

Parlons Vélo ! Municipales 2020
Poitiers (86000)

**Réponses de Alain Claeys,
au nom de la liste « Poitiers, l'avenir s'écrit à taille humaine »**

— le 27/02/2020 à 10:46 —

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) "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.

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

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

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

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

--> Notre programme :

LE MAILLAGE

- 20 km de « veloexpress »

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

- Des « itinéraires vélo » continus et sécurisés

Nous le savons tous, l'insécurité à vélo est le premier frein à la pratique en ville. Pour multiplier par 3 le nombre de cyclistes à Poitiers, l'ensemble des itinéraires vélos sera

jaloné pour constituer le réseau vélo et la possibilité d'aménagements « sans couture » sera vérifiée avec les usagers afin de les rendre les plus efficaces possible.

- La pénétrante en liaison douce et végétale

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

- Réaménager totalement l'avenue Jacques Cœur

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

LA SIGNALÉTIQUE

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

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

- Développer la signalétique au sol

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

LE STATIONNEMENT

- Des appuis vélo et des abris vélos supplémentaires

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

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

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

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

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

- Open data

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

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

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

L'OFFRE

- Augmenter le service Cap Vélo

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

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

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

- Des chèques « achat vélos électriques »

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

- Encourager les petites livraisons en modes doux

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

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

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

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

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

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