

Mobilités actives et cheminements doux dans Grand Poitiers



Rapport – décembre 2015
Groupe de travail «Mobilités»

Sommaire

I - La méthode de travail (p.5)

Ecouter pour s'informer / Débattre pour clarifier / Proposer pour établir des priorités

Un travail de bénévoles

Petit lexique : Mobilités actives / Cheminements doux

II - Le constat et l'analyse de la situation actuelle (p.6)

- a – les obstacles naturels
- b – les obstacles dus à l'aménagement : rocade, ronds-points, autoroute, voies ferrées
- c – les obstacles spécifiques aux piétons et notamment aux handicapés
- d – la discontinuité du réseau, son hétérogénéité, son vieillissement, l'absence de signalétique, le faible nombre d'aménagements spécifiques
- e – l'absence de cohérence et d'articulation
 - entre les services de Grand Poitiers
 - entre Poitiers et les autres communes de l'agglomération
 - avec le réseau Vitalis
- f – l'absence de données chiffrées
- g – des initiatives peu connues, peu relayées, peu coordonnées
- h – un mode de déplacement perçu et considéré comme une activité de loisirs
- i – une absence de prise en compte des cheminements doux dans les travaux et une absence de concertation avec les usagers et habitants
- j – une faible motivation d'une partie des acteurs potentiels (commerçants, police, établissements scolaires, entreprises)
- k – une volonté politique peu audible, visible, lisible donc une communication faible ou absente
- l – les points positifs

III - Les objectifs (p.20)

A – Obtenir une mesure continue et rigoureuse des évolutions (p.20)

- 1 – par des enquêtes publiques régulières et comparables
- 2 – par des enquêtes sociologiques d'étude des motivations

B – Etablir des priorités pour un réseau continu, lisible, visible (p.20)

- 1 – connecter les cheminements
 - Ruptures et « points durs »
- 2 – rendre possible l'intermodalité
 - Le cas des P+R (ex-parcobus)
 - Le cas des gares SnCF
- 3 – penser une signalétique adaptée

C – Faire connaître, sensibiliser à l'usage, faciliter la pratique (p.22)

- 1 – dans les entreprises
- 2 – dans les établissements scolaires
- 3 – à l'université
- 4 – vers le « grand public »
- 5 – vers des publics spécifiques (personnes en situation de handicap)

D – Faciliter le partage de l'espace public (p.25)

- 1 – réduire la confiscation de l'espace public par l'automobile
- 2 – cohabiter

IV - Les projets et les moyens (p.27)

A – Priorité à la connexion des cheminements et à l'établissement d'axes prioritaires pour les travaux d'aménagement ou de création) (p.27)

- 1 - Construire un axe ouest-est (p.27)
- 2 - Construire un axe nord-sud (p.34)
- 3 - Une voie autour des boulevards (p.40)
- 4 - Relier Poitiers aux communes de Grand-Poitiers (p.41)
 - a – vers Biard
 - b – vers Vouneuil-sous-Biard
 - c- vers Fontaine-le-Comte et Croutelle
 - d – vers Saint-Benoît
 - e – vers Mignaloux-Beauvoir
 - f – vers le Breuil-Mingot
 - g – vers Chasseneuil-du-Poitou
 - h – vers Montamisé
 - i – vers Buxerolles

B – zone 20, zone 30, zones à vivre et partager : simplifier, étendre, signaler, informer (p.48)

C – Un marquage au sol pour légitimer et rassurer les usagers de la chaussée pratiquant la mobilité active : vélos, piétons avec poussettes et fauteuils roulants (p.48)

D – Surveiller, signaler (p.48)

1 – Mettre en œuvre une carte collaborative des difficultés permanentes et passagères

E – Informer, inciter, consulter (p.49)

1 - Des campagnes massives, fondées sur la pratique de la marche ou du vélo

2 - Cibler les collègues : susciter des plans de déplacements d'établissement

3 – Créer une tarification spécifique et incitative pour les utilisateurs de vélos depuis les P+R

4 - Plus de travaux sans penser aux vélos !

5 - S'appuyer sur les observations des conseils de quartiers et les associations : créer un groupe de travail permanent auprès de Grand Poitiers

V - Les cheminements doux : propositions des conseils de quartier (p.50)

A – Poitiers-ouest (p.50)

B – Beaulieu – Saint-Eloi (p.52)

C - Saint-Saturnin, Pont Neuf, Faubourg du Clain (p.53)

Légende des illustrations et de la carte disponible sur internet (p.54)

Remerciements (p.55)

Annexes (p.56)

1 – le questionnaire auprès des membres du CDR et des conseils de quartier et son dépouillement

a – le questionnaire (p.56)

b – le dépouillement (p.58)

2 - Analyses et propositions des associations, entreprises, organismes et services entendus (p.71)

3 - Liens vers des sites internet pour poursuivre la réflexion (p.75)

4 – Des notes de lecture (p.76)

(Toutes les cartes pour lesquelles aucune précision de source n'est indiquée ont été réalisées à partir de l'outil Open street map : <http://www.openstreetmap.org/copyright>)

I - La méthode de travail

Ecouter pour s'informer

Nous avons choisi d'entendre un nombre assez important de personnes représentatives pour croiser leurs estimations de la situation poitevine (et seulement celle-ci). Nous avons souvent dû insister tant il ne semblait pas naturel de délivrer son point de vue à une instance purement consultative.

Débattre pour clarifier

Nous avons débattu entre nous à partir de ces témoignages pour rapprocher des points de vue jamais opposés mais avec des degrés d'audace divers selon que nous étions pratiquants assidus ou plus occasionnels.

Proposer pour établir des priorités :

Il nous a semblé que l'agglomération de Poitiers partait de trop loin pour que ses élus et ses habitants admettent d'emblée la nécessité de modifications radicales. Par ailleurs, nous ne sommes pas des techniciens de l'espace public et nous ne tenons pas les cordons de la bourse de Grand Poitiers donc nous ne nous substituons ni aux élus ni à leurs services. Nous avons initié une réflexion citoyenne pour produire des propositions d'usagers réels ou potentiels. Celles-ci sont raisonnables et responsables. Nous admettons par avance qu'elles ne soient pas toutes reprises pourvu qu'on en donne les raisons et que Grand Poitiers, à partir de ce rapport, initie un débat public qui débouche sur des engagements dans la durée avec un échéancier qui lui-même fasse l'objet de discussions ouvertes. Nous serons attentifs et vigilants.

Un travail de bénévoles

Nous tenons à souligner que les membres du Conseil de développement réfléchissent et travaillent en toute indépendance, sur leur temps libre et parce qu'ils le veulent bien ! Cela ne nous donne ni force particulière ni brevet de compétence. Par contre, nous y puisons notre indépendance, notre liberté de penser, dire et proposer. Nous y trouvons hélas nos limites : le temps nécessaire à une production est long, nous ne disposons pas de moyens techniques qui souvent nous auraient fait gagner du temps. Nous ne pouvons pas non plus arguer de notre existence et de notre seule volonté d'agir pour le bien public pour convaincre des personnes ou des organismes ou services réticents de nous rencontrer et d'échanger. C'est une des grandes faiblesses des structures comme la nôtre, c'est surtout une des faiblesses de la démocratie participative.

Petit lexique

Au-delà des modes langagières certaines expressions ont le mérite d'illustrer une réalité sociale, une approche contemporaine de certains problèmes. C'est le cas des deux expressions ci-après.

Mobilités actives

Une façon de dire que le piéton, le cycliste, la personne handicapée dans son fauteuil, la personne âgée ou convalescente qui s'appuie sur des cannes, le parent qui pilote la poussette de son enfant, le pratiquant de la trottinette, tous et d'autres encore au gré de nouvelles inventions ont une pratique de la ville active, autonome et qui dans une certaine mesure contribue à l'amélioration de leur

santé d'abord et de celle de tous en produisant moins de gaz à effet de serre. Les mobilités actives sont aussi une illustration de la citoyenneté active.

Olivier Razemon (Le pouvoir de la pédale – ed. Rue de l'échiquier – 2014 – p. 120) cite l'Observatoire régional de santé d'Ile-de-France : « Si, en 2020, 20% des Franciliens se déplaçaient à vélo (contre 2% aujourd'hui), 2745 vies seraient sauvées, tout simplement parce que les habitants se porteraient mieux. »

Cheminements doux

Clairement « doux » ne veut pas dire « lent ». En tout cas pas plus lent que l'automobile dont la vitesse moyenne en ville est de 20 km/h si l'on inclut le temps passé à chercher un stationnement et en se souvenant que votre vélo vous conduira, lui, à quelques mètres de votre destination finale. Le cheminement doux c'est le cheminement apaisé, sans bouchons, sans à-coups et quand c'est possible (et ça l'est souvent !) sur un espace protégé, sans la menace d'une carrosserie frôleuse, sans l'invective d'un conducteur irascible. Le cheminement doux c'est aussi celui qui apaise non seulement son pratiquant mais les autres usagers. De nombreuses études montrent que plus le nombre de cyclistes est important dans une ville, plus les vitesses excessives et les comportements brutaux diminuent.

II - Le constat et l'analyse de la situation actuelle

a – les obstacles naturels

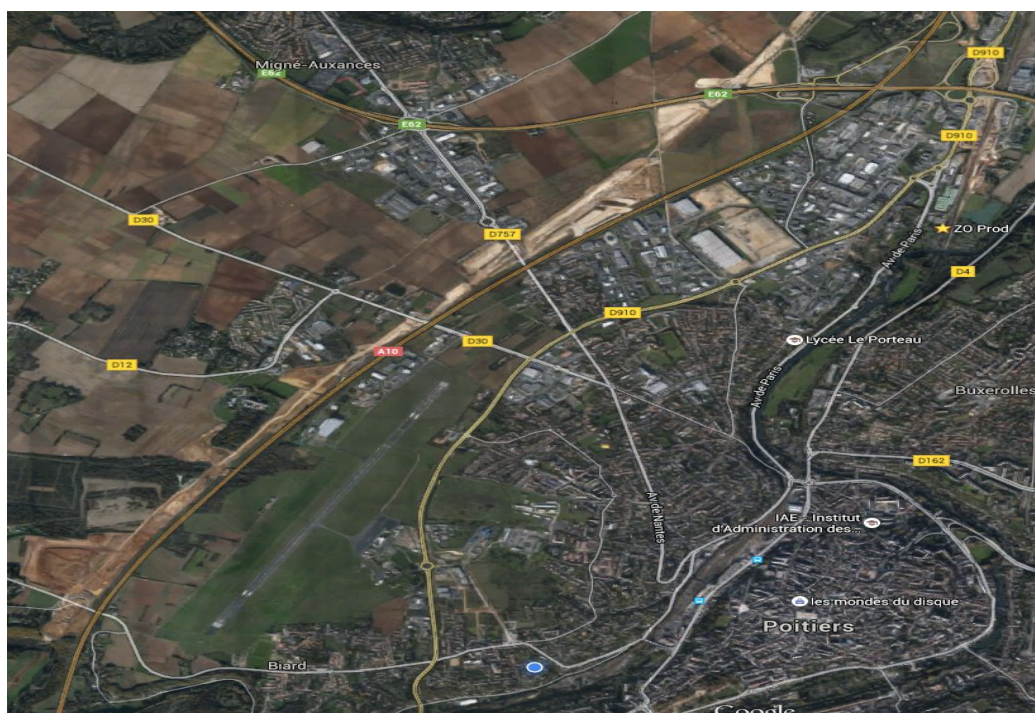
C'est une évidence pour les Poitevins des quartiers périphériques et des communes de Grand Poitiers comme pour ceux du « plateau ». L'entaille des rivières (Clain, Boivre mais aussi Auxances, Miosson) est un obstacle au développement des « mobilités actives » au quotidien. Les dénivelées de la voirie sont importantes : la Cueilie aigüe et la Cueilie mirebalaise sont des exemples bien connus. Les nombreux escaliers (du diable, des dunes, de la cité Sainte-Jeanne) en témoignent tout autant ; ils sont bien connus des amateurs de randonnée ou de « trail urbain » mais trop peu des Poitevins et des touristes. Ils pourraient présenter un attrait touristique et sportif jusque là négligé mais aussi venir compléter le réseau des cheminements piétons.

Il faut toutefois en relativiser l'importance en se référant à la situation de nombreuses villes françaises ou européennes. Olivier Razemon (op. cit.) souligne que « les villes plates ne sont pas nécessairement les plus cyclables ». Un reportage du Huffington post (23/01/2014) sur Orvieto en Italie peut donner des idées : « Les touristes affluent de partout pour découvrir cette ville hors du commun. Mais attention, le maire est très clair sur ce point: "Les touristes sont priés de laisser leur voiture dans un parking hors des fortifications". **L'accès en ville se fait par un ascenseur.** [et aussi par un funiculaire] ». Pourtant Orvieto ne compte que 20 000 habitants. Cf. aussi : <http://www.orvietoviva.com/parcheggi-orvieto/>

b – les obstacles dus à l'aménagement : rocade, ronds-points, autoroute, voies ferrées

Ces obstacles sont beaucoup plus redoutables. Leur emprise urbaine et périurbaine est telle que leur franchissement à pied ou en vélo est difficile, parfois impossible et toujours très risqué. Le temps imparti au franchissement à pied d'une rocade oblige des personnes peu mobiles à s'y prendre à deux fois avec le sentiment d'être très menacé sur le terre-plein central où ils ont trouvé un refuge (quand celui-ci existe).

Le développement des cheminements doux, dans toute l'agglomération, se heurte à leur franchissement. L'exemple le plus frappant, on le trouve à l'ouest de Poitiers où les barrages successifs et conjoints de la rocade ouest, l'aéroport, l'autoroute, la ligne LGV rendent très problématique la liaison entre Poitiers et les communes de Biard, Vouneuil-sous-Biard et Migné-Auxances. Le « no man's land » à franchir va de 800 m au plus étroit à 2,5 km au plus large. Chaque traversée est une aventure !



Source : Google maps

L'obstacle le plus névralgique se situe pour l'essentiel au niveau des différentes rocades. Hormis le tripode au nord de l'avenue de Paris, aucune intersection n'a été pensée ni équipée pour un trafic cycliste. Ne parlons même pas des piétons ! Or, ce sont ces franchissements qui permettraient l'échange entre la commune-centre et les communes périphériques. C'est de leur simplification et de leur sécurisation que dépend le développement des mobilités actives entre lieux de résidence et zones d'activités.

Quelle place a-t-on prévu, pour prendre un exemple récent, pour les pistes cyclables à l'endroit où se superposent l'embranchement LGV de la Folie, la N147 et la D910 entre Poitiers et Chasseneuil ? Quel sera le coût ultérieur pour la communauté de cet « oubli » ?



c – les obstacles spécifiques aux piétons et notamment aux handicapés

Le dépouillement du questionnaire (joint en annexe) que nous avons diffusé en juin 2015 est explicite. C'est une longue complainte : l'état chaotique des trottoirs dès que l'on s'éloigne de « Cœur d'agglomération » est souligné. A cela s'ajoute leur étroitesse adaptée «aux seuls unijambistes» comme le fait remarquer amèrement l'un des interviewés. Il en va de même des rares pistes cyclables quasi-inaccessibles aux personnes en fauteuil et jonchées d'obstacles comme aux reprises de la chaussée.



Sans parler des stationnements sauvages peu réprimés ou des chantiers qui empiètent sur ces voies sans la moindre précaution ou solution de rechange. Le mieux est encore de laisser directement la parole à ceux qui ont répondu à notre questionnaire. La liste et la diversité des difficultés sont édifiantes :

« Vous avez un handicap visuel, auditif, constatez-vous des difficultés spécifiques :

Les équipements spécifiques

- * Absence de bouton d'interruption de circulation (ou suppression de ceux qui existaient).*
- Absence de système d'alerte pour mal voyant*
- Manque des feux sonores qui fonctionnent sur tous les grands passages piétons, surtout sur les axes avec beaucoup de voitures : boulevard circulaire, rocade, boulevards et avenues.*
- Alerte sonore aux feux rouges pour mal voyants ou handicapés quasi inexistantes*
- Bandes clous podotactiles pour mal voyants ou handicapés insuffisantes*
- Panneaux ou indications en braille inexistantes*
- Accès aux mal voyants ou handicapés dans les lieux publics insuffisants et mal indiqués*
- Trop d'arrêts de bus non conformes*
- Dans les lieux publics et privés aucun aménagement n'est prévu pour les garer provisoirement et en toute sécurité*
- Peu de pistes cyclables par conséquent les déplacements de la population handicapée sont limités dans l'agglomération et sa périphérie*

Les obstacles et les dangers

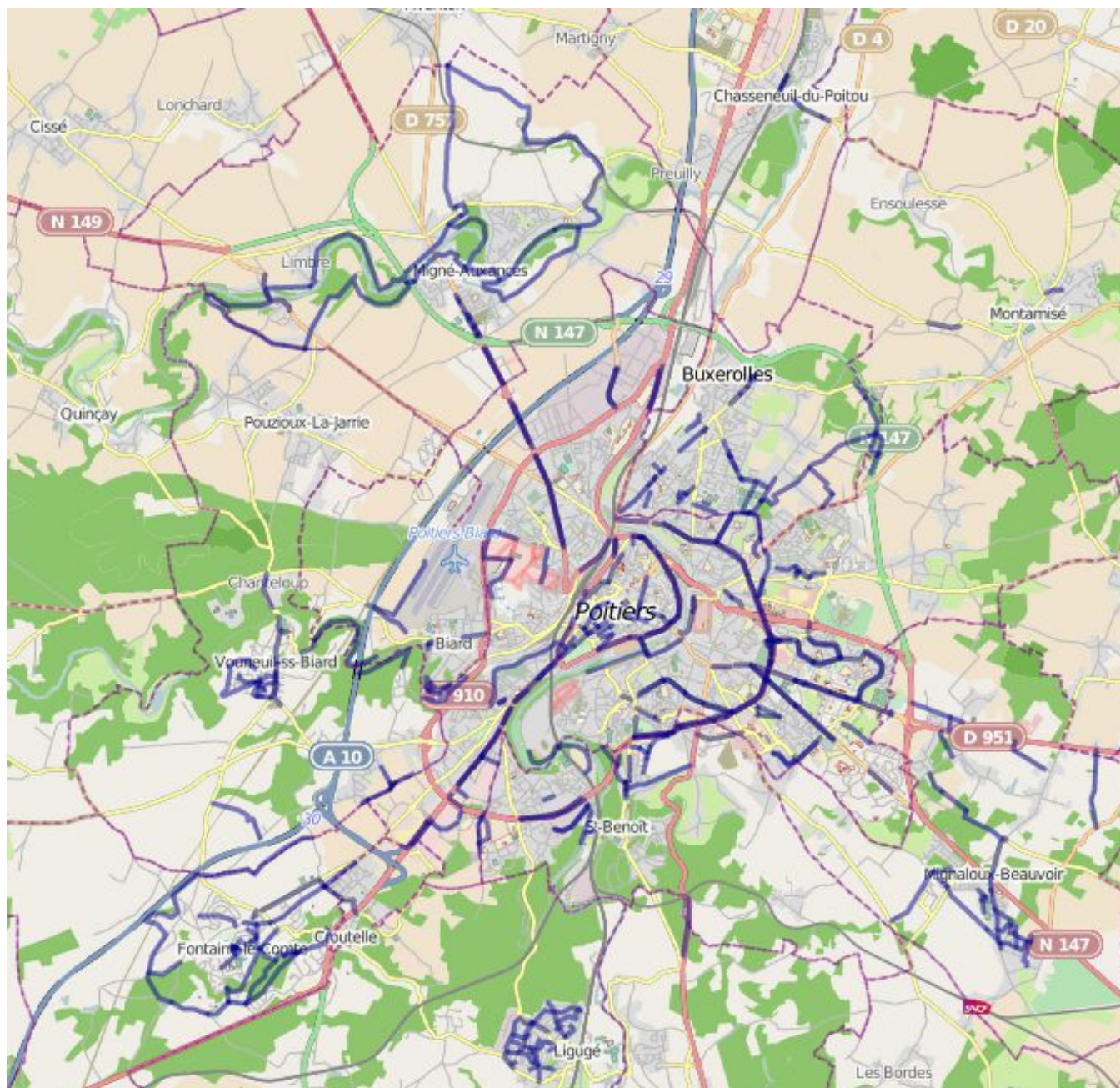
- Tous les obstacles sur les trottoirs :
poubelles, m*** de chiens, papiers glissants ou tessons,
mobiliers urbains (poteaux, sucettes de pub) plantés au beau milieu du trottoir,
bancs blancs sur fond blanc de la place Leclerc,
et surtout... mobylettes et chauffards mal garés qui envahissent tout trottoir non protégé par des plots.*
- Les trottoirs déglingués aussi tels que la Grand-Rue où on finit par marcher sur la chaussée tellement c'est un casse-tête d'éviter les trous du trottoir.*
- Les marches d'escalier surnoies car inattendues et mal signalées pour les déficients visuels là où avant rénovation il y avait une simple pente du trottoir : rond-point du Confort Moderne, place de l'hôtel de ville. Ces obstacles sont gênants et dangereux pour les déficients visuels, les cyclistes, les poussettes les personnes en fauteuil roulant,*
- Les pavés blancs éblouissants et glissants : gare, centre-ville, place de Provence, viaduc.*
- Les véhicules relativement silencieux : vélos, voitures électriques.*
- Les cheminements tout en courbes et en détours notamment aux ronds points (derrière le Grand-Large par exemple ou dans la zone du Futuroscope, rond-point du viaduc en bas de la rue de la Roche) : le piéton est déjà désavantagé, plus lent, mais on lui ajoute des détours. On y perd ses repères aussi quand on n'y voit pas ou mal. »*

Enfin l'intermodalité pour les personnes handicapées est une redoutable épreuve : pas d'annonces sonores dans les bus ni aux arrêts et pas de signaux sonores aux feux. Dans une réunion tenue dans un quartier, un habitant malvoyant donnait un exemple probant : comment savoir lorsqu'on attend seul à un arrêt de bus desservi par plusieurs lignes si le bus qui arrive est celui qui vous conduira à votre destination ? Comment supporter de s'entendre répondre par un conducteur en manque d'urbanité que le candidat au voyage n'a qu'à regarder le numéro de ligne affiché sur son bus !

d – la discontinuité du réseau, son hétérogénéité, son vieillissement, l'absence de signalétique, le faible nombre d'aménagements spécifiques

La discontinuité du réseau de pistes et bandes cyclables est l'une des pierres d'achoppement et un sujet d'incompréhension permanent des usagers du vélo dans Grand Poitiers. Des cartes où apparaissent pistes et bandes cyclables (traits bleus) disent plus qu'un long discours.

Une vision générale très parlante :



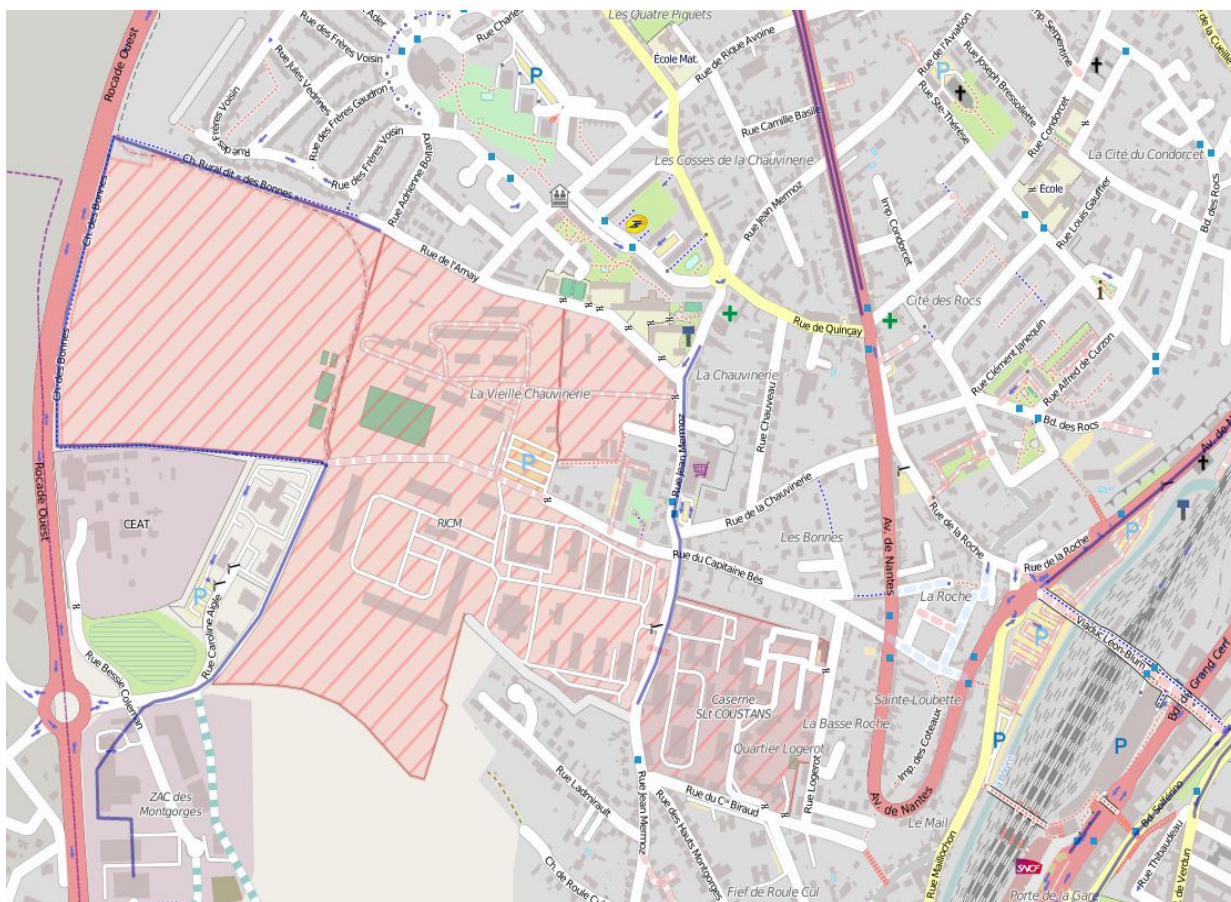
La signalétique est obsolète ou inadaptée, non entretenue. Le marquage au sol est déficient et bien peu respecté. Ces observations détaillées reviennent sans cesse dans les réponses au questionnaire joint en annexe mais quelques photos valent autant qu'un discours.

Cette situation vécue très péniblement notamment par les personnes en situation de handicap suppose un changement des mentalités non seulement des usagers mais aussi des élus, des services qui ont la charge de l'entretien de la voirie et des services de police (municipale et nationale).



