

Parlons Vélo ! Municipales 2020
Poitiers (86000)

Premier tour

– le 04/03/2020 –

Question ouverte

Quels sont vos projets pour le développement d'un système vélo ? 10 Objectifs-Vélos pour (Grand-) Poitiers

#1 Un réseau cyclable complet et sans discontinuité

#2 Un maillage d'itinéraires rapides et directs

#3 Des signalétiques pour les cyclistes

#4 L'entretien du réseau cyclable

#5 Des stationnements sécurisés de courte/longue durée dans les domaines publics et privés

#6 Des vélos et transports en commun : vers une plus grande intermodalité et transportabilité

#7 La limitation du trafic et de la vitesse automobile en ville

#8 De véritables offres de vélos en libre-service

#9 La mise en place d'un réel comité consultatif de cyclistes

#10 La promotion de l'usage du vélo et le changement de son image

Objectif-Vélo #1 : Un réseau cyclable complet et sans discontinuité

Depuis une décennie, des aménagements cyclistes ont fleuri ici et là au cœur des villes. Poitiers n'a pas fait exception. Si les cyclistes peuvent saluer cet effort, il apparaît néanmoins que ces aménagements posent de véritables soucis de sécurité quand il s'agit de les quitter et de retourner au cœur du trafic.

Les aménagements cyclables actuels sont souvent trop courts et trop sectionnés pour encourager l'utilisation de la bicyclette et son développement comme mode de transport. Les aménagements cyclistes sont parfois si discontinus que les cyclistes les dédaignent au profit de la "voie traditionnelle".

Pour une véritable alternative efficace du vélo dans la mobilité du quotidien pour le plus grand nombre qu'ils soient habitués ou nouveaux intéressés, il est prioritaire que les aménagements existants se rejoignent pour créer un itinéraire sécurisant sans interruption.

En tant que candidats et futurs élus, êtes-vous prêts à répondre à l'appel à projets "Continuités cyclables" sur <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/velo-et-marche#e1> ?

Objectif-Vélo #2 : Un maillage d'itinéraires rapides et directs

Si les bandes cyclables et les axes partagés dans le cœur des villes sont les bienvenus, des verrous bloquent le développement du vélo comme mode de transport quotidien. Il manque à l'agglomération un véritable réseau d'itinéraires cyclables rayonnant depuis les communes périphériques (au-delà 20 km) vers Poitiers mais aussi un itinéraire circulaire reliant les communes périphériques entre elles. Pour débloquer les freins au développement du vélo, ces axes devront desservir les pôles d'activités économiques et académiques depuis les zones de la République, le site du Futuroscope, le C.H.U., le Campus Universitaire mais également les établissements scolaires du secondaire.

Ces axes devront être de véritables pistes séparées de la circulation automobile si la vitesse autorisée dépasse les 50 km/h ou si la circulation est trop dense. En effet, l'exemple des bandes cyclables sur l'avenue J. F. Kennedy, limitée à 50 km/h mais ponctuée de bretelles d'accès ou de sortie, rend impossible aux cyclistes la circulation en toute sérénité et sécurité. De tels aménagements réservés aux cyclistes les plus téméraires sont finalement des freins au développement du vélo.

Autres points essentiels à cette maille d'itinéraires : supprimer toutes interruptions de pistes, réaménager les carrefours avec feux tricolores pour les cyclistes (double temps d'arrêt), priorité aux vélos vis à vis des véhicules polluants à tous les carrefours recoupant une voie à circulation automobile.

Objectif-Vélo #3 : Des signalétiques pour les cyclistes

Les signalétiques dédiées aux cyclistes ou spécifiques aux automobilistes pour leur rappeler la cohabitation avec les cyclistes sont capitales pour garantir leur sécurité. Nous avons identifié plusieurs signalétiques à améliorer, là encore avec pour objectif de débloquer l'utilisation du vélo comme mode de transport quotidien.

Sur chaque carrefour, ce sont les axes réservés (bandes ou pistes cyclables) aux vélos qu'il faut privilégier vis à vis des véhicules polluants. Ces carrefours devront donc bénéficier de signalétiques spécifiques notamment avec des sas et des marquages colorés au sol pour que les automobilistes intègrent la priorité aux cyclistes sur les véhicules polluants.

Outre les stationnements eux-mêmes, il faut mettre en place des signalétiques spécifiques orientant les cyclistes vers les stationnements sécurisés de courte ou longue durées dans les centres villes, les quartiers, les centres bourgs, les pôles

d'activités de Grand Poitiers...

Deux des points essentiels sont :

- 1) la matérialisation des bandes cyclables par un bitume coloré ou peint
- 2) l'installation de plots séparant les cyclistes des automobiles, tout particulièrement dans les virages, à l'entrée des ronds-points, mais également à l'approche des passages piétons où les voies rétrécissent mais surtout par la disparition temporaire des bandes cyclables !

Objectif-Vélo #4 : L'entretien du réseau cyclable

Un autre facteur bloquant le développement du vélo comme mode de transport quotidien est l'absence d'entretien des espaces cyclables. Un réseau mal entretenu se dégrade rapidement, devient inconfortable, insécurisant et finalement devient de moins en moins utilisé par les cyclistes.

De nombreux aménagements mis en place par le passé sur Grand Poitiers nécessiteraient des travaux. Les signalisations horizontales à refaire sont nombreuses, y compris sur des portions censées être obligatoires aux cyclistes ; la rue du Fief du Grimoire en est un exemple criant révélant par ailleurs le peu d'intérêt porté aux cyclistes. Des travaux sont nécessaires pour refaire les surfaces : l'avenue du 11 novembre offre sur certaines portions une belle piste cyclable des deux côtés de l'avenue mais elle est rendue inutilisable car envahie de racines et de trous.

Il est aussi important qu'un balayage mécanique ou manuel fréquent des aménagements cyclables soit effectué pour enlever les gravillons (qui résultent de nombreux travaux faits et des projections des automobiles), les feuilles mortes, les branchages.

Objectif-Vélo #5 : Des stationnements sécurisés de courte/longue durée dans les domaines publics et privés

Le manque de stationnements appropriés et sécurisés ainsi que la peur du vol du vélo sont des freins majeurs à son développement comme véritable moyen de transport quotidien.

Dans l'espace public, pour les arrêts de courtes durées, il est nécessaire de mailler l'ensemble du territoire d'appuis-vélos accessibles et visibles mais aussi en nombre suffisant, de remplacer les pincés-roues inutiles, non-sécurisés et non-adaptés. La mise en place de stationnements pour vélo sur le campus de l'Université de Poitiers a été un levier important pour l'utilisation du vélo par un grand nombre d'étudiants.

Nous attendons des candidats, une fois élus, qu'ils communiquent vers les acteurs sociaux économiques pour informer sur les besoins des cyclistes, tout particulièrement en termes de stationnements près des commerces. Trop souvent, le stationnement est au mieux composé de pincés-roues, au pire inexistant. Pour les arrêts de longues durées, il est nécessaire de disposer dans toutes les zones de rencontre d'intermodalité, d'aires de stationnement sécurisées, accessibles en permanence et généreuses en nombre de places pour les vélos.

Nous attendons des candidats qu'ils soient proactifs pour contraindre les établissements accueillant du public à disposer de stationnement vélo capacitaire. Dans les écoles, les lieux sportifs et culturels, les services publics (mairie, tribunal, agence pôle emploi, poste...), des stationnements vélo doivent être créés dans l'enceinte des bâtiments ou, à défaut, à proximité immédiate. En complément, des mécanismes réglementaires ou incitatifs devront être mis en place afin d'inciter employeurs, copropriétés et bailleurs à créer des stationnements uniquement réservés aux vélos.

