

Ca va rouler en 2020 !



# Le programme vélo de



**Véloxygène**

**Municipales 2020 :  
propositions pour une ville cyclable**



Nous l'annonçons dans le dernier numéro de notre journal ([JVA vélo n°2](#)) : nous voulons placer le vélo au centre des attentions de cette année d'élections locales.

Si la part des déplacements effectués en vélo augmente à Amiens, elle est encore marginale. Nous souhaitons changer de braquet et faire du vélo un moyen de transport à part entière, un réflexe pour chacun au quotidien, notamment en ville, et atteindre (voire dépasser !) au plus tôt la part modale occupée par le vélo chez nos voisins flamands ou hollandais. Décupler le nombre de déplacements effectués à vélo : aucun réflexe corporatif là-dedans, nous croyons au développement du vélo pour les nombreuses solutions qu'il apporte à la ville durable !

Du point de vue du cycliste, rarement en retard, le vélo est d'abord un moyen de transport efficace, qui lui fait faire des grosses économies en permettant de se passer d'une ou deux voitures et lui procure une joyeuse dose d'exercice quotidien. Du point de vue de l'aménageur, le vélo est un remède à l'urgence climatique, aux épisodes de pollutions, à l'optimisation de l'espace public dans une ville dense ou à la disette des finances publiques.

Paré de toutes ces qualités, le vélo n'a besoin que d'être considéré sérieusement, comme une solution de transport à part entière et à prioriser, pour permettre à chacun de l'adopter au quotidien. Nos objectifs, qui peuvent paraître ambitieux, n'ont rien d'irréalistes : la part des déplacements effectués à vélo est déjà de 35% à Gand, à 200 km de chez nous, après un engagement résolu, et cela avec 10 ans d'avance sur les prévisions initiales !

Pour construire un plan d'action nous menant à cette ville cyclable, nous avons écouté les cyclistes amiénois, en lançant un cahier de doléances et en analysant les résultats du baromètre des villes cyclables, observé et discuté des aménagements et des bonnes pratiques des villes où il fait bon vivre à vélo, soumis nos premières pistes à l'ensemble de nos adhérents et retravaillé encore cette matière pour adapter au mieux toutes ces idées à notre territoire amiénois.

Nous soumettons aujourd'hui au débat le résultat de ces six mois de travail : 12 propositions, sur lesquelles nous demandons aux candidats aux élections municipales de s'engager à leur réalisation. Un budget métropolitain d'au moins 30€ par habitant et par an devra être dégagé pour cela ; les outils financiers européens, nationaux (fond vélo, DSIL, programme Alvéole) ou régionaux sauront habilement être mis à contribution.

En vous remerciant, adhérents, candidats, futurs élus, citoyens, pour votre soutien, nous faisons le vœu que 2020 soit ainsi une année charnière pour le développement du vélo à Amiens et dans le Grand amiénois, pour rejoindre demain le peloton de tête des villes et territoires cyclables de France et d'Europe !

**Le conseil d'administration de Véloxygène**



## 12 propositions pour la ville cyclable de demain

### Une métropole 100% cyclable

1. Dans Amiens, aménager des pistes cyclables continues et sécurisées sur toutes les voies du réseau départemental, du réseau local de niveau 1 et globalement sur toutes les voies au trafic supérieur à 5000 véhicules/jour ;
2. Adopter un plan de circulation empêchant le trafic motorisé de transit à l'intérieur du centre-ville et des quartiers, y limiter la vitesse à 30 km/h/ ;
3. Développer et généraliser l'utilisation des nouvelles dispositions du code de la route en faveur du vélo : cédez-le-passage cycliste au feu, double-sens cyclable (DSC) dans les rues limitées à 30 km/h, suppression du stationnement automobile dans la zone de 5m en amont des passages piétons ;
4. En partenariat avec le Département de la Somme, aménager des pistes cyclables entre Amiens et toutes les communes de la Métropole, parallèlement au réseau routier départemental.

### La vi(II)e à vélo

5. Faciliter les services de location de vélos, en tous genres et pour toutes les durées ; proposer une tarification solidaire ;
6. Développer le stationnement vélo adéquat partout : à la maison, pour faire ses courses, pour aller au travail ou à ses loisirs...
7. Proposer des aides à l'acquisition de vélos, notamment les vélos-cargos, vélos adaptés au handicap, vélos-pliants, VAE...
8. Soutenir l'essor d'un service de réparations et de réutilisation des vélos et les services divers aux cyclistes (marquage contre le vol, entretien en libre-service...).

### Culture vélo

9. Politique transversale de soutien au vélo : conditionner le soutien aux manifestations associatives, sportives et culturelles à la prise en compte du vélo ;
10. Sécurité routière : engager une politique pro-active de respect des aménagements, alliant prévention et répression ;
11. À l'école à vélo : développer des plans de déplacements jeunes dans toutes les écoles primaires (apprentissage du "savoir-rouler", sécurisation des itinéraires, fermeture des rues aux horaires d'entrée et sortie) ;
12. Réduire le trafic motorisé et l'espace dévolu à l'automobile.

### Votre proposition ?



## Présentation des 12 propositions

**Proposition 1 : Dans Amiens, aménager des pistes cyclables continues et sécurisées sur toutes les voies du réseau départemental, du réseau local de niveau 1 et globalement sur toutes les voies au trafic supérieur à 5000 véhicules/jour.**

Nous souhaitons que la piste cyclable, continue et sécurisée, devienne l'aménagement de référence pour le réseau structurant de notre agglomération, au trafic motorisé important.

La piste sera continue au niveau des intersections : les principaux carrefours seront traités à la néerlandaise avec des îlots de séparation, les intersections secondaires verront une continuité et une priorité des circulations piétonnes et cyclistes de l'axe principal avec un traitement en trottoir traversant.



*A gauche, carrefour cyclable proposé par le Guide des aménagements cyclables de Paris en Selle*

*A droite : trottoir traversant à Amsterdam*

La piste cyclable sera également sécurisée, c'est-à-dire séparée du trafic automobile, a minima par une bordure physique ou plus globalement une "bande fonctionnelle" pouvant accueillir du stationnement, un quai de bus, de la végétation...

Cette séparation entre les circulations automobiles et cyclistes sur le réseau principal est nécessaire pour développer largement le vélo comme solution de mobilité durable, l'insécurité routière subie ou ressentie étant aujourd'hui le premier frein à la pratique du vélo au quotidien<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Les résultats amiénois du baromètre des villes cyclables 2017 étaient sans appel : 80% des répondants jugeaient important ou très important d'être séparé de la circulation, 88% souhaitaient un réseau cyclable complet et sans coupure.