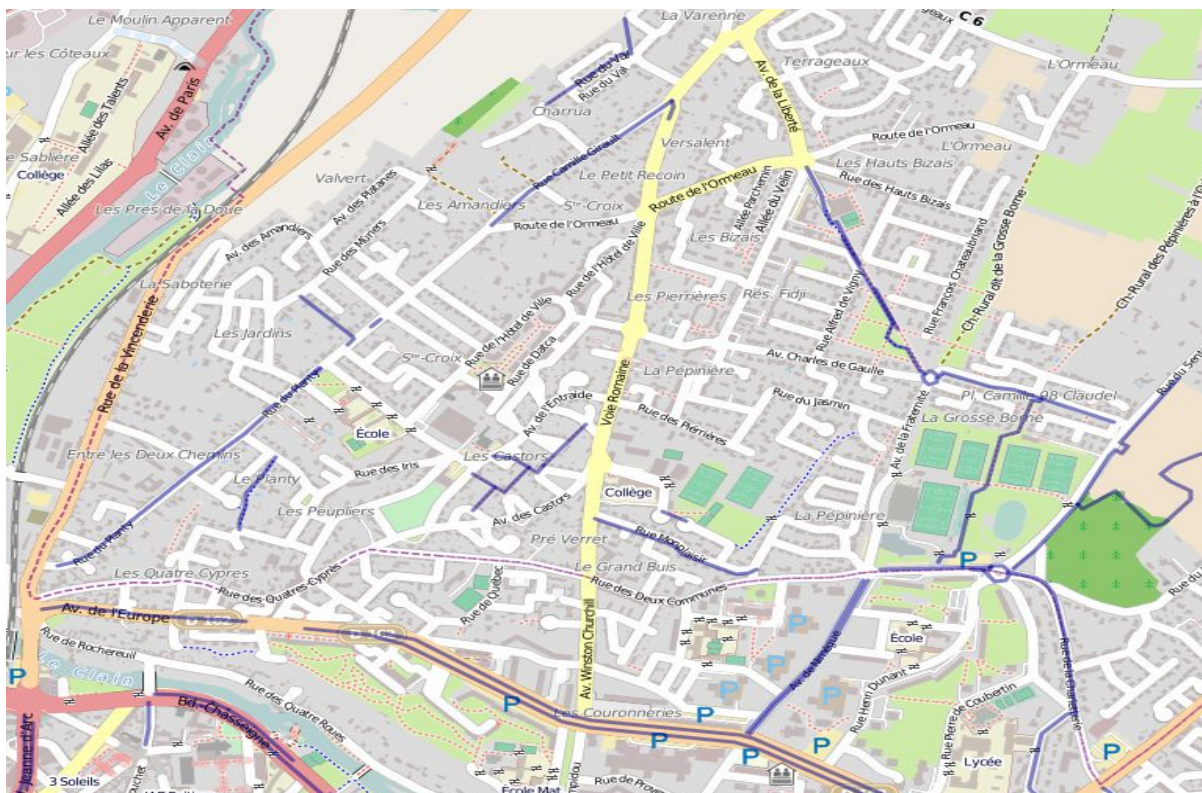
Premier exemple : Poitiers-ouest.

On suppose une volonté de créer trois axes (le long de la rocade, au centre du quartier, sur l'avenue de Nantes) mais cela reste embryonnaire. Les équipements n'existent pas dès lors qu'il y faudrait des travaux et quelques contraintes pour les automobilistes. Il n'y a pas non plus de tentatives pour relier ces axes entre eux dans l'optique d'une circulation interne au quartier. C'est pourtant parfois le premier pas pour un usage utilitaire du vélo : pouvoir faire ses courses ou bien aller à l'école ou au collège.



Second exemple : Buxerolles.

Même si la densité du *réseau* est plus forte que sur Poitiers-ouest, on trouve la même discontinuité, l'absence de lignes de force qui puissent structurer le réseau, alors que c'est une nécessité pour ce réseau de transport comme pour n'importe quel autre (bus, train, etc.).



Au constat de la discontinuité s'ajoute celui de l'interruption brutale des voies existantes à l'approche des carrefours ou lorsque la rue devient plus étroite. On sacrifie alors la voie cyclable au profit du stationnement « résidentiel ». Les changements de côté de la chaussée en obligeant à des traversées périlleuses sont décourageants.



C'est aussi sans compter sur l'état de certaines voies : peinture effacée, déchets qui encombrant la voie, reprises du revêtement de la chaussée qui multiplient chaos et risques de chute.



Aux carrefours les voies cyclables s'interrompent sans prévenir ni le cycliste ni l'automobiliste. On ne trouve nulle part de panneaux directionnels ou d'indications au sol, ce qui encourage de fait l'usage comme voie cyclable des passages protégés par des cyclistes téméraires.

e – l'absence de cohérence et d'articulation

-entre les services de Grand Poitiers

Lors de nos différents entretiens mais aussi lorsque nous avons tenté de contacter les différents services, il est apparu que les questions de mobilité relevaient de directions et services différents. Cela ne facilite visiblement pas l'échange d'informations et la mise en œuvre d'une politique. Un exemple : le circuit ville-nature relève du service « Hygiène publique et qualité environnementale » de la direction de l'environnement tandis que « Cap sur le vélo » et l'étude d'un plan vélo sur l'agglomération relève du service « Mobilité-Transport-Stationnement ». Pour faire bonne mesure, il est évident que les cheminements doux ont aussi à voir avec la vie des quartiers et l'espace public qui dépendent de deux autres directions (direction « Animation-Vie locale », direction « Qualité urbaine »)

Si l'on ajoute que les sujets relèvent autant de Grand Poitiers que de la ville, on ajoute encore à la difficulté.

- entre Poitiers et les autres communes de l'agglomération

Lors de discussions avec différents élus des communes de l'agglomération, nous avons ressenti une incompréhension et un manque d'objectifs partagés sur les cheminements doux. Beaucoup de communes de Grand Poitiers ont fait des efforts de créations de pistes cyclables et d'aménagements plus légers mais leur réseau se heurte au franchissement des rocade et à une absence de connexion avec le réseau de la ville-centre dont nous avons souligné le morcellement et le manque de continuité.

Enfin le schéma directeur actuel, devenu obsolète et dont tous attendent la nouvelle édition, relève de la communauté d'agglomération, la réalisation (qui peut bénéficier d'aides diverses) dépend des communes. Cela provoque des décalages dans le temps, les préoccupations et les moyens des communes étant variables.

- avec le réseau Vitalis (intermodalité réduite au minimum)

La restructuration du réseau Vitalis à la rentrée de septembre 2015 laisse espérer un début de prise de conscience des vertus de l'intermodalité même s'il s'agit pour l'instant seulement d'une déclaration de bonnes intentions. Les 14 P+R annoncés ne sont que des parkings sans l'ombre d'un service pour les usagers cyclistes (comme des consignes sécurisées). Les différentes tarifications n'ont aucune vertu d'encouragement à l'intermodalité comme c'est pourtant le cas dans de nombreuses villes.

f – l'absence de données chiffrées

Pour évaluer l'accroissement de l'usage, les types d'usagers et leurs pratiques donc les urgences à traiter et la hiérarchisation des investissements, des données précises et actualisées sont nécessaires. Nous n'avons pas trouvé ces éléments pourtant indispensables au débat avec les citoyens et à l'explicitation des priorités et des investissements.

Seul « Cap sur le vélo » possède des données intéressantes disponibles et exploitables à partir de l'open data de Grand Poitiers :

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Vélo standard	60	90	120	210	292	280	263
Vélo à assistance électrique	0	0	0	0	0	0	0
Total vélos proposés par Cap sur le Vélo	60	90	120	210	292	280	263
Nombre de location de Vélo							
Nb de location par vélo							

La situation évolue significativement à partir de 2010 et l'acquisition de V.A.E. dont le nombre, en 2014, est 3,5 fois plus important que celui des vélos standard.

	2006	2007	2008	2010	2011	2012	2013	2014
Vélo standard	250	224	243	240	240	240	240	240
Vélo à assistance électrique	0	0	0	50	74	228	468	613
Total vélos proposés par Cap sur le Vélo	250	224	243	290	314	468	708	853
Nombre de location de Vélo	177 8	179 1	169 6	121 8	204 7	242 7	279 2	353 4
Nb de location par vélo	7,1	8,0	7,0	4,2	6,5	5,2	3,9	4,1

Ce tableau montre clairement que l'opération « Cap sur le vélo » est un succès : l'augmentation du nombre de cyclistes dans Poitiers est à mettre en partie au crédit de cette opération. Mais celle-ci a sans doute trouvé ses limites sous cette forme. L'augmentation sensible du parc et notamment des VAE a entraîné une augmentation importante du nombre de locations mais... une diminution du nombre de locations par vélo (aujourd'hui le temps d'attente pour obtenir un vélo électrique à la location est à minima de 10 mois, la liste d'attente est de 250 personnes.). Il devient donc nécessaire de repenser l'opération et de la réorienter. Plusieurs propositions peuvent être faites :

Cibler la population des actifs possédant plus de véhicules personnels que les étudiants et peut-être prévoir de réserver une partie du parc disponible aux étudiants

- mettre en place plusieurs lieux permanents de location (en centre-ville et sur le campus)

- amplifier les amplitudes horaires pour permettre à plus de personnes travaillant de bénéficier de l'ensemble des services proposés (ouverture entre 12h et 14h, ouverture jusqu'à 19h, ouverture au moins le samedi matin)
- proposer un service de réabonnement en ligne
- organiser avec les associations vélos de l'agglo des journées sensibilisation et initiation à la conduite du VAE et des opérations d'entretien ou remise en état sur les P+R
- proposer une newsletter avec des recommandations d'usage ou de conduite, faire découvrir des itinéraires de la ville, informer de chaque amélioration des infrastructures vélo pour donner envie de découvrir et de parcourir encore plus l'agglo en vélo (ex. nouvelles pistes cyclables ou rénovations, nouvelles fixations pour attacher son vélo, signalétique, etc.)
- remettre systématiquement à l'adhésion une brochure de sensibilisation à la sécurité routière et à l'utilisation du VAE en ville + les recommandations techniques de bases pour un meilleur entretien du parc et pour libérer du temps aux techniciens sur les petites pannes et les mobiliser sur d'autres tâches
- organiser une fois par mois ou par trimestre des sessions d'initiation à l'entretien de son VAE pour permettre aux utilisateurs de devenir plus autonomes
- imaginer des liens entre le service de location et des vendeurs de VAE pour favoriser l'achat par certains utilisateurs afin de libérer des vélos (pourquoi pas un système de location-vente qui serait mis en œuvre par "Cap sur le vélo" ?)

g – des initiatives peu connues, peu relayées, peu coordonnées

Le circuit ville-nature qui nous a été présenté par M. Guignard nous a semblé un point d'appui intéressant pour le développement de l'usage du vélo sur Grand Poitiers. Même si sa fonction est essentiellement de loisirs et touristique, elle peut contribuer à créer un entraînement à un usage plus urbain du vélo et de la marche. Toutefois peu de moyens modernes sont utilisés pour faire connaître ce circuit qui a le mérite d'associer Poitiers et les autres communes de Grand Poitiers. La création d'une application spécifique ou de cartes sur google maps pour permettre de géolocaliser les circuits ou de les suivre avec son GPS seraient des moyens pratiques et efficaces pour valoriser l'existant auprès d'un large public, notamment touristique. Il est frappant de constater que « Cap sur le vélo » ne fournit aucun document sur le circuit « ville-nature ».

Des conseils de quartier à un niveau modeste contribuent aussi à faire connaître les cheminements doux de leur environnement familier. Le conseil de quartier de Poitiers-ouest avait pris une initiative dans ce domaine pour faire connaître les escaliers de Poitiers-ouest, malheureusement sans que ce travail n'ait trouvé de relais par un fléchage, une signalisation ou un topoguide diffusé plus largement que par les seuls moyens du conseil de quartier lui-même.

h – un mode de déplacement perçu et considéré comme une activité de loisirs

Malgré l'augmentation sensible depuis plusieurs années de la pratique du vélo « utilitaire », son usage est encore souvent perçu comme un outil de loisir. Il en va de même de la pratique de la marche. Toutefois l'implantation de nouveaux commerces de cycles proposant des VAE permet d'attester de l'évolution des pratiques et peu à peu des mentalités.

i – une absence de prise en compte des cheminements doux dans les travaux et une absence de concertation avec les usagers et habitants

C'est sans doute l'une des récriminations les plus fréquemment exprimées notamment dans les associations et conseils de quartier. La réfection de voies s'effectue avec une concertation minimale avec les seuls riverains de la rue concernée sans volonté d'élargir la consultation quand bien même une voie appartient autant à ses voisins qu'à ses riverains.

Des aménagements lourds (promenade des Cours, porte de Paris) ont ignoré totalement les associations dans leur phase d'étude et de préparation. C'est ignorer l'« expertise d'usage » des habitants et leur capacité à comprendre et admettre des contraintes d'ordre technique. La conséquence prévisible : des tensions et mécontentements qu'il aurait été facile d'éviter.

j – une faible motivation d'une partie des acteurs potentiels (commerçants, police, établissements scolaires, entreprises)

Lors des entretiens que nous avons eus, formels et informels, nous n'avons pas ressenti une grande sensibilité à un développement des pratiques de mobilité active. Soit elles sont considérées comme un loisir ou un aimable passe-temps, soit elles ne sont perçues que sous leur aspect sécuritaire.

Pour **les commerçants du centre-ville**, la préoccupation majeure est celle du stationnement des automobiles. A aucun moment nous n'avons perçu une volonté d'expérimenter des services qui puissent attirer une clientèle non motorisée qu'il s'agisse du stationnement des deux-roues ou de livraison des courses à domicile. Au mieux ce dernier point est considéré comme un service rendu par un commerçant à sa propre clientèle mais n'est pas envisagé comme un service collectif des commerçants du « plateau ».

Nous n'avons pas trouvé non plus de répondant du côté **des entreprises ou administrations** alors que des mesures législatives vont devenir plus qu'incitatrices notamment via la mise en place de l'indemnité kilométrique :

« La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (n° 2015-992 du 17 août 2015) impose désormais à l'employeur de prendre en charge tout ou partie des frais engagés par leurs salariés se déplaçant à vélo entre leur domicile et le lieu de travail. « L'employeur prend en charge (...) tout ou partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant à vélo ou à vélo à assistance électrique entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, sous la forme d'une " indemnité kilométrique vélo ", dont le montant est fixé par décret », indique l'article 50 de la loi, publiée au Journal officiel le 18 août, quelques jours après la décision du Conseil constitutionnel de valider l'essentiel du texte dont il avait été saisi.

Le décret en question n'est pas encore fixé.

Cette indemnité, exonérée de cotisations sociales, dans la limite d'un montant également fixé par décret, pourra être cumulée avec le remboursement de l'abonnement transport si le salarié prend son vélo pour rejoindre une gare ou une station, précise le texte. « Le nouveau dispositif s'appliquera rétroactivement au 1er juillet 2015, dès parution du ou des décrets attendus », précise l'éditeur juridique [lexisnexis](#). » (in Le Monde – 31/8/2015)

Nous avons aussi interrogé **les collèges et lycées** de l'agglomération au moyen d'un questionnaire spécifique qui a été rempli seulement par 20% des établissements. Ce chiffre, à lui seul, donne la mesure du peu d'intérêt pour la question. Plusieurs explications peuvent être avancées. L'usage massif des transports scolaires est déterminant. L'équipement des établissements en parcs à vélos est aussi général qu'ils sont peu fréquentés. Quant à la marche, seuls les élèves d'un voisinage immédiat la pratique. L'information faite aux élèves se limite donc aux traditionnelles sensibilisations à la sécurité routière. Pourtant plus de 7% des personnels viennent à pied ou en vélo sur leur lieu de travail (lycées et collèges). 17,5% des élèves des collèges ayant répondu utilisent aussi ces moyens de transport. Ces données sont trop importantes pour ne pas se pencher avec les établissements scolaires sur des actions à mener (cf. § III C 2 p.22)

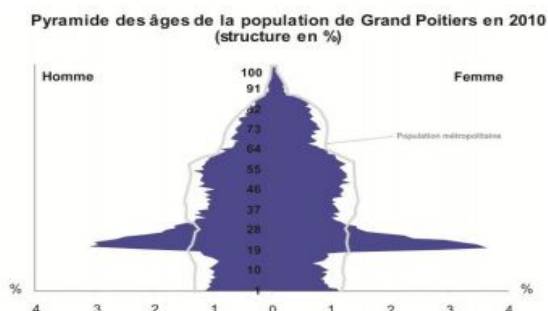
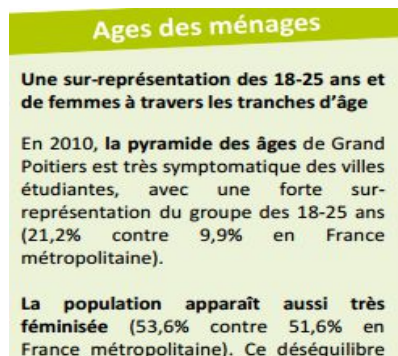
k – une volonté politique peu audible, visible, lisible donc une communication faible ou absente

Qu'on ne se méprenne pas : il n'est pas dans notre intention de faire le procès de la majorité actuelle ni à Poitiers ni au sein de Grand-Poitiers et pas plus que des oppositions. Simplement nous constatons que les mobilités actives sont largement absentes du discours et du débat publics alors que de nombreuses occasions se présentent notamment avec la COP21. La consultation des documents électoraux de la dernière campagne municipale confirme ce sentiment : dans les programmes officiels aucune des listes en présence ne consacre un seul paragraphe à des projets pour les cheminements doux. Nous n'en déduisons pas que rien ne se réfléchit, ne se fait ou ne se fera. Le plan vélo en préparation est une lueur d'espoir mais la volonté de le réaliser devra être précédée d'une volonté de dialogue et de concertation avec toutes les parties prenantes : associations spécialisées, associations de quartier, usagers. Ajoutons que la répression par la police - qu'elle soit municipale ou nationale - des incivilités à l'égard des piétons, des personnes en situation de handicap et des cyclistes n'est que très épisodique.



I - les points positifs

Grand-Poitiers dispose pourtant d'atouts majeurs pour favoriser le développement des cheminements doux et des mobilités actives : il existe un public potentiel important : scolaires, étudiants, jeunes actifs dont le poids démographique est largement supérieur à celui d'autres villes de même taille. Si ce public est privilégié dans la restructuration du réseau de transport public, il reste à lui monter d'autres moyens de déplacement peu coûteux, non polluants, bons pour la santé et souvent plus rapides que tous les autres.



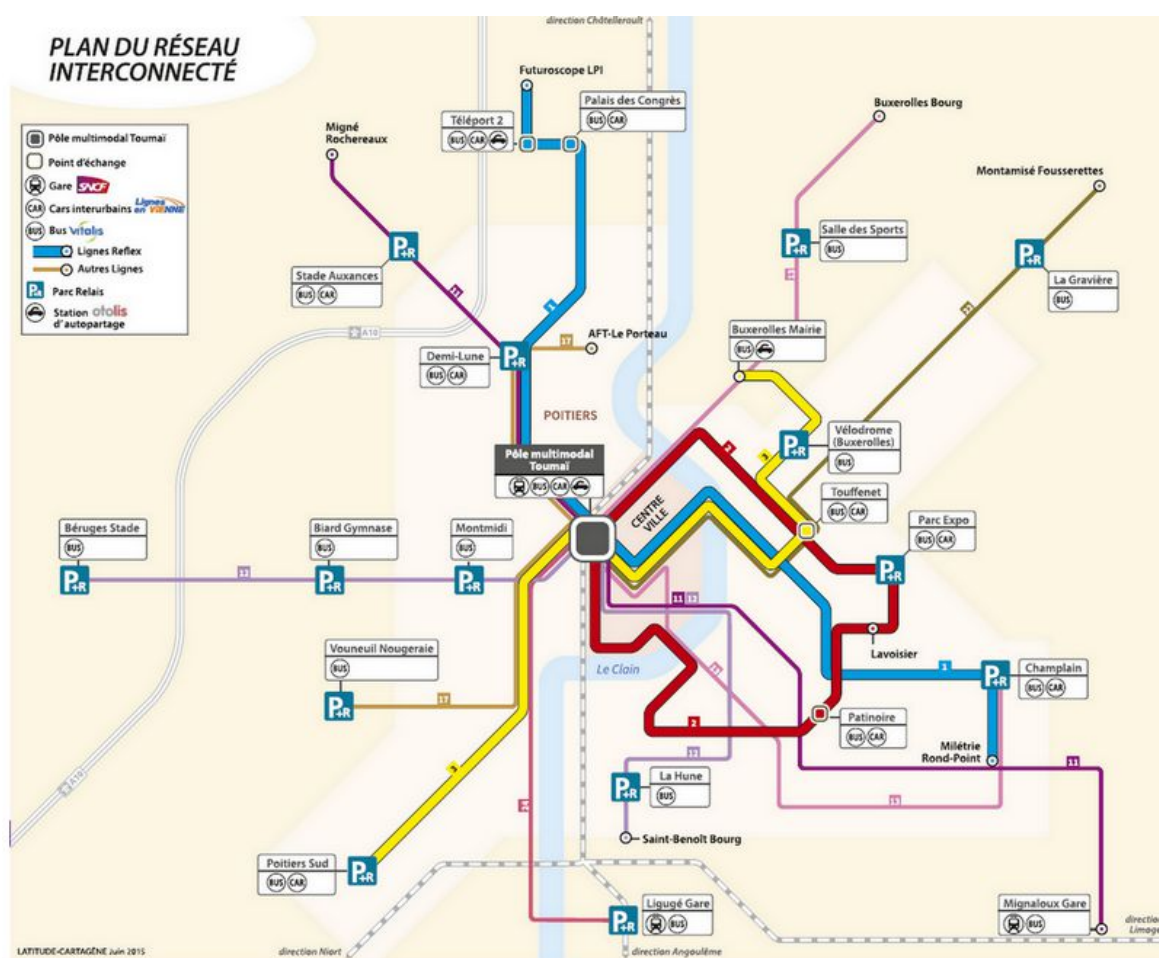
Source : Grand Poitiers – portrait de territoire

- les utilisateurs sont en nombre croissant notamment avec les VAE. « Cap sur le vélo » a largement contribué à la naissance de ce phénomène. L'encombrement automobile et, par voie de conséquence, la fiabilité relative des horaires des transports publics sont de nature à accroître ces pratiques. L'ouverture du viaduc Léon-Blum a provoqué aussi une ouverture qui ne peut que se poursuivre (surtout si l'on y modifie la circulation des vélos !).

- des initiatives associatives (Vélocité, Petit Plateau, Mobicité, etc.) trouvent un écho qu'il conviendrait de soutenir et d'amplifier (cf. annexe 2)

- des initiatives dans les quartiers (cf. § V p.50) prouvent que le sujet n'est plus marginal, que des initiatives naissent de l'écoute des usagers.

- Vitalis et Grand-Poitiers commencent à prendre en compte le développement de l'intermodalité. L'annonce de 14 parcs relais (P+R) en est la preuve mais baptiser un parking « P+R » ne suffit pas. Encore faut-il l'équiper et inciter les cyclistes à y trouver un intérêt y compris financier.



Source : Vitalis

– une demande de liaisons de la part de communes périphériques : nos entretiens avec des élus des communes périphériques nous ont montré que la volonté existe de relier leurs communes avec la ville-centre. Celles-ci sont souvent plus en avance mais elles se heurtent au « mur » de la rocade pour pouvoir élaborer un réseau cohérent et sûr de cheminements doux.

III - Les objectifs

A – Obtenir une mesure continue et rigoureuse des évolutions

1 – par des enquêtes publiques régulières et comparables

L'usage des cheminements doux évolue et continuera d'évoluer très rapidement, quelles que soient les politiques (volontaristes ou laxistes) mises en œuvre. Grand Poitiers doit donc se doter d'un outil de mesure de ces nouveaux usages pour faire des choix d'aménagement et d'investissement en connaissance de cause. Il va de soi que l'open data doit permettre à chaque citoyen et à chaque association intéressée d'accéder à ces documents sans délais inutiles et en toute transparence.

2 – par des enquêtes sociologiques d'étude des motivations

Poitiers et son université ne manquent pas de compétences dans les domaines de la géographie, de l'urbanisme, de la sociologie notamment. Pourquoi ne pas construire un partenariat Université – Grand Poitiers pour permettre à des étudiants de ces différentes disciplines de faire des études sur des sujets précis et coordonnés qui seraient proposés par un comité mixte de ces deux entités ?

B – Etablir des priorités pour un réseau continu, lisible, visible

1 – connecter les cheminements

a - Ruptures et « points durs »

On se reportera utilement à la carte que nous avons tenté d'élaborer :

https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/poitiers-cheminements-doux-cdr-groupe-mobilites-ac_50004#16/46.5815/0.3381

Elle montre que l'essentiel des difficultés et des dangers se situe au franchissement des rocade qui encerclent le ville-centre. S'y ajoutent les grands carrefours de l'agglomération (porte de Paris, rond-point du stade, axe du faubourg du Pont-Neuf, etc.) qui nécessitent des aménagements sérieux. Le cas de la Porte de Paris est hélas une illustration de l'indifférence coupable des aménageurs à l'égard des cyclistes. Ce carrefour récemment aménagé avec succès pour les automobilistes ignore totalement les vélos, les obligeant à s'insérer à leurs risques et périls dans un trafic très dense. La même ignorance avait présidé aux aménagements de la promenade des Cours. La loi LAURE, dans son article 20 dit : A compter du 1er janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.

L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe.

Cette volonté augure mal de la suite. En faisant l'impasse sur un trafic cycliste en augmentation, elle obligera dans les années à venir à revoir de manière bien plus coûteuse des aménagements récents, en suscitant l'incompréhension des contribuables et l'ire d'automobilistes qui s'étaient crus confortés dans leur usage exclusif de la voie publique.

b – de la ville-centre aux communes de la périphérie

En terme d'aménagements de cheminements doux dans l'agglomération de Grand Poitiers c'est LA priorité. Elle recoupe le plus souvent celle évoquée au paragraphe précédent du franchissement des rocadés. Le retard et les incohérences sont criants. Chaque commune périphérique aménage son propre réseau interne sans que cela puisse déboucher sur un accès à la ville-centre y compris lorsque le financement d'une partie de ces aménagements est sollicité auprès du conseil d'agglomération. La révision complète de l'actuel plan de déplacement urbain, obsolète (avril 2000), devient une nécessité qu'il faudrait rendre contraignante. L'élargissement de l'agglomération va renforcer ce besoin alors que le retard est déjà considérable. Il faut déjà penser ce plan de déplacement à l'échelle de la future communauté urbaine.

2 – rendre possible l'intermodalité

a - Le cas des P+R (ex-parcobus)

“1,7 % seulement des Français recourt à la combinaison vélo + transport collectif” (Enquête “Le vélo et les Français” TNS Sofres 2013). On trouvera des préconisations au paragraphe IV-D-3. Actuellement, même lorsque des consignes sécurisées commencent à être installées, rien n'est fait pour populariser cette forme d'intermodalité, hormis quelques articles dans la revue de Grand-Poitiers (cf. n° 10 de décembre 2015). Il faut donc mettre l'accent sur une information continue au travers des publications de l'agglomération et des communes mais aussi de Vitalis et par une signalisation aussi incitative qu'informative. Dans ce domaine tout est à faire. On serait bien avisé aussi de faire connaître cette forme d'intermodalité dans les entreprises et services en proposant une tarification adaptée. On peut envisager, comme dans d'autres villes, que le fait d'utiliser une consigne sécurisée sur un P+R s'accompagne d'une tarification préférentielle, soit sur le trajet P+R -> travail, soit sur le trajet travail -> P+R. Cela se fait déjà dans certaines villes pour les automobilistes. L'exemple de la Communauté urbaine de Bordeaux :

“21 Parc-Relais sont à votre service sur le réseau !

Abonné(e) Tbc ? Le stationnement pour la journée dans un Parc-Relais est inclus dans votre abonnement Tbc au même titre que vos déplacements sur le tram, bus et BatCub.

À l'entrée du Parc-Relais, vous validez votre carte Tbc pour lever la barrière. La validation de votre titre de transport sur le réseau déclenchera l'ouverture de la barrière lors de la lecture de la carte à la sortie du Parc-Relais.

Pas encore abonné(e) Tbc ? À l'entrée du Parc-Relais, vous appuyez sur le bouton d'ouverture pour lever la barrière. Une fois garé(e), vous rejoignez la station de tram pour acheter sur le distributeur un Tickarte Parc-Relais, 1 jour, 7 jours ou un Pass Soirée.

La validation de votre tickarte ou pass sur le réseau le jour même déclenchera l'ouverture de la barrière lors de la lecture du Tickarte à la sortie du Parc-Relais.