En tant que candidats et futurs élus, êtes-vous prêts à répondre à l'appel à projets "Alvéole" sur <https://programme-alveole.com/> ?

Objectif-Vélo #6 : Vélos et transports en commun : vers une plus grande intermodalité et transportabilité

L'étalement urbain opéré sur Grand Poitiers depuis plus de 20 ans a généré notamment de nouvelles vastes zones commerciales excentrées au dépend des commerces de proximité dans le cœur urbain, les quartiers, les centres-bourgs ou les communes rurales plus éloignées. Ces zones économiques sont des lieux de consommation mais aussi de vie professionnelle pour nombre d'habitants de Poitiers et de sa périphérie. En outre, nombreux sont ceux travaillant à Poitiers et vivant en périphérie. Hélas, il est évident que les modes alternatifs de transport comme le vélo sont les parents pauvres de la politique d'urbanisme à Grand Poitiers.

Si la mise en place d'un véritable réseau d'itinéraires cyclables rayonnant depuis Poitiers et un itinéraire circulaire périurbain sont des leviers essentiels, il est évident qu'il faille également plus d'intermodalité et de transportabilité. Ainsi, il faut multiplier les stationnements sécurisés avec une accessibilité continue de courte et longue durée à proximité de toutes les

zones de rencontre d'intermodalité, notamment à proximité des parkings relais et au plus près des quais de gare.

Enfin, il faut inciter les habitants à prendre les lignes TER avec leur vélo pour les derniers kilomètres les séparant de leur emploi ou habitation. Cette promotion du vélo+train ou vélo+bus ne peut qu'inciter les transporteurs à offrir plus de places aux cyclistes.

Objectif-Vélo #7 : Limiter le trafic et la vitesse automobile en ville

Un des freins majeurs au développement du vélo est la peur. Cette peur n'est pas celle de tomber de vélo ou de rouler trop vite en descente, mais bien celle des voitures, bus et camions. Nous avons listé plusieurs objectifs-vélos qui vont dans le sens de plus de sécurité. Néanmoins certaines zones comme les cœurs des villes ou les centres-bourgs ou certains aménagements ne permettent pas d'isoler les cyclistes et les piétons des automobiles.

Là où la mise en place des pistes/bandes cyclables n'est pas possible, il faut alors généraliser les zones 30 ou les zones de rencontre à 20 km/h en ville. Et faire respecter cette vitesse car hélas l'adoption des zones 30 est vu comme un moyen d'économiser sur les aménagements pour piétons qui sont non obligatoires dans ces zones 30, dans la mesure où le piéton est censé être prioritaire (<https://www.securite-routiere-az.fr/z/zone-30/>). Sur ce dernier point, il y a un manque criant de communication vers les automobilistes.

A savoir que les zones 30 sont des doubles sens cyclables (sauf contre-indication) lorsque la circulation automobile est à sens unique. Il faut donc :

- 1) informer les automobilistes de ce double sens cyclable,
- 2) proposer un aménagement (et modifier l'existant) assez large pour permettre le double sens cyclable en toute sécurité. Le cas de la rue Carnot à Poitiers est symptomatique. Le double sens cyclable y est dangereux. En outre, ce double sens cyclable disparaît sur la rue de la Tranchée, en continuité de la rue Carnot.

Au-delà la vitesse, il faut inciter les poitevins à délaissier leur voiture pour favoriser les transports publics ou le vélo. Trop de trajets urbains pour les déplacements professionnels notamment sont courts, y compris à Poitiers (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/3714237#graphique-Figure3>)

Objectif-Vélo #8 : De véritables offres de vélos en libre-service

A ce jour, "Cap sur le vélo" propose des locations vélos. Et c'est un succès public. Nous ne pouvons que nous en réjouir. Néanmoins, il faut aller chercher le vélo aux horaires d'ouvertures restreint à 2 uniques points de retrait. En outre, il n'existe aucun libre-service. Enfin, de nombreuses demandes ne peuvent être pourvues.

Si le but est de favoriser de manière significative l'usage du vélo comme mode de transport quotidien, il faut proposer des offres complémentaires à celles de "Cap sur le vélo" ou élargir considérablement sa voilure.

Nous demandons la création d'une application web permettant de louer le vélo par application et avoir la possibilité de prendre le vélo en libre-service à plusieurs endroits sur Poitiers ou Grand Poitiers.

Parmi ces points vélo en libre-service, nous proposons d'équiper tous les quartiers de Poitiers, tous les centres-bourgs et centres villes du Grand Poitiers, ainsi que les lieux suivants : « Biard Gymnase », « Gare Chasseneuil de Poitou », « Gare de Ligugé », « Gare Mignaloux Beauvoir », « P+R Stade Auxances Migné-Auxances », « P+R La Gravière Montamisé », « P+R Vélodrome Poitiers », « P+R Champlain Poitiers », « P+R Parc Expo Poitiers », « P+R Demi-Lune Poitiers », ou encore « P+R La Nougeraie Vouneuil-sous-Biard »

Objectif-Vélo #9 : Mise en place d'un réel comité consultatif de cyclistes

« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, (...) doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre (...). »

Ce texte n'est pas une revendication de Vélocité86 mais un extrait de l'article L228-2 de la loi LAURE datant 2000 et modifiée en 2019 !

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006074220&idArticle=LEGIARTI000006833430>

Or, il est apparu lors de différents travaux d'aménagements de la voirie décidés et exécutés au cours de la dernière décennie notamment, que la problématique cyclable n'était pas ou peu prise en compte et donc ne respectait pas la Loi. Ainsi, des bandes cyclables ont disparu pendant et parfois après les travaux, alors que d'autres aménagements ont tout simplement oublié les cyclistes, et ne sont pas corrigés malgré les plaintes des cyclistes et le non-respect de la réglementation. "La porte de Paris", la promenade des Cours ou encore la rue de la Milétrie en sont les parfaits exemples (parmi d'autres) avec la

disparition temporaire ou définitive des voies cyclables.

Afin d'éviter de nouvelles erreurs à répétition dues à une absence de culture vélo de nos dirigeants, il est temps qu'un véritable comité cycliste composé de membres "d'associations vélos" et de citoyens usagers de la bicyclette soit mis en place et consulté de manière régulière et planifiée. Ce comité aura pour objectif de transmettre aux décideurs la réflexion et les avis de celles et ceux qui emprunteront au quotidien les futurs aménagements.

Objectif-Vélo #10 : La promotion de l'usage du vélo et le changement de son image

Le vélo n'est pas réservé aux étudiants, aux personnes à faibles revenus ou à quelques militants de centre-ville, mais bien à la portée de toutes les classes d'âge ou classes sociales. Sa promotion passe par des actes concrets à mettre en place au plus vite par la nouvelle équipe en place à la mairie et aux commandes de Grand Poitiers. Ainsi, il est urgent de nommer au sein de la future équipe de Grand Poitiers un(e) "réfèrent(e) vélo", qui puisse faire le lien entre les services concernés (communication, transport, voirie, urbanisme,...), les associations et le comité cycliste.

La promotion du vélo passe par la mise en avant d'outils de communication vers les publics comme une carte des aménagements cyclables (accessible via les sites internet de la mairie et de l'office de tourisme et téléchargeable) sur laquelle seront mentionnés les voies, les trajets à privilégier, les parcs à vélo et les lieux de stationnement, les ateliers de réparation...

Au-delà, il est nécessaire de s'appuyer davantage sur Cap Vélo dans le cadre de la loi LOM pour promouvoir l'usage du vélo envers les publics y compris parmi les élus et les employés des services municipaux (CCAS, équipements sportifs...) et des structures publiques (CHU, CHL, Université, Ekidom, rectorat...). La promotion du vélo passe aussi par un forfait mobilité généralisé à tous les agents de la municipalité.