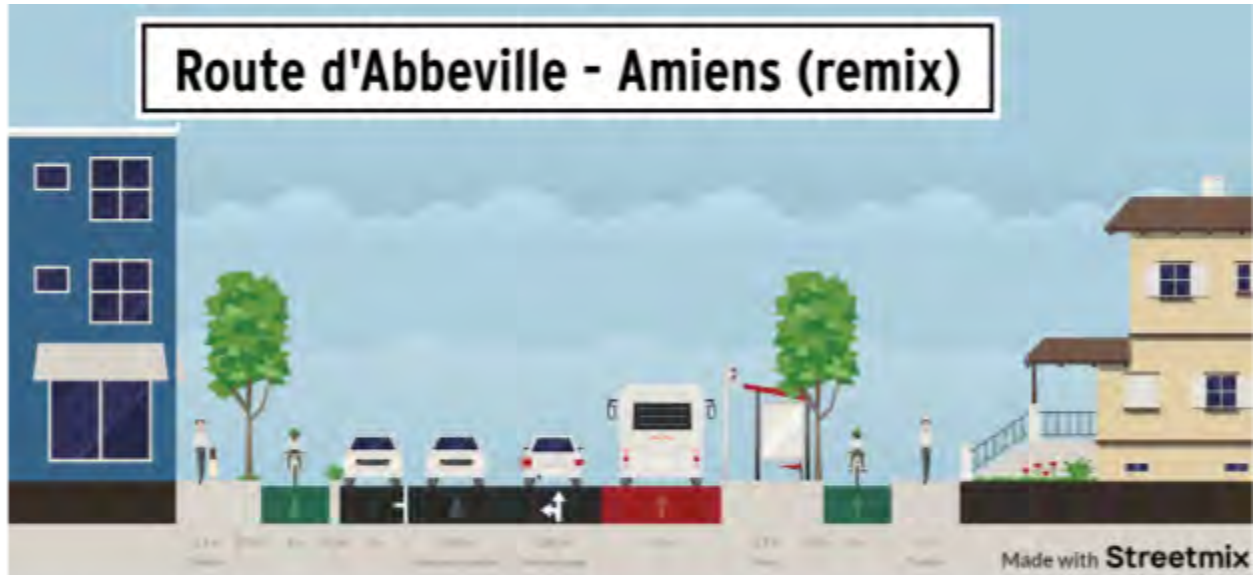
*Rue Saint-Fuscien - au niveau du croisement avec les boulevards extérieurs, largeur de 11,5 m. L'attention aux détails fait aussi la cyclabilité : ici la présence de bordures en biseaux augmente la largeur cyclable d'une piste relativement étroite.*

Un réseau "minimal" de pistes cyclables, reprenant notamment les voies du réseau départemental, du réseau local de niveau 1 selon la classification du PLU, devra ainsi être créé, en accord avec la carte présentée dans la proposition 4 (réseau orange). Ses standards de qualité devront notamment reprendre les attendus du cahier des charges fonctionnel présenté en annexe du document.

Sur d'autres axes (rue de Verdun, rue André Chénier...), l'engagement pourra être respecté soit en aménageant une piste cyclable, soit en faisant chuter le trafic automobile en deçà d'un certain seuil que nous estimons à 5000 véhicules/jour (disposition qui pourra évidemment être aussi complétée par d'autres aménagements cyclables, chaussidou notamment<sup>2</sup>).

<sup>2</sup> <https://veloxygene-amiens.com/2019/11/03/jai-teste-pour-vous-la-chaucidou-de-la-route-de-rouen/>





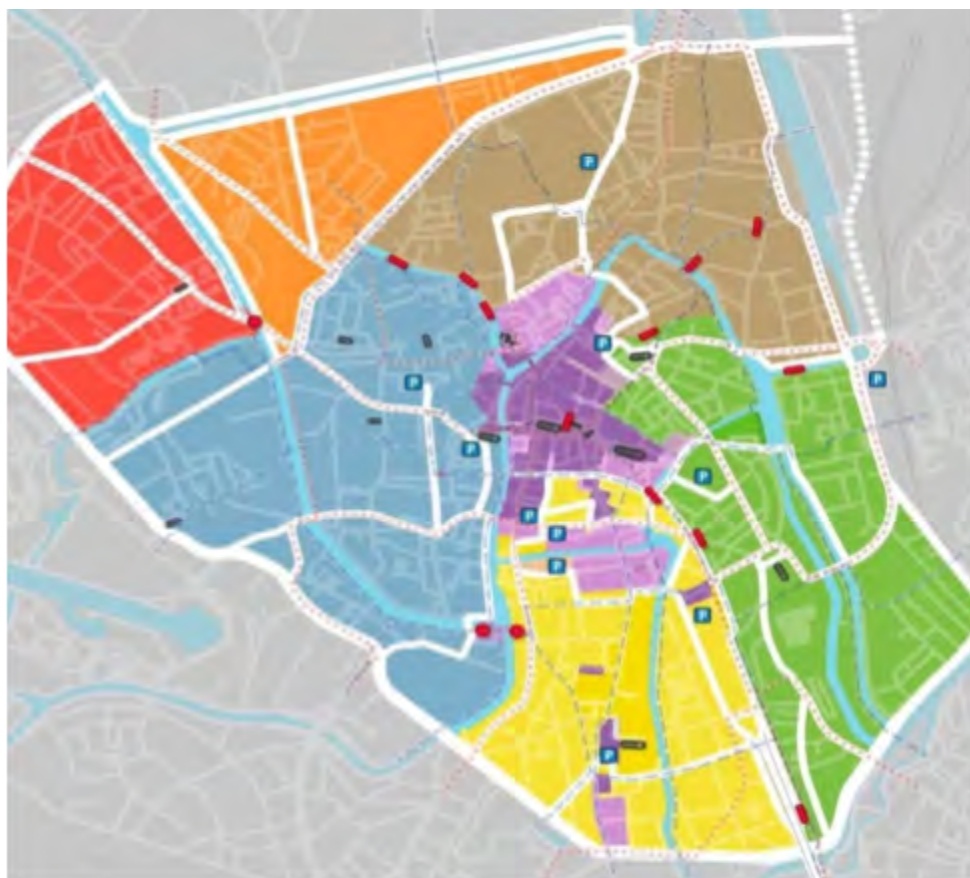
*Route d'Abbeville - voirie assez large (23m) pour aménager 2 pistes cyclables unidirectionnelles*



**Proposition 2 : Adopter un plan de circulation empêchant le trafic motorisé de transit à l'intérieur du centre-ville et des quartiers, y limiter la vitesse à 30 km/h/.**

A l'intérieur du réseau maillé de pistes cyclables, pour rendre cyclable toutes les rues du centre-ville et de l'intérieur des quartiers, pas de besoin d'aménagement lourd : il suffit d'empêcher le trafic motorisé de transit et de raccourci. Cette mesure amène une diminution de la circulation automobile, et une diminution des vitesses pratiquées en passant et faisant respecter tous ces quartiers en zones 30 cohérentes. Toute desserte automobile reste possible, mais se fait en empruntant le réseau local qu'en début ou fin de trajet. Les trajets à pied ou à vélo eux sont encouragés : plus directs, plus agréables et plus rapides !

Les gains en tranquillité sonore et en sécurité de la voie publique sont immédiats pour les riverains ; les habitants peuvent se réapproprier l'espace et progressivement modifier leurs habitudes : le café du quartier apaisé devient un lieu de rendez-vous, une place publique où depuis la terrasse les parents peuvent jouer les enfants... dans la rue !



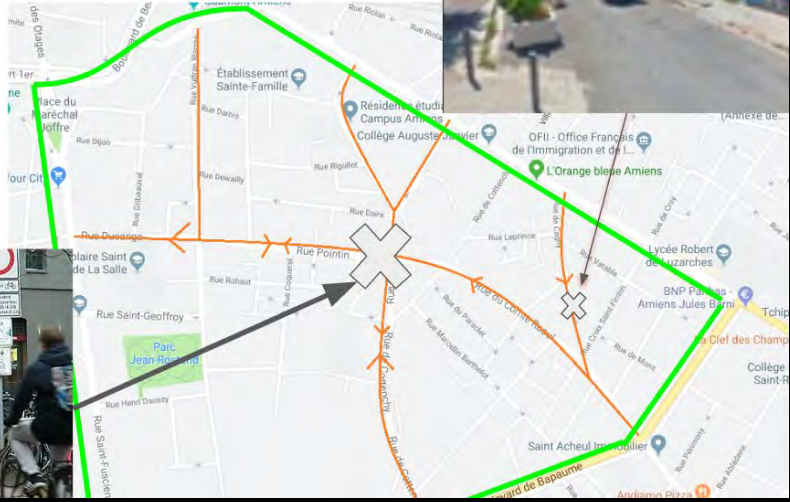
*À Gand, le plan de circulation a été modifié dans cet esprit : pour passer de la zone jaune à la zone verte par exemple, les voitures doivent repasser par le boulevard périphérique circulaire (en blanc). Les cyclistes eux coupent au plus direct ; leur nombre a vite bondi !*



*Illustration à l'échelle du quartier, plan de circulation hollandais : les axes structurants, en vert foncés, sont cyclables par l'aménagement de pistes cyclables. A l'intérieur du quartiers, les rues sont cyclables en empêchant tout trafic motorisé ne desservant pas directement le quartier : mise en impasse perméable aux vélos, sens unique retombant sur le boulevard...*

## Demain le quartier Saint-Anne

Les anciennes circulations de transit (en rouge) et les nuisances associées ont été éliminées, le quartier devient cyclable (vivable!) pour chacun.