Le tickarte Parc-Relais (4.50€) inclut le stationnement pour la journée et un aller-retour sur le réseau valable pour chaque occupant de la voiture (dans la limite de 5 occupants).” (site web TBC - tram et bus de la Cub -)

Par ailleurs, l'usage de vélos pliants avec accès au bus pourrait être encouragé comme c'est le cas à Nantes :

“À l'issue d'une étude menée auprès de 100 « testeurs explorateurs » durant l'année 2012, une solution a été trouvée, sans les désagréments souvent associés au vélo dans les transports en commun, c'est-à-dire salissant et encombrant. Léger (moins de 10 kilos), rapide à plier et à déplier (environ 10 secondes), propre et ergonomique, le Cyclotan permet de gagner du temps sur les trajets domicile/travail. « Nous sommes ravis de contribuer à l'essor du vélo à Nantes, poursuit Pascal Bolo. Par ailleurs, les deux moyens de circulation ne sont pas en concurrence l'un avec l'autre mais se complètent. »

« Depuis octobre 2012, 250 Cyclotan sont proposés en location aux titulaires d'un abonnement annuel Pass'Tan, Pratik+ ou Lila, avec la possibilité d'une éligibilité à la prime transport. » (site web de Nantes métropole, 5 mars 2013)

b - Le cas des gares SnCF

En France seulement 3% des usagers du train accèdent aux gares à vélo, contre 30 à 40 % dans beaucoup de gares en Suisse, en Allemagne et aux Pays-Bas (source : MTI conseil cité par V. Michaud : "A vélo, vite !"). A Poitiers, la méconnaissance des usagers à l'égard des parkings à vélos proches des gares est notoire. Un effort de signalisation est un minimum mais qui ne saurait suffire. Les usagers des TER se plaignent du manque d'emplacement dans les trains pour les vélos et du risque de se faire refuser l'accès au train lorsque tous les emplacements sont occupés. Une concertation avec le Conseil régional, compétent sur les TER semble essentiel pour échanger sur ces points.

Par ailleurs, l'accès aux quais est une autre difficulté de même que la sortie des gares (un exemple : la gare de Poitiers, côté rue Maillochon). Les aménagements nécessaires qui profiteraient aussi aux personnes handicapées doivent devenir une priorité commune des partenaires que sont la SnCF et Grand Poitiers. Il en va là-aussi de l'image que l'on donne d'une ville et de sa façon d'envisager le "vivre-ensemble".

3 – penser une signalétique adaptée

Hormis quelques discrètes signalisations du circuit "ville-nature" Poitiers ne dispose d'aucune signalisation des cheminements doux. Il s'agit pourtant d'une nécessité absolue pour plusieurs raisons :

- permettre aux nouveaux habitants (et aux touristes) de repérer rapidement les principaux itinéraires
- permettre aux usagers habituels ou occasionnels de choisir leur itinéraire en connaissance de cause c'est-à-dire en ayant la certitude que l'itinéraire est continu et balisé.
- inciter des usagers d'autres moyens de transport à essayer les cheminements doux considérés comme des moyens normaux et usuels de déplacement urbain.

C – Faire connaître, sensibiliser à l'usage, faciliter la pratique

1 – dans les entreprises

Peu d'entreprises et grands services publics disposent de plans de déplacement tant leur élaboration est complexe et coûteuse en temps. Une approche différente pourrait être envisagée notamment par l'intermédiaire des associations d'entreprises qui, au niveau d'une zone géographique, peuvent jouer un rôle décisif pour informer les chefs d'entreprises, les responsables des ressources humaines ou du développement durable. Il faut simplifier les PDE ! Une personne au sein de la communauté urbaine pourrait devenir une personne-ressource pour aider à la mise en oeuvre d'une politique d'accompagnement.

2 – dans les établissements scolaires

Une évidence : s'intéresser au public des établissements scolaires c'est préparer le futur des déplacements dans l'agglomération. Il s'agit en même temps d'un public sensible aux questions d'environnement et de développement durable et d'un public particulièrement vulnérable. On ne saurait mener une seule politique, avoir une seule stratégie de l'école maternelle au lycée. On ne doit pas non plus se contenter des habituelles actions d'éducation à la sécurité routière.



L'agglomération doit, dans les établissements de son aire, mettre en oeuvre une démarche envers les responsables d'établissements et donc les enseignants avec le soutien des services départementaux de l'Education nationale. Celle-ci doit être fondée sur le dialogue avec les équipes pédagogiques pour élaborer des actions transversales, pluridisciplinaires, adaptées à l'aire de recrutement de chaque établissement et sous-tendues par des outils pédagogiques élaborés en commun et réutilisables. Une personne au sein de la communauté urbaine pourrait devenir une personne-ressource (la même que pour les entreprises) pour aider à la mise en oeuvre d'une politique d'accompagnement.

3 – à l'université

L'existence de trois zones universitaires (centre-ville, campus-est, zone du Futuroscope) représentant une large superficie de l'agglomération a conduit à des aménagements facilitant les cheminements doux. Mais ces réseaux sont internes à l'Université, mal connectés ou pas du tout au reste de l'agglomération. Au sein de celle-ci, les axes permettant de relier le centre-ville à la zone du Futuroscope ou au campus-est sont peu ou pas aménagés et les cyclistes y sont particulièrement exposés. Les consignes à vélo sont quasi-inexistantes. La signalisation des voies piétonnes et cyclables progresse mais l'évolution vers un "éco-campus" reste pour le moment plus un affichage qu'une réalité. La réalisation d'un nouveau plan de déplacement urbain devra faire une large place à l'Université.

4 – vers le « grand public »

Les occasions ne manquent pas de sensibiliser le grand public, telle la "semaine de la mobilité", "journée sans voiture", "vélorution". La communauté d'agglomération devrait y être systématiquement présente pour présenter ses actions et propositions et les éprouver auprès des usagers réels ou potentiels.

Les usagers des services de "Cap vélo" sont un panel intéressant à informer et sensibiliser. Une remise systématique aux nouveaux adhérents d'une brochure rappelant les règles de bases de la sécurité à vélo et de l'entretien des vélos seraient un véritable progrès pour des comportements respectueux et en sécurité.

De même, une application ou une google maps ou un plan sur le site de l'agglomération avec tous les points où accrocher son vélo serait un plus pour prévoir ses déplacements sereinement dans l'agglomération.)

5 – vers des publics spécifiques (handicapés)

La situation faite aux personnes handicapées est dramatique. Les aménagements obligatoires (abaissment de trottoirs, installation de bandes podotactiles) ne font que renforcer les insuffisances et les obstacles existants. Les trottoirs encombrés d'obstacles mobiles (poubelles) ou fixes (poteaux de toute espèce) et leur étroitesse rendent dangereux voire impossible un déplacement acceptable pour les personnes handicapées. Le stationnement sauvage sur les trottoirs est une forme de mépris à l'égard des usagers et bien peu réprimé.



Les revêtements rugueux et propices aux vibrations et leur marquerie de reprises chaotiques sont souvent d'un inconfort que seules des personnes valides peuvent ignorer. Les "passages protégés" le sont si peu qu'ils sont périlleux pour ce public spécifique mais aussi pour les personnes âgées. Les familles avec des poussettes ou de simples voyageurs avec une valise à roulettes sont aussi confrontés à ces obstacles.

Pourquoi ne pas organiser plusieurs fois par an un déplacement de personnes valides et notamment d'élus sur un trajet "ordinaire" avec fauteuils roulants ou cannes, accompagnés de personnes handicapées pour que la prise de conscience effective aboutisse sur la nécessité d'agir ?

D – Faciliter le partage de l'espace public

1 – réduire la confiscation de l'espace public par l'automobile

De toute évidence la pierre d'achoppement de toute politique déterminée à promouvoir les cheminements doux ! Les habitudes sont anciennes et les réticences des élus à l'égard des électeurs tout aussi fortes. Pas d'aménagement urbain sans que se pose la question de la limitation drastique et parfois même de la suppression de places de stationnement. Faut-il rappeler qu'il s'agit tout bonnement d'une confiscation pour un usage privé de l'espace public ? Tout comme le stationnement illégal est fréquent et trop souvent toléré sur les pistes cyclables.



Il faut le dire clairement : la plus grande part des aménagements nécessaires aux cheminements doux (voies cyclables mais aussi trottoirs élargis) suppose une suppression de places de stationnement. S'il faut une volonté politique pour ce faire, c'est aussi de pédagogie et de dialogue dont on a besoin avec les riverains et les usagers. Il faut rappeler que dans tout projet d'aménagement une concertation véritable doit étendre la consultation non pas aux seuls riverains mais aussi aux conseils de quartier et associations d'usagers.

2 – cohabiter

La sécurité du plus faible est l'une des clefs du développement des transports actifs, elle se décline de différentes façons :

- une communication auprès des citoyens, régulière par l'intermédiaire des panneaux publicitaires, des journaux d'information des communes, une signalétique adaptée
- la mise en place d'aménagements adaptés
- la surveillance et la prise de mesures permettant le maintien d'une qualité de l'air qui ne devrait jamais dépasser les normes autorisées mais devrait être une priorité (pour rappel, quand ils existent, les

relevés de pollution montrent des zones dont la pollution est au dessus des normes autorisées comme c'est le cas Avenue de la Libération, Porte de Paris, rue de la Chaîne)
- mettre en œuvre des politiques qui inciteraient à l'utilisation des transports en commun, déplacements doux et réduisent la place des véhicules à moteur.



IV - Les projets et les moyens

A – Priorité à la connexion des cheminements et à l'établissement d'axes prioritaires pour les travaux d'aménagement ou de création)

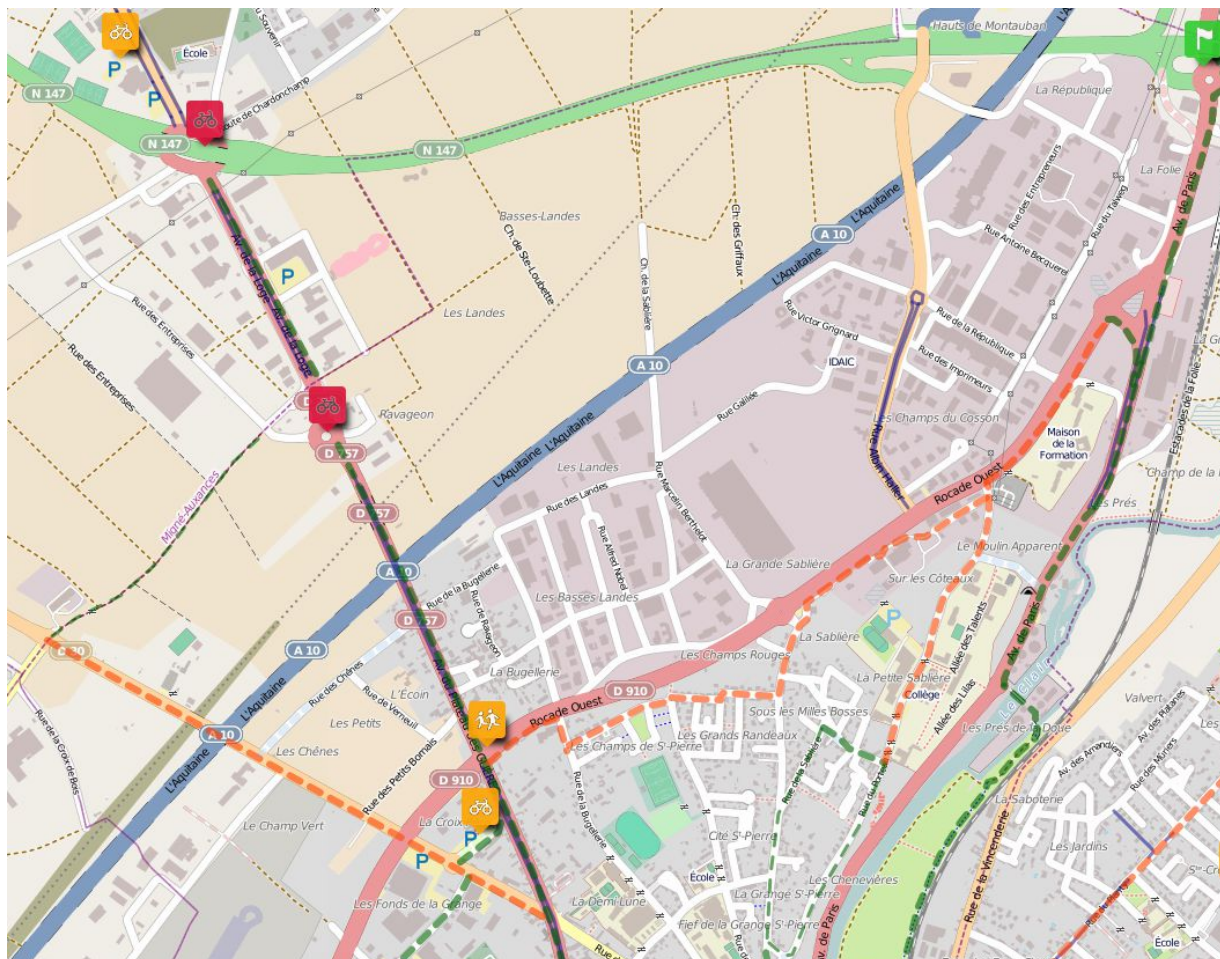
Le souci d'une connexion des cheminements notamment entre Poitiers et les autres communes de Grand-Poitiers a été une de nos préoccupations majeures comme pour les conseils de quartier (cf. § V p.50). Mais, comme pour le réseau de transports publics, une autre ligne de force s'impose : desservir en priorité les quartiers les plus peuplés et les zones d'activité les plus denses. Cela nous a conduit à porter notre attention sur les axes ci-dessous qui ont beaucoup à voir avec les lignes structurantes de Vitalis, ce qui justifie encore plus qu'on favorise l'intermodalité : P+R avec consignes sécurisées, tarifs préférentiels, services de proximité.

Attention ! Les illustrations des paragraphes ci-après ne sont que... des illustrations. Pour connaître le détail des propositions, il faut se reporter à la carte sur internet à l'adresse ci-dessous : https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/poitiers-cheminements-doux-cdr-groupe-mobilites-ac_50004#16/46.5815/0.3381 Vous trouverez page 54 de ce rapport la légende qui vous permettra d'interpréter nos propositions aussi bien sur les illustrations ci-après que sur la carte proprement dite.

1 - Construire un axe ouest-est

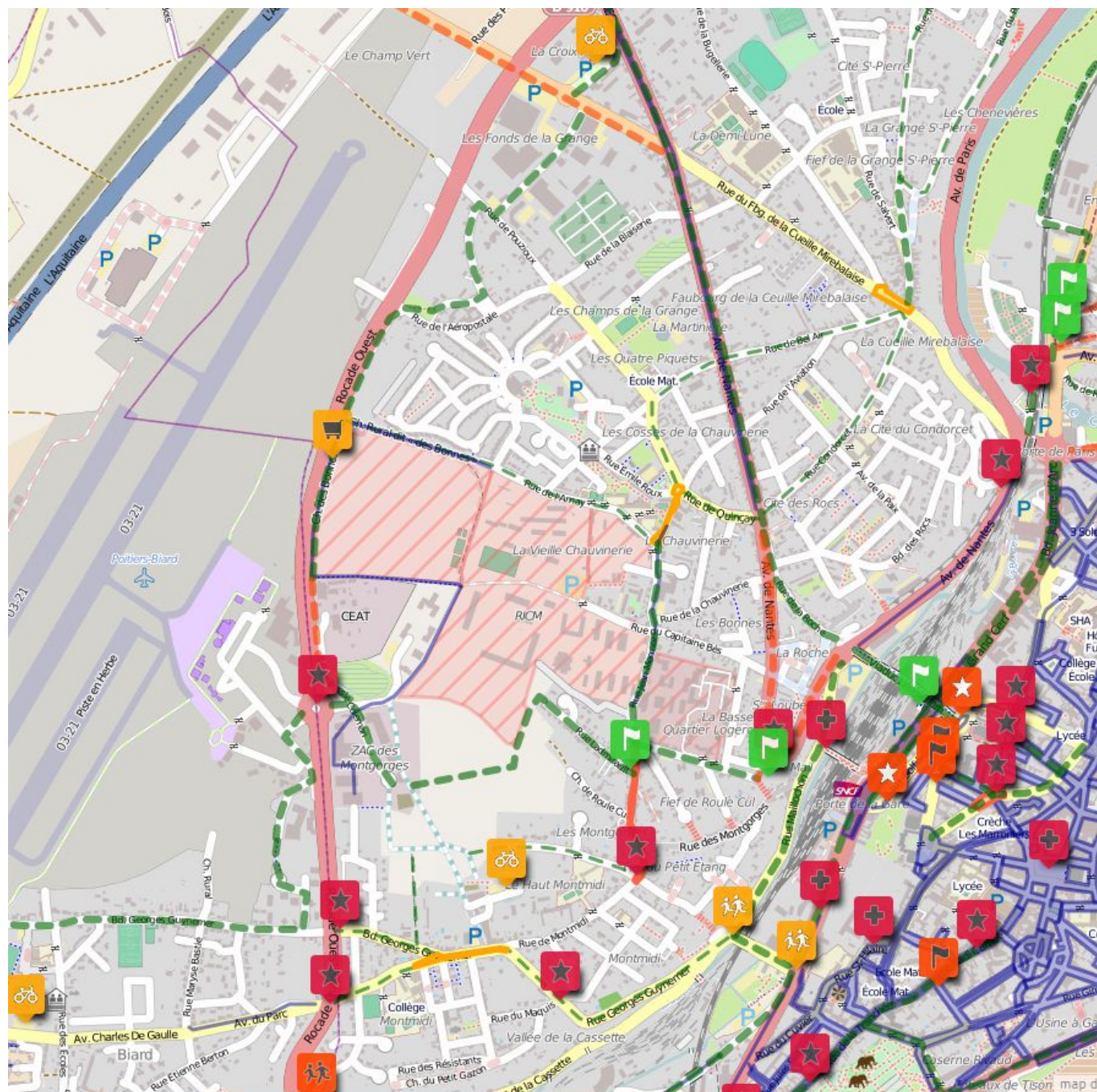
De Migné et la Jarrie à la Demi-Lune :

Un axe où tout est à faire ou presque alors que l'espace disponible est conséquent. Quelques aménagements permettraient aisément d'éviter le rond-point D 757 - avenue du plateau des Glières. Le franchissement du rond-point de la N147 et celui de la rocade sont plus problématiques mais aménageables.



De Biard au viaduc Léon-Blum et de la Demi-Lune au viaduc Léon-Blum :

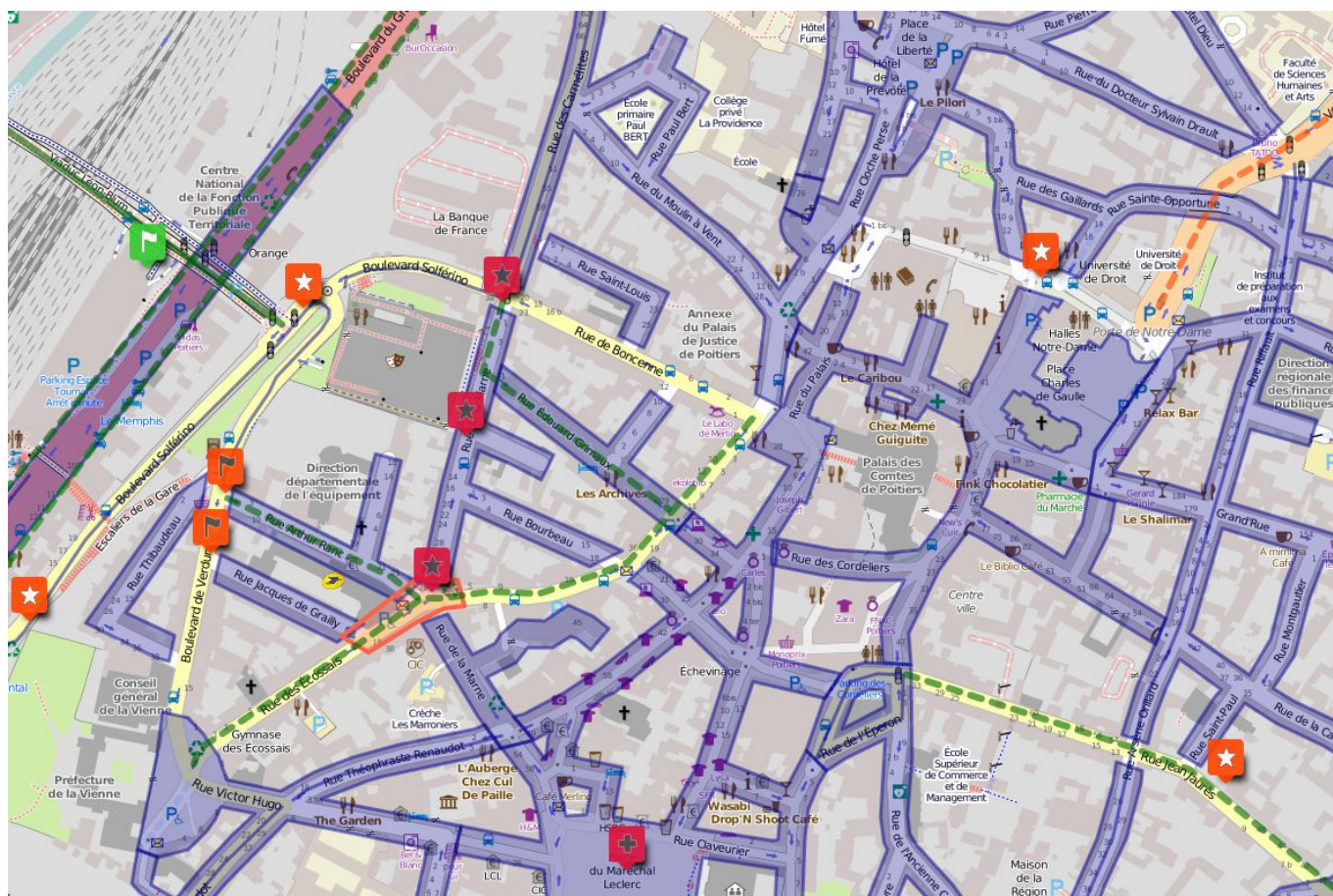
Les propositions du conseil de quartier de Poitiers-ouest (pages 50-51) sont adaptées à la vie du quartier et l'irriguent totalement. Elles permettent une desserte du quartier en s'appuyant sur un réseau de voies cyclables secondaires.



Du viaduc Léon-Blum vers la place du marché et la Pénértrante (voie Malraux) :

C'est un élément majeur de la liaison Est-Ouest. Actuellement le raccordement des voies cyclables est problématique ou inexistant, de même que la signalisation. Par ailleurs un manque de cohérence des voies à contre-sens cyclable débouchant sur le boulevard de Verdun nécessite une remise à plat du réseau à l'usage des cyclistes.

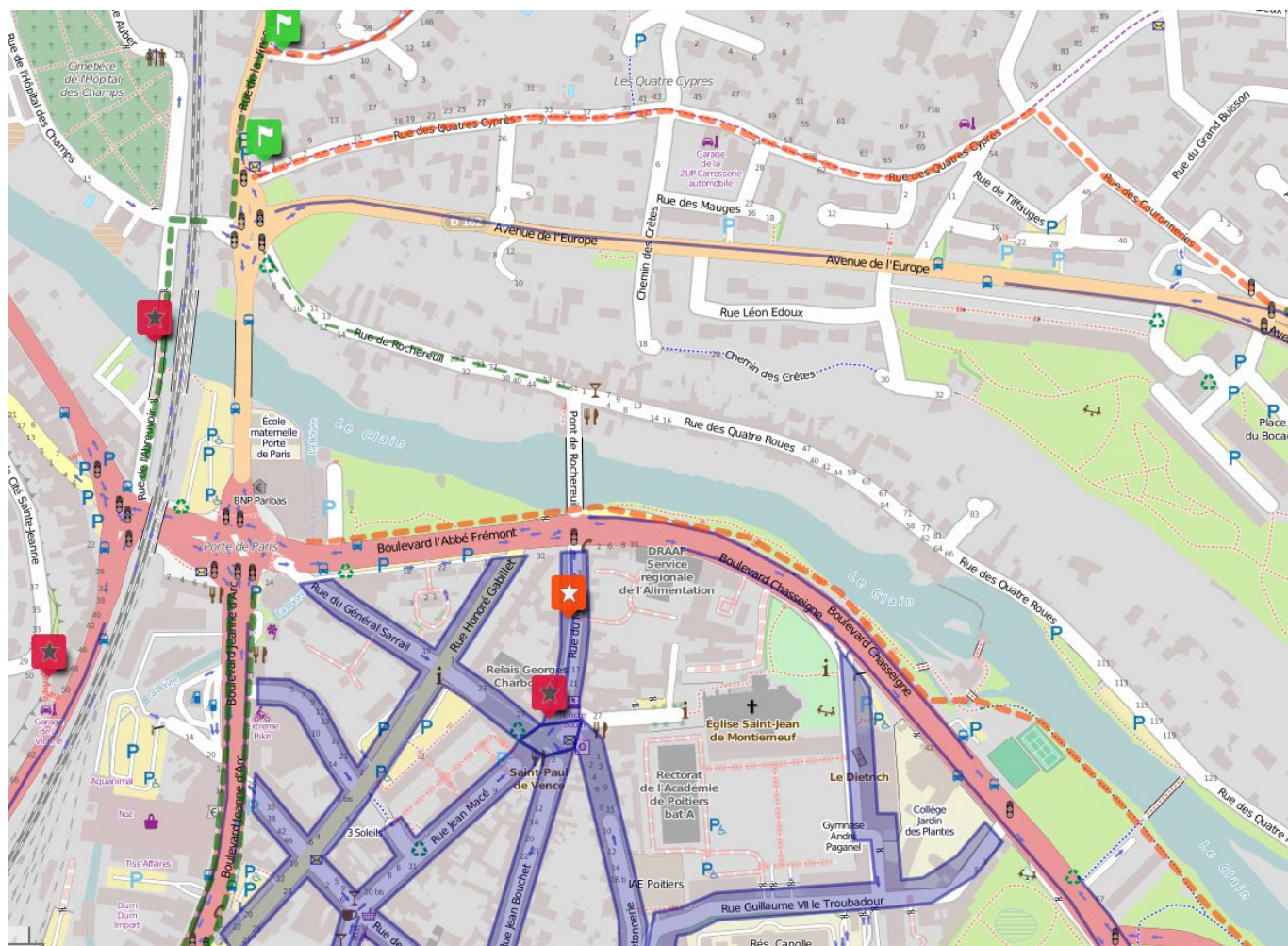
De manière à éviter la montée de la rue Boncenne en contre-sens, l'accès au centre-ville peut se faire par la rue Edouard-Grimaux à condition de réaliser un aménagement sur 50 mètres de la rue de la Marne.



De la porte de Paris aux Couronneries et à la rocade (avenue Kennedy) :

La montée de la rocade par l'avenue de l'Europe pourrait être facilement évitée par un aménagement de la rue des quatre-cypres permettant, en même temps de mieux relier Poitiers à Buxerolles. Parallèlement à un aménagement de la pénétrante on affirmerait ainsi deux liaisons fortes entre le nord et l'est de l'agglomération.