Des actions de sensibilisation, d'information et d'apprentissage seront également nécessaires en milieu scolaire, dans les maisons de quartiers... La municipalité a les moyens de favoriser ou de piloter ces actions. Finalement, il sera nécessaire de favoriser la pratique du vélo aussi pour les sorties culturelles mais aussi sportives. Ainsi, toute salle de spectacle de (Grand-) Poitiers ou toute rencontre sportive doit offrir des stationnements en adéquation avec le nombre de places disponibles ou de participants ainsi qu'un vestiaire pour y déposer des tenues pluvieuses si nécessaire. On peut également envisager des réductions aux entrées de spectacles ou aux inscriptions aux épreuves sportives pour les citoyens s'y rendant en vélo.

Robert Rochaud (Poitiers Collectif, écologie, justice sociale et démocratie)

Poitiers Collectif a 4 grandes priorités concernant la mobilité:

Mieux adapter les transports collectifs aux besoins des poitevins

Garantir l'accès de toutes et tous à une mobilité plus propre

Réduire les transports polluants, développer les mobilités responsables

Quelle politique cycliste ?

Les 2 premières n'impactent pas la politique vélo

Dans la 3ème, nous proposons de;

1) Réduire la place et la vitesse de la voiture :

- Proposer aux quartiers qui le souhaitent, dans le cadre d'une concertation locale, de diminuer la vitesse de circulation automobile à 30 km/h ;

- offrir à chaque poitevin une alternative réelle, aux caractéristiques plus favorables (confort, durée, coût), par rapport à la voiture.

2) Développer les déplacements nature :

- Dans les projets d'aménagement, créer des voies vertes ou coulées vertes pour faciliter les déplacements au sein d'un quartier et entre quartiers par les mobilités douces et favoriser la Trame verte et bleue (pour la végétalisation et la biodiversité).

La 4ème est celle qui correspond le plus à vos préoccupations. Le programme de Poitiers Collectif prévoit:

1- Massifier la place du vélo dans la ville (infrastructures, équipements) :

- Développer massivement le réseau de pistes cyclables sécurisées sur Poitiers et Grand Poitiers comme une priorité de la mobilité douce ; réduire les 2x2 voies en agglomération au profit de couloirs bus/cyclables ; garantir la continuité des itinéraires cyclables ; sécuriser les pistes cyclables existantes et les futures pistes ;

- Finaliser et mieux valoriser les véloroutes et voies vertes : EV3 (véloroute européenne qui passe à Chauvigny, Bonnes, La Chapelle-Moulière et Jardres) et V94 (véloroute qui relie Poitiers à Chauvigny) et créer d'autres itinéraires vélo pour le tourisme sur le territoire.

- Pour tous les aménagements en faveur des cyclistes et des piétons, partir de nombreuses études déjà existantes sur Poitiers : issues des associations, des conseils citoyens, et du baromètre des villes cyclables.

- Poursuivre le développement de parkings à vélo dans tous les quartiers, y-compris des parkings longue durée ;

- Créer des parkings à vélos dans toutes les résidences gérées par les bailleurs sociaux.

2- Développer l'offre publique de vélos

- Augmenter le parc de vélos et vélos électriques publics mis à disposition des habitants, et ainsi, réduire les délais d'attente pour la location ; proposer un parc de vélos électriques spécifiquement dédié à la population étudiante ;
- Mettre en location un/des vélos cargos ;
- Tester un système de vélos électriques gratuits en libre-service ;
- Équiper les bus de rails à vélo (s'inspirer de ce qui fonctionne au Canada !)

3- Inciter les acteurs locaux à s'engager :

- Avoir des élus qui se déplacent à vélo !
- Mettre en place l'indemnité kilométrique à vélo pour les élus et salariés de l'administration municipale ; inciter les entreprises et associations du territoire à le faire ;
- Proposer des aides pour l'installation des parkings à vélo pour les entreprises du territoire

4- Soutenir et valoriser les acteurs du vélo sur le territoire :

- Faire de l'accueil du Tour de France une opportunité pour valoriser les acteurs locaux du vélo (organiser une fête du vélo à l'occasion du passage du Tour), dans la suite de l'Appel à projets déjà lancé ;
- Massifier les services aux vélos sous toute forme (boutiques d'occasion, ateliers de réparation, ...), avec des soutiens financiers et logistiques dédiés ; mieux les valoriser.

En ce qui concerne le budget, nous nous basons sur l'exemple de Chambéry qui était classé en 2ème position du baromètre de la FUB en 2017, qui est donc beaucoup plus en avance que Poitiers. La liste Écologiste pour l'agglomération de Chambéry propose d'y consacrer 22€/hab/an. Pour Poitiers si nous reprenons ce chiffre de 22€/hab/an cela représente environ 2 Millions d'Euro pour la ville et un peu plus de 4M€ pour la communauté Urbaine. La répartition entre investissement et accompagnement est 2/3 en investissement et 1/3 en accompagnement. Comme Poitiers est en retard sur cette politique, c'est plutôt 2,5M€ par an pour Poitiers et 5 M€ pour Grand Poitiers, qu'il faudrait viser

Damien Deletraz (OSONS 2020 : Ecologie Sociale Solidaire et Citoyenne)

Bonjour

Nous avons lu avec attention le manifeste 10 Objectifs-Vélos pour les municipales à Poitiers et Grand Poitiers que vous avez publié fin janvier 2020. Nous sommes par conséquent heureux-euses de constater que notre programme reprend un grand nombre des préconisations énoncées.

La liste OSONS 2020 considère la prise en compte du déplacement cycliste comme une question essentielle de son programme. Depuis 2014 et pendant l'ensemble du mandat d'opposition, nous n'avons eu de cesse d'interpeller la majorité sur ce sujet et n'avons pu que constater son inaction ou seulement des projets de « communication ». Ainsi, les importants travaux de voirie menés pendant le mandat précédent n'ont jamais intégré ces enjeux, tels ceux de la rue Salvador Allende, la promenade des Cours, la Porte de Paris... où aucune continuité ni sécurité des parcours ne sont proposées pour les cyclistes. La majorité actuelle comptabilise des kilomètres de soi-disant pistes cyclables qui ne constituent en réalité pour beaucoup qu'un dessin empiétant sur la route destinée aux automobiles et absolument pas une réelle piste cyclable. L'exemple de la rue du Faubourg du Pont-Neuf en est une parfaite illustration.

Nos élu-e-s ont ainsi participé à la quasi-totalité des actions de sensibilisation au vélo proposées par les associations locales (surtout Vélocité 86). Notre groupe s'est retrouvé très souvent seul sur ces questions.

<http://www.velocite86.org/2017/10/22/sortie-velo-avec-les-elus-de-grand-poitiers/>

Beaucoup des membres de notre liste se déplacent quotidiennement à vélo et sont ainsi conscient-e-s du travail à mener, des propositions à apporter et du fait que votre association est une actrice importante à l'échelle municipale. Notre programme prend en compte ces questions qui ont été abordées dans plusieurs de nos commissions, telles que "Environnement et protection des ressources", "Égalité Femmes-Hommes", "Urbanisme" et évidemment "Mobilité". Notre vision et notre programme visent ainsi à aborder la question du vélo comme un sujet primordial impliquant des réponses à la hauteur des enjeux.

