tôt les cyclistes, dont le nombre ne cesse d'augmenter sur les routes.

La ville de Niort et la CAN peuvent accompagner cette mesure !

- **Proposition n°21** : Aider les établissements scolaires à s'équiper en vélos pour l'apprentissage à l'école.
- **Proposition n°22** : Créer des pistes cyclables d'apprentissage ouvertes à tous pour permettre l'apprentissage du vélo.
- **Proposition n°23** : Compléter l'offre de pédibus par la mise en place de vélo bus pour emmener les enfants à l'école. **Développer la possibilité d'emporter son vélo sur les bus TANLib pour encourager l'intermodalité et notamment sur les lignes desservant les communes de la CAN**
- **Proposition n°24** : Soutenir toutes les initiatives associatives à destination des mobilités actives (vélo-écoles, remises en selle, ateliers de réparation...) et continuer à mettre des locaux à disposition de ces associations.



Exemple : la ville de Meudon, pionnière en la matière a mis en place un circuit d'apprentissage vélo. Accessible sans conditions et gratuitement en journée, il permet à tous et toutes, dès 2 ans, de s'initier à la maniabilité sans voitures !

● **Le vélo pour les services et les agents municipaux**

Enfin, le vélo peut être une source d'économie et de visibilité pour l'action des services municipaux. Les communes peuvent promouvoir la logistique à vélo, en équipant leurs services de vélo-cargo, pour l'entretien des espaces verts ou la livraison de repas par exemple. Un vélo-cargo est bien moins onéreux qu'une camionnette pour de petites livraisons.

- **Proposition n°25** : Équiper les services municipaux de vélo-cargo pour réaliser une partie des livraisons municipales à vélo (repas à domicile, approvisionnement des écoles, entretien des espaces verts, police municipale).

Développer le vélo, c'est enfin montrer l'exemple en proposant aux agents municipaux l'indemnité kilométrique vélo (IKV) :

Proposition n°26 : Proposer l'indemnité kilométrique vélo aux agents municipaux.

Exemple : La ville des Mureaux a été la première commune d'Île-de-France à proposer l'IKV pour ses agents dès la rentrée 2018. Depuis, Michel Carrière, maire-adjoint chargé des mobilités, estime « *c'est évident qu'il y a une montée en puissance. Le nombre d'agents qui viennent à la mairie à vélo a sensiblement augmenté* ».

● **Le vélo pour tous et à tous âges :**

Le vélo permet de re-connecter certaines populations à la ville. Il est ainsi possible d'envisager le développement de services associatifs et solidaires vers les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées à leurs domiciles, ou encore en EHPAD:

Proposition n° 27 : Développer des services innovants vers les personnes âgées en EHPAD ou en Foyer logement pour des temps de balades de découvertes ou de " redécouvertes " de la ville et de leur environnement.

Proposition n° 28: Développer des solutions pour les personnes à mobilité réduite, nécessitant des vélos adaptés pour leur permettre d'accéder à la ville (remorques aménagées, cargos aménagés....)

● **Une communication permanente et concertée :**

Proposition n° 29 : Les collectivités locales impliquées (Ville et CAN) doivent communiquer en faveur de tous les habitants pour faire évoluer les changements de pratiques en mobilité. Privilégier les mobilités actives, communiquer sur les projets d'aménagements et les aménagements réalisés, mener des campagnes de prévention en



lien en s'appuyant sur les acteurs locaux (association VillOvélo et clubs cyclos , Prévention MAIF...) (Osons le vélo la nuit, bien s'équiper pour l'hiver, protéger son vélo contre le vol...), communiquer vers les automobilistes et la dangerosité de leurs comportements en cas d'infraction vis à vis des cyclistes, rappeler le plan des itinéraires malins et des voies cyclables créées...).

Proposition n° 30 : Rendre compte annuellement des avancées de cette politique cyclable intégrée à une politique sur les mobilités au niveau de l'agglomération.

Il est important que les citoyens sachent et soient convaincus par les avancées en matière de mobilité. Rendre des comptes régulièrement permet d'entretenir une réelle dynamique qui jusqu'à présent a fait défaut. On peut citer le Vivre à Niort d'octobre 2019, qui abordait de manière très insuffisante l'engagement de Niort en faveur du vélo, tout en envoyant un message très orienté sur les infractions cyclistes. Il oubliait de préciser que si les cyclistes font parfois des infractions, c'est aussi par manque d'aménagements cyclables adaptés.

