

Parlons Vélo ! Municipales 2020
Poitiers (86000)

**Réponses de Damien Deletraz,
au nom de la liste « OSONS 2020 : Ecologique Sociale Solidaire et
Citoyenne »**

– le 14/02/2020 à 12:51 –

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 voirure.

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) "référént(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.

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", "Egalité 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 à 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 défendrons 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