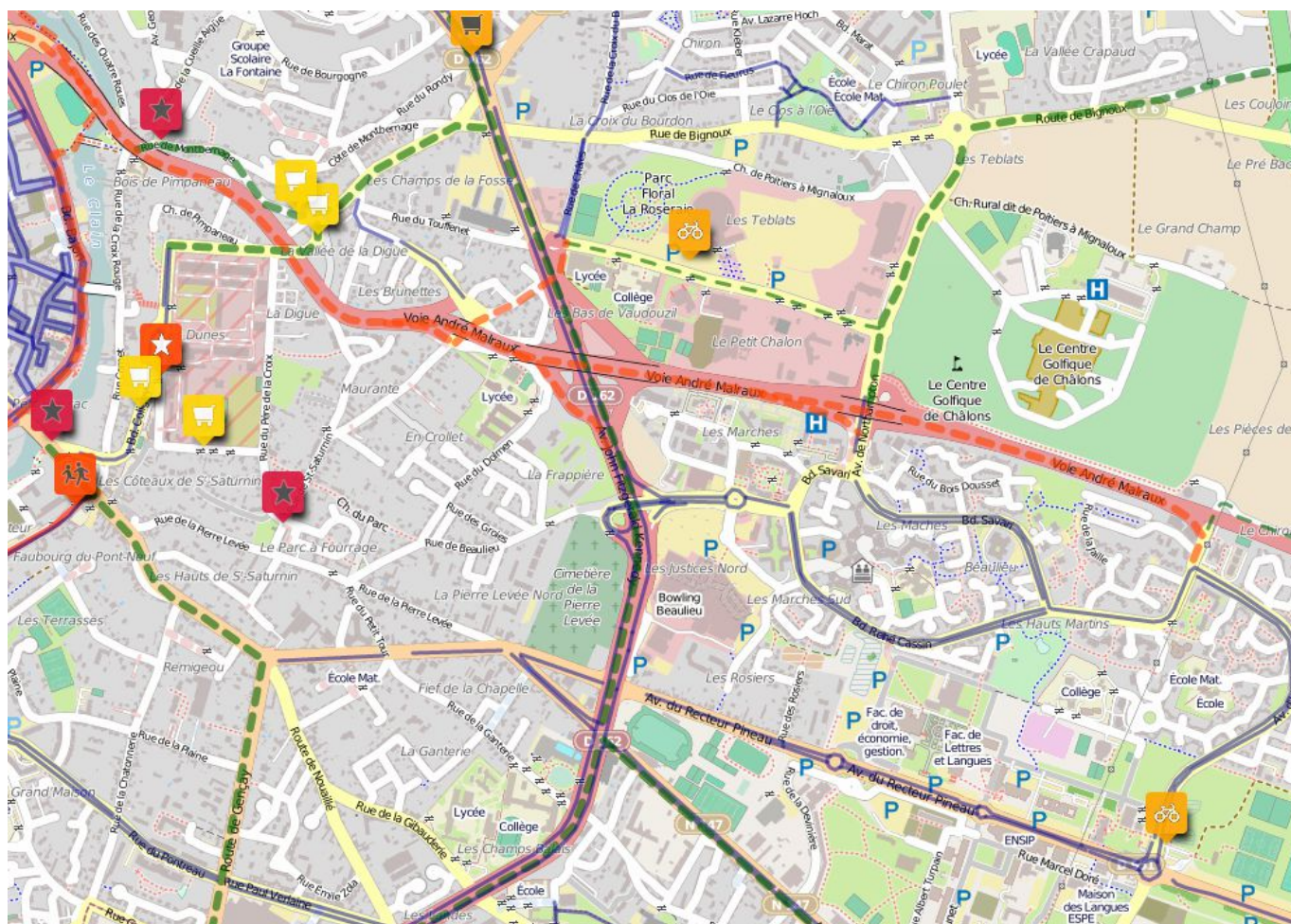
La liaison avec tout le quartier de Poitiers-ouest serait grandement facilitée par la rénovation de la superbe passerelle métallique de la rue de l'Abreuvoir et par la construction d'un ascenseur public à coté de l'escalier de la cité Ste-Jeanne.



Du carrefour pénétrante (voie Malraux) – rocade (avenue Kennedy) au campus, au Chu, au Breuil-Mingot et Mignaloux-Beauvoir :

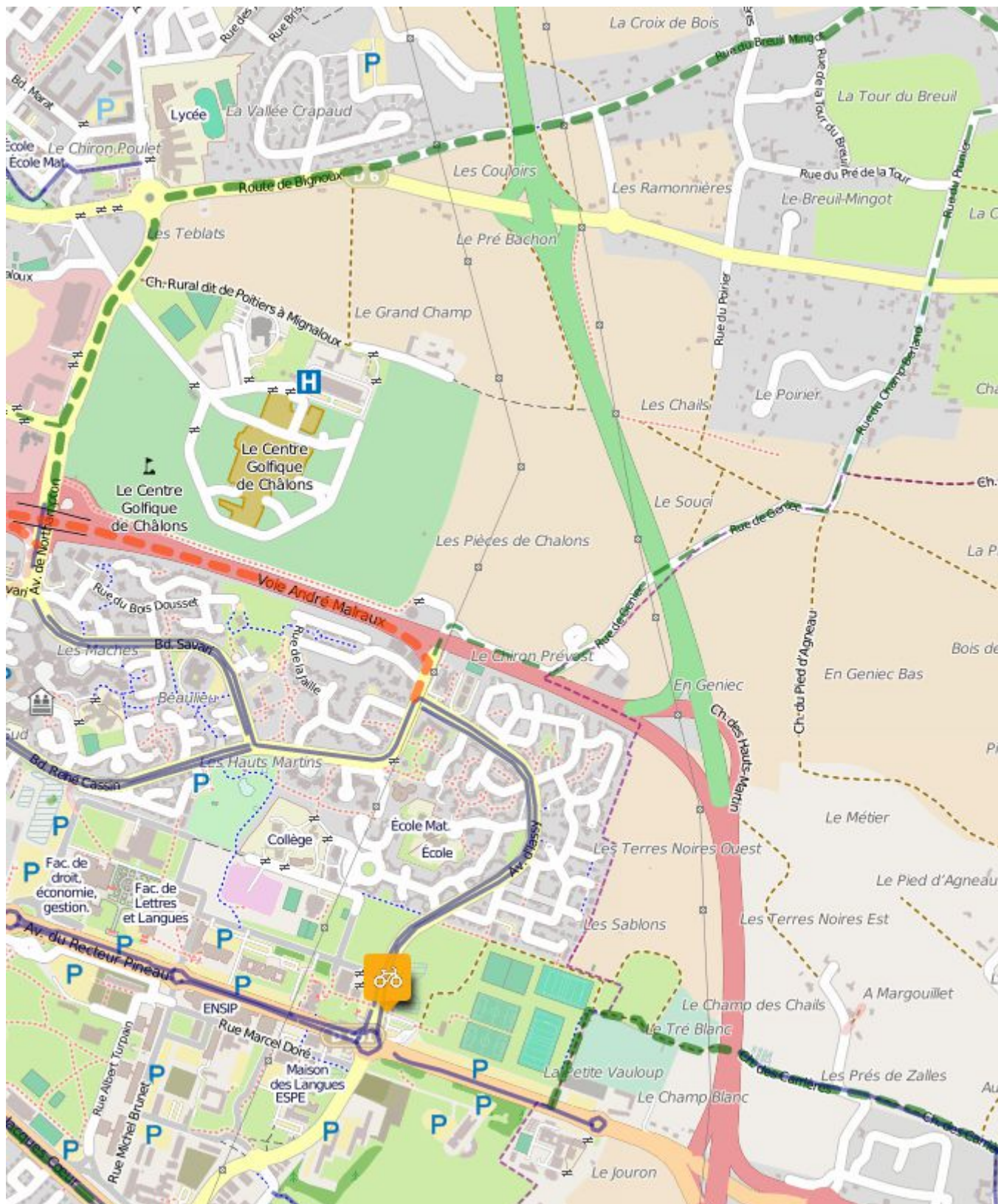
Aménager cette liaison entre le centre-ville et la zone Campus-Chu très fréquentée est nécessaire. La question primordiale est dans un éventuel aménagement de la Pénétrante qui suppose que les entrées et sorties soient particulièrement sécurisées. L'espace disponible le permet autour des "échangeurs" de la voie Malraux.

En tout état de cause, l'aménagement de cet axe ne dispense nullement d'un aménagement conséquent de la rue du faubourg du Pont-Neuf qui reste l'axe "naturel" entre le campus-est, le chu et le centre-ville.



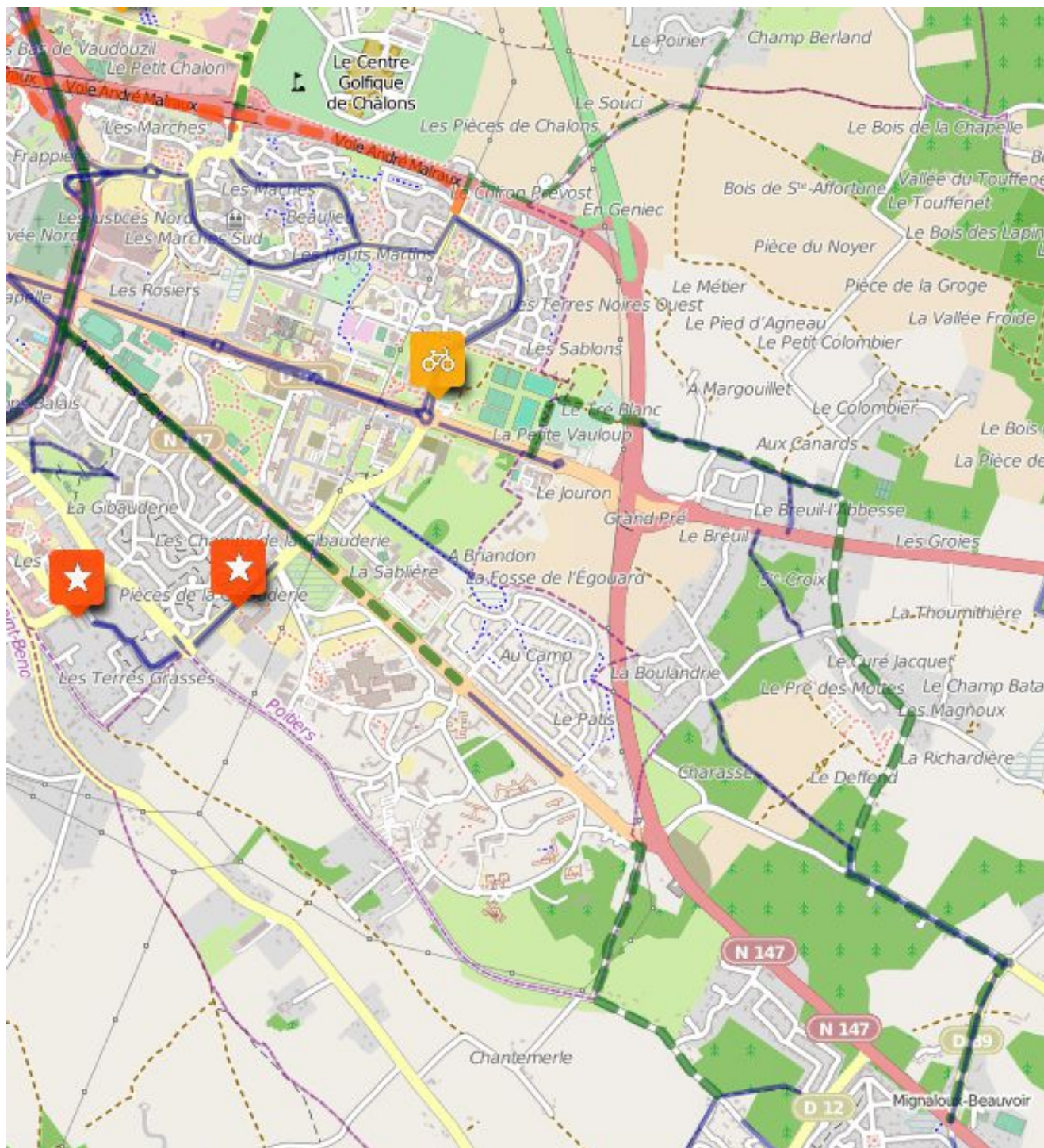
Vers le Breuil-Mingot :

La liaison entre le Breuil-Mingot et le quartier de St-Eloi d'une part et vers les domaines universitaire et hospitalier d'autre part constitue un élément important de l'intégration du Breuil-Mingot dans l'agglomération et, au-delà de communes comme Sèvres-Anxaumont et Bignoux.



Vers Mignaloux-Beauvoir :

Les aménagements nécessitent ici une collaboration entre l'agglomération et les domaines universitaire et hospitalier qui sont les deux plus importants pourvoyeurs potentiels d'utilisateurs du vélo. Le rond-point de l'avenue Jacques-Cœur et de la RN 147 peut être facilement évité en empiétant sur quelques centaines de mètres sur le domaine du CHU.



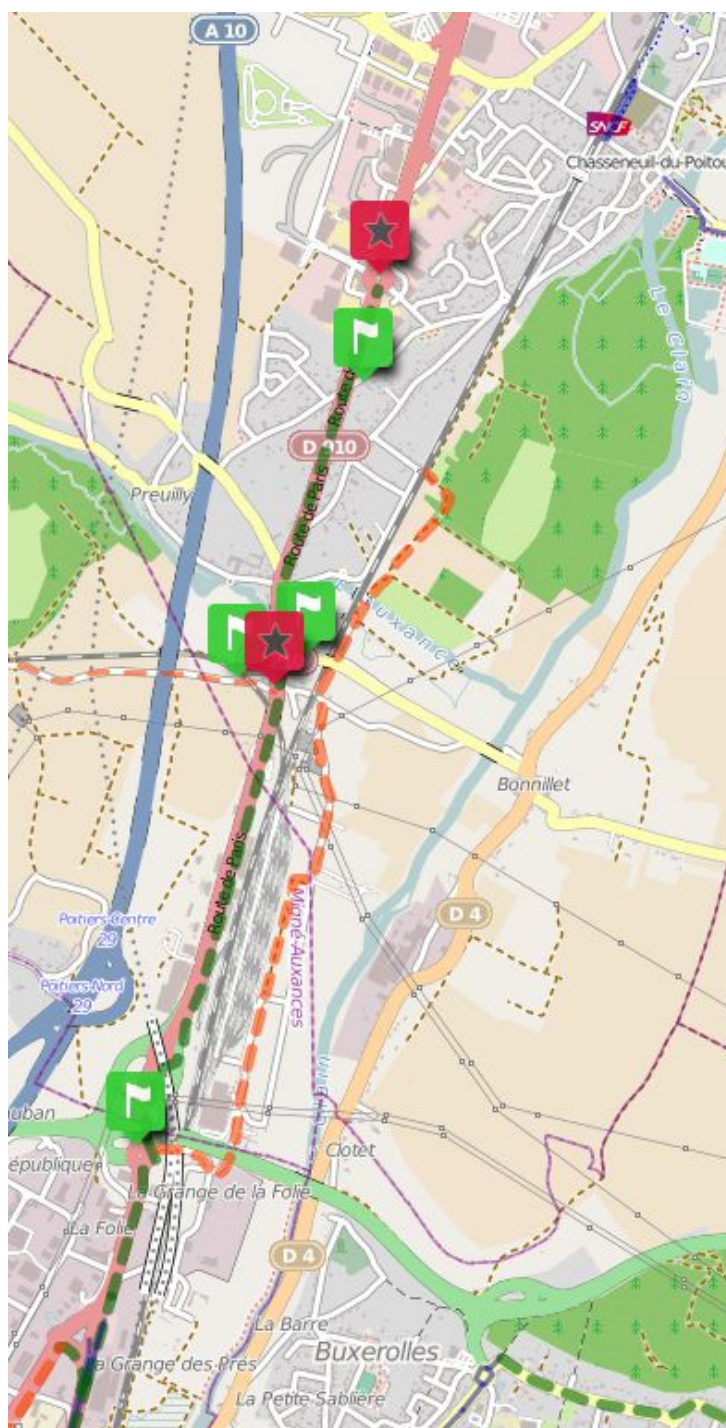
2 - Construire un axe nord-sud

De Chasseneuil au Tripode de l'avenue de Paris :

C'est la partie sans doute la plus difficile à réaliser le long de la D 910 notamment à Grand-Pont et au franchissement de la N 147. Compte tenu de la densité d'emplois des zones à desservir (de la zone de la République aux Portes du Futur et au Futuroscope) il s'agit d'une priorité.

Des liaisons sont possibles aisément au niveau de Grand-Pont vers Migné et Moulinet à condition de sécuriser la traversée de la D 910.

Un autre itinéraire, parallèle au précédent mais situé de l'autre côté de la voie ferrée permettrait une liaison calme et sécurisée au prix de faibles aménagements.

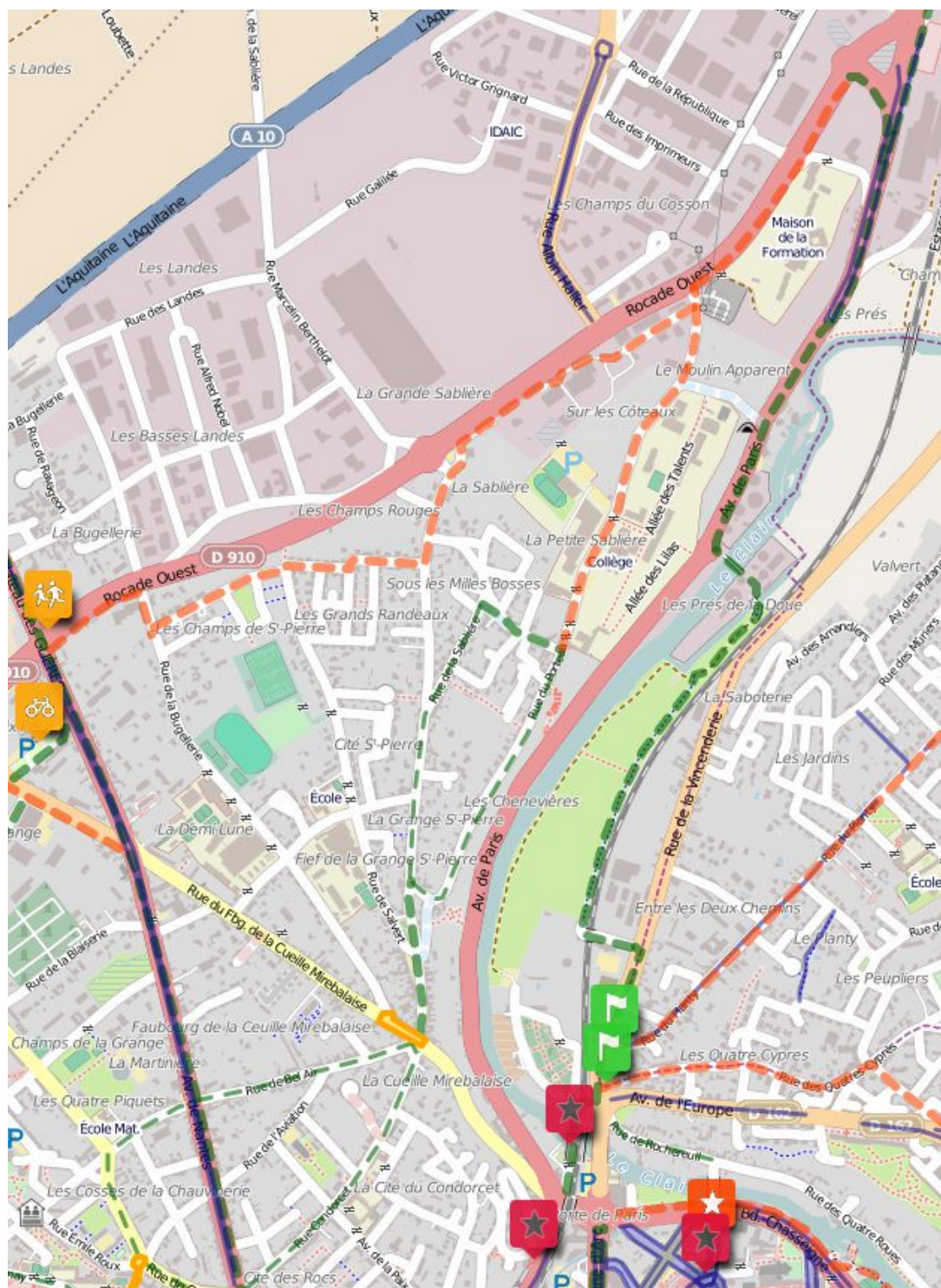


Du Tripode à la Porte de Paris :

Sans doute l'un des tronçons de cet axe le mieux équipé hormis l'étranglement au niveau de la rue du Moulin Apparent mais la suppression de quelques places de stationnement contribuerait grandement à résoudre le problème.

De l'ancienne station d'épuration à la rue de la Vincenderie, il conviendrait de revoir le revêtement si l'on accepte que cet itinéraire ne soit pas seulement un itinéraire de loisirs.

Enfin, la remise en état de la passerelle de la rue de l'abreuvoir sur le Clain, outre qu'elle présente un intérêt architectural, permettrait d'éviter la porte de Paris !



De la Porte de Paris à Pont-Achard :

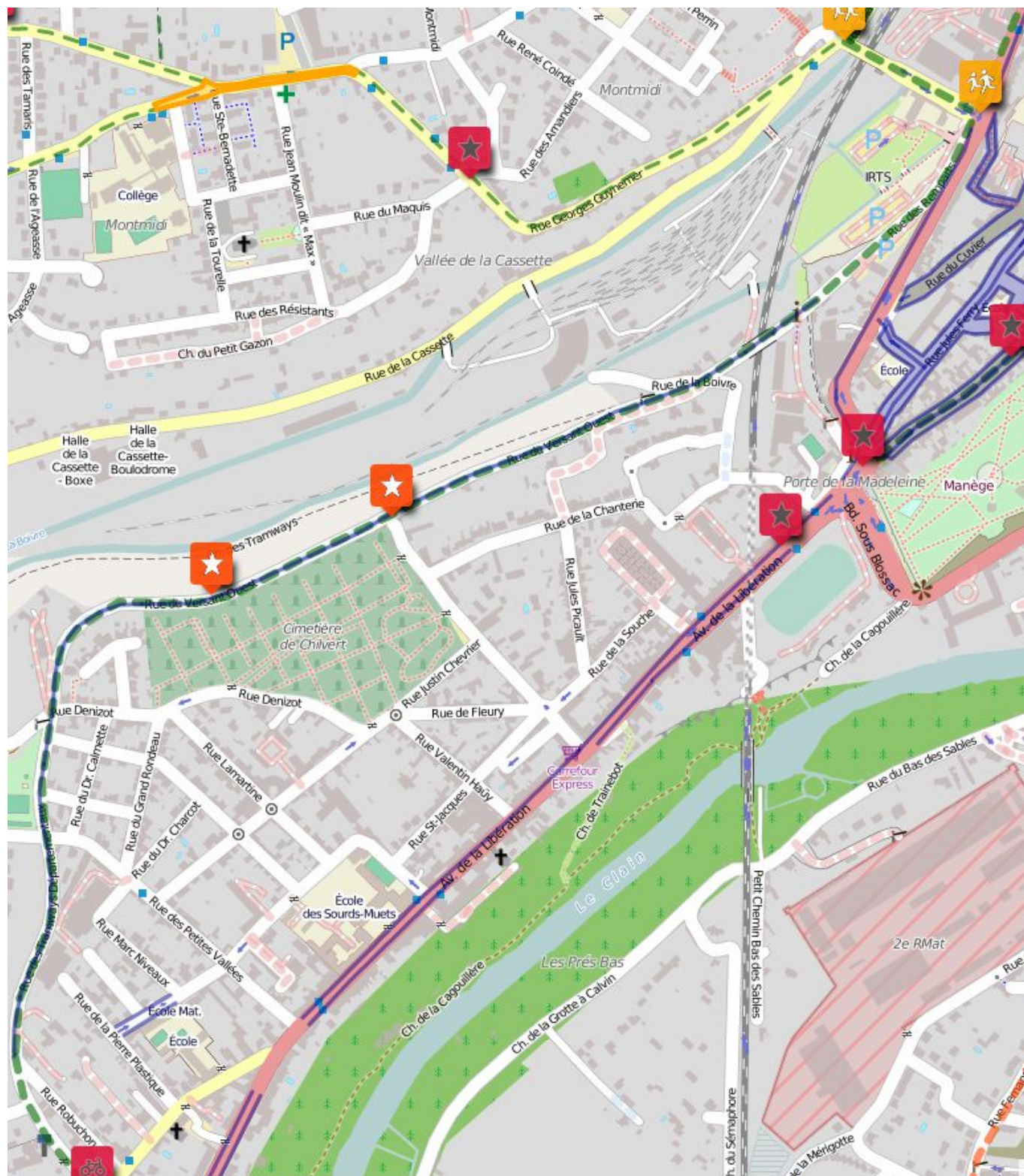
Il suffirait de si peu pour avoir une piste cyclable de la gare Sncf à la porte de Paris sur l'un des boulevards les plus fréquentés et dans « la » zone-carrefour de toutes les circulations, là où privilégier l'intermodalité a le plus de sens. Et si on commençait par ça ?

La situation est plus délicate de la gare à Pont-Achard sauf à admettre que, dans le sens nord-sud, les autos ne sont pas seules...

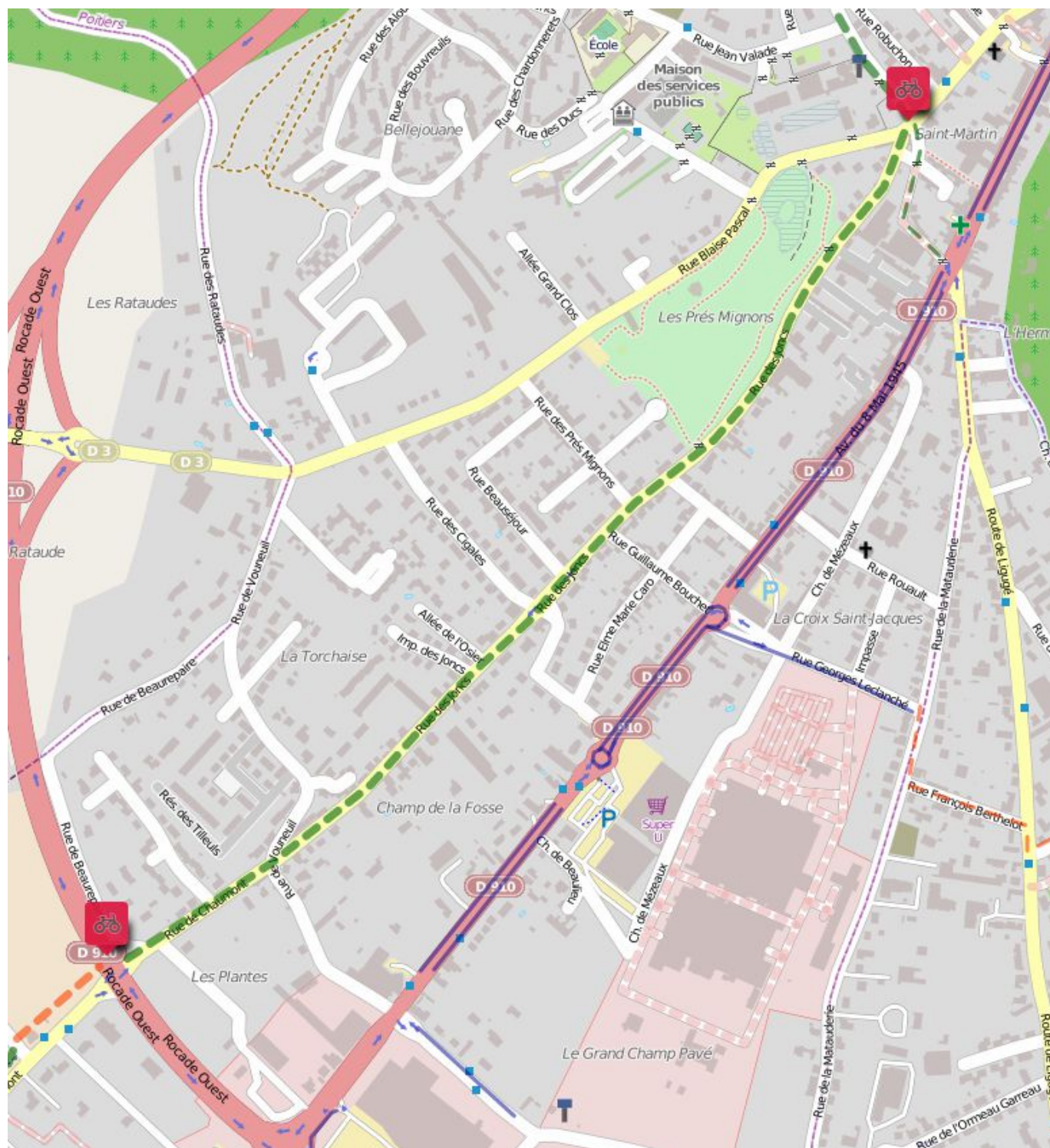


De Pont-Achard à la rocade ouest :

Le choix de cet itinéraire permet de desservir facilement le quartier de Bellejouanne et d'éviter l'axe avenue de la Libération-avenue du 8 Mai tout en donnant facilement accès au centre-ville de Poitiers soit par l'ascenseur du parking Toumaï soit – au prix de la construction d'une rampe de la rue du versant ouest à la rue de Chilvert – vers Blossac et la rue de la Tranchée.



et page suivante :

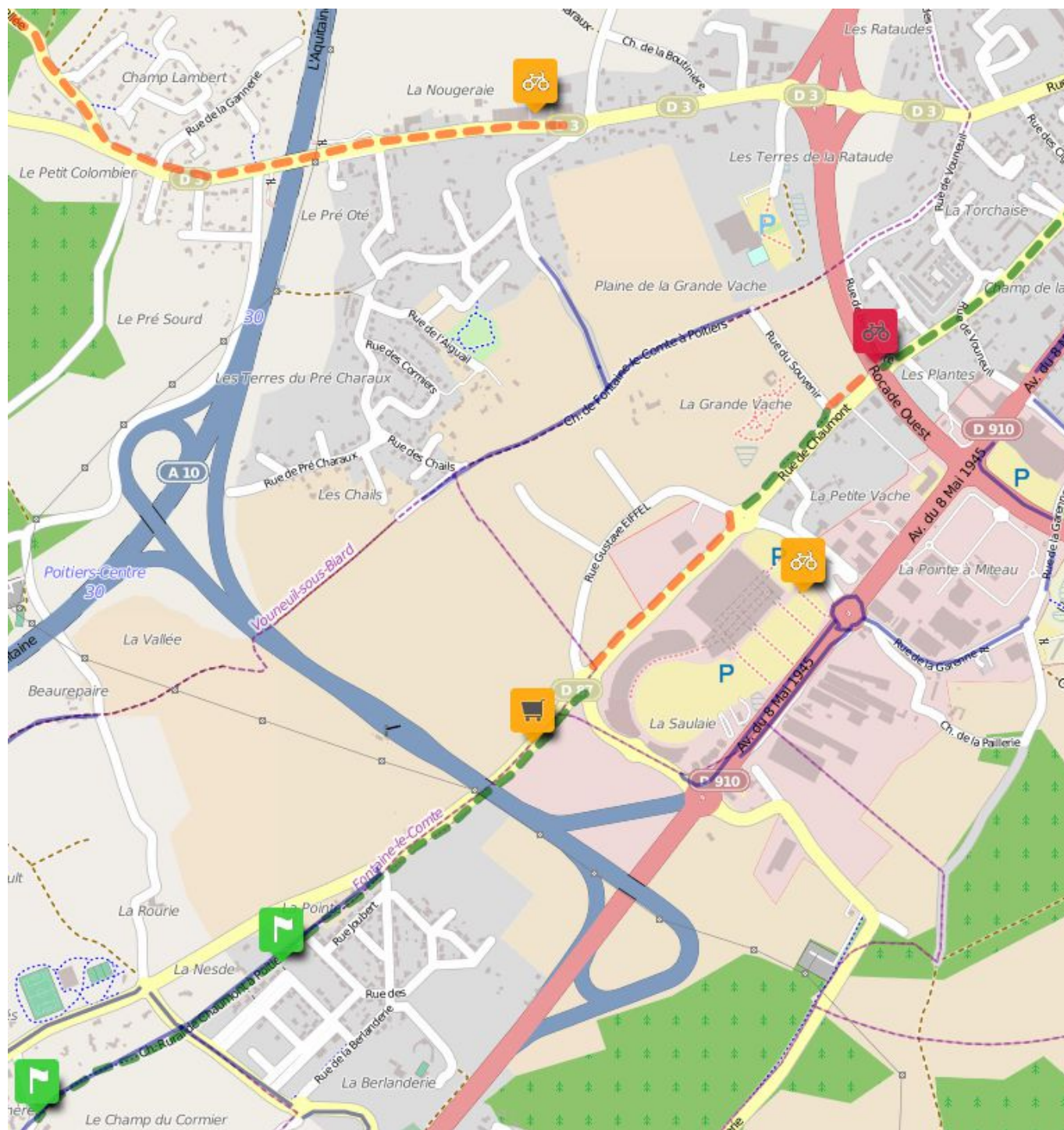


De la rocade ouest à Fontaine-le-Comte :

La commune de Fontaine-le-Comte possède une piste cyclable qui au prix de très légers aménagements est tout à fait praticable.