Nous avons également pris en compte l'ensemble des commentaires de l'enquête nationale "Parlons Vélo" relative à la situation de Poitiers. Les avis étaient déjà très négatifs en 2017 : ils le sont encore plus en 2019 et traduisent une dégradation générale de la situation des cyclistes au niveau des aménagements et de l'entretien des bandes et pistes cyclables. Les seules améliorations portent essentiellement sur de la communication et non sur des actions. Nous avons également pris en compte l'enquête « Harcèlement sexiste et climat urbain à Poitiers et Grand Poitiers », de Johanna Dagorn et Arnaud Alessandrin, qui montre que beaucoup de femmes n'utilisent pas ou plus le vélo à Poitiers du fait du danger permanent de pistes cyclables inexistantes ou non-sécurisées et après avoir subi du harcèlement sexiste, notamment par des automobilistes.

De manière globale, nos propositions font écho à celle de l'association "Paris en Selle" qui a édité récemment le "Guide des aménagements cyclables" <https://parisenselle.fr/guide-amenagements-cyclables-paris-en-selle/>

Voici nos réponses aux différents points proposés dans 10 Objectifs-Vélos pour les municipales à Poitiers et Grand Poitiers :

#1 Un réseau cyclable complet et sans discontinuité

Nous avons conscience de l'absence de réseau complet et continu sur Poitiers. Les aménagements actuels proposent souvent des bandes cyclables non sécurisées et, hors des voies structurantes avec les couloirs de bus, on note une réelle discontinuité des infrastructures.

Nous sommes donc en phase avec la volonté d'agir en priorité sur la création d'un réseau réellement continu. L'Appel à

Projet que vous évoquez est annuel, nous répondrons évidemment à celui-ci chaque année si nous sommes élu-e-s. Cette année la date limite de candidature est fixée au 31 mai. Pour y répondre, nous souhaitons solliciter les associations telles que VELOCITE.

Compte tenu du fait que cet Appel à Projet concerne un seul itinéraire ("Un projet peut concerner un ou plusieurs points de discontinuité sur un même itinéraire. Il peut également concerner plusieurs itinéraires, uniquement lorsqu'il permet de créer une liaison entre eux"), OSONS 2020 considère que le projet à mener au plus tôt est l'axe entre le centre-ville et le campus. Cet axe nous apparaît en effet comme le plus pertinent et illustrerait la place donnée aux cyclistes et notamment à la population étudiante importante à Poitiers.

#2 Un maillage d'itinéraires rapides et directs

En parallèle de cet appel à projet, il nous paraît nécessaire de mettre en œuvre des aménagements importants aux intersections. Nous nous inspirerons notamment des préconisations du guide de l'association "Paris en selle" afin de développer des voies sécurisées.

Nous prenons notamment en compte les problématiques actuelles liées aux croisements de voies, intersections, feux et interruptions. Le développement de voies "Chronovélo", déjà mis en œuvre à Grenoble, nous paraît intéressant : cette solution pourrait être particulièrement adaptée aux boulevards autour du centre-ville, aux axes reliés à la Gare ou à l'axe "Poitiers/Futuroscope".

Ce maillage rapide et direct est évidemment un des premiers axes que nous mettrons en œuvre pour développer rapidement le recours au vélo dans Poitiers et Grand Poitiers.

#3 Des signalétiques pour les cyclistes

L'affichage signalétique pour les cyclistes est très absent sur Poitiers. Les seuls marquages au sol de logo "vélo" sur plusieurs voies constituent une solution inacceptable car elle ne rend pas visible la place des cyclistes sur les voies (ex : Pont Neuf, boulevard Solférino). De même, les "conflits" d'usage sur le viaduc Léon Blum sont récurrents et liés à ce manque de communication.

Nous nous engageons à mettre ainsi en œuvre plusieurs actions :

- Des panneaux signalétiques indiquant les directions et les temps de trajets pour les cyclistes, en orientant en priorité ceux-ci sur des voies sécurisées ou sur des itinéraires "malins" séparés des flux automobiles. Nous veillerons à ce que cette signalétique soit non-sexiste.

- Une matérialisation au sol de l'espace des voies et pistes réservé aux cyclistes, notamment via une couleur dédiée, et en prenant en compte une qualité du revêtement ne dégradant pas les conditions d'usage les jours de pluie. Cela implique également de tenir compte des plaques d'égout et autres bouches, trous du réseau qui présentent des éléments dangereux pour les cyclistes en conditions humides.

- Des équipements visuels et matériels (marquage au sol de couleurs, indication de priorité des cyclistes par rapport aux voitures) aux abords des intersections et ronds-points : trop souvent relégués à l'extérieur de ceux-ci, les dangers pour les cyclistes sont actuellement très importants (dépassements, queues de poissons...)

- Une communication relative d'une part aux "double-sens" cyclables, dont les règles du code de la route sont trop peu connues et respectées des automobilistes notamment en centre-ville, d'autre part aux voies étroites.

#4 L'entretien du réseau cyclable

La présence d'infrastructures cyclables est nécessaire mais demande un entretien a minima identique à celui de la voirie. A Poitiers, les voies de l'avenue du 11 novembre et la rocade Sud Est D162 disposent de pistes séparées mais demeurent sans entretien depuis plusieurs années. Les pistes cyclables du campus et de plusieurs voies en double-sens présentent régulièrement des bris de verre, végétaux, cailloux... Notre programme prévoit donc de mettre en œuvre un suivi et un nettoyage régulier avec les services municipaux.

#5 Des stationnements sécurisés de courte/longue durée dans les domaines publics et privés

Nous nous engageons à multiplier les équipements de stationnement adaptés sur l'ensemble des espaces publics et municipaux. Nous tiendrons compte des usages pour choisir les équipements les plus adaptés : arceaux pour les arrêts-minute ; emplacements abrités pour les arrêts de moyenne durée (autour des établissements scolaires ou sportifs par exemple) ; équipements permettant de stocker les vélos plusieurs jours et en sécurité sur les parkings-relais et à la gare. Compte tenu de votre volonté politique d'axer les déplacements autour de modes "actifs", l'Appel à Projet "Alvéole" constitue une solution à laquelle nous répondrons dès notre élection.

#6 Des vélos et transports en commun : vers une plus grande intermodalité et transportabilité

Le réseau Vitalis, que nous souhaitons rendre gratuit pour l'ensemble de la population, doit également pouvoir accueillir des cyclistes et ne pas les rendre dépendant-e-s de paramètres externes (fatigue, intempéries...). Au niveau de la communauté d'Agglomération, nous proposons donc de développer des solutions de "racks vélo" à l'arrière des bus pour permettre une utilisation des vélos entre le lieu de départ et d'arrivée.

Nous défendons par ailleurs l'augmentation du nombre de places réservées aux vélos dans les trains TER.

Enfin, nous formerons les conducteurs et conductrices au respect et à la prise en compte des cyclistes dans leur conduite pour un partage apaisé et sécurisé de la route.

#7 La limitation du trafic et de la vitesse automobile en ville

L'orientation de notre programme en matière de mobilité vise à réduire la place de la voiture. Nous proposons un panel de solutions visant à répondre à cet objectif.

La gratuité du bus couplée à une amélioration de l'offre et une augmentation de la fréquence en fait partie, tout comme le développement du vélo à travers les éléments indiqués précédemment.

Pour favoriser un véritable espace partagé de la ville, nous nous engageons à réduire de 20km/h les vitesses de circulation sur l'ensemble des voies - excepté sur les voies déjà à 30km/h ou 20km/h.

La communication, à travers des panneaux et des marquages au sol, sera également un moyen que nous mettrons en œuvre afin d'informer de manière claire les conducteurs d'autres véhicules la présence de cyclistes.