**Proposition 3 : Développer et généraliser l'utilisation des nouvelles dispositions du code de la route.**

Ces dernières années le code de la route a évolué en faveur des cyclistes; le but est de sécuriser le déplacement des cyclistes et des piétons, mais aussi permettre une meilleure cyclabilité, avec moins d'arrêts et moins de détours pour se déplacer d'un point à un autre.

- **Cédez-le-passage cycliste au feu rouge**

En 2010 un décret introduit dans le code de la Route la possibilité pour les collectivités locales de mettre en place le cédez-le-passage pour les cyclistes aux feux tricolores.



*Cédez-le-passage cycliste au feu à Sceaux. Ici pour 2 mouvements (tout droit et tourne-à-droite), la ville est célèbre pour ses panneaux à 3 degrés de libertés.*



*À Amiens, un panneau tourne-à-droite pas encore permanent... installé par Véloxygène.*

Pour les cyclistes, effectuer une manœuvre de tourne-à-droite ou de poursuivre en mouvement direct, répond à l'objectif de leur faciliter la circulation, en leur évitant des arrêts pénalisants (perte de temps, redémarrage pénible), tout en satisfaisant pleinement aux exigences de sécurité de la circulation de tous les utilisateurs de la voirie. Le vélo présente des caractéristiques particulières qui rendent possible cette nouvelle mesure : vitesse d'approche modérée, position avancée et visibilité de son environnement immédiat bien meilleure que celle dont disposent les automobilistes.

Nous préconisons la généralisation de ce dispositif, adopté notamment près de chez nous à Lille, Tourcoing, Dunkerque, Arras... Au niveau des voies dépourvues de pistes cyclables (en sortie de zones apaisées notamment), **les feux tricolores doivent systématiquement être accompagnés de sas-vélo**<sup>3</sup>, dans l'idéal accompagné d'un remonte-file ergonomique.

<sup>3</sup> [https://wiklou.org/wiki/Sas\\_vélo](https://wiklou.org/wiki/Sas_vélo)

- **Les double-sens cyclables**

### **Facilité de circulation**

À l'échelle d'une voie, le double-sens cyclable en facilite l'accès pour les cyclistes, et incite les automobilistes, qui diminuent leur vitesse, au partage de la route. Étendu sur une zone ou un quartier, le double-sens cyclable augmente la perméabilité de cette zone aux déplacements des cyclistes, et permet d'éviter les voies à plus fort trafic.



*Double-sens cyclable, rue Dandicolle à Bordeaux (photo Bordeaux Métropole)*

### **Sécurité des usagers**

Contrairement à une idée très répandue dans l'opinion publique, les collisions frontales en double-sens cyclable sont extrêmement rares du fait de la visibilité réciproque. Lorsque la largeur de la chaussée ne permet pas le croisement avec facilité et en toute sécurité, les conducteurs de véhicules dont le gabarit dépasse 2 mètres de largeur doivent réduire leur vitesse et, au besoin, s'arrêter ou se garer pour laisser le passage aux vélos.

Les cyclistes circulant à contresens sont beaucoup moins exposés aux risques d'ouvertures intempestives de portières, y compris en cas de stationnement sur le côté opposé à la circulation, car en cas de collision les portières, côté passager, tendent à se refermer.

### **La zone 30 ou moins et le DSC**

Toutes les rues sont en principe à double sens pour les cyclistes sauf arrêté contraire de la collectivité. Le double-sens cyclable est donc la règle à l'intérieur du centre-ville et des quartiers où la zone 30 est généralisée ; la mise en conformité de la signalisation y étant nécessaire avec a minima une pose obligatoire d'un panneau M9v2 "sauf vélo". En complément de cette



signalisation réglementaire de base et en fonction des situations rencontrées, le dispositif d'application du double sens cyclable pourra utilement prendre la forme :

- d'une signalisation horizontale ;
  - d'une suppression de place(s) de stationnement pour augmenter la co-visibilité (en anticipant notamment sur la future obligation d'interdiction du stationnement 5 mètres en amont des passages piétons) ;
  - de l'aménagement d'un court séparateur au niveau de certaines intersections.
- **Suppression du stationnement automobile dans la zone de 5 mètres en amont des passages piétons.**

Les articles R 417-10 et R417-11 du code de la route ont été réorganisés par la récente Loi d'orientations des mobilités (Loi LOM). Pour éviter les accidents dus à une visibilité insuffisante, le stationnement automobile sera interdit 5 mètres en amont des passages piétons. Cet espace ainsi libéré peut être utilisé pour le stationnement des vélos. La mesure s'applique à chaque réfection de chaussée ou d'ici 2026 au plus tard.

Nous préconisons une mise en œuvre progressive en commençant au plus tôt par les passages non équipés de feux.