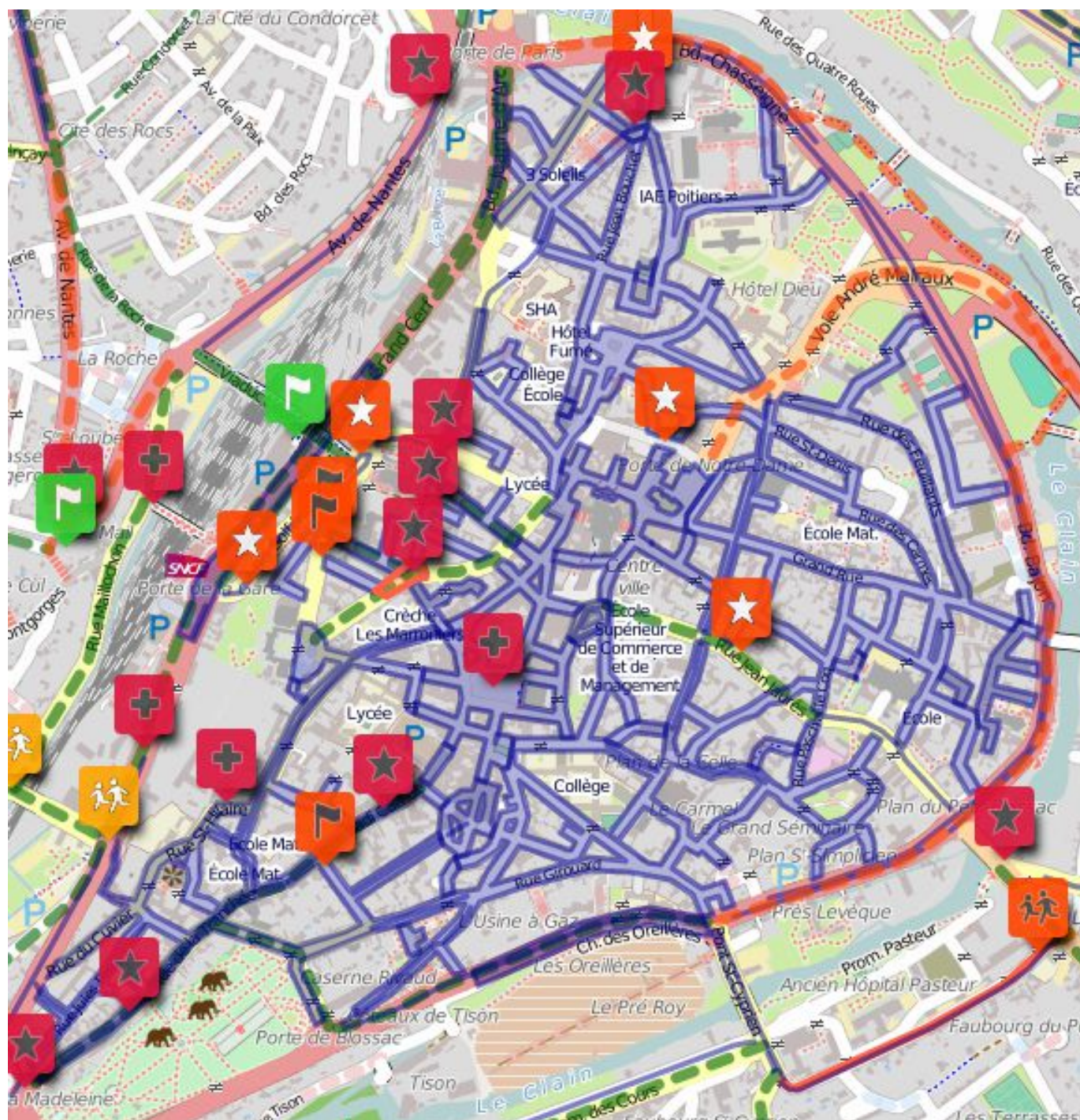
Au niveau du centre commercial et entre le funérarium et la rocade, il reste quelques dizaines de mètres à aménager pour avoir une piste cyclable digne de ce nom.

Restera à sécuriser le franchissement de la rocade ouest par la route de Chaumont.



3 - Une voie autour des boulevards

Compte tenu de la géographie du centre de Poitiers et des difficultés d'accès au "plateau", outre la nécessité d'une zone 30 généralisée à l'intérieur des boulevards (ce qui n'est pas le cas), les cyclistes ont besoin que ces boulevards extérieurs soient équipés d'une piste cyclable protégée (ou sur quelques tronçons plus difficiles à aménager d'une bande cyclable). Cela permettrait un accès nettement facilité à telle ou telle partie du "Plateau". Il y aura lieu de surveiller attentivement les tentatives de stationnement sur ces pistes et bandes cyclables et de les sanctionner.

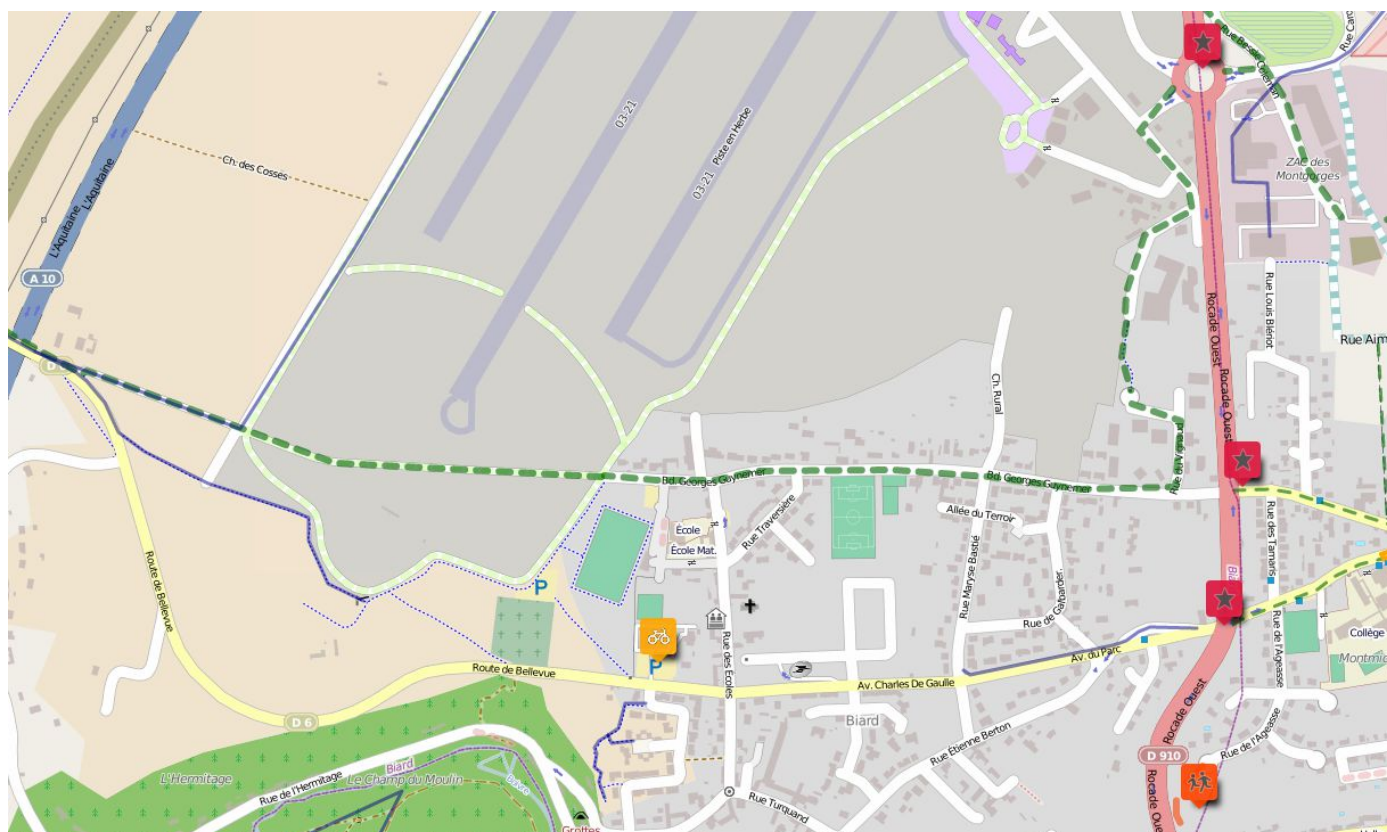


4 - Relier Poitiers aux communes de Grand-Poitiers

a – vers Biard

Biard s'est équipée récemment de voies cyclables favorisant la circulation à vélo dans la commune. C'est un bon exemple des difficultés de relier une commune périphérique à la ville centre. L'obstacle de la rocade ouest devrait être franchi en deux endroits :

- au niveau de la rue Guynemer pour rejoindre le collège Rabelais et la partie sud de la Zac des Montgorges.
- au niveau du rond-point de l'aéroport pour rejoindre l'axe Nord-Sud de Poitiers-ouest, Bel-Air le nord et la zone d'activités des Montgorges.

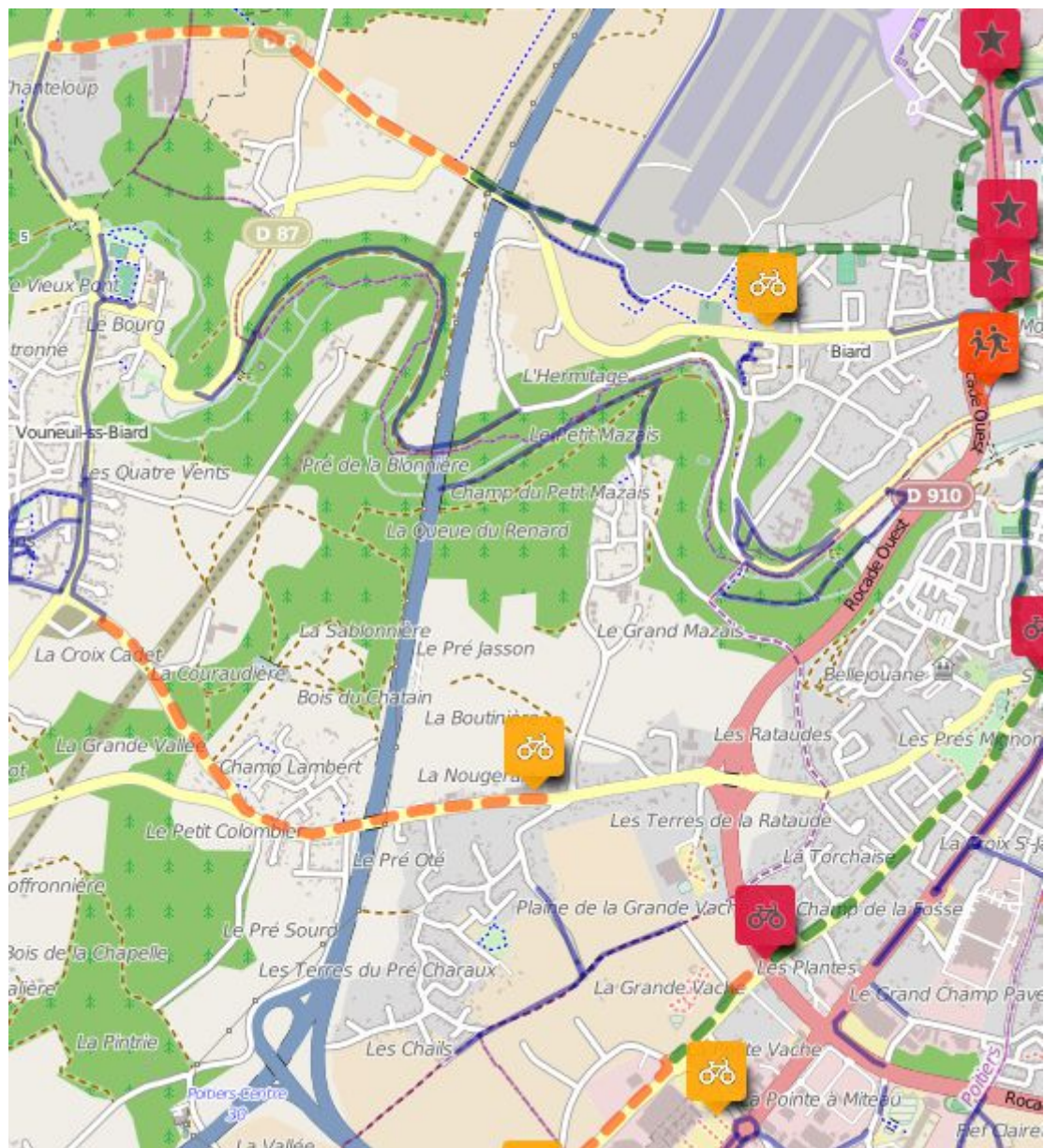


b - vers Vouneuil-sous-Biard

Deux axes sont à privilégier pour relier Vouneuil à Poitiers.

- par Biard (cf. § précédent p.41) : cela suppose un aménagement de la route départementale 6 par le conseil départemental de la ligne Lgv jusqu'à Chanteloup. L'intérêt est de croiser ainsi cet axe avec celui qui ira de Vouneuil-centre à la Jarrie et, par ailleurs, de faciliter l'accès à la forêt de Vouillé.

- par la départementale 3 (route de la Torchaie) pour rejoindre l'axe Nord-Sud de l'agglomération (cf § IV-A-2 p.39)



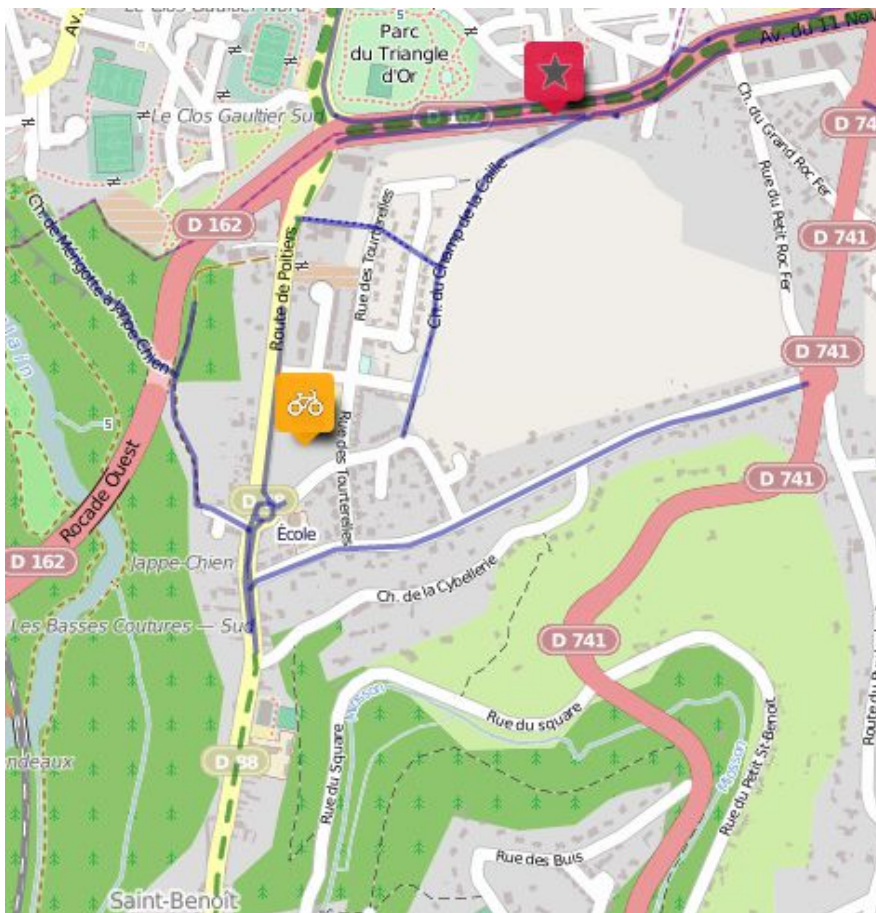
c- vers Fontaine-le-Comte et Croutelle

voir § IV A 2 (page 39) : construire un axe Nord-Sud

d – vers Saint-Benoît

Comme pour Vouneuil, deux axes sont à envisager :

- au Nord-Est, par la route de Poitiers, pour rejoindre la rue du faubourg Saint-Cyprien

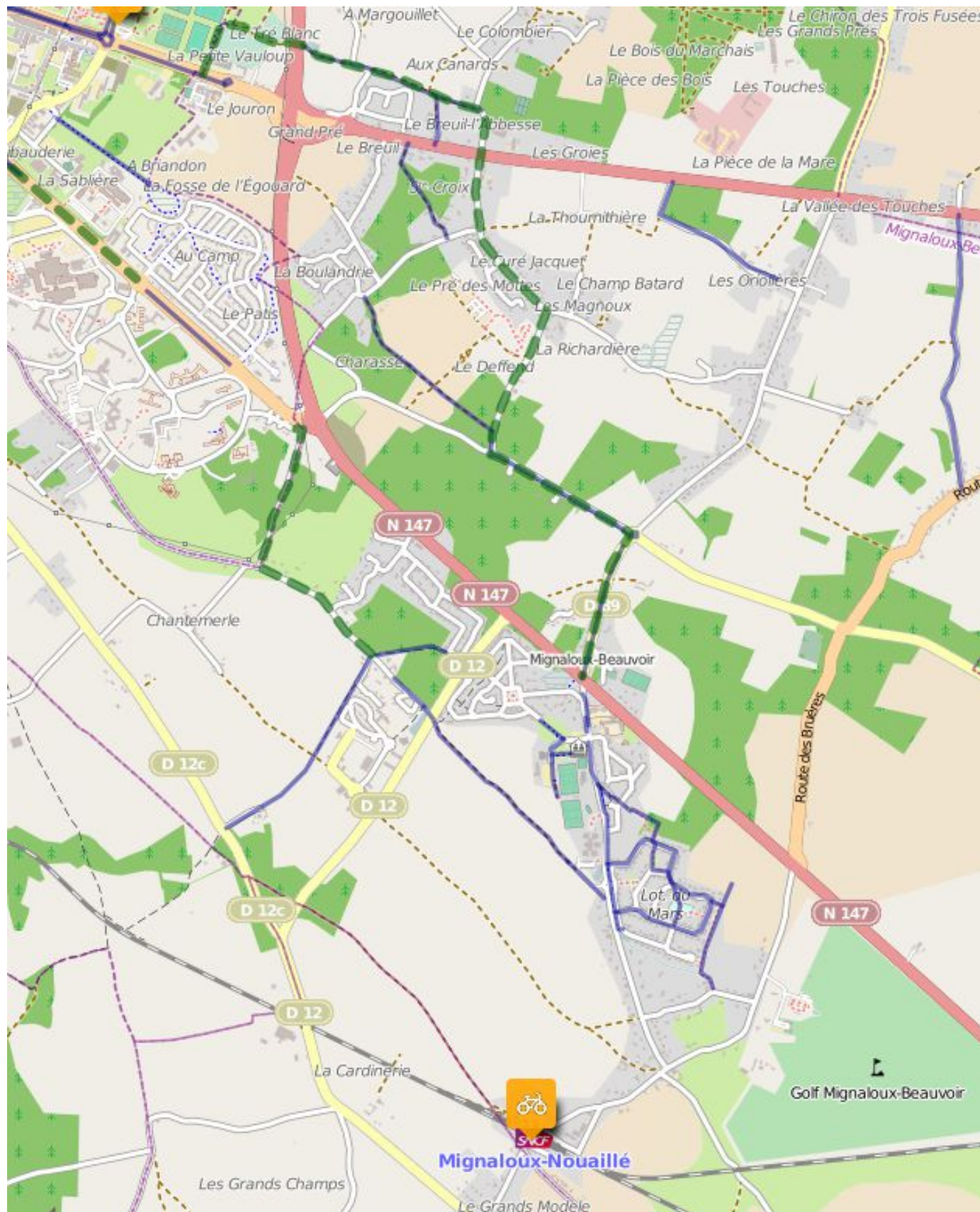


- au Sud-Ouest, par la rue de l'Hermitage et la rue Leclanché, pour rejoindre l'axe Nord-Sud