#8 De véritables offres de vélos en libre-service

Nous déplorons la saturation et l'attente de l'offre "Cap Sur le Vélo" ainsi que les évolutions de tarifs décidées en 2018 par la municipalité. Notre but étant de pouvoir réellement favoriser le vélo, nous mettrons en œuvre plusieurs actions :

- Nous souhaitons installer des agences de location municipales dans chaque quartier, et plus seulement à la Gare et au Campus. Cela sera aussi l'occasion de disposer de lieux de réparation de vélos pour les personnes de l'ensemble du territoire ;

- Nous augmenterons la taille du parc de vélo, électriques ou non, disponibles pour réduire fortement les temps d'attente ;

- Nous proposerons une offre de "vélo-cargo" pour permettre de découvrir le transport d'enfants et/ou de marchandises.

Concernant l'offre en libre-service, nous n'avons pas tranché cette question. Ces dispositifs se font généralement en lien avec des DSP via des opérateurs privés en lien avec le secteur publicitaire. De plus, les coûts d'entretien relevés au niveau national sont très significatifs (de 2000 à 4000€/an/vélo). Nous pensons donc que cette question nécessite une étude spécifique que nous mènerons dès le début de notre mandat. La solution YELO à la Rochelle nous paraît intéressante en ce qu'elle relève d'une gestion en régie publique. L'utilisation numérique peut constituer également une solution que nous prenons en compte mais qui nécessite à notre sens un travail de réflexion, l'investissement étant significatif.

Enfin, cette solution présente un intérêt adapté aux usages irréguliers mais pas aux usages réguliers. Plusieurs études pour des villes de la taille de Poitiers montrent que les vélos sont utilisés en moyenne trois fois par jour. Le coût d'usage est alors très élevé par rapport au coût d'usage d'un vélo individuel, au moins cinq fois plus cher (Sources : Frédéric Héran, économiste et urbaniste à l'Université de Lille-I, villes et mobilités).

Il nous paraît plus judicieux de développer et d'investir dans des infrastructures de qualité.

Enfin, nous prendrons un arrêté municipal contre les solutions de "free floating" proposant des solutions de location de vélos (voire de trottinettes) de piètre qualité et présentant des problèmes d'utilisation de l'espace public.

#9 La mise en place d'un réel comité consultatif de cyclistes

Nous souhaitons mettre les habitant-e-s et associations au cœur des décisions de la collectivité. Les décisions d'aménagement doivent ainsi être prise de manière transversale pour prendre en compte les demandes d'aménagements cyclables. Nous déplorons que beaucoup de projets de voiries engagés par la majorité actuelle se soient traduits par une dégradation des conditions de circulation des cyclistes alors que ceux-ci avait fait part de leurs remarques. Nous approuvons les lieux cités dans le Manifeste, et nous y ajoutons l'exemple de la montée de Blossac où l'aménagement est fait en dépit du bon sens et de la sécurité des cyclistes et piéton-ne-s. De même, le "Conseil de développement responsable" édité en 2015 sur les "modes de déplacements et cheminements doux" a été réalisé mais l'accessibilité du document et la prise en compte des propositions n'ont en aucun cas été pris en compte.

Nous créerons un comité d'usager-ère-s et d'associations constitué d'un nombre significatif de « cyclistes pratiquant-e-s ». Ce comité pourra émettre des remarques et propositions en amont des projets d'aménagement. Nous veillerons à la parité et la mixité de ce comité, afin de prendre en compte les usages féminins bien trop souvent oubliés. Un panel de ce type a déjà existé par le passé mais il ne regroupait qu'une trentaine de personnes sur l'ensemble du territoire de Grand Poitiers à 13. Nous organiserons également, sur le modèle des « marches exploratoires », des « balades à vélo exploratoires » consistant à constituer un groupe d'usager-ère-s, qui, au cours d'un déplacement collectif, repère de manière collaborative les dysfonctionnements et améliorations à apporter.

Nous consulterons également les associations cyclistes telle que Velocité pour permettre des aménagements réellement adaptés. Les recommandations des usager-ère-s et des associations seront réellement prises en compte pour aboutir à des aménagements plus efficaces pour les cyclistes.

#10 La promotion de l'usage du vélo et le changement de son image

La perception des cyclistes et de la pratique du vélo à Poitiers nécessite un changement de communication. Une sensibilisation des conducteurs et conductrices de véhicules motorisés aux règles de prise en compte est nécessaire (distance de sécurité, vitesse, dépassements...). Nous mettrons ainsi une signalétique et une communication municipale de pédagogie à ce sujet.

Une valorisation de ce mode de déplacement est également nécessaire pour permettre une augmentation du nombre de cyclistes et un report modal vers les déplacements "actifs". Nous promouvons donc l'usage du vélo en milieu scolaire, dans les maisons de quartiers et dans les principales structures publiques.

En toute cohérence, nos élu-e-s se déplaceront autant que possible en vélo dans le cadre de leurs fonctions.

Nous espérons que notre réponse à votre interpellation vous donne satisfaction. Pour plus de détails, n'hésitez pas à nous contacter
osons2020@gmail.com

Anthony Brottier (Brottier 2020 : Ma priorité, c'est vous !)

Comme vous, nous constatons que la situation actuelle de Poitiers n'est pas favorable au développement des déplacements à vélo. Ce développement est pourtant une nécessité pour notre ville, et cela pour plusieurs raisons :

• Les modes de transports actuellement privilégiés émettent des gaz à effet de serre et contribuent au réchauffement

climatique.

- Les émissions des moteurs utilisant des énergies fossiles nuisent fortement à la qualité de l'air, pour les hommes, la faune et la flore.
- La tension mondiale sur les ressources en pétrole va entraîner une augmentation croissante du prix des carburants, voire des pénuries.
- La circulation dans un espace partagé entre les vélos et voitures entraîne des problèmes de sécurité, ou des sentiments d'insécurité, contraires au libre choix de circulation.
- La sédentarisation de nos sociétés entraîne des risques de santé publique, que le vélo peut éviter.

Pour toutes ces raisons, et sans doute d'autres que nous avons omises, le développement du vélo est l'une de nos priorités pour Poitiers.

1- Un réseau complet, rapide, et sûr

Notre vision de la mobilité s'appuie sur le principe des troncs structurants. Ce sont des axes de mobilité fluide, confortable et sûre.

Notre jauge en matière de praticabilité des voies de circulation à vélo est : laisseriez-vous votre enfant entrant en 6ème aller à vélo sur tel ou tel itinéraire ?

Nous avons traduit cette vision sous la forme d'une première esquisse. Il ne s'agit là que d'un outil de travail destiné à modéliser tous les aspects du projet « vélo » ; à court terme nous associerons à son élaboration les différents acteurs des transports, dont Vélo-cité, les associations de quartier, les clubs de vélo, Vitalis, les associations de parents d'élève, les associations d'étudiants, des clubs automobiles, en bref tous les acteurs de la mobilité.

Parce que la mobilité concerne tous les des poitevins, nous souhaitons une démarche collaborative, pour un réseau de transports le plus harmonieux possible.

Cette première esquisse a permis d'établir un chiffrage réaliste. Nous avons identifié 3 parcours structurants comportant des ramifications terminales :

- Axe Chasseneuil-du-Poitou vers Ligugé et Poitiers Sud, notamment par la vallée du Clain,
- Axe Demi-Lune/Aéroport vers CHU/Centre-Equestre, notamment par le centre-ville,
- Axe Couronneries / Porte de Paris vers les Trois Cités et Saint-Benoit, notamment par la Roseraie et la Ganterie.

Ces parcours représentent environ 17 km de piste recouverte d'enrobé et 8 km recouverte d'enrobé ou de stabilisé, qui seront uniquement dédiés au vélo.