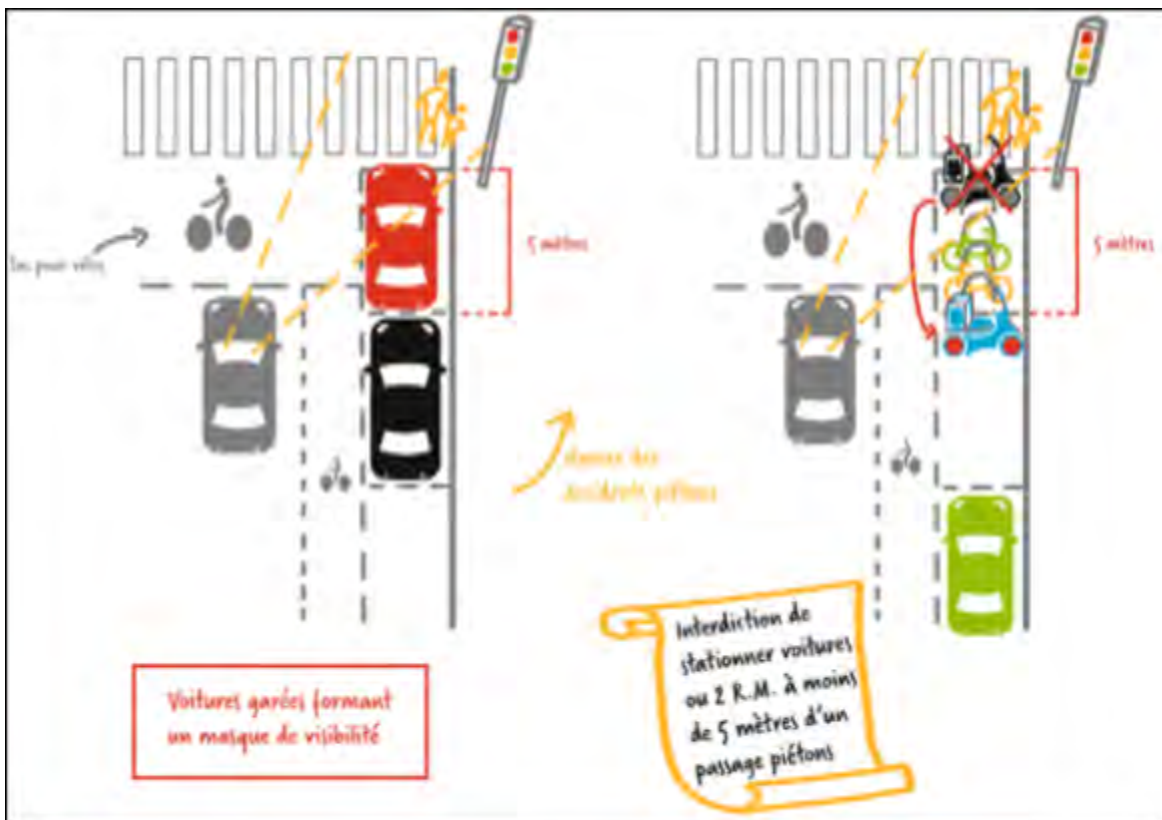


Illustration de la Fédération des Usagers de la Bicyclette - FUB



**Proposition 4 : En partenariat avec le Département, aménager des pistes cyclables entre Amiens et toutes les communes de la Métropole, parallèlement au réseau routier départemental.**

**Les liaisons radiales** entre la ville centre qu'est Amiens et les différentes communes de la métropoles sont nécessaire au développement du vélo à l'échelle du territoire. **Nous les avons représentées en vert dans la carte suivante** ; leur localisation doit bien sûr être affinée en lien avec les futurs élus et les services techniques mais les itinéraires devront être directs, relativement optimaux d'un point de vue du dénivelé à parcourir et majoritairement constitués de pistes cyclables.

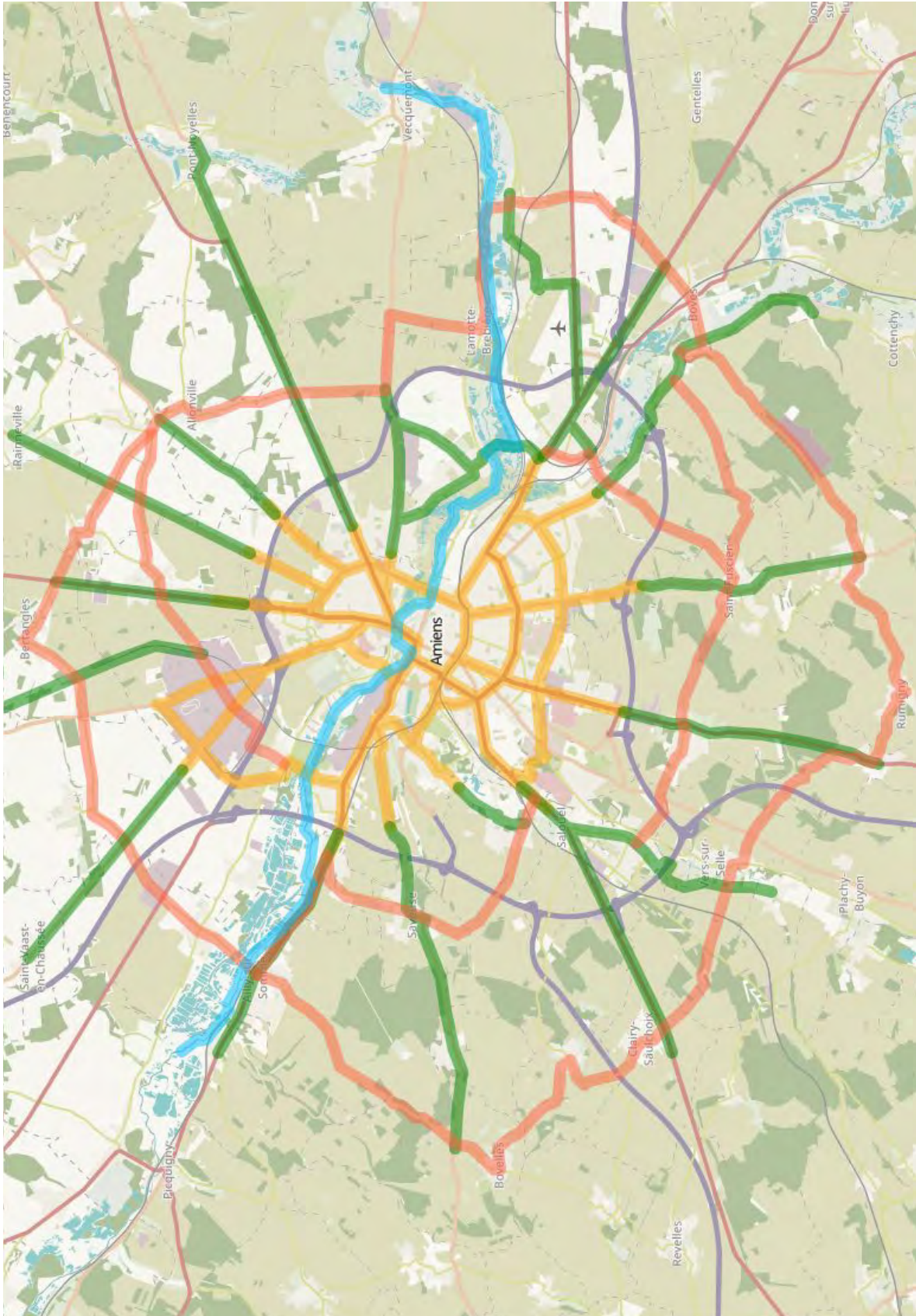
On peut distinguer dans ces itinéraires :

- Ceux existant en partie à rénover et élever à un standard de réseau qualitatif : liaison Amiens-Dury, voie verte de la gare de Longueau à Boves, réseau de pistes de la Zone Industrielle de Longpré, rue Michel Strogoff sur le pôle Jules Verne de Glisy, axe Sains-en-Amiénois - Amiens.
- Ceux en projet ou en cours de réalisation, qui s'inscrivent notamment dans le fond vélo national : liaison Poulainville - centre commercial Nord, piste cyclable rue Roger Onfray Amiens et avenue du Général Leclerc Rivery, liaison Glisy-Longueau par l'avenue de la Ville Idéale, piste cyclable prioritaire sur trafic automobile entre Saleux, rue Jean Catelas et Conty, en y expérimentant la fermeture au trafic automobile en dehors des villages.
- Ceux à développer, on peut notamment citer : prolongement de l'axe Poulainville Amiens jusqu'au carrefour N25 - Bertangles/Coisy, axe Cagny-Boves, axe Saveuse-Amiens-Ferrières, > réaliser un axe Amiens-nord-ouest par aménagement le long de l'ancienne voie ferrée Amiens-Doullens, aménagements en site propre pour la desserte Amiens-Nord-Est le long des D11 (Rainneville), D919 (Allonville), D929 (Petit-Camon). Nota : Daours est bien desservie par l'aménagement de la véloroute de la Somme (en bleu sur la carte).

**Pour les liaisons tangentielles intercommunales** (en rose sur la carte), d'une façon générale, ce réseau faire l'objet d'une limitation du trafic de transit, notamment pour les tronçons parallèles à la rocade. Sa faible densité de circulation (moins de 4000 véhicules/jour) peut dès lors s'accompagner d'une généralisation de chaussidous, à la réalisation soignée.

On citera notamment les circulaires :

- Camon - Petit-Camon - Allonville - Poulainville - Zone industrielle - Longpré,
- Coisy - Rainneville - Bertangles - Ailly/Somme,
- Saveuse - Saleux - Salouël - Dury - Saint Fuscien - Cagny.