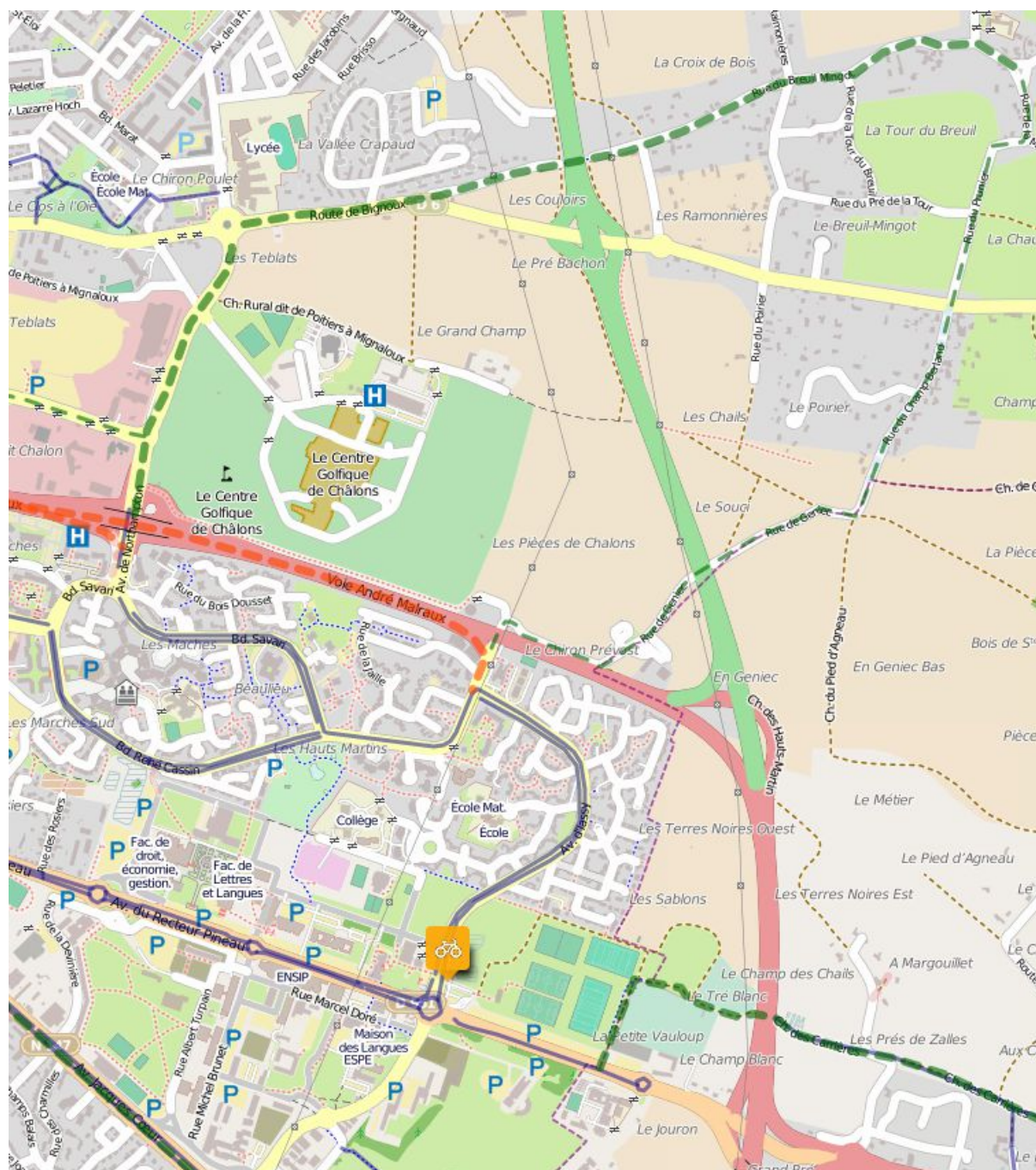
e – vers Mignaloux-Beauvoir

voir § V B (p.52) : proposition du conseil de quartier de Beaulieu



f – vers le Breuil-Mingot

voir § V B (p.52) : proposition du conseil de quartier de Beaulieu

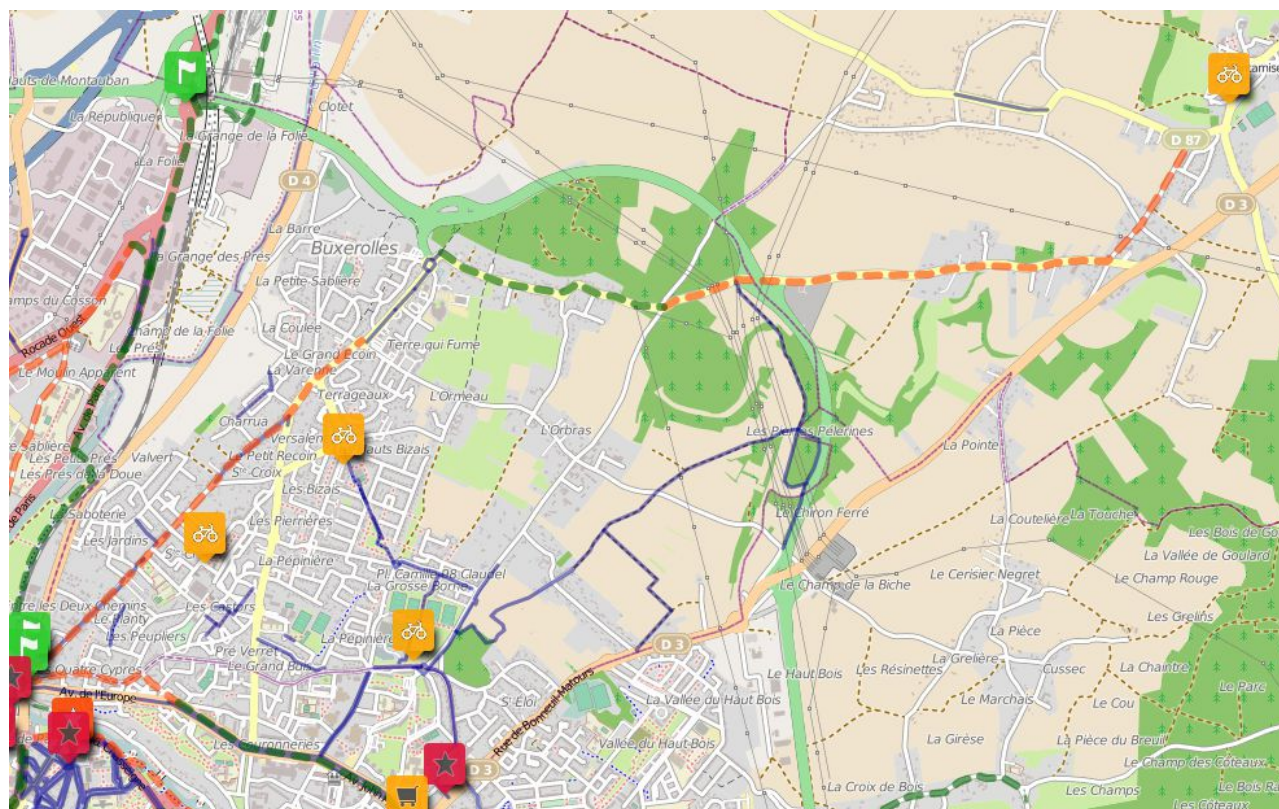


g – vers Chasseneuil-du-Poitou

Voir § IV A 2 (page 34) : construire un axe Nord-Sud

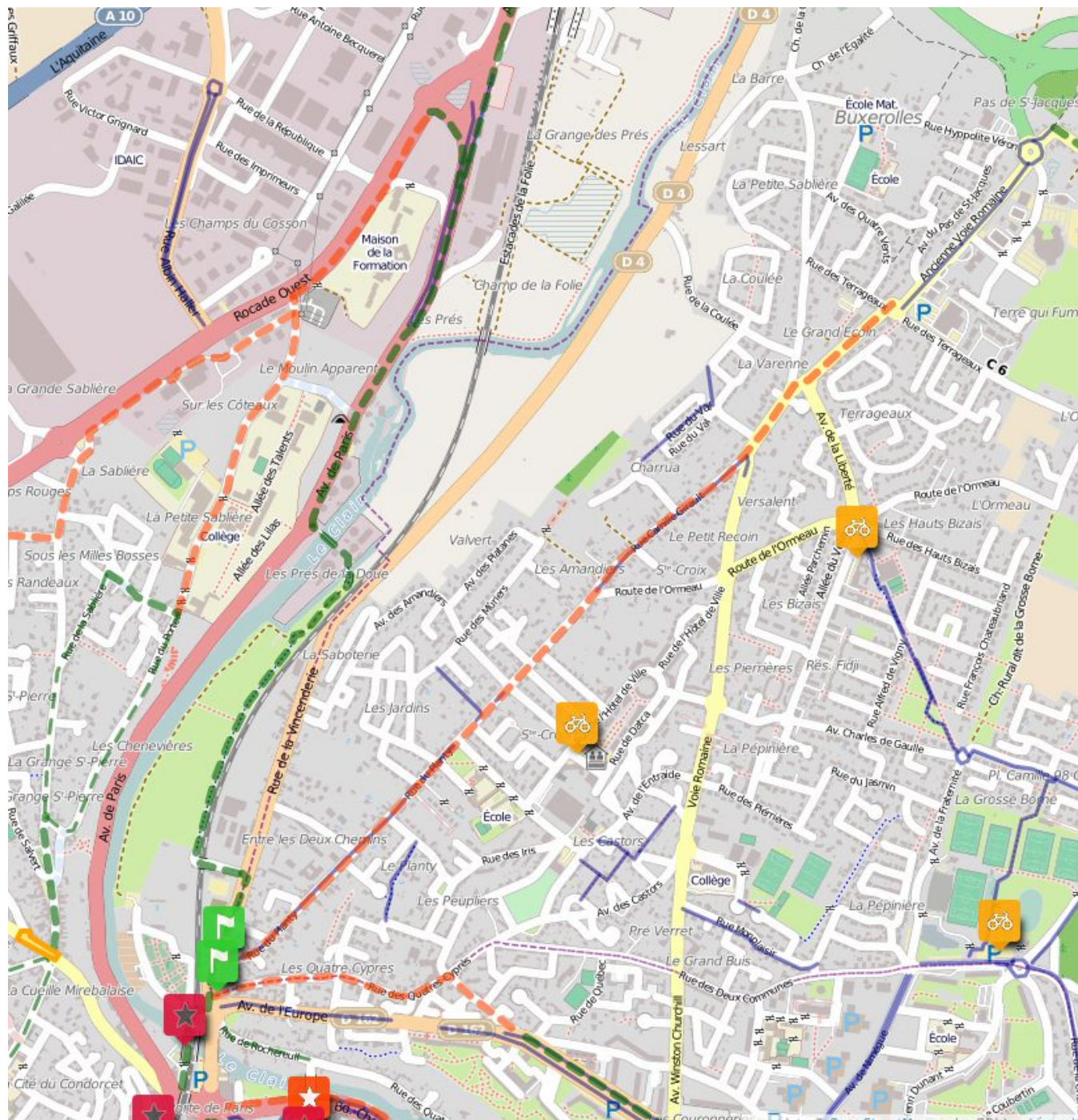
h – vers Montamisé

Faciliter la liaison vers l'axe Nord-Sud et Buxerolles d'une part, vers la forêt de Moulière et le circuit ville-nature d'autre part



i – vers Buxerolles

Si la commune de Buxerolles est relativement équipée en voies cyclables, le raccordement à l'axe Nord-Sud n'existe pas. Des aménagements sont nécessaires pour accéder à la zone de la porte de Paris.



B – zone 20, zone 30, zones à vivre et partager : simplifier, étendre, signaler, informer

Les villes de Graz (Autriche), Zurich (Suisse) ou La Haye (Pays-bas) ont depuis de nombreuses années étendu le concept de zone 30 à la très grande majorité de leurs rues. En France, de plus en plus de villes s'engagent dans cette voie ; Lorient a par exemple prévu d'aménager la quasitotalité de ses quartiers en zone 30. L'expérience tend donc à prouver que dès lors que l'on commence à se poser la question de la circulation apaisée à l'échelle de la ville, une grande partie de la voirie urbaine - de l'ordre de 70 à 80 % d'un réseau - est susceptible d'être concernée. » CERTU (fiche n°2 sur les zones de circulation apaisée – août 2009.

Dans un souci de lisibilité pour les automobilistes, toutes les voies de communications de Poitiers centre "intramuros" dont la limite pourrait être le boulevard circulaire devraient être classées en zone 30.

C – Un marquage au sol pour légitimer et rassurer les usagers de la chaussée pratiquant la mobilité active : vélos, piétons avec poussettes et fauteuils roulants

Les retours des usagers de la route utilisant des moyens de transports actifs sont éloquentes, la plupart souffrent d'une impression d'absence de légitimité engendrant un stress extrêmement accidentogène. Or le décret du 5 mars 2014 publié le 4 juillet 2015 suite au plan d'actions pour les mobilités actives (Pama), adapte les règles de circulation routière en vue de sécuriser et de favoriser le cheminement des piétons et des cyclistes. Le décret (R. 431-9 et R. 412-28-1 nouveau) généralise les doubles sens cyclables aux aires piétonnes et à l'ensemble des voies où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h.

Le décret donne également la possibilité aux gestionnaires de voirie d'indiquer une trajectoire vélo par un marquage au sol, généralisant les pratiques des collectivités ayant déjà expérimenté ce dispositif.

Ainsi, il nous semblerait particulièrement indiqué de proposer aux usagers de la voirie de Grand Poitiers pratiquant les mobilités actives une "zone douce". Cette bande pourrait être matérialisée sur la chaussée. Elle serait particulièrement adaptée dans les zones où les trottoirs, bandes cyclables ou autres aménagements sont impossibles.

Ce marquage serait une caution de légitimité pour les usagers les plus exposés. Il pourrait également devenir une caractéristique incontournable de la ville de Poitiers, symbole de l'action développée en faveur de la mobilité active sur l'agglomération en exploitant cette identité graphique..

D – Surveiller, signaler

Mettre en œuvre une carte collaborative des difficultés permanentes et passagères

On peut considérer que cela entre tout naturellement dans les fonctions de Pictavie : « voir, signaler, c'est facile ! » Nous proposons que cela se concrétise sous la forme d'une carte collaborative, interactive, accessible par internet et fondée sur le système « Open street map » utilisé par les services de Grand Poitiers

E – Informer, inciter, consulter

1 - Des campagnes massives, fondées sur la pratique de la marche ou du vélo

Il faut utiliser des dates médiatiques : journée mondiale du vélo, *En ville sans ma voiture*, rentrée étudiante pour que, chaque année et à différentes périodes, les cheminements doux prennent leur place dans la communication de la ville et de l'agglomération. Une priorité absolue : informer les automobilistes sur les contre-sens cyclables et leur raison d'être !

2 - Cibler les collèges : susciter des plans de déplacements d'établissement

Les collèges semblent le lieu à privilégier pour sensibiliser les jeunes pour les raisons suivantes :

- c'est le dernier lieu d'éducation fréquenté par toute une génération,

- les (mauvaises) habitudes de circulation ne sont pas encore prises,

- les programmes et activités transdisciplinaires (éducation à la santé et à la citoyenneté, etc.) préconisent des actions dans ce domaine,

- les usagers potentiels sont nombreux du fait de la proximité entre le lieu d'étude et le lieu de résidence,

- l'influence de la famille est encore appréciable.

Nous préconisons qu'un salarié de Grand Poitiers en collaboration avec la direction départementale de l'éducation du département et les chefs d'établissement mette en place un plan de formation propre à chaque établissement de l'agglomération car les situations géographiques ne sont pas rigoureusement les mêmes. Ce plan doit être renouvelé et adapté chaque année, évalué en début et en fin d'année par des moyens simples et rapides (nombre d'usagers, utilisation du parc à vélos, accidentologie, etc.). Il doit comporter des actions pluridisciplinaires avec la collaboration des services de police, des transporteurs et des associations de quartier.

3 – Créer une tarification spécifique et incitative pour les utilisateurs de vélos depuis les P+R

Les P+R ne signifient pas auto+bus. Les vélos doivent y avoir leur place avec l'implantation de consignes sécurisées. Ces consignes ont un coût. On peut débattre de la nécessité de le faire partager partiellement avec les usagers puisqu'un service spécifique leur serait rendu. En contrepartie, l'usager qui confierait son vélo à une consigne sécurisée bénéficierait d'un tarif préférentiel dans les bus Vitalis.

4 - Plus de travaux sans penser aux vélos !

Trop de travaux importants sont étudiés, décidés et mis en œuvre sans qu'à aucun moment les usagers ne soient consultés. Cette confiance absolue dans les compétences des « techniciens » des services de Grand Poitiers n'a pas toujours fait ses preuves dans le bon sens. Il suffit pour s'en convaincre d'observer la circulation des piétons et des vélos sur le viaduc Léon-Blum... Que perdrait-on à laisser sa place à ce que d'aucuns appellent pudiquement « l'expertise d'usage » ? La proposition du paragraphe ci-après peut être une manière partielle de répondre à ce besoin.

5 - S'appuyer sur les observations des conseils de quartiers et les associations : créer un groupe de travail permanent auprès de Grand Poitiers

Plusieurs conseils de quartier se sont penchés sur les cheminements doux dans leur aire de compétence et en liaison avec les communes ou quartiers voisins. Des associations réfléchissent aussi et font des propositions. La démocratie et le « bien-vivre-ensemble » s'accommoderaient sans mal de la création d'un groupe de travail permanent auprès des élus concernés, pourvu que ce groupe de travail soit régulièrement informé, consulté et que ses avis soient publiés.

V - Les cheminements doux : propositions des conseils de quartiers

A – Poitiers-ouest

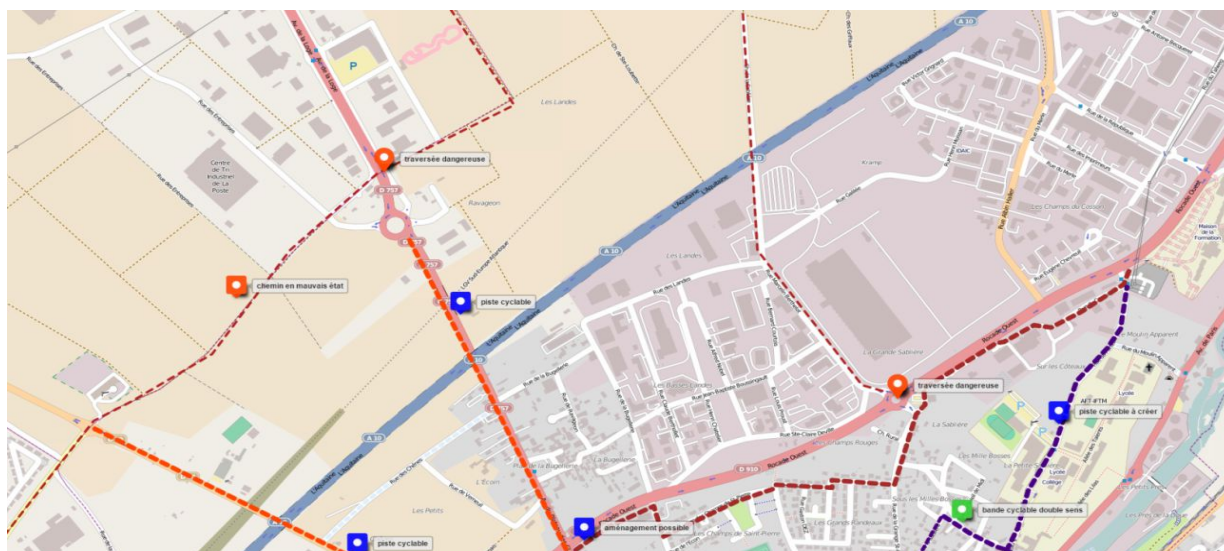
Nous avons repris dans nos propositions l'essentiel du travail effectué par les membres du quartier de Poitiers-ouest et que l'on peut retrouver de manière dynamique à l'adresse internet :

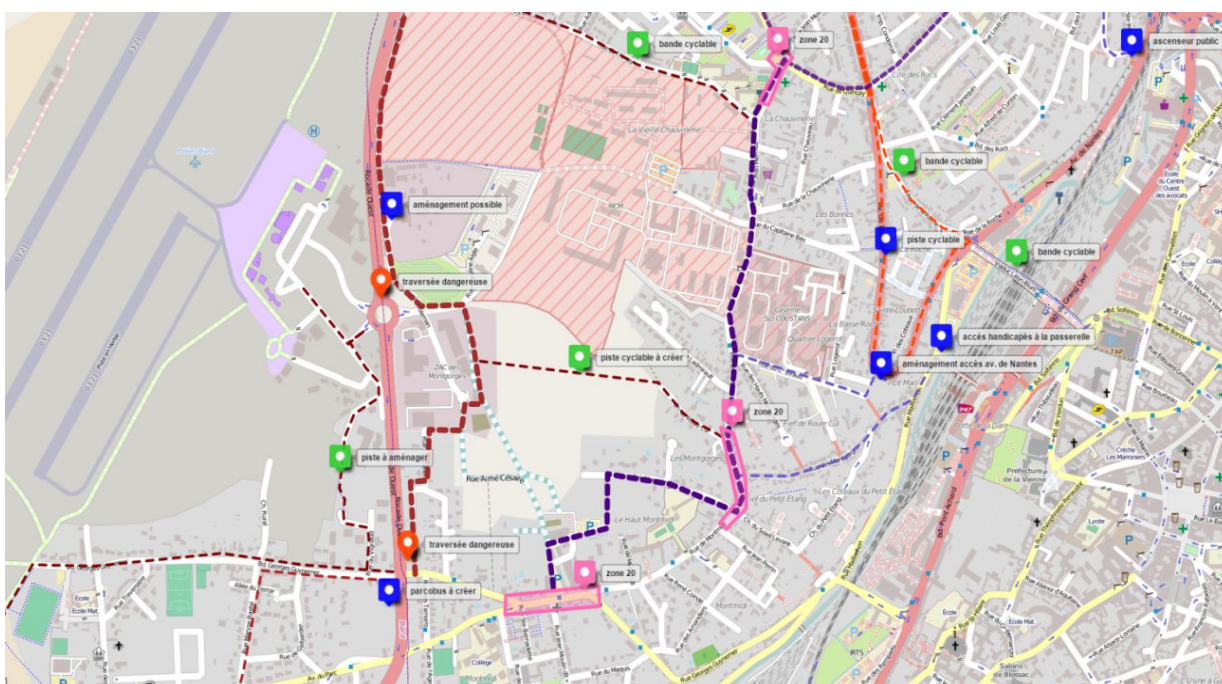
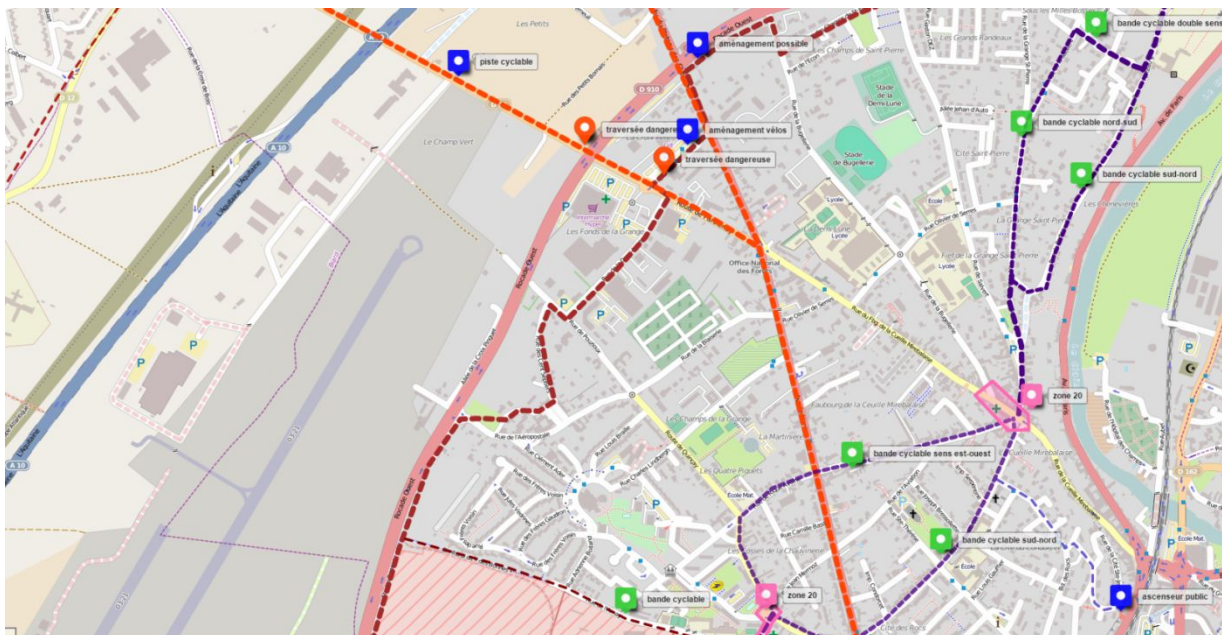
https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/poitiers-ouest-cheminements-doux_49694#14/46.5955/0.3273

Il s'agit dans ce rapport d'une simple illustration qui nécessite de s'appuyer sur les commentaires consultables uniquement en regardant la carte sur internet (la symbolique utilisée est un peu différente de celle de la page 54 de ce rapport).

Leurs propositions ne sont pas seulement internes à Poitiers-ouest. Elles prennent en compte la nécessité de liaisons avec les autres quartiers de Poitiers et les communes adjacentes (Migné-Auxances, Biard, Vouneuil-sous-Biard).

Ci-dessous et page suivante :





B – Beaulieu – Saint-Eloi

Des membres du conseil de quartier de Beaulieu et d'associations de Saint-Eloi et du Breuil-Mingot ont aussi fait des propositions de liaison entre ces différents quartiers de Poitiers et avec la commune voisine de Mignaloux-Beauvoir.

Voir les cartes au chapitre IV-A-4

Cheminements doux: de Beaulieu au Breuil-Mingot

Départ: ZAE Denis Papin

emprunter la rue de Geniec (attention: pas de panneau indiquant la rue, à son début)

passer sous le pont

prendre à droite après le pont (au virage: retirer le panneau de signalisation "ayant- droits")

passer devant l'aire des gens du voyage

poursuivre sur la route de Geniec

passer sous le pont

prendre tout droit la rue de Champ-Berland

au "cédez le passage": traverser et prendre en face

au "stop": prendre en face la rue du Prunier

Arrivée au Breuil -Mingot

Cheminements doux: de Beaulieu à Mignaloux

Départ: au parc naturel et ludique des Sablons

passer derrière le Centre Equestre (plein Est)

passer sous le tunnel

à la route, prendre le chemin de terre en face

à la barrière, près du Tennis- Squash, suivre la route à droite jusqu'aux feux

traverser la route (de Chauvigny), et emprunter la rue du Curé Jacquet

(créer espace vélos)

à la fourche, aller tout droit jusqu'au rond--point

prendre la route du Deffent

au carrefour, prendre à gauche la route des Sachères (emprunter la piste cyclable)

au rond--point, prendre à droite direction Mignaloux (piste cyclable)

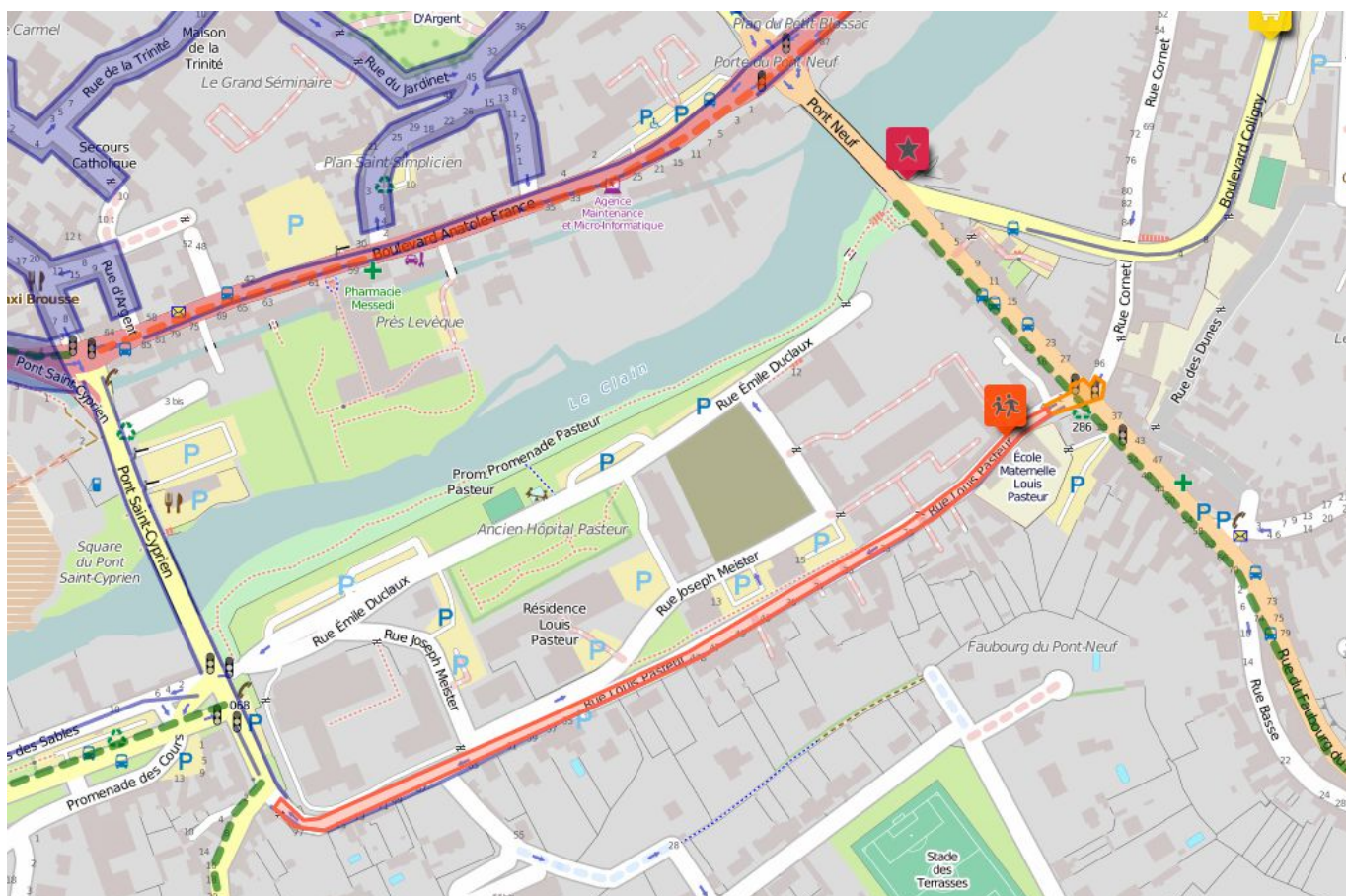
Arrivée: Mignaloux, place de l'église.

C – Saint-Saturnin, Pont Neuf, Faubourg du Clain

Plusieurs associations (Association Faubourg du Clain, association autour du Pont Neuf...) sont en cours de réflexion sur des aménagements favorisant le cheminement doux dans ces quartiers. Il apparaît urgent de créer une zone de partage au croisement des rues Cornet-Pasteur et Pont Neuf permettant la cohabitation des vélos (transit vers campus universitaire), voitures (une des principales voie d'entrée dans Poitiers) et piétons (familles avec enfants et poussettes effectuant les navettes entre écoles Coligny-Cornet et Pasteur, commerces de proximité...).

Un accès depuis la rue Pasteur vers la promenade Pasteur et le quartier de l'ancien hôpital est une priorité.

Créer une voie cyclable sur la rue du Pont Neuf au moins dans le sens de la montée. Etendre la zone trente à la rue Pasteur devenue une véritable "piste d'accélération". Repeindre la voie cyclable sens inverse de la rue Pasteur et effectuer la réparation du feu vélo à sa fin (insertion sur le Pont Neuf).