Nous déclarons qu'un projet non financé, un projet ronflant (du genre « tout, tout de suite ») n'est pas réaliste. Les Poitevins ne veulent pas revivre les promesses non-tenues du BHNS

Parce que la mobilité se conjugue à l'échelle de Grand Poitiers, les pistes envisagées seront reliées à la voirie des autres communes. Il s'agit de troncs principaux sur lesquels viendront se greffer des compléments en bande ou en piste, destinés à rejoindre, par exemple, les Trois-cités et les Couronneries au centre-ville.

Cette esquisse privilégie les itinéraires les plus plats possibles, mais comporte des points complexes, pouvant nécessiter des ouvrages d'art importants et des investissements conséquents. Notons par exemple la liaison entre Poitiers Sud et la vallée du Clain, ou encore la traversée de la D910 vers l'aéroport. Votre aide sera particulièrement précieuse pour déterminer les priorités d'investissement et les choix de parcours les plus judicieux possibles.

Parce que les mobilités douces sont l'avenir, le réseau cyclable doit relier les zones d'habitation et d'activités les plus denses, et non se cantonner aux quartiers les moins touchés par l'urbanisme.

Parce que nous souhaitons que les citoyens préfèrent le vélo à la voiture, nous traiterons les pistes cyclables aussi bien que les voies routières. Un effort particulier aux services de la voirie pour l'entretien des zones cyclables (état de la chaussée), parce qu'il n'y a rien de plus désagréable que de franchir une côte sur une route bosselée... !

Un effort particulier sera consacré à la pédagogie, tant auprès des cyclistes, notamment les professionnels (ex. Livreurs), qu'en direction des autres utilisateurs de la voie publique. Le plan du nouveau réseau sera largement diffusé auprès des citoyens, des commerçants et des offices municipaux.

Notre méthode consistera à imposer une grille d'analyse et un plan de développement de mobilité douce pour tous projets de travaux de voirie.

2- Des aménagements en adéquation avec les objectifs

Avant les travaux de cœur de ville, il y avait de nombreux parking à vélo sur la place du Maréchal Leclerc. Nous déplorons leur disparition.

Nous considérons l'enrichissement des aménagements nécessaires au réseau cyclable comme une priorité, et une condition sine qua non de son déploiement.

Nous déploierons des garages à vélo sécurisés à proximité des parcobus et des principaux lieux de vie et d'activité. Nous estimons qu'il sera nécessaire d'implanter un minimum de 50 points de garage de 20 emplacements chacun, soit 1 000 places réparties sur le réseau. Nous sommes cependant conscients de ne pas connaître toutes les problématiques sur tout le territoire et nous nous appuyerons sur vos compétences pour déterminer précisément le nombre et l'implantation.

Concernant le stationnement courte-durée, une réflexion sera engagée avec les associations partenaires pour éviter les « stationnement-ventouse », notamment aux points critiques, comme par exemple à la gare ferroviaire et dans les parkings publics.

Ces parkings pour vélos seront complétés par ce qui sera un second tremplin pour le développement du vélo en ville : la mise en place d'une offre en libre-service.

3- Une offre de vélo en libre-service.

Ce point est primordial pour un véritable développement. Un vélo privé est inexploité 95 % du temps ! De fait, l'investissement de la location de vélo de ville électrique (à 1000 € l'unité) n'est pas optimisé, car il est conséquent, ne concerne qu'une partie de la population et qu'une fraction du temps.

Or, nous souhaitons ouvrir l'accès au vélo à la majorité des citoyens. Pour cela, nous préconisons l'option du vélo en libre-service, comme dans la majorité des villes de même importance.

Concrètement, nous déploierons dans un premier temps une trentaine de points de libre-service de 10 vélos chacun, soit 300 vélos, moitié vélos à assistance électrique (VAE), moitié vélos sans assistance, afin de s'ajuster à tous les besoins et tous les budgets. L'emplacement précis se fera en concertation avec les associations partenaires.

Pour qu'elle soit efficace, la mise en place de cette offre ne se fera qu'après le déploiement du réseau, donc en deuxième partie de mandat, avec un aboutissement vers 2025.

La priorité est donnée à la sécurité et à la visibilité du vélo : nous lui ménagesons la place nécessaire pour grandir, puis nous mettons tout en œuvre pour le faire grandir.

4- Un complément

Une flotte à la location

Poitiers propose actuellement une flotte de 810 vélos à assistance électrique disponibles en location. Nous étendrons cette offre à 1 000 vélos, offre qui permettra la démocratisation et la pratique du vélo pour ceux qui rencontrent des difficultés avec le relief de Poitiers. Nous étudierons les possibilités d'acquisition de vélos cargos, pour les parents avec jeunes enfants.

Pour amorcer un cycle vertueux d'accès aux VAE, nous proposerons des plans de financement permettant l'achat des vélos au terme d'une période de location, ce qui permettra le renouvellement du parc et l'accès au plus grand nombre. Comme les vélos sont achetés en nombre via des centrales d'achat ils seront beaucoup plus accessibles au plus grand nombre. Les VAE seront proposés en priorité aux plus fragiles, en fonction des quotient familiaux, ainsi qu'aux bénéficiaires de tarifs sociaux (étudiants, demandeurs d'emploi, retraités, etc.)

Une aide à l'acquisition de VAE.

Nous mettrons en place une aide avec l'aide de l'état pour l'acquisition de vélos à assistance électrique. Disponible pour 200 demandes en 2019, nous la mettrons en place dès 2021 pour 500 demandes par an en tenant compte des ressources de chacun ! Nous nous réservons la possibilité d'augmenter ce budget si les demandes devaient progresser fortement les années suivantes, afin de répondre au mieux aux besoins des citoyens.

Des maisons du vélo dans les quartiers

Encore à l'état du projet, nous avons le sentiment que la maison du vélo de la gare ne suffit pas pour répondre aux besoins des quartiers. Nous porterons une réflexion avec les acteurs du domaine au sujet de l'installation d'autres maisons au cœur des quartiers, comme aux Trois Cités, à la Gibauderie ou aux Couronneries.

Une préoccupation permanente

L'accompagnement du changement demande une attention permanente de la part des élus. Nous mettrons en place des adjoints de quartier qui seront parmi les premiers observateurs de la mise en place et de l'évolution des mesures favorisant la mobilité choisie. En tant que référents, ils seront les relais des habitants avec le Maire de Poitiers.

La réactualisation de l'Agence du Quotidien (anciennement Agence des Temps) permettra la collecte d'informations nécessaires à la compréhension des flux et des périodes de circulation de manière à optimiser la disponibilité et la fluidité de la circulation.

5- Nos réponses point à point

1. Un réseau cyclable complet et sans discontinuité☒
--> Application du principe des troncs structurants, sur lequel se grefferont des bandes et des pistes cyclables secondaires.
2. Un maillage d'itinéraires rapides et directs☒
--> Application du principe des troncs structurants
3. Des signalétiques pour les cyclistes
--> Le réseau cyclable fera l'objet d'une signalétique particulière, notamment pour les troncs structurants avec un enrobage coloré.
4. L'entretien du réseau cyclable☒
--> Mise en avant de « L'agence du quotidien », des adjoints de quartier
5. Des stationnements sécurisés de courte/longue durée☒
--> Déploiement de 50 box sécurisés de 20 vélos, et d'ensembles d'arceaux sur tout le territoire. Mise en place d'une solution chronométrées pour des stationnements sensibles (gare).
6. Des vélos et transports en commun : vers une plus grande intermodalité et transportabilité☒
--> Relais vélos, situés notamment aux extrémités des troncs structurants et des parcobus
7. La limitation du trafic et de la vitesse automobile en ville
--> En centre-ville, séparation des flux, mise en place de parcours sécurisés
8. De véritables offres de vélos en libre-service dans les domaines publics et privés☒
--> Oui avec 300 vélos en libre-service, soit l'équivalent de l'offre de La Rochelle (équipée depuis 1976 !)
9. La mise en place d'un réel comité consultatif de cyclistes
--> Les décisions seront prises en concertation avec les différentes associations d'usagers des transports : cyclistes, transports en communs, des professionnels de la route (livreurs, dépanneurs, ambulanciers, etc.)
10. La promotion de l'usage du vélo et le changement de son image☒
--> L'image est bonne, mais pas celle du réseau. Un réseau clairement identifié, sans discontinuité, balisé, des plans connus et disponibles, des campagnes de sensibilisation au vélo permettront aux poitevins de renouer avec ce mode de transport d'hier, d'aujourd'hui et de demain.