### Proposition 5 : Faciliter les services de location de vélos, en tous genres et pour toutes les durées

Le développement de la pratique du vélo, pour le motif quotidien de déplacement domicile-travail ou bien pour les autres motifs de déplacement (notamment loisirs et tourisme), passe par la facilité de location du vélo adapté à l'usage attendu. La location d'un vélo peut constituer une première étape de remise en selle, avant de procéder à l'achat d'un vélo personnel. Les vélos en location "longue durée" (VLD) permettent un usage personnalisé d'un vélo entretenu et réparable par du personnel compétent. Ils présentent l'avantage d'être moins ciblés par les vols. Les vélos en libre-service (VLS) offrent une complémentarité intéressante avec les modes de transport collectif, train ou bus, et répondent également à la difficulté de stationnement du vélo au domicile.

Il est donc souhaitable de :

- développer la location de vélo en longue durée, notamment électrique, et multiplier les points de location. Fort déjà de 1000 VAE en location, le service Buscyclette doit doubler son stock. Le Vélo à Assistance Électrique (VAE) se substitue en effet facilement à la voiture pour des distances en ville déjà importantes (8 km en moyenne) et séduit particulièrement les femmes et les personnes de plus de 50 ans. Il réduit considérablement l'effort physique et permet de transporter des charges lourdes.
- développer la location de vélos pour les enfants, de vélos destinés aux touristes ainsi que la location de tri-porteurs afin de proposer un mode de transport cyclable de grande capacité, répondant à l'usage « courses » ou « transport de bagages ».
- proposer une tarification solidaire de la location longue durée en cohérence avec les tarifs proposés pour l'accès aux bus ;
- déployer de nouvelles stations Velam au delà des 27 stations du périmètre actuel restreint principalement au centre-ville afin de permettre des déplacements plus conséquents et la liaison avec tous les quartiers d'Amiens.



*Photo Amiens Métropole - les vélos du parc Buscyclette*

Les services de location de vélo sont dans les grandes villes cyclables en France déterminants et constituent un des maillons de l'écosystème local favorable à ce mode de déplacement. Actuellement, l'agglomération d'Amiens se situe dans une moyenne de 60 vélos en location longue durée pour 10 000 habitants et pourrait se hisser au niveau de villes telles que Strasbourg, Grenoble, Angers, Tours avec 90 VLD pour 10 000 habitants.



**Proposition 6 : Permettre le stationnement des vélos en toutes circonstances.**

**1. Stationner son vélo chez soi**

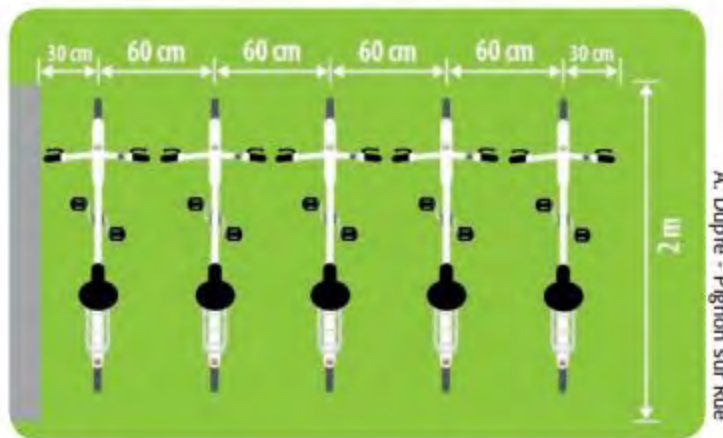
Les dispositions actuelles du Code de l'urbanisme apparaissent comme en deçà des nécessités propres au stationnement des vélos de tous gabarits au sein de nos logements. Actuellement, cette réglementation impose dans les constructions neuves 0,75 m<sup>2</sup> d'espace dédié aux vélos pour un logement d'au moins deux pièces (T2) et de 1,5 m<sup>2</sup> au delà.

Nous demandons donc que le PLU d'Amiens soit amendé afin d'inclure les dispositions suivantes :

**Dans les logements neufs,**

un emplacement vélo de 1,2 m<sup>2</sup> (0,6 x 2,0 mètres) par pièce principale (exemple : 3 places pour un T3), HORS allée centrale de 1,80 de large devrait être inclu.

**Exemple sur ce schéma :**



**Dans les logements anciens,**

nécessité se fait le jour de subventionner l'aménagement de locaux sécurisés et adaptés au stationnement de vélo notamment lors de réfections ou de réhabilitations sur la base d'un cahier des charges établi par la municipalité.

**L'ensemble de ces locaux devrait de plus être équipé de mobilier approprié** pour stationner et attacher les vélos classiques mais également comprendre 20 % de places de stationnement pour les vélos utilitaires à l'instar des vélos cargo et des vélos à assistance électrique.

Enfin, il apparaît évident que ces locaux vélos devront, réglementairement, être sanctuarisés comme se situant en rez-de-chaussé et conçu comme étant sécurisés.

De plus, nous demandons que la praticité liée à l'usage des locaux vélo et du déplacement des vélos au sein des logements soit très cadrée afin de permettre un usage en adéquation avec l'essence même du vélo. Cela peut se décliner selon un certain nombre d'aspect : nombre de

portes maximales à franchir pour y accéder (2), système de déverrouillage aisé (ouverture de porte automatique).

## **2. Stationner son vélo à l'extérieur**

Il est de notoriété publique que le stationnement des vélos en ville est problématique du fait d'un manque d'arceaux vélos aux points stratégiques de la ville tout comme de leur qualité et praticité. Ce problème se trouve, qui plus est, démultiplié pour les cyclistes dont le stationnement reste pour l'heure impossible au sein de leur logement du fait d'une absence de local vélo.

L'ensemble des propositions qui suivent implique nécessairement de diminuer le nombre de places de stationnement automobile et d'utiliser l'espace ainsi conquis afin de déployer ces nouvelles infrastructures cyclistes : les arceaux ne doivent pas être placés sur les trottoirs !

Nous demandons donc :

- **Le déploiement systématique d'arceaux vélo et/ou de parking à vélo** à proximité de tous les commerces, sites culturels et sportifs et de tout équipement municipal incluant une offre adaptée aux vélos-cargos.



*Parking à vélo sur deux étages en gare centrale d'Amsterdam. La France y arrive progressivement : à Grenoble, la capacité du parking à vélo de la gare est de 2000 places pour 35 000 passagers quotidiens ! Photo DR*

- **Le déploiement de box-sécurisés adapté au stationnement résidentiel** de vélos de tous ordres (classiques comme utilitaires) à la tarification incitative, solidaire et progressive.





*Box sécurisés au sein desquels le cycliste peut facilement accéder.*

- Construction de parking vélos sécurisés **dans ou à proximité immédiate de toutes les écoles primaires** afin de faciliter la venue des parents et enfants en vélo.



**Proposition 7. Proposer des aides à l'acquisition de vélos, notamment les vélos-cargos, vélos adaptés au handicap, vélos-pliants, VAE...**

Il y a les vélos que tout le monde connaît depuis son enfance, et puis il y a ces nouveaux types de véhicules que le baron Karl von Drais, inventeur de la draisienne, n'aurait sans doute pas imaginé. Tout droit sortis de l'imagerie de la bande dessinée, les vélos cargos, triporteurs, vélos adaptés aux différents handicaps ont fait leur apparition dès que des aménagements cyclables leur permettent de circuler.

Ainsi, les vélos cargos peuvent permettre de conduire des enfants à la crèche ou à l'école, mais aussi de transporter les "grosses courses". Des triporteurs peuvent être utilisés par des artisans, mais aussi par des livreurs dans ce que les logisticiens appellent l'enjeu du "**dernier kilomètre**".