Légende des illustrations et de la carte disponible sur internet

axes principaux et aménagements :



axes principaux nécessitant des travaux :



axes secondaires ou de liaison et aménagements :



axes secondaires ou de liaison nécessitant des travaux :



zones à transformer ou à créer en zones 20 :



zones à transformer ou à créer en zones 30 :



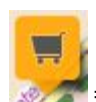
dangers et aménagements à réaliser :



= Traversée dangereuse



= Fin problématique de piste ou de bande cyclable



= Revêtement en mauvais état, à refaire



= Absence d'entretien



= Début, fin ou croisement d'itinéraires



= « Point dur », zone très dangereuse



= Autre aménagement

aménagements piétons :



= Zone dangereuse pour les piétons



= Passage « protégé » à réaménager



= passage « protégé » à créer

Remerciements :

Dominique Royoux, directeur du service Prospective et coopérations territoriales de Grand Poitiers

Virginie Auffroy-Guignard et Patricia Bobet du service Prospective Coopérations territoriales

Les centres qui nous ont hébergés en nous laissant la clé de leur maison le soir : **M3Q, centre de la Blaiserie, maison de la Gibauderie.**

Les personnes représentants d'associations, d'entreprises et de services publics qui ont bien voulu échanger avec nous : **M. Apostolou** (Cyclamen), **Mme Coëffard** (GIHP Groupement pour l'Insertion des Personnes Handicapées Physiques –), **M. le commandant Merle** (Police nationale), **Mme Wagner et M. Condet** (La Poste), **M. Garcia** (Mobicité), **M. Cormier** (le Petit Plateau), **M. Hébert** (Poitiers-le-centre), **M. Culot** (Vélocité).

Les membres des services de Poitiers et Grand-Poitiers qui n'ont pas craint de nous ouvrir leur bureau et de nous éclairer de leurs compétences : **Mme Ferrant, MM. Guignard et Rioltant.**

Des membres des conseils de quartier qui, par leur connaissance du terrain et leur attachement à leur quartier, nous ont beaucoup aidés et plus particulièrement sur **Beaulieu, les Trois-Quartiers, Poitiers-ouest.**

Des élus des communes de Grand Poitiers et notamment **Migné-Auxances et Vouneuil-sous-Biard.**

Nous regrettons aussi sincèrement que vivement de n'avoir pu rencontrer des représentants de l'association d'entreprises Réso-Ouest et de Vitalis malgré plusieurs relances.

Membres du Conseil de développement ayant participé au groupe « Mobilités actives et cheminements doux » :

Artus Dominique
Avanzati Luigi
Belot Dany
Biven Didier
Coëffard Fabienne
Condet Michel
Cormier Stéphane
Culot Stéphane
Fleurisson Pierre
Garcia Charles Antoine
Lammens Jean-Pierre
Maudet Geneviève
Mauro Jean-François
Megevand Adeline
Patrier Jean-Marie
Sauvaire Christophe
Vignerie Jean-Claude
Yeni Grégoire

Annexe 1

Le questionnaire auprès des membres du CDR et des conseils de quartier et son dépouillement

a – le questionnaire

Poitiers, le 9 juin 2015

Conseil de développement responsable de Grand Poitiers

Groupe de travail « Mobilités »

Le groupe de travail « Mobilités » souhaite connaître votre opinion et vos propositions sur les « cheminements doux » (piétons, vélos et autres engins non motorisés), leur usage actuel et les perspectives d'avenir dans l'agglomération. Il ne s'agit pas d'un sondage ou d'une enquête systématique sur une population préalablement ciblée mais de recueillir des propositions, des critiques, des « alertes » qui nous permettront, lorsque nous rédigerons notre rapport de suggérer des améliorations utiles à toute la collectivité. Ce questionnaire n'est donc pas « fermé » et vous pouvez lui donner toutes les extensions que vous souhaitez. Par ailleurs, rien ne vous oblige à répondre à toutes les questions !

Nous espérons ainsi enrichir notre réflexion et **vous pouvez, si vous le souhaitez, rejoindre notre groupe de travail en écrivant à l'adresse mail ci-dessous.**

Ce questionnaire est à renvoyer à :

conseildedeveloppement@agglo-poitiers.fr

Vous pouvez aussi le transmettre à vos voisins et amis. **Une seule contrainte : renvoyez votre questionnaire avant le 14 juillet 2015.** Nous vous remercions de votre précieuse collaboration.

Le groupe « Mobilités »

Conseil de développement responsable de Grand Poitiers

Groupe de travail « Mobilités »

Questionnaire sur les cheminements doux

(rayez ou supprimez les propositions qui ne nous conviennent pas – dans la plupart des cas, vous pouvez garder plusieurs réponses)

Vous êtes : Une femme // Un homme

De moins de trente ans // Entre 30 et 50 ans // De plus de 50 ans

Vous pratiquez le vélo : oui // non

Si non...

Vous n'avez pas de vélo // Vous n'avez pas le temps // Vous n'en avez pas l'utilité //

C'est trop dangereux // C'est trop fatigant

Autre réponse :

Si oui...

Vous disposez de : Un vélo standard // Un vélo à assistance électrique

Utilisez-vous les services de « Cap Vélo » ? oui // non

Vous utilisez votre vélo pour : Aller au travail (durée du trajet aller ? :) //

Les loisirs // Faire les courses // Accompagner les enfants

Si vous le souhaitez, pouvez-vous nous préciser votre trajet ? :

Autre réponse :

Vous faites du vélo : Au moins une fois par jour // Au moins une fois par semaine // Moins d'une fois par semaine // Moins d'une fois par mois

Vous pratiquez la marche : oui // non

Si oui... pour : Aller au travail (durée du trajet aller ? :) // Les loisirs // Faire les courses // Accompagner les enfants

Vous utilisez un autre moyen de transport doux : : oui // non

Si oui... pour : Aller au travail (durée du trajet aller ? :) // Les loisirs // Faire les courses // Accompagner les enfants

La situation des cheminements doux sur l'agglomération et les perspectives d'avenir

(Soyez le plus précis possible sur les lieux où vous constatez des problèmes ou bien pour vos propositions)

Les aménagements pour les piétons

(revêtements, passages rayés, éclairage, escaliers, etc .)

Les difficultés constatées :

Vous avez une poussette ou un fauteuil roulant, constatez-vous des difficultés spécifiques :

Vous avez un handicap visuel, auditif, constatez-vous des difficultés spécifiques :

Vos propositions d'amélioration :

Les pistes cyclables existantes

*(Une **piste cyclable** est une voie de circulation réservée aux cyclistes séparée physiquement de la chaussée.)*

Les difficultés constatées :

Vos propositions d'amélioration :

Les pistes cyclables à créer

(vous pouvez faire plusieurs propositions)

A quel endroit (lieu de début et de fin de piste) :

Les bandes cyclables existantes

*(Une **bande cyclable** est un aménagement cyclable au niveau de la chaussée, séparé des autres voies par une ligne horizontale ou un marquage spécifique.)*

Les difficultés constatées :

Vos propositions d'amélioration :

Les bandes cyclables à créer

(vous pouvez faire plusieurs propositions)

A quel endroit (lieu de début et de fin de piste) :

Les lieux problématiques

Dans votre pratique de la marche ou du vélo vous avez constaté :

- des lieux à risque. Lesquels et pourquoi ?
- des aménagements inadaptés. Lesquels et pourquoi ?
- des réglementations inappropriées. Lesquelles et pourquoi ?
- Verriez-vous des améliorations peu onéreuses qui puissent être mises en oeuvre rapidement ?
- Quelles améliorations structurantes souhaiteriez-vous ?

La marche, le vélo et les transports en commun

- Ces moyens de transport sont souvent associés. Quelles sont vos remarques sur la situation actuelle ?
- Quelles sont vos propositions ?
- sur l'aménagement des parcobus (P+R) :
- sur la mise en place de zones de stationnement sécurisées (ou consignes sécurisées) pour les vélos (Quels lieux vous sembleraient les plus appropriés ?)
- sur les emplacements où installer des bornes pour vélos ou arceaux de stationnement
- sur d'autres équipements (toilettes publiques, etc.)
- sur des tarifs combinés (consigne-vélo + bus par exemple)
- sur la signalisation des voies cyclables urbaines
- sur la signalisation des itinéraires pédestres urbains
- sur les « zones 20 » (ou « zones de rencontre ») et les « zones 30 »
- **zone 20 : Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h**
- **zone 30 : elle délimite un périmètre urbain dans lequel la vitesse du trafic est modérée pour favoriser la cohabitation de tous les usagers de la voirie.**
- sur d'autres types d'équipements pour faciliter les « cheminements doux »

b – le dépouillement

Mobilités actives et cheminements doux

Une enquête du groupe « Mobilités » du Conseil de développement de Grand Poitiers

Juin-juillet 2015

L'enquête a été lancée progressivement par le groupe « Mobilités actives et cheminements doux » du Conseil de développement de Grand Poitiers de la mi-juin à la mi-juillet essentiellement auprès des membres du CDR et des conseils de quartier. 59 personnes ont répondu, ce qui nous semble tout à fait satisfaisant pour plusieurs raisons : la période de l'année, la longueur du questionnaire, la nécessité de rédiger les réponses (il n'e s'agissait pas d'un qcm).

Toutes les catégories d'âge et de pratiques sont présentes dans les réponses. Un vif regret toutefois : la grande majorité habite Poitiers et non pas Grand-Poitiers. Cela s'explique par la composition même du CDR et, bien sûr, des comités de quartier. Il nous faudra d'autres méthodes pour recueillir l'avis des habitants des communes de l'agglomération.

Les constats sont de plusieurs ordres mais révèlent tous *une situation très dégradée et souvent dangereuse*. A l'état très médiocre des trottoirs et des voies cyclables se superpose inévitablement une grande appréhension des pratiquants et une irritation manifeste.

Les personnes handicapées cumulent, elles, les difficultés des piétons et des cyclistes et celles qui leur sont spécifiques notamment lors de la traversée des voies empruntées par les autos. Les réponses et les suggestions faites montrent à l'évidence que la première restriction aux mobilités actives tient dans ce sentiment permanent de danger qui ne peut être traité que par une sécurisation des voies. Il y a urgence !

Autre constante : *le comportement agressif ou inconscient de nombre d'automobilistes*. Notons que l'on souligne que ces attitudes relèvent souvent d'un manque d'information et de signalement. C'est surtout avéré pour les contre-sens cyclables et le respect des zones 20 et 30. Une plus grande homogénéité de ces zones et contre-sens associée à une campagne d'information serait de nature à améliorer la situation. Ce serait aussi un signal fort bien qu'insuffisant d'une prise de conscience de la ville à l'égard des piétons et cyclistes. Il n'en va pas de même pour le stationnement tant les automobilistes ont le sentiment que la rue, l'espace public, leur appartient. Sur cet aspect, il faudra plus que de la pédagogie mais des décisions forcément impopulaires : verbalisation, limitation ou suppression des places de stationnement dans les rues les plus étroites pour faire un peu de place aux cyclistes et pour élargir les trottoirs. La ville y est-elle prête ?

Aucun quartier n'échappe aux critiques, le centre pas plus que les quartiers et faubourgs. Les liaisons quartiers-centre-ville ne sont pas mieux considérées que les liaisons avec les communes voisines tant les hiatus sont importants. Le trait majeur de cette enquête, avec le manque d'entretien, est la discontinuité du réseau de voies cyclables, autrement dit : l'absence de réflexion sur la circulation dans les quartiers et sur les liaisons entre eux. Hélas, rien n'indique une volonté d'appréhender ces problèmes avec les habitants et leurs associations, notamment lorsque des travaux sur la voirie sont envisagés. A l'état d'abandon des voies correspond une absence de dialogue. C'est d'autant plus dommageable que dans les réponses se manifeste une volonté de faire des propositions raisonnables, un engagement qui n'attend que son corollaire : l'écoute.

Des propositions très nombreuses sont avancées et il ne fait pas de doute que toutes ne pourront être réalisées en quelques années, tant le retard pris est important. Il y faudra *du temps* et de la patience mais si un programme et des engagements clairs sont pris, cette patience ne sera pas vaine. Il y faudra aussi *de l'argent* mais c'est affaire de choix et de priorités assumées ou non. Il y faut enfin et surtout *une volonté* politique.

Plusieurs priorités émergent :

- **des priorités réglementaires** sur les contre-sens et les zones 30. Une simplification à l'intérieur des boulevards englobant tout le centre-ville, aurait le mérite de la lisibilité, de la cohérence et d'un coût dérisoire. Elle devrait s'accompagner d'une campagne d'explication auprès des automobilistes.

- **des priorités pour Grand Poitiers** : il est impératif que l'agglomération et les communes (dont Poitiers) se donnent les moyens de réaliser, selon un calendrier précis et contractuel, des voies de liaison entre les communes de l'agglomération et la commune-centre et avec les zones d'activités (industrielles, commerciales, universitaires et hospitalières). C'est un levier primordial du développement de la pratique du vélo en tant que vecteur de déplacement utilitaire et non comme une pratique de loisir.

- **des priorités pour l'intermodalité** : parcobus (P+R), consignes sécurisées, tarifs combinés, bus transportant des vélos, stationnement facilité en centre-ville, tous ces éléments sont de nature à favoriser à la fois l'usage du vélo et celui des transports en commun. A n'en pas douter, ce sera aussi un facteur d'attrait pour le centre-ville, comme dans toutes les villes qui en ont pris les moyens.

- **des priorités pour les quartiers** : il faudra bien avoir le courage de mettre en œuvre dans chaque quartier des axes de cheminement fonctionnels pour les piétons et les cyclistes avec deux objectifs :

- permettre les déplacements vers le centre-ville ou les communes et quartiers voisins
- faciliter, simplifier et sécuriser les déplacements à l'intérieur des quartiers en pensant tout particulièrement aux écoliers et collégiens.

Ne soyons ni aveugles ni naïfs : le retard est considérable (qu'il s'agisse de l'entretien, de la sécurité, de la cohérence). Là encore des plans comportant des étapes précises doivent être élaborés avec les habitants qui n'attendent que ça. Le groupe « Mobilités actives » du CDR est prêt aussi à y contribuer. Une précaution et un avertissement : croire que l'on aura fait l'essentiel en faisant du « bricolage » pour permettre au cycliste ou au piéton d'aller acheter sa baguette ne correspond absolument pas à ce que les pratiquants attendent et cela n'aura aucun effet d'entraînement.

- **au centre-ville**, outre le problème des contre-sens, il y a lieu de :

- faire le lien avec les quartiers et de privilégier quelques grands axes : l'axe Carnot-Tranchée-Libération, Porte-de-Paris-Gare-Blossac, Jaurès-Pont Neuf, Palais de justice-Viaduc-avenue de Nantes)
- rénover les trottoirs et de manière générale rendre la vie moins dure aux piétons hors Cœur d'agglomération. La Grand'rue, la rue de la Chaîne, les rues Renaudot-Saint-Hilaire sont des illustrations parfaites de cette nécessité.
- supprimer des stationnements pour permettre une circulation plus sereine des cyclistes, piétons et automobilistes.

- **de grands axes à aménager** : sous diverses formes, l'enquête montre la nécessité de réaliser des aménagements significatifs et continus. Ceux-ci devront évidemment être en liaison et en cohérence avec le réseau existant ou à venir de Grand-Poitiers. Les principales propositions touchent à la Pénetrante, le faubourg du Pont-Neuf, l'avenue de la Libération, l'axe porte-de-Paris-Blossac, l'avenue de Nantes, l'avenue de Paris. Parallèlement, une voie cyclable tout le long du Clain et qui couperait ou rejoindrait les axes précédents est tout aussi indispensable.

L'enquête est aussi riche de suggestions de propositions qui n'ont pas été évoquées dans cette présentation. Elles méritent toutes une étude attentive et sans a priori. C'est un catalogue de bonnes pratiques et de bonnes réalisations qui est mis à la disposition des élus. Pour nous il ne s'agit que d'une étape vers le rapport plus global que nous remettrons à Grand Poitiers avant la fin de 2015 et qui s'appuiera sur cette enquête et les auditions en cours. Nous souhaitons évidemment que le CDR soit associé étroitement aux décisions à venir, nous y sommes prêts.

N.B. : Nous avons regroupé les réponses parfois en les simplifiant de manière à les rendre plus lisibles. Nous espérons, ce faisant, n'avoir pas trahi l'esprit de nos correspondants que nous remercions très vivement de leur participation et du temps qu'ils ont bien voulu y consacrer.

Questionnaire sur les cheminements doux

57 questionnaires dépouillés (59 reçus dont deux trop tardivement)

Vous êtes : Une femme (28) - Un homme (30)

De moins de trente ans = 9 : 16,6% - Entre 30 et 50 ans = 20 : 37% - De plus de 50 ans = 26 : 46,3%

Vous pratiquez le vélo : oui = 45 : 77,2% - non = 13 : 22,8%

Si non... Vous n'avez pas de vélo = 3 - Vous n'avez pas le temps = 0 - Vous n'en avez pas l'utilité = 1 C'est trop dangereux = 9

Si oui... Vous disposez de : Un vélo standard = 41 : 83% - Un vélo à assistance électrique = 8 : 17%

Utilisez vous les services de « Cap Vélo » ? oui = 7 : 12,9% - non = 49 : 87,1%

Vous utilisez votre vélo pour :

Aller au travail = 26 - durée du trajet aller : 24 réponses de 5 à 60 minutes (moyenne : 18 minutes)

Les loisirs = 39

Faire les courses = 27

Accompagner les enfants = 3

Si vous le souhaitez, pouvez-vous nous préciser votre trajet ? :

- Depuis la rue des Résistants (Montmidi) jusqu'à Camille Guérin (Poitiers Est)
- Poitiers ouest (Montmidi) vers centre ville ou 3 cités, ou pointe à Miteau pour le travail. Poitiers ouest pour les courses.
- **avenue Bugellerie, avenue du plateau des Glières,**
- Rue Maillouchon vers le Centre ville, le quartier de Poitiers Ouest...
- 2 trajets réguliers : - Blaiserie - Ecole Montmidi : 2 fois par jour minimum - Montgorges - centre ville : 3 fois par semaine
- dans Poitiers-ouest
- **la Cueilie Aigüe et la descente sur Montbernage puis la rue de la Croix Rouge jusqu'au niveau du collège du jardin des plantes.**
- **Montmidi rue Mermoz - centre ville**
- **Rue Guynemer – gare – Bd Solferino – rue Boncenne**
- **place de la liberté – place du Maréchal Leclerc**
- **place de la liberté – avenue John Kennedy**
- **Secteur de la promenade des cours => centre-ville**
- Départ : rue de Haut des Sables / Arrivée : Campus universitaire
- Centre ville-Université (Beaulieu)
- **Quartier Hypogée des Dunes → rue du Père de la Croix → rue de Montbernage → rue Quatre Roues → rue du Mouton → rue Grignon Montfort → boulevard du Grand Cerf**
- **à partir du centre, je vais jusqu'à la zone république II, ou jusqu'au campus. Je fais mes courses dans le centre**
- Centre ville (rue Girouard - bd Anatole-France - pont neuf - bd Coligny ... (Hypogée -(ouff!) - bd colonel Barthel -jusque-là ça va ! Le problème après : Il y a du trottoir, mais pas de bande cyclable !: Bd de la Digue - Pour monter la rue de Montbernage, on bloque tous les automobilistes, or ça serait simple s'il n'y avait pas ce dénivelé du trottoir ... - Bien : avenue Kennedy, car de nouveau, il y a une bande cyclable)
- Av de la Libération, rue de la Tranchée, rue Carnot, Place d'Armes, rue Jean Jaurès, rue des Carmes
- **blossac/pont-neuf**
- **dans l'hyper centre + hypercentre- demi lune**
- Je pars de la porte de Paris et remonte vers Blossac. Parfois je vais me promener sur les bords du clain.
- **pour me rendre d'un site à un autre rue saint louis à slovénie**
- **place de la liberté – place du Maréchal Leclerc**
- **place de la liberté – avenue John Kennedy**
- maison – Leclerc ou quartier des 3 Cités
- Allée des Brunettes → place ste croix (Poitiers)
- Montierneuf – Place de la cathédrale
- **Pré-mignon, arrêt à l'école marcel pagnol pour ma fille, jusqu'au centre ville (travail)**
- **Poitiers Ouest vers Poitiers est**
- **domicile - travail : place de la liberté – place du Maréchal Leclerc**
- **domicile - courses : place de la liberté – avenue John Kennedy**
- tout Gd Poitiers
- **Environs de Vouneuil S/S Biard**
- Buxerolles-Poitiers
- **rue des roues – téléport Chasseneuil**
- **Migné – Poitiers (rarement car très dangereux)**
- **Chauvigny-Poitiers**
- **tous les circuits cyclistes des environs de Poitiers**
- **dans Poitiers : de la porte de Paris au campus**

Vous faites du vélo :

Au moins une fois par jour = 18 - Moins d'une fois par semaine = 7 - Moins d'une fois par mois = 5

Vous pratiquez la marche : oui = 54 ; non = 4

Si oui... pour : Aller au travail = 21 (durée du trajet aller : 16 réponses de 5 à 50 minutes - moyenne : 17 minutes)

Les loisirs = 46 - Faire les courses = 38 - Accompagner les enfants = 10 - Aller en ville = 4

Les aménagements pour les piétons - Les difficultés constatées :

- *Les trottoirs ne sont pas adaptés, les véhicules mal garés sont fréquents, la place des piétons n'est pas prévue dans les zones commerciales. La place des piétons n'est pas assez prise en compte lors des travaux réalisés sur la voirie, en règle générale dans les aménagements réalisés*
- Les contre-sens cyclables sont positifs mais suscitent la crainte.
- Manque d'aménagement de type bande ou piste cyclables

Les revêtements

- Chaussées glissantes pour vélos et piétons notamment en centre-ville.
- Les pavés très désagréables pour les cyclistes.
- Revêtements des trottoirs et des chaussées souvent en mauvais état

L'entretien et l'encombrement des trottoirs

- Escalators souvent en panne
- Trottoirs inexistantes ou étroits, envahis pas les haies, chaotiques, dégradés et encombrés de déjections, de déchets et de poubelles, mal entretenus.
- Des exemples : rue du Pas de St-Jacques à Buxerolles, rue Guynemer, rue St-Hilaire, rue Carnot, Grand Rue, rue Blaise Pascal, rue de la Jeunesse, boulevard Chasseigne.

Le comportement des automobilistes

- Irrespect des véhicules automobiles envers les piétons et cyclistes et notamment le stationnement abusif sur des aménagements alloués aux piétons. Vitesse excessive.
- L'avenue de Nantes, la rue de la Tranchée sont fréquemment citées.

Le passage et la protection des piétons

- *Les passages protégés le sont si peu : nombre insuffisant, marquage effacé ou peu visible.*
- *Des passages dangereux, mal éclairés la nuit.*
- Absence de bouton d'interruption de circulation (ou suppression de ceux qui existaient. Absence de système d'alerte pour mal voyant.
- *Le gymkhana des poussettes et fauteuils*
- La passerelle de la Gare inaccessible aux poussettes et fauteuils.

Des rues et carrefours particulièrement signalés : devant l'escalier du Diable (boulevard Pont Achard), *rue Guynemer devant la pharmacie*, la traversée de l'avenue de Nantes en sortant de l'escalier de la cité Ste-Jeanne, le carrefour modifié à coté de la M3Q, avenue de Nantes entre le viaduc et la rue de la basse roche (difficultés pour passer en poussette sur le trottoir), traversée *aux feux au croisement du pont St-Cyprien, traversée piétonne hors carrefour non sécurisée (ex. liaison jardin des plantes/ passerelle 4 roues), rond-point « les portes du futur » vers Auchan Nord.*

L'étroitesse des trottoirs ou leur absence

- Absence, étroitesse et quasi impraticabilité : *« Mieux vaudrait 1 trottoir digne de ce nom que 2 riquiquis. »*
- L'accès au viaduc totalement raté : *« les piétons empruntent naturellement la piste cyclable, les passages protégés ne sont pas aux bons endroits »*

Quelques exemples cités souvent : rue Arsène-Orillard, rue Condorcet, rue Jean-Mermoz près de l'école élémentaire de Montmidi, rue de la Cueilie Aigüe, rue de la Cueilie Mirebalaise, rue Guynemer, rue Cornet et rue de la croix rouge, côte de Montbernage, rue de la Bugellerie, bordure de la rocade Ouest entre l'avenue du plateau des Glières et la rue de la Bugellerie.

Vous avez une poussette, un fauteuil roulant, quelles sont les difficultés spécifiques :

« Je n'ai pas de fauteuil roulant, mais les mêmes obstacles ! »

Mêmes problèmes, mêmes obstacles : trottoirs mal entretenus, encombrés, trop étroits et réduits par les poteaux, les haies non taillées, les véhicules mal garés.

Vous avez un handicap visuel, auditif, constatez-vous des difficultés spécifiques :

Les équipements spécifiques

- Absence de bouton d'interruption de circulation (ou suppression de ceux qui existaient). Absence de système d'alerte pour mal voyant. Manque des feux sonores qui fonctionnent sur tous les grands passages piétons, surtout sur les axes avec beaucoup de voitures : boulevard circulaire, rocadés, boulevards et avenues. Panneaux ou indications en braille inexistantes. Accès aux mal-voyants ou handicapés dans les lieux publics insuffisants et mal indiqués. Trop d'arrêts de bus non conformes. Dans les lieux publics et privés aucun aménagement n'est prévu pour les garer provisoirement et en toute sécurité. Peu de pistes cyclables par conséquent les déplacements de la population handicapée sont limités dans l'agglomération et sa périphérie

Les obstacles et les dangers spécifiques

- Mobilier urbain (poteaux, sucrées de pub) planté au beau milieu du trottoir,
- Les marches d'escalier sournoises car inattendues et mal signalées pour les déficients visuels là où avant rénovation il y avait une simple pente du trottoir : rond-point du Confort Moderne, place de l'hôtel de ville. Ces obstacles sont gênants et dangereux pour les déficients visuels, les cyclistes, les poussettes les personnes en fauteuil roulant,
- Les cheminements tout en courbes et en détours notamment aux ronds points (derrière le Grand-Large par exemple ou dans la zone du Futuroscope, rond-point du viaduc en bas de la rue de la Roche) : le piéton est déjà désavantagé, plus lent, mais on lui ajoute des détours. On y perd ses repères aussi quand on n'y voit pas ou mal.

Vos propositions d'amélioration :

« Se donner les moyens financiers et politiques de favoriser la vie des piétons plutôt que des automobilistes. »

Sanctionner

- Injonction aux propriétaires de haies de les tailler. **Verbaliser les voitures encombrant les trottoirs.**

Informers

- Animations, débats autour des questions de compréhension mutuelle (automobilistes – cyclistes).

Signaler

- Réduire la vitesse de circulation à 30km/h en ville
- Sécuriser davantage les passages piétons...
- **Signaler au sol la ligne pour les vélos dans le sens inverse du sens unique.**

Entretien

- Refaire de nombreux trottoirs
- Balayer plus souvent les « petites rues » et pas seulement les axes piétons touristiques et commerçants
- Patrimoine de venelles et escaliers : entretenir, sécuriser, éclairer et mieux indiquer les circuits d'escaliers et venelles, raccourcis en tous genres

Aménager

- Agrandir les trottoirs, avoir toujours à l'esprit le confort des piétons lors des aménagements urbains
- Dans tous les aménagements urbains et lotissements imposer aux aménageurs de prévoir de « raccourcis » par des voies piétons et vélos
- Construire des ascenseurs publics pour piétons et vélos (Bugellerie-porte de Paris, Zup-Rochereuil)
- Arrêter de remplacer systématiquement le goudron et le béton désactivé gris par des pavés dangereux et arrêter de remplacer systématiquement tous les déclivités par des marches inégales, imprévisibles et mal/non signalées.
- Aligner au maximum le mobilier urbain le long des murs ou au bord des trottoirs et aménager des cheminements piétons droits, pas besoin de slalomer sans cesse.
- Boulevard et avenues larges et circulantes : requalifier ces rues pour faire de la place aux bus et vélos en sites propres le plus possible.

Les pistes cyclables existantes - Les difficultés constatées :

« Je n'avais pas remarqué qu'il y en avait ... »

La discontinuité

- Pas de continuité dans le réseau actuel
- Pistes étroites, qui se terminent brutalement et insuffisantes en nombre.
- Manque des anneaux cyclables dans les ronds points.