Il est aujourd'hui venu le temps d'aborder les choses de manière plus ouverte, plus progressiste en termes de mobilité. L'effort à accomplir est de taille, et nul doute que les collectivités, dont la ville de Niort et les villes de l'agglomération seront capables de relever le défi.

Annexe 1 : Carte des aménagements cyclables souhaités

Annexe 2 : Pacte pour le vélo à Niort et son agglomération.

En tant que candidat.e à l'élection municipale de **NIORT** , je m'engage si je suis élu.e à :



Proposition N°		Oui	Non
	1 - Adopter un plan vélo		
1	- Adopter un plan vélo financé et concerté en début de mandat qui inclut un réseau cyclable communal.		
2	- Mettre en place un comité vélo régulier		
	2 - Créer un réseau cyclable		
3	- Créer des pistes cyclables dédiés sur les axes à forte circulation [Boulevard de l'atlantique, Avenue de la Rochelle, Route de Limoges, Avenue de Paris...]		
4	- Mettre en place des itinéraires cyclables: La gare-la MAAF, La gare-La MAiF et Pôle Mutuelles + IUT...		
5	- Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines Vouillé-Niort, Aiffres-Niort, Coulon-Magné-Niort, Frontenay-Rohan-Rohan, Villiers en Plaine-Niort, Saint-Symphorien-Niort....Toutes les communes doivent être reliées entre elles par des itinéraires cyclables sécurisés		
	3 - Construire une ville apaisée pour tous		
6	- Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes Entrées de ville en venant de la Rochelle, Parthenay, Paris, Coulonges etc...		
7	- Généraliser la vitesse de circulation à 30km/h en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs) et développer des zones de rencontres là où le trafic est très limité A définir avec les habitants des quartiers		
8	- Créer des zones à très faible circulation par exemple dans les quartiers de Niort (Les Brizeaux, Cholette, Saint-Ligaire, Sainte-Pezenne....Dans certaines rues (sens unique, mise en cul de sac) pour empêcher la circulation de transit à travers les quartiers résidentiels ou devant les écoles. A travailler avec les habitants		
9	- Généraliser les double-sens cyclables et les cédez-le-passage cycliste aux feux		
10	- Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux		



	heures d'entrée et de sortie des classes.		
11	- Rendre payant le stationnement en surface pour les voitures et les deux-roues motorisés pour donner un avantage comparatif aux autres modes de déplacement.		
4 - Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo			
12	- Offrir du stationnement vélo sécurisé et abrité à la gare de Niort		
13	- Implanter des arceaux vélos dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces.		
14	- Installer des vélobox fermés dans l'espace public pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activité.		
15	- Créer des locaux vélos/trottinettes dans les écoles et les équipements publics.		
16	- Intégrer dans le PLU l'obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d'habitation et tertiaire et subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social.		
17	- Créer une aide à l'achat d'un vélo pour les particuliers et pour les entrepreneurs locaux (achat de remorque, vélo-cargo, triporteur).		
18	- Maintenir le développement de l'offre de location VAE sur tout le territoire et créer une aide spécifique pour la location en fonction des revenus du foyer.		
19	- Soutenir les associations de services vélo (vélo-écoles, ateliers de réparation) et mettre des locaux à disposition de ces associations (VilloVéLO)		
20	- Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité au vélo dans votre vélo		
5 - Promouvoir une culture vélo			
21	- Aider les établissements scolaires à s'équiper en vélos pour l'apprentissage à l'école		
22	- Créer des pistes cyclables d'apprentissage ouvertes à tous pour permettre l'apprentissage du vélo		
23	- Mettre en place des pédibus et vélobus pour emmener les enfants à l'école.		
24	- Equiper les services municipaux de vélo-cargo pour réaliser une partie des livraisons municipales à vélo (repas à domicile,		



	approvisionnement des écoles, entretien des espaces verts, police municipale)		
25	- Proposer l'indemnité kilométrique vélo aux agents municipaux		
26	- Proposer l'indemnité kilométrique vélo aux agents municipaux		

Fait à Le

Signature :