Actuellement, de nombreuses offres se développent dans les villes ayant déjà développé des infrastructures cyclables. À l'heure où le commerce sur Internet engendre la livraison de multiples colis, souvent à domicile, anticiper la gestion du dernier kilomètre est cruciale tant pour l'encombrement de la voirie - New-York, par exemple, voit actuellement ses rues engorgées par un afflux considérable de petites camionnettes de livraisons - que pour la santé des habitants.



Lille est la 12e ville française à effectuer des livraisons en triporteur avec DHL Express.  
Crédit photo DHL - Source : <https://www.actu-transport-logistique.fr>

Quelques exemples :

- à Copenhague 26% des familles avec 2 enfants sont équipés en vélo cargo,
- les Allemands ont acheté plus de vélo-cargo électriques en 2018 que de voitures électriques (<https://www.theguardian.com/world/2019/aug/25/cargo-bikes-berlin-four-wheels-bad-transport>)

Paris est l'une des villes françaises qui subventionne l'acquisition d'un vélo tant pour les professionnels que pour les particuliers. Un exemple à suivre sans aucun doute.



**PARIS CRÉE DE NOUVELLES AIDES  
POUR VOUS INCITER À RENONCER  
À VOTRE VÉHICULE POLLUANT**

Pour les autoentrepreneurs, TPE et PME de moins de 50 salariés :

	
Jusqu'à 600€ pour l'acquisition d'un vélo-cargo	Jusqu'à 1200€ pour l'acquisition d'un triporteur

#STOPPOLLUTION #AIDES #MOBILITÉS #ECOLOGIEINCITATIVE

*A Paris, les aides à l'acquisition concernent les particuliers comme les entreprises*

**Proposition 8 : Soutenir l'essor d'un service de réparations et de réutilisation des vélos ainsi que les services divers aux cyclistes (signallement des obstacles à la cyclabilité, entretien en libre-service...).**

Un bon entretien est essentiel pour assurer au vélo un parfait état de marche, une plus grande longévité et offrir au cycliste une plus grande sécurité.

Pour cela il s'agit de :

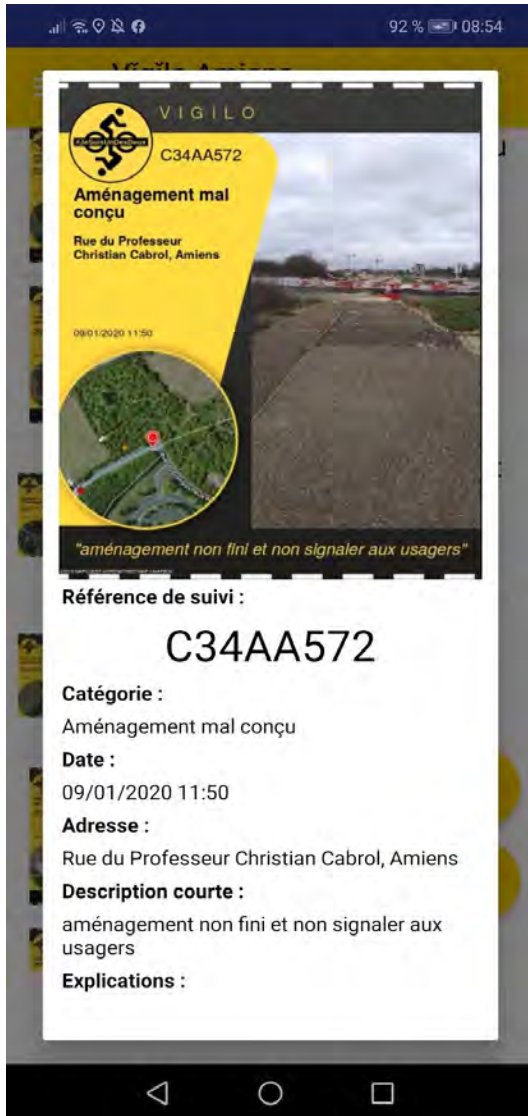
- soutenir la création d'un atelier participatif et solidaire, animés par des bénévoles et/ou des salariés qualifiés pour réaliser les petites réparations (complémentaire et non concurrent des artisans et des commerçants).
- faciliter la mise à disposition d'un local par la collectivité, qui sera assez capacitaire pour œuvrer à la réutilisation de vélos et aux recyclage des pièces détachées.



*L'atelier de l'association Beauvélo à Beauvais propose vélos de réemploi et pièces recyclées.  
Photo ©Graines de baroudeurs*

Plus globalement, il s'agit aussi de faciliter la vie du cycliste pour pallier les petits tracas du

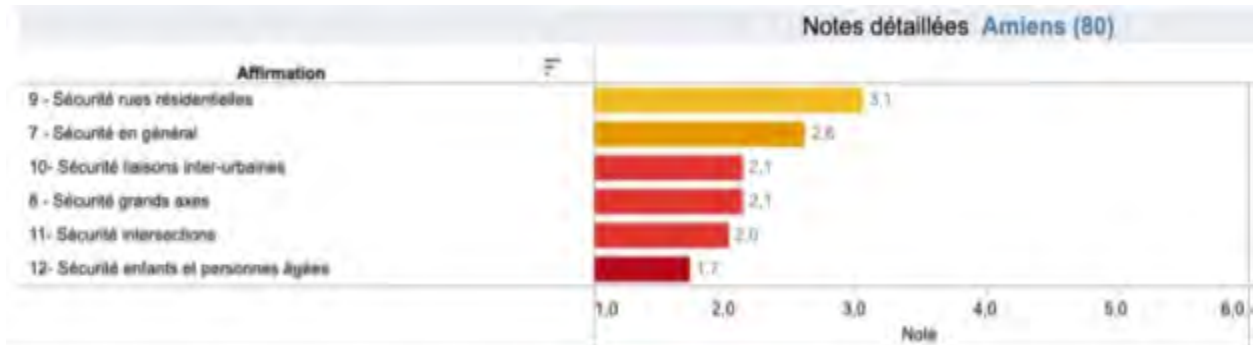
quotidien : en mettant à disposition du petit outillage (chez les commerçants par exemple<sup>4</sup>), en installant des points de recharge pour les VAE et de nouvelles stations de gonflage en libre utilisation. Nous attendons également une implication dynamique dans la tenue d'un outil participatif de signalement et traitement des défauts ou obstacles à la cyclabilité, qui pourrait par exemple être basée sur l'application Vigilo<sup>5</sup>.



<sup>4</sup> Par exemple à Lille, des commerçants tiennent à disposition des cyclistes le matériel nécessaire au gonflage ou à la réparation d'une crevaison, avec l'aide de la Métropole et de l'Association Droit au Vélo - ADAV

<sup>5</sup> <http://vigilo.city/fr/villes/amiens-fr/>

### 13. Sécurité routière : engager une politique pro-active de respect des aménagements, alliant prévention et répression



Notes "sécurité" pour Amiens lors de l'enquête 2017 "Baromètre des villes cyclables"

Ce sentiment d'insécurité à vélo est révélateur des besoins en aménagements continus et sécurisés, intégralement dédiés aux déplacements cyclistes, et de la nécessité de les faire respecter.

L'insécurité ou le sentiment d'insécurité routière est en effet le premier blocage aujourd'hui qui empêche de nombreuses personnes de se mettre en selle. Au Pays-Bas, les cyclistes se sentent chez eux et en sécurité sur la chaussée, ce n'est pas le cas à Amiens.

#### Des aménagements respectés

De nombreux véhicules stationnent impunément sur les pistes cyclables et les trottoirs. Aucun travail pédagogique, aucune verbalisation ne sont engagés pour que cette situation cesse.