6- Estimatif d'investissement et de fonctionnement

Pour mener ces différents chantiers de front, un investissement de 3,5 millions d'euros sera nécessaire, accompagné d'un budget de fonctionnement de 1,4 million d'euros par an.

--> Sur la totalité du mandat nous prévoyons donc un budget « Vélo » de 11 millions d'euros.

Nous vous remercions pour votre implication à développer des moyens de transports d'avenir pour tous les poitevins, et nous sommes prêts pour le faire à vos côtés dès 2020.

Document de la liste « Anthony Brottier, ma priorité c'est vous ! », rédigé par 4 cyclistes:

- Didier Longueville, Responsable axe Transports
- Benoit Merckx, Responsable axe Environnement
- Salem M'Rabet, Responsable axe Finances
- Anthony Brottier, Tête de liste

Alain Claeys (Poitiers, l'avenir s'écrit à taille humaine)

Nous avons étudié avec attention les 10 objectifs-vélos auxquels sont attachés les membres de Vélocités 86. Beaucoup de propositions qui figurent dans notre programme répondent à vos recommandations comme vous pourrez le constater.

Le programme de « Poitiers, l'avenir s'écrit à taille humaine » est avant tout tourné vers la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre. C'est la raison pour laquelle, dans nos 61 propositions pour une Eco-Ville, un certain nombre est tourné exclusivement vers la démocratisation de la pratique du vélo et les aménagements cyclables.

Partant du constat que deux tiers des trajets dans la Communauté urbaine de Grand Poitiers se font par véhicules motorisés, forts émetteurs de CO2, notre objectif est d'encourager au maximum l'utilisation des transports en commun (bus, trains) et des vélos comme mode de déplacement doux. Nous voulons encourager la pratique du vélo en la rendant plus sûre dans la circulation avec des itinéraires en site propre, en sécurisant le matériel de chacun et en permettant une acquisition ou une location plus simple.

Au cours du dernier mandat (2014-2020), des pistes cyclables, directes, à double sens et discontinues ont été réalisées. Dernièrement entre Mignaloux-Beauvoir et le CHU ou dans le centre-bourg de Chasseneuil du Poitou. Par ailleurs, le service de location de vélo à assistance électrique, que nous avons lancé, rencontre un large succès avec 1000 vélos loués en permanence pour des durées variables. Le renforcement du service de CAP Vélo, qui propose déjà de livrer à domicile dans la commune de son choix de Grand Poitiers, est d'ailleurs l'un de nos objectifs.

--> Notre programme :

LE MAILLAGE

- 20 km de « veloexpress »

Les « veloexpress » sont des pistes cyclables double sens d'une largeur minimale de 3m. Elles s'intégreront parfaitement partout où la voie est très large et les carrefours peu nombreux comme sur la Voie Malraux (Pénétrante), une partie des boulevards et le quartier gare.

- Des « itinéraires vélo » continus et sécurisés

Nous le savons tous, l'insécurité à vélo est le premier frein à la pratique en ville. Pour multiplier par 3 le nombre de cyclistes à Poitiers, l'ensemble des itinéraires vélos sera jalonné pour constituer le réseau vélo et la possibilité d'aménagements « sans couture » sera vérifiée avec les usagers afin de les rendre les plus efficaces possible.

- La pénétrante en liaison douce et végétale

La pénétrante peut devenir un axe stratégique des liaisons douces dans l'agglomération. Initialement entièrement dédiée à la voiture, elle est assez large pour être plantée d'arbres et accueillir une « veloexpress ». Une passerelle vers les Couronneries pourrait y être reliée.

- Réaménager totalement l'avenue Jacques Cœur

Cette avenue est l'un des axes structurant de Poitiers puisqu'elle dessert aussi bien le CHU, l'Université et la RN 147. Nous devons lui donner un aspect plus urbain, très végétal et y implanter une véritable « veloexpress ».

LA SIGNALÉTIQUE

- Installer des « sas » à vélo à chaque feu tricolore

Les sas vélo, situés entre le passage piétons et la ligne d'arrêt des conducteurs automobiles, permet aux cyclistes de se situer bien en vue des automobilistes et d'éviter les accidents liés aux angles morts. Ils seront généralisés, à chaque feu, dans Poitiers et l'agglomération.

- Développer la signalétique au sol

Les contre-sens cyclables se généralisent, mais la signalétique verticale n'est pas toujours suffisante pour que les automobilistes soient vigilants ; nous développerons les pictogrammes au sol en concertation avec les usagers.

LE STATIONNEMENT

- Des appuis vélo et des abris vélos supplémentaires

Le succès du vélo provoque une saturation des équipements existants. Pour y faire face, nous allons ajouter des appuis vélo partout où l'usage – ou les usagers – le demanderont, ainsi que des abris vélos quand l'espace le permet.

- Un parking vélo sécurisé à la gare et dans tous les parkings publics

La gare multimodale doit faire davantage de place aux vélos. Elle sera donc équipée d'un deuxième parking à vélos de grande dimension, couvert et totalement sécurisé.

- Des vélos et transports en commun : vers une plus grande intermodalité et transportabilité

En développant les box de stationnement sécurisé, à proximité des arrêts de bus notamment et sur les aires de co-voiturage ou les parcs relais P+R, nous favoriserons l'intermodalité.

- Open data

Les données de stationnement et de jalonnement seront disponibles sur Poitiers vélo et l'application régionale pour l'intermodalité Modalis.

- La limitation du trafic et de la vitesse automobile en ville

Après avoir doublé la surface piétonne du centre-ville, nous poursuivrons le développement des zones 30 et l'aménagement de voiries partagées. Un sujet pour le centre-ville est la bonne cohabitation entre les piétons et les vélos.

L'OFFRE

- Augmenter le service Cap Vélo

Notre service de location de vélo est victime de son succès. Nous augmenterons encore sa capacité en cours de mandat.

- Une étude pour des vélos électriques en « semi free floating »

Nous étudierons avec des prestataires comme Pony Bike, basé à Angers et Bordeaux, de nouvelles formes de location de vélos électrique, notamment sur le campus. Chaque vélo appartient à un habitant investisseur, ce qui responsabilise davantage l'utilisateur et fait baisser les incivilités. Pour l'utilisateur, du classique : avec son application, il repère des stations virtuelles et débloque le vélo ou la trottinette grâce à son compte.

- Des chèques « achat vélos électriques »

Nous poursuivrons la politique d'aide à l'achat de vélos électriques grâce au chèque achat vélo, dans le cadre du partenariat établi avec l'ensemble des vélocistes du territoire, et la location de vélos avec Cap Vélo. Location ou achat, le service régulier d'entretien des vélos fait l'intérêt du dispositif de location longue durée, qui a essaimé sur tout le territoire français selon

notre modèle.

- Encourager les petites livraisons en modes doux

Nous réunirons l'ensemble des entreprises ayant recours à de petites livraisons (presse, petite restauration, etc.) pour les inciter fortement à passer à des modes de transport doux pour ceux qui ne les ont pas encore adoptés.

