

***Parlons Vélo ! Municipales 2020***  
**Poitiers (86000)**

**Réponses de Anthony Brottier,  
au nom de la liste « Brottier 2020 : Ma priorité, c'est vous ! »**

– le 19/02/2020 à 14:06 –

### 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 pinces-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 pinces-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) "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.

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-~~N~~n 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-~~N~~os 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-~~E~~stimatif 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