Trois types d'interventions sont nécessaires : la première consiste à mener une campagne d'information auprès des automobilistes sur la nécessité de respecter les aménagements pour piétons et cyclistes (ainsi que les dispositions les protégeant, notamment le respect de la distance de dépassement), la deuxième de recourir à la verbalisation, y compris en sortant la voiture LAPI de son box et enfin en réalisant des aménagements cyclables sécurisés, c'est-à-dire sur lesquels les automobilistes ne peuvent pas stationner ou circuler.

Il s'agira aussi de former les agents des collectivités territoriales (œuvrant dans les domaines de la mobilité, de l'urbanisme, de la voirie...) aux problématiques du vélo et au respect des cyclistes et de leurs aménagements dédiés.

#### Une signalisation adaptée pendant les travaux

Les cyclistes ne sont pas les seuls à avoir souffert du manque de signalisation pendant les travaux, mais cette situation leur a été extrêmement préjudiciable. Il est nécessaire que, à ces occasions, des voies cyclables provisoires soient établies, comme elles devraient l'être pour les automobilistes et une signalisation adaptée mise en place.



*Véloxygène pose la signalisation temporaire au sol pendant les travaux à la place de la Métropole Photo Dominique Levesque pour Véloxygène*

### **Contribuer à la lutte contre le vol de vélos**

Le vol de vélo est une plaie qui dissuade nombre de cyclistes de continuer à pratiquer la bicyclette.

La Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019 instaure le marquage obligatoire des vélos neufs à partir de 2021. Il est néanmoins nécessaire de procéder au marquage de tous les vélos déjà en service. Jusqu'en 2015, un dispositif de marquage existait auprès de Buscyclette. Il n'a pas été reconduit par la Métropole dans la Délégation de Service Public (DSP) aujourd'hui attribuée à Keolis.

Il est nécessaire de développer une action locale en ce sens.



**Proposition 11. À l'école à vélo : développer des plans de déplacements jeunes dans toutes les écoles primaires (apprentissage du "savoir-rouler", sécurisation des itinéraires, fermeture des rues aux horaires d'entrée et sortie)**

L'éducation des enfants à l'écomobilité est essentielle dès le plus jeune âge.



Formation au "Savoir-Rouler" ©Provelo

Le **Plan de Déplacement de Jeunes (PDJ)** a pour objectif d'amener les jeunes et les parents à réfléchir sur les pratiques de déplacements entre le domicile et l'établissement scolaire au quotidien.

C'est une démarche qui encourage les enfants, les parents et les enseignants à l'écomobilité (marche à pied, bus, vélo, covoiturage) pour **réduire l'usage de la voiture individuelle**.

Elle se déroule sur une année scolaire mais doit être minutieusement préparée en amont.

Pour que les changements de comportement soient effectifs et pérennes, il est nécessaire que tous les acteurs (parents, élèves, enseignants et direction, centres de loisir, Mairie et métropole, à l'occasion Département et Région) soient concertés, concernés et impliqués.

Il s'agit de définir les objectifs communs des acteurs de l'école à partir d'une observation concrète du terrain afin d'apporter les améliorations nécessaires dans les aménagements et les pratiques de mobilité douce.

La qualité des accompagnants du PDJ détermine la réussite de cette concertation nécessaire.

C'est pourquoi Véloxygène demande que la prochaine municipalité s'engage :

- **À financer la formation des encadrants** des PDJ au sein de son personnel, des associations d'éducation populaire ou d'éducation à l'environnement

- **À proposer et inciter les établissements scolaires** (écoles, collèges et lycées) à s'engager dans une démarche de PDJ grâce à ces encadrants formés
- **À faire aboutir les propositions** issues des PDJ:
  - budgétiser et réaliser les travaux, financer les actions décidées lorsque celles-ci relèvent de son domaine (rues et écoles primaires, donc maternelles et élémentaires)
  - inciter le Département ou la Région pour les espaces qui les concernent (collèges, lycées et certaines voies)
  - à soutenir les propositions de régulation de la circulation automobile aux entrées et sorties des établissements

Le Plan de Déplacement de Jeunes sera évidemment l'occasion de mettre en place et proposer aux parents le programme national **Savoir Rouler à Vélo**<sup>6</sup> lancé le 17 avril 2019.



*Un garage à vélos abrité dans une école de Montrouge (92). Il serait parfait avec des arceaux à la place des pincés-roues ! ©AbriPlus*

Parmi les actions issues des PDJ le plus souvent observées, on citera, selon les établissements scolaires :

- **Amélioration de l'accessibilité pour les modes doux** : création de pistes ou de bandes cyclables, cheminement piéton, création de **stationnement vélos**, à l'intérieur de l'établissement ou sur le domaine public, juste à l'entrée de l'établissement ;
- Amélioration de la signalétique, **changement du plan de circulation** aux abords de l'établissement, mise en place de **zone 30** ;

<sup>6</sup> <https://www.fub.fr/velo-ecole/savoir-rouler-velo>

- **Interdiction du stationnement automobile** devant l'école, installation de chicanes et de ralentisseurs, présence de personnels municipaux aux entrées et sorties des élèves
- Organisation de covoiturage, de **pédibus**, de **vélobus**.



Photo DR



### **Proposition 12 : réduire le trafic motorisé et l'espace dévolu à l'automobile**

Les différents modes de transport sont concurrents, que cela soit en occupation, consommation de l'espace ou des budgets publics. L'essor du vélo comme solution de mobilité durable à part entière nécessitera également de diminuer la place occupée par la voiture :

- **Diminuer le nombre de places de stationnement automobile,**

en augmenter la tarification qui est l'une des plus basse de France et adopter une tarification progressive.

- **Refuser toute nouvelle création de projets routiers structurants**

Dans une perspective de limitation du trafic automobile et de l'étalement urbain, la création de nouvelles infrastructures routières est inutile et contreproductive : l'augmentation de l'offre induit une augmentation des déplacements motorisés.

- **Réguler la logistique urbaine**

Selon l'ADEME, le transport de marchandises en ville représente entre 10 % et 20 % du trafic, et pèse près d'un quart des émissions globales de CO2 en ville (notamment car une fois sur deux un livreur d'un achat effectué sur internet trouve porte close!) Les camions sont par ailleurs une source de danger pour les cyclistes du fait de leurs angles-morts importants.



Afin de lutter contre ces désagréments il est important de réguler la logistique urbaine, en limitant l'accès des véhicules les plus lourds et les plus polluants comme l'a initié la ville de Strasbourg, en encourageant la livraison à vélo en encourageant et en rationalisant la livraison à domicile (les livraisons en points-relais sont favorables au commerce local!).