- La mise en place d'un réel comité consultatif de cyclistes

En prolongement du panel cyclistes qui a permis et accompagné la rédaction du Plan vélo, nous mettrons en place des comités plus légers à mobiliser autour des aménagements structurants.

- La promotion de l'usage du vélo et le changement de son image

Manifestation Tout Grand Poitiers à Vélo, challenge de la mobilité, opération « je roule à vélo et cela se voit », développement des plans de déplacement des entreprises... nous renforcerons la sensibilisation et la promotion de l'usage du vélo, en nous appuyant sur les associations cyclistes que nous soutenons financièrement quand elles le demandent.

Nous développerons également l'usage du vélo par le biais d'ambassadeurs œuvrant auprès du grand public et des établissements scolaires.

Manon Labaye (Poitiers Anticapitaliste)

Bonjour

Nous avons déjà travaillé à un plan « transports et déplacements » dans notre programme pour les élections municipales. Vous pouvez le retrouver ici (page 16, mais également un peu partout dans le document) :

<https://poitiersanticapitaliste.org/programme-pour-les-elections-municipales-poitiers-anticapitaliste-170-propositions-pour-une-ville-100-a-gauche/>

- > 1. Un réseau cyclable complet et sans discontinuité, « il manque à l'agglomération un véritable réseau d'itinéraires cyclables rayonnant vers les communes périphériques et entre ces communes ».
- > 2. Un maillage d'itinéraires rapides et directs, « de véritables pistes séparées de la circulation automobile ».
- > 3. Des signalétiques pour les cyclistes, « afin de rappeler aux automobilistes qu'ils cohabitent avec des cyclistes ».
- > 4. L'entretien du réseau cyclable, « des travaux sont nécessaires, par exemple sur l'avenue du 11-Novembre, qui offre des deux côtés une belle piste cyclable, mais rendue inutilisable car envahie de racines et de trous ».
- > 5. Des stationnements sécurisés de courte et longue durée, dans les domaines publics et privés.
- > 6. Des vélos et des transports en commun: vers une plus grande intermodalité et transportabilité.
- > 7. La limitation du trafic et de la vitesse automobile en ville, « en généralisant les zones 30 ou les zones de rencontre à 20 km/h ».
- > 8. De véritables offres de vélos en libre-service, « dans tous les quartiers, tous les centres bourgs et tous les parkings relais ».
- > 9. La mise en place d'un réel comité consultatif des cyclistes.
- > 10. La promotion de l'usage du vélo et le changement de son image, « par exemple en envisageant des réductions aux entrées des spectacles aux citoyens qui s'y rendent à vélo ».

La liste "Poitiers Anticapitaliste" partage ces demandes concernant le vélo à Poitiers. Il y a besoin de rendre la pratique du vélo plus sûre, plus fluide et plus naturelle. Comme vous le verrez, ces préoccupations sont les nôtres également.

Pour nous, néanmoins, ces mesures vont forcément de paire avec les bus gratuits [et plus fréquents] et la diminution du nombre de voitures individuelles dans la ville. Il faut tout transformer et faire en sorte de sortir d'une société régie par la marchandise et par le temps.

Thierry Alquier (POITIERS AUTREMENT)

Réponse positive de principe à toutes les 10 propositions dont les réponses seront abordées dans le cadre des assises de la mobilité en lien avec les associations des usagers. Ces réponses seront portées ensuite dans un plan vélo avec un budget dédié et fléché pour la mandature.

Thierry Alquier (POITIERS AUTREMENT)

Nous souhaitons redonner l'envie de se déplacer ou de se balader à vélo dans Poitiers et Grand Poitiers. Nous avons donc étudié avec attention les objectifs-vélos que vous avez formulés.

La liste Poitiers Autrement met la mobilité au cœur de son projet, nous proposons donc d'organiser les Assises de la Mobilité de Grand Poitiers.

Ces assises, nous permettrons de tirer profit des nouvelles législations et répondre aux défis environnementaux, sociologiques et économiques.

Nous pourrions ainsi proposer un plan de mobilité afin de répondre aux besoins de déplacement de chacun et permettre à tous les moyens de transport, dont le vélo, une plus grande sûreté et efficacité au sein de la ville de Poitiers.

Nous proposons également un plan spécifiquement dédié au vélo, le grand plan Vélo. Dans ce cadre, nos axes seront les suivants :

1) Nous réaliserons sur le territoire de Grand Poitiers un réseau cohérent, continu et bien entretenu en véloroutes et voies vertes vélos.

Notre objectif serait notamment de pouvoir aller de Mignaloux jusqu'à Fontaine-le-Comte, donc création d'une voie verte continue entre Fontaine Le Comte – Poitiers Sud – Centre-Ville – Pénétrante-Campus – CHU – Mignaloux-Beauvoir. Nous répondrons donc positivement à l'appel à projet « Continuités cyclables ».

2) La pratique du vélo n'ayant jusque-là pas été suffisamment pris en compte lors de la réalisation de la chaussée, nous nous engageons à aménager la voirie pour sécuriser la pratique du vélo en ville, car il y a actuellement encore trop de zones où il est dangereux de circuler. Il sera mis en place une signalétique cohérente et des voies vélos dédiés.

3) Nous mettrons en place des moyens de stationnement vélo plus sûrs via l'installation de box sécurisés au niveau de la Gare, des parkings publics, des parcs relais et à proximité du campus universitaire et du CHU.

Ces installations pourraient passer par l'appel à projet du programme Alvéole. Nous pourrions donc enfin laisser notre vélo en toute tranquillité, sans crainte de se le faire voler comme cela arrive bien trop souvent à Poitiers.

4) Nous proposons de doubler l'enveloppe annuelle dédiée aux subventions à l'achat de vélos électriques pour permettre à un plus grand nombre de pouvoir bénéficier de cet avantage.

Une communication à grande échelle sera réalisée afin que chaque citoyen connaisse cette possibilité et ainsi diminuer le taux de non-recours à cette subvention.

5) Nous continuerons de développer l'offre « Cap sur le vélo » en quantité de vélos disponibles, mais également et surtout en lieux et horaires de retrait, pour permettre à chacun de pouvoir louer des vélos à tarif réduit de manière plus souple.

6) Les lieux de stationnement vélos seront pensés pour permettre plus d'intermodalités que ce soit via les bus, les trains ou les voitures dans le cadre du plan parking.

Ce grand plan vélo se réalisera après consultation des associations d'usagers du vélo et sera accompagné de mesures de communication et d'information à l'échelle de Poitiers et de Grand Poitiers, pour inciter nos concitoyens à privilégier le vélo plutôt que d'autres modes de déplacement plus polluants.

Vous l'aurez compris nous partageons les mêmes objectifs et nous mettrons en place des solutions concrètes concernant les grandes thématiques que vous avez abordées.

Merci pour votre implication concernant notre belle ville,

Thierry ALQUIER
POITIERS AUTREMENT

Commentaires généraux

Robert Rochaud (Poitiers Collectif, écologie, justice sociale et démocratie)

Pas de commentaire

Damien Deletraz (OSONS 2020 : Ecologique Sociale Solidaire et Citoyenne)

Pas de commentaire

Anthony Brottier (Brottier 2020 : Ma priorité, c'est vous !)

Pas de commentaire

Alain Claeys (Poitiers, l'avenir s'écrit à taille humaine)

Pas de commentaire

Manon Labaye (Poitiers Anticapitaliste)

Pas de commentaire

Thierry Alquier (POITIERS AUTREMENT)

Pas de commentaire

Thierry Alquier (POITIERS AUTREMENT)

Pas de commentaire