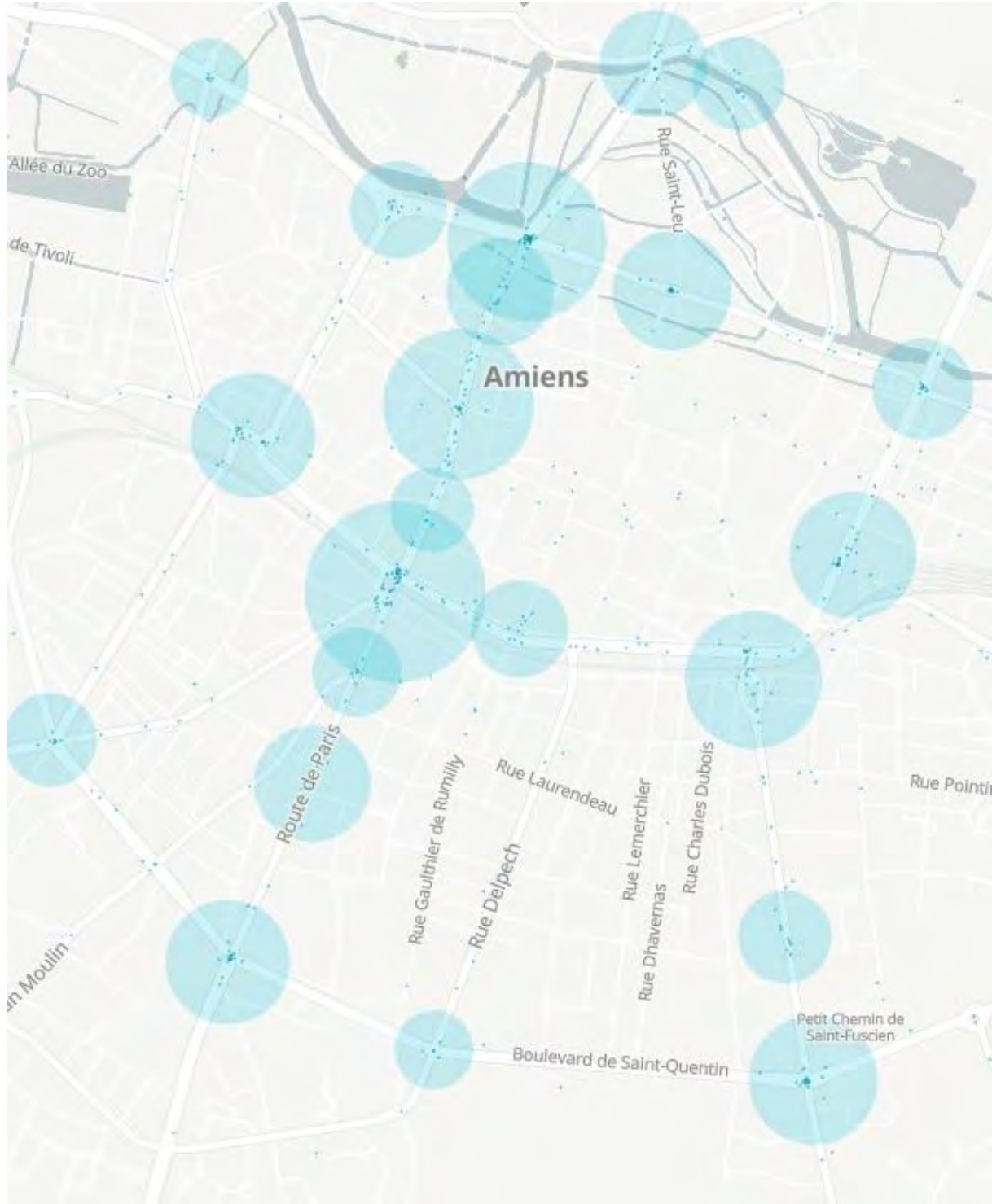


**13. Votre proposition pour développer la pratique du vélo à Amiens ?**

## Premiers résultats du baromètre des villes cyclables 2019

Cartographies des points noirs révélés selon les répondants -

<https://carto.parlons-velo.fr/?c=80021>





Cartographie des tronçons prioritaires à aménager - <https://carto.parlons-velo.fr/?c=80021>





### CAHIER DES CHARGES FONCTIONNEL DU TRANSPORT À VÉLO

Le retour du vélo comme mode de déplacement utilitaire, donc utile à la collectivité et considéré comme tel, nécessite de satisfaire un certain nombre de fonctions inhérentes à l'usage souhaité par celle ou celui qui pratique.

A défaut, les incitations à la pratique cycliste pourraient se heurter à des phénomènes de rejet, avec le risque de résultats décevants quant à la part modale ciblée.

Ainsi, le Cahier des Charges Fonctionnel ci-dessous est une approche indiquant ces fonctions à remplir :

- **vitesse** : un réseau cyclable (hors zones de rencontre ou espaces partagés avec piétons bien sûr) doit être conçu pour assurer un confort de roulage et la sécurité des usagers à une vitesse de 25 km/h ;
- **confort** : les accès et traversées d'autres voies doivent se faire à niveau zéro, la largeur des pistes cyclables unidirectionnelles doit permettre à un cycliste de doubler un vélo-cargo aisément, celle des pistes bidirectionnelles à deux cyclistes roulant de front de croiser un vélo-cargo ;
- **qualité** : les revêtements doivent offrir une qualité d'accroche au moins égale à celle des voies automobiles, ainsi, gravillonnage, pavés, bois (entr'autres) doivent être prohibés au profit d'enrobé ;
- **sécurité** : les carrefours doivent assurer une visibilité cohérente avec les entrées-sorties de pistes cyclables ou les DSC, ainsi, les dégagements doivent être d'au moins 10 mètres (soit pas de stationnement automobile à moins de 10 mètres des intersections) ;
- **priorité au plus faible** : les goulots d'étranglement doivent être prohibés ou, si rendus nécessaire par le rétrécissement de l'espace disponible, faire l'objet d'une priorité **absolue au cycliste** ;
- **circulabilité** : les signaux d'arrêt de type dissuasif (stop ou feux installés pour casser la vitesse des véhicules à moteur) doivent clairement ne pas impacter la circulation cycliste ;
- **stationnement** : doit permettre l'accroche du cadre et des roues (l'arceau est donc recommandé) ; là où des parkings automobiles souterrains sont aménagés, des parcs à vélo abrités doivent être installés,
- **entretien et suivi** : l'entretien des aménagements cyclables doit suivre la même rigueur que pour les aménagements automobiles, notamment en ce qui concerne les itinéraires de déviation en cas de travaux, les délais de remise en état en cas d'intervention ou de dommage, la signalisation en cas de mode dégradé (travaux en cours, remise en état différée), les programmes d'élagage en cas de proximité avec végétalisation, la viabilité hivernale.



Véloxygène 2

## Annexe

### Analyse des expressions du cahier de doléance lancé par Véloxygène à propos des aménagements cyclables dernièrement réalisés

<b>Evolution de la cyclabilité après vs. avant travaux BHNS</b>	
Meilleure	5
Similaire	21
Pire	20
NSP	2
<b>TOTAL réponses</b>	<b>49</b>
<b>Aménagement jugé positivement</b>	
Réponses éparses, quelques-uns cités trois ou quatre fois :	
- sas vélos	
- les contre-allées sur les boulevards intérieurs (mais bordures mal lissées)	
- plus généralement les « quelques » nouvelles pistes	
<b>Points négatifs</b>	
- Axe Vogel-Branly	9
- Carrefour place Vogel	3
- Chaussée Jules-Ferry	9
- Voies vertes : partage piétons/vélos malcommode, gravillons, passages par les arrêts bus...	11
- Accès difficile aux sas vélo si pas d'aménagement suffisant en amont	3
- Plus généralement, manque de continuité et de lisibilité des itinéraires vélos	6
- Bordures mal lissées dans les contre-allées	3
-	
<b>Propositions générales</b>	
- Aide achat vélo électrique	2
- Dvt stations Velam	2
- Que les élus soient à l'écoute voire pratiquent le vélo pour se rendre compte des besoins	5
- Dvt de vraies pistes cyclables (site propre, continuité, éviter partage piétons/vélos hasardeux) et aménagements adaptés	18
- Clarifier la possibilité d'utiliser les voies bus	2
- Education / répression	4-5 chaque
- Autorisation franchissement feux	2
- Dvt contre-sens cyclables	
-	
<b>Propositions spécifiques</b>	
- Dispersées, hormis qqes occurrences de la rue St-Fuscien et Chaussée Jules Ferry	
-	
<b>Genre</b>	
- H	29
- F	17
-	
<b>Pratique</b>	
- Vélotaffeur	10
- Régulier	31
- Occasionnel	5
-	
<b>Vélo</b>	
- Personnel	40
- Loué	7