La difficile cohabitation

- Problème de partage des chaussées : Les contre-sens cyclables non signalés aux automobilistes. « Dans plusieurs rues du centre ville (notamment rue Girouard, rue de Blossac), des rues sont en sens unique, sauf vélo ». Or, les automobilistes n'ont pas de panneau à l'entrée de la rue pour leur indiquer qu'ils peuvent potentiellement croiser des cyclistes. Il m'arrive donc régulièrement de croiser des automobilistes surpris/énervés de me voir arriver en face d'eux. Cela peut amener à des situations compliquées, et j'ai déjà eu affaire à des gens énervés/menaçants.»
- Manque de SAS vélo aux feux tricolores.
- Les chauffeurs de Vitalis ne se rendent pas compte de la fragilité d'un cycliste par rapport aux bus, ils se croient prioritaires, ils sont souvent peu respectueux.
- Promenade des Cours, présence de vélos et de piétons difficile de ne pas se gêner.
- Voitures garées à droite de la piste cyclable : danger quand le conducteur ouvre la portière sans regarder !

... et toujours le manque d'entretien

- peu nombreuses, pas entretenues, sans cohérence globale
- souvent en mauvais état, discontinuité, marquage au sol en mauvais état, véhicules garés sur les pistes, obstacles dans la voie, arrêt inopportun, entrées et sortie non aménagées.
- Des exemples : avenue du 11 novembre, avenue de Nantes, rue du Mouton, piste au niveau du Grand Large et plus généralement le long de la rocade, entre Poitiers et Smarves.

Vos propositions d'amélioration :

Réfléchir collectivement

- construire un plan cohérent qui limite les discontinuités en consultant les conseils de quartiers
- Pas d'aménagement de voirie sans piste cyclable (ou en cas de force majeure au moins une bande cyclable)

Former, informer

- Former tous les usagers de ces voies au partage et à la différence de rapport de force entre eux.
- Une vigilance pour empêcher le stationnement
- avoir un Pictavie pour les modes de déplacements doux

Signaler, réglementer différemment

- Mise en place de sas vélo aux feux tricolores.
- Possibilité de tourner à droite aux feux rouge.
- Panneaux et marquage au sol aux entrées des rues qui sont en « sens unique sauf vélo

Aménager

- Faire de la place aux bus et vélos en site propre le plus possible
- Faire des pistes cyclables sur des portions longues sans intersection sinon mieux vaut privilégier les bandes cyclables. - - Aménagement des ronds points avec anneaux cyclables.

Les pistes cyclables à créer - A quel endroit ?

« Où vous voulez pourvu qu'elles soient sécurisées » « On devrait faire cohabiter piétons ET vélos plutôt que voitures ET vélos »

Grand Poitiers

- de Poitiers vers chaque commune de l'agglomération en choisissant des trajets directs et sécurisés
- Saint Julien-Poitiers ; Nouaillé-Poitiers ; Neuville-Migné-Poitiers ; Jaunay-Clan-Poitiers ; Montamisé-Poitiers ; Biard-Poitiers.
Sur le modèle de ce qui a été fait sur Villedieu du Clain-Poitiers, prévoir la possibilité sur un rayon de 10 km de faire des trajets domicile-travail et des promenades familiales le week-end

Poitiers en général

- Dans Poitiers : le long du Clain sur tout son parcours + une piste N-S et une piste E-W dans toute la ville

Poitiers-centre

- Pour se rendre de la médiathèque à la grande poste
- Rue de Montbernage ; rue du pont neuf ; rue Jean Jaurès

Poitiers-ouest

- Pour aller du quartier de Montmidi à Bel Air : créer une piste avant les terrains du RICM
- L'avenue de Nantes de la Porte de Paris jusqu'à la rue Condorcet

- Rouler sur la chaussée sur le viaduc et laisser les trottoirs aux piétons
- Avenue de Paris, de la porte de Paris jusqu'au rond-point à côté de la maison de la formation ou alors une piste qui longe le Clain puis un pont pour vélos et piétons du genre de celui de Montbernage.

De la porte de Paris à la gare Sncf et à Blossac

- réaliser une piste cyclable sur le très large trottoir du boulevard du Grand-Cerf (côté centre-ville), entre la gare SNCF et la Porte de Paris. Cela serait peu coûteux (il suffirait presque de peindre deux bandes parallèles), et très utile, car la circulation des voitures est importante sur ce boulevard, et les cyclistes ne sont pas en sécurité sur la chaussée principale. De plus, si on prolongeait un peu cette piste cyclable au sud et au nord, elle pourrait relier le bord de la Boivre (route des tramways départementaux au Pont-Achard) au bord du Clain (route de Lessart).

Poitiers-est

- Transition Plateau <=> campus via la pénétrante : relief adouci
- Rue du Faubourg du pont neuf. Ce faubourg est emprunté par de nombreux cyclistes, notamment des étudiants/profs qui se rendent quotidiennement à l'université. Or, aucun aménagement n'est prévu pour leur garantir un déplacement plus serein
- Trois-cités – Mérigotte – Promenade des Cours

Quartier des Couronneries et rocade est

- Des Couronneries et de Saint-Eloi vers la forêt de Moulière
- Le long de la rocade

Poitiers-sud

- Entre Bellejouanne et la Madeleine
- Nécessité de compléter la piste cyclable Poitiers /Fontaine le Comte

Les bandes cyclables existantes - Les difficultés constatées :

L'entretien encore et toujours, le marquage, la signalisation et le manque de continuité

Les mêmes remarques sont signalées avec insistance (cf. paragraphes précédents).

Les travaux au détriment des cyclistes

- En cas de travaux, les bandes cyclables sont supprimées sans la moindre précaution pour les usager, elles ne sont pas repeintes après travaux.

L'étroitesse des bandes cyclables corrélée au manque de respect des automobilistes

- A généraliser sur toutes les routes car elles permettent aux cyclistes « d'avoir leur place » sur la voie publique mais... attention aux voitures qui serrent à droite et empiètent sur la bande ou s'en écartent trop peu ou à celles stationnées qui ouvrent leurs portières. Il faut sécuriser les bandes.

Des exemples précis

- Bandes cyclables qui se finissent quelques mètres avant un feu
- Impossible de sortir du centre ville vers Poitiers sud sans descendre de vélo : la sortie de la piste cyclable avenue de La Libération, devant le stade de la Madeleine est problématique. Avenue de la Libération et du 8-Mai, les bandes cyclables ne sont pas continues.
- Cas du viaduc = aucune logique, partage espace pas pensé, disparition de la signalétique

- La piste de la rue du Planty à Buxerolles est perçue par les utilisateurs potentiels comme très dangereuse, notamment depuis les aménagements qui obligent les voitures à zigzaguer entre la rue des Amandiers et la rue Abel Tassin. Au niveau de la rue Camille Girault, bande très étroite et qui n'existe que dans un sens.
- Sur le Plateau des Glières, après la rocade ouest, absence de la bande cyclable entre la rocade et la place de la Bugellerie (dans les 2 sens). Cette même bande se termine brusquement juste avant le 1er rond-point de Migné.
- L'aménagement de la promenade des Cours / Le contre sens cyclable du boulevard du pont Joubert / La montée entre le pont Saint-Cyprien et Blossac / bd du pont Joubert / Avenue Jacques-Coeur
- Créer une vraie piste double sens en site propre sur l'axe Terrageaux-gare de Poitiers, quitte à mettre les rues Camille-Girault et du Planty à sens unique pour les voitures.

Vos propositions d'amélioration :

Des règles générales affirmées

- Réduire la largeur de la voie des automobilistes.
- Penser toujours les aménagements de voirie en tenant compte des cyclistes notamment les carrefours.

De la cohérence demandée

- Avoir un vrai réseau sur toute l'agglo et particulièrement dans Poitiers

De la protection réclamée

- Matérialiser la séparation entre bandes cyclables et voies pour autos, améliorer les ronds-points (anneaux cyclables)
- Entretenir les marquages, améliorer la qualité de l'éclairage

Des automobilistes à informer et former

- Sensibiliser les automobilistes et les vélos au respect du code de la route et partage de la voie publique : campagne d'affichage, guide à remettre aux utilisateurs de Cap Vélo.

Les bandes cyclables à créer - A quel endroit ?

En général

- Prise en compte de suggestion des associations, maisons de quartier, des poitevins etc. AVANT de nouveaux aménagements.
- Lorsque c'est possible : réutiliser des trottoirs qui ne sont jamais empruntés par des piétons ou qui pourraient être partagés avec ces derniers. L'idéal serait une partie centrale pour les automobiles, les places de parking éventuellement puis la voie vélo et enfin la voie piéton !
- Créer des lieux où on peut déposer les vélos en toute sécurité. Meilleure compatibilité entre Vitalis et les usagers.

Au centre-ville

- Généraliser les contre sens cyclables dans tout le centre ville

Sur les boulevards et la rocade

- Le long du Clain, plutôt que d'y mettre des parkings.
- rendre la rue parallèle à l'avenue de l'Europe en contre sens cyclable idem pour la rue de Rochereuil

A Poitiers-est

- Rue du Pont Neuf du Pont-Neuf au rond point du Confort Moderne, en aplanissant les trottoirs. La bande cyclable empièterait sur la chaussée et sur le trottoir.
- Bd de la digue - il aurait largement de la place pour faire « un trottoir souple » - une bande cyclable ?

- Rue de Montbernage : rendre le trottoir accessible, enlever / égaliser les bords de trottoir !
- Promenade des cours !
- L'avenue Jacques-Coeur jusqu'au Pâtis et retour.
- Prévoir un itinéraire alternatif pour éviter la rue du Pont neuf pour les trajets CHU ou Campus/centre-ville. Question incidente : a-t-on le droit de prendre le couloir de bus de la pénétrante à vélo ?

A Poitiers-ouest

- Rue Guynemer, en montant, depuis le croisement de la rue des Amandiers jusqu'au collège Rabelais puis jusqu'à la Rocade. Autoriser ce sens pour les vélos dans la rue Santos-Dumont.
- Avenue de Nantes : prévoir du carrefour de la rue de Quinçay à la Passerelle Léon Blum dans les deux sens.
- Rue Jean Mermoz : notamment en montée, entre la rue des Montgorges et la portion de piste cyclable existante en face du RCM et dans l'autre sens, entre la rue des Montgorges et la rue Paul Langevin

Les lieux problématiques

Dans votre pratique vous avez constaté des lieux à risque, des aménagements inadaptés.. Lesquels et pourquoi ?

En général

- Tous les franchissements de la rocade et les ronds-points.
- Aux feux rouges entre autres pas d'avertissements sonore pour les handicapés et malvoyants.
- Les fins de bandes cyclables
- Pas assez de repose-vélos partout sur les lieux publics et administrations
- Parkings inadaptés à l'accueil de vélo, poussettes ou fauteuils roulants
- Parcibus non aménagés pour l'accueil des vélos
- Dégradation fréquente des vélos garés : peu incitatif.

Centre-ville : Cœur d'agglomération, les petites rues, les contre-sens cyclables

- Place d'Armes glissante par temps de pluie
- Des rues qui n'ont pas été conçues pour le passage des cyclistes à contre-sens
- Les petites rues : => le trottoir est inexistant, discontinu ou occupé par poubelles ou bagnoles. rue des Quatre-Roues, rue de la Cueilie Mirebalaise, rue de l'hôtel Dieu, Grand rue, quartier de la cathédrale, etc.
- Les sens uniques autorisés aux cyclistes ne sont pas signalés aux automobilistes, trop souvent surpris de voir arriver un vélo en face d'eux. : rue de la Tranchée, rue Carnot, rue de la Chaîne, rue de la Marne, Grand rue sont les plus citées.
- Rampe vélo du parc de Blossac en mauvais état et inutilisable avec un vélo électrique
- promenade du Pré l'Abbesse le long du Clain : supprimer la pancarte qui l'interdit aux deux-roues (ou plutôt l'interdire aux deux-roues motorisées).
- Rue Jean Jaurès : mauvaise qualité de la chaussée, véhicules arrêtés sur la bande cyclable.
- Intersection rue des Ecosseis et rue Arthur Ranc : passage difficile à cause du trafic
- Rupture de la bande cyclable quand on arrive de la rue de l'Université : arrivée dans la voie des bus, mauvaise visibilité.

De la Gare à Montierneuf et au centre-ville

- Rue Grignon de Montfort, Honoré Gabillet : éviter que des rues à vocation de desserte locale soient des rues de transit et absence de marquage de passage piétons au sol
- Rue du Mouton (piste cyclable en contre-sens) : rupture de la piste cyclable à un endroit où les automobilistes ne se doutent pas que l'on peut arriver à contre-sens.
- Tourne à gauche du bd Chasseigne vers la rue du Mouton (pour prendre la bande cyclable à contre-sens des voitures).
- Boulevard du Grand Cerf : Multiples variations de la largeur de la voie
- Bande cyclable boulevard Solférino depuis la gare : passage de la voie sur trottoir très dangereux.
- Bande cyclable voie de Verdun : marquage peu clair
- Intersection rue des Ecosseis et rue Arthur Ranc : passage difficile à cause du trafic
- Rupture de la bande cyclable quand on arrive de la rue de l'Université : arrivée dans la voie des bus, mauvaise visibilité

- Le tourne-à-droite de la bande cyclable au carrefour de la rue Boncenne et de la rue de la Marne
- Croisement de la voie André Malraux et des rues Riffault, Hotel-Dieu et Feuillants. Le feu du passage piétons est très court.
- Traversée de route car la piste a changé de coté (boulevard moulin de Chasseigne)

Poitiers-ouest

- Cueilie Mirebalaise (piéton)
- La rue Guynemer est terrifiante entre Pont-Achard et les Amandiers
- Rue du Porteau car trottoir absent à certains endroits + vitesse excessive
- Rue Montmidi et rue Mermoz : vitesse, étroitesse des trottoirs, manque de bandes cyclables
- La traversée de la rocade ouest
- L'avenue de Nantes
- L'accès, la sortie et la traversée du viaduc Léon-Blum

Poitiers-est

- Rue Pasteur : passages étroits, les automobilistes ne respectent que très rarement la vitesse de 30 km/h.
- Ronds-points faubourg St Cyprien église, place de France, bd de la Concorde (vitesse des voitures)
- Rue de Montbernage : problème des trottoirs et danger pour tourner en direction de la rue du Père de la Croix.
- Rue du petit polygone : Mauvaise qualité de l'éclairage sur toute la voie
- Risques de chute à plusieurs endroits à cause de la mauvais qualité de la chaussée, des trous, des plaques de métal mal scellées : boulevard de la Digue, rue de Montbernage,
- Avenue du colonel Barthel : fin de la bande cyclable et décalage de la voie dangereux.
- Pont-Neuf et faubourg du Pont-Neuf : voie étroite, partage délicat de la chaussée entre 2 et 4 roues
- Jonction Pont-Neuf / Boulevard Coligny : carrefour dangereux quand on souhaite traverser direction bd Coligny.
- la promenade des Cours : un aménagement stupide.

Buxerolles et Couronneries

- Rue du Planty.

Poitiers-sud

- Le point noir du carrefour de la Madeleine
- L'étroitesse des bades cyclables et la proximité des voitures en stationnement : avenues de la Libération et du 8-Mai

Boulevards, rocades et zones économiques : la jungle

- Les boulevards circulaires, les avenues et rocades des années 70. Selon les cas créer des espaces identifiées et confortables (autres que les caniveaux) pour la circulation des vélos. Créer des trottoirs confortables pour le passage des fauteuils ou poussettes
- Les zones « économiques » à l'extérieur de la ville (République, Auchan Sud, Futuroscope...) : ce sont des endroits non conçus pour les piétons : peu ou pas de passages piétons, trottoirs caillouteux ou inexistants, vitesse excessive des voitures sur l'axe principal, mauvaise signalisation piétonne (passages piétons effacés et pas de bandes podotactiles, pas de fléchage, etc.), C'est une véritable jungle de voitures non seulement sur mais aussi entre les parkings.

- des règlementations inappropriées. Lesquelles et pourquoi ?

- Les contre-sens cyclables : le manque d'information des automobilistes et le manque de signalisation
- L'absence de « tourne-à-droite »

Verriez-vous des améliorations peu onéreuses à mettre en œuvre rapidement ?

« Du bon sens et de la bonne volonté ! Ça ne coûte rien ! » « La volonté politique n'est pas d'un coût très élevé ! »

Former, informer, prévenir

- Créer des plans de déplacements dans les collèges et lycées
- Des gilets avec messages de prévention ou de courtoisie distribués aux cyclistes.
- Un plan des pistes, bandes et balades pour vélos pour une meilleure valorisation de ces déplacements.

Faire respecter les règles

- Présence régulière et visible sur la chaussée de personnel de la police municipale pour informer et former les automobilistes à partager la voie de circulation. Mais aussi former les cyclistes au respect des règles de circulation et autres.

Faire évoluer les règles

- Généraliser la zone 30 à tout le centre ville
- Des tourne-à-droite autorisés aux cyclistes dans les carrefours tricolores.
- Trop de feux rouges inutiles et adapter le rythme des feux au déplacement des vélos
- Développer en complément une vraie politique de transport en commun (bus gratuit) et inciter les gens à faire du vélo en leur proposant un cadre plus agréable pour circuler : réduire la vitesse de circulation des voitures ; développer les sens uniques afin de réduire la place accordée aux voitures sur la chaussée

Protéger

- Diminuer la largeur des couloirs de circulation pour diminuer la vitesse
- Poser des reliefs aux délimitations des bandes cyclables (comme boulevard Solférino en face de la banque de France)
- Plots (même en plastique) le long des trottoirs envahis de véhicules.
- Les clous métalliques des passages piétons ne sont pas visibles la nuit et pas adaptés aux mal-voyants.
- Plus de mobilier urbain (arceaux) pour accrocher son vélo (ex : place d'armes, place du marché, lieux culturels)
- Les bus ne prennent aucun vélo alors que quelques crochets extérieurs à l'arrière du bus dépanneraient parfois.

Quelles améliorations structurantes souhaiteriez-vous ?

- Un vrai schéma directeur sur Grand Poitiers et les moyens pour le réaliser rapidement en **priviliégiant** les relations entre communes périphériques et Poitiers de même que les relations entre quartiers périphériques avec des étapes et des dates de réalisation en liaison avec les habitants et leurs associations
- Augmenter le nombre de vélos électriques loués par Cap vélo et une aide de la ville de Poitiers pour l'achat d'un VAE.
- Requalifier les axes des années 70, à commencer par la pénétrante qui arrive à Notre Dame la Grande
- Un aménagement pour les piétons et les vélos en bordure de la rocade Ouest.
- Liaison cyclable Ligugé / Chasseneuil par la vallée du Clain.
- Des parkings de covoiturage au plus près du centre.
- Prévoir des aménagements cyclables en parallèle à l'aménagement de la ligne Bhns.

La marche, le vélo, les transports en commun Vos remarques sur la situation actuelle et vos propositions ?

- Pas d'affichage dynamique des horaires, des délais d'attente, pas de respect strict des départs, horaires inadaptés sur certaines lignes, fréquences de passage sont très mal adaptées, aucune articulation avec des moyens de transport doux.
- Mettre en place des lignes périphériques et non pas uniquement radiales
- Il faudrait aussi que tous les arrêts de bus soient couverts.
- Une ligne de bus entre Poitiers ouest et Auchan sud.
- Il manque un arrêt de bus entre Les Glières et le pont de l'autoroute

- sur l'aménagement des parcobus (P+R) :

- Très bonne idée les parkings P+R, mais j'aimerais bien savoir combien de gens garés sur les P+R utilisent vraiment le bus.
- Prévoir des parcobus gardés de l'autre coté du boulevard circulaire. Ceci induit des emplois en lieu et place du RSA. De la formation au gardiennage, à la sécurité. Une diminution des véhicules en transit...
- Des tarifs ciblés aller-retour : vélo dans une consigne sécurisée+bus

- sur la mise en place de zones de stationnement sécurisées (ou consignes sécurisées) pour les vélos (Quels lieux vous sembleraient les plus appropriés ?)

- A proximité des lieux de vie (culturel, commerces, écoles, ...)
- Tous les parcobus
- Les lieux de travail (administrations, zones commerciales et industrielles), les lycées et collèges où les deux-roues sont peu utilisés à cause des vols, la gare.
- Des box sécurisés pour les vélos au campus
- Des box sécurisés pour les vélos à la gare
- Des consignes sécurisées dans chaque parking du centre ville
- Place du Maréchal Leclerc (pourquoi pas dans la cour derrière la mairie ?!)

- Sur les emplacements où installer des bornes ou arceaux de stationnement

- Partout où cela est possible et n'entraîne pas d'inconvénient pour les piétons.
- Près des arrêts de bus
- Proximité des écoles, des gymnases, des musées, des équipements publics (annexe mairie, etc ...)- Devant les établissements scolaires, les centres sociaux culturels (plus d'arceau et mise à l'abri de ceux ci)

Des propositions localisées

- Place Notre-Dame, du côté de la rue du Marché
- En ajouter à la gare.
- Partout où on se rend à vélo mais où l'on circule ensuite à pied : le parc Blossac, le square de la république, la place du marché, la médiathèque, la place de la république, à l'entrée des rue piétonnes, autour de la Poste en centre-ville.

- sur d'autres équipements (toilettes publiques, etc.)

Les toilettes

- Que les toilettes existantes soient mieux indiquées
- Les toilettes publiques existent en grand nombre ; il suffirait de changer le mode de fonctionnement, d'accès de celles qui sont dans les édifices publics de toutes sortes (mairies, impôts, sécurité sociale, maisons de quartiers)

Des propositions précises

- Des toilettes accessibles aux personnes à mobilité réduite et poussettes (notamment avec des emplacements pour changer les petits enfants) ailleurs qu'aux Cordeliers.
- A Montmidi : place Senghor
- Sur les parcobus si ce n'est pas déjà le cas, dans les parcs et jardins qui n'en seraient pas encore équipés.
- Des toilettes publiques le long de la promenade du clain, très usitée par les familles

Les bancs

- Pas assez de vrais bancs pour les personnes ayant besoin de s'asseoir plutôt que les repose-fesses qui fleurissent au hasard des rues.

- sur des tarifs combinés (consigne-vélo + bus par exemple)

Des propositions sur les tarifs

- il faudrait que le ticket de bus permette d'avoir une consigne gratuite pour le vélo, la voiture
- des tarifs ciblés aller-retour : vélo dans une consigne sécurisé+bus

Des vélos dans les bus

- des bus dans lesquels les cyclistes puissent monter avec leur vélo aux départs de parcobus
- Et si les bus pouvaient transporter les vélos comme les TER ?

- sur la signalisation des voies cyclables urbaines

- Avoir une vraie signalétique spécifique aux cheminements doux et qui soit complète et cohérente
- Flécher des itinéraires cyclables périphérie-centre ville

- sur la signalisation des itinéraires pédestres urbains

Un gros déficit d'information

- *« Il m'a fallu presque 10 ans de résidence sur Poitiers pour comprendre que mes déplacements à pieds pouvaient se faire en me tenant à l'écart de rue dont l'espace est trop dévolu à l'automobile. C'est donc une richesse de la ville qui mérite d'être mise en valeur. »*
- Peu d'informations, manque de numérisation de ses informations, ou application avec tous les chemins de promenades à faire sur l'agglomération. il serait intéressant de mettre en avant la facilité avec laquelle on peut se déplacer à pied à Poitiers

Un patrimoine qui n'est pas valorisé

- Sur les plans de ville (ou de quartiers) indiquer les itinéraires « malin » en vélo et à pied
- Valoriser le patrimoine des escaliers et venelles
- Il existait un guide des voies alternatives pour vélo : le populariser par papier mais aussi pour téléphones portables

Une signalétique spécifique aux itinéraires pédestres

- Avoir une vraie signalétique spécifique aux cheminements doux et qui soit complète et cohérente, les différencier suivant le lieu par une couleur et un logo correspondant à chaque secteur.

La signalétique et le handicap

- Place de l'Hôtel-de-Ville impraticable pour des déficients visuels. La place de la gare n'est guère mieux.
- Problème dans les rues où le trottoir est discontinu et oblige à marcher sur la chaussée ou changer de côté.

- sur les « zones 20 » (ou « zones de rencontre ») et les « zones 30 »

Un débat et des doutes

- A généraliser, plutôt que de créer des bandes cyclables non respectées et renforcer la signalisation : trop timide
- Confusion sur l'identité de la zone. (exemple : Trois-cités, zone perçue par les enfants comme une zone piétonne).
- La multiplication de zones 30 sur des axes de transit pratiquement sans riverains tout comme les carrefours à deux ou quatre panneaux Stop décrédibilisent la réglementation et conduisent à un grand nombre d'infractions. Ces limitations non comprises amènent des automobilistes jusque là respectueux des panneaux à les relativiser.
- Les zones 20 (ex : rue des Montgorges) sont moins dangereuses que les zones 30 (ex : rue Maillochon).

Une extension

- Il faut développer ces zones, communiquer auprès de la population pour expliquer cela
- Tout le centre-ville à l'intérieur des boulevards devrait être en zone 30 : ça aurait le mérite de la simplicité, de la compréhension et ça ne ferait même pas baisser la « moyenne » !

Des propositions

- Zone 20 : en haut de la rue Guynemer (entre la rue Santos-Dumont et la rue de Montmidi) ; en haut de la rue des Montgorges (du chemin du soleil levant à la rue Ladamirault), et dans la zone commerciale de Bel-Air

- sur d'autres types d'équipements pour faciliter les « cheminements doux »

Consulter, sensibiliser, informer

- Consulter les utilisateurs, les conseils de quartier pour élaborer des propositions pertinentes
- Faire de la sensibilisation dans les collèges
- Distribuer un plan des voies cyclables par quartier, promouvoir les liaisons méconnues (signalétique, valorisation)

Des équipements innovants

- Téléphériques ou tire-fesse pour vélo ou ascenseurs, crémaillères : une spécificité de Poitiers est son morcellement par des vallées. Le grand viaduc de la gare est une réussite.
- Des ascenseurs sur les falaises (au niveau des escaliers Ste-Jeanne, Couronneries, les Dunes) pour passer du plateau au boulevard

Un peu de confort

- installations de bancs (pas des assis-debout) dans les zones appropriées, avec un arceau pour vélo + « boîtes à livres »

Annexe 2

Analyses et propositions

des associations, entreprises, organismes et services entendus

Réponse des associations Atelier du Petit Plateau et Vélocité 86 aux questions posées par le Conseil de Développement Responsable de Poitiers

Quels usages actuels et possibles des cheminements doux ?

« Les cheminements doux correspondent à différents usages du quotidien : aller travailler, aller à l'école, faire ses courses, sortir et se balader. Dit autrement tous les besoins de transport sur des petites distances (10km et moins) peuvent se faire par cheminements doux, chacun-e choisissant son moyen de déplacement suivant ses préférences pour chaque trajet. Cependant pour une bonne partie de la population les cheminements doux ne sont guère utilisés que pour la facette loisir ».

Quel partage de l'espace public ?

« Il nous paraît essentiel dans un premier temps de réduire la place dédiée à l'automobile vecteur de nuisances sonores, embouteillages, stress et accidents. Cela permettrait de libérer de l'espace pour d'autres modes de déplacements et en particulier les cheminements doux. Il serait alors possible d'installer des aménagements spécifiques, rue piétonne, piste cyclable et autres zones de rencontres qui permettent de sécuriser et de faciliter ces cheminements. Il est à noter que certains aménagements bénéfiques aux cheminements doux pourraient être installés sans chambouler le partage actuel de l'espace public comme par exemple les Tourne-à-Droite qui peuvent être indiqués à certains carrefours ».

Quelles contraintes et difficultés, actuellement et dans l'avenir ?

« La principale difficulté nous semble un problème de volonté et d'ancrage dans les habitudes. Il faut développer l'idée que l'on ne perd pas de temps à cheminer doucement et que cela favorise le bien-être de chacun-e et de tous. Ce changement est d'autant plus difficile que c'est tout un système qui est centré autour de l'automobile : les garages, les stations essence, les revues et les stationnements dédiés aux automobiles sont largement plus nombreux que leurs équivalents dédiés au monde non motorisé. Les générations actuelles ont été transportées sur les banquettes arrière des voitures de leurs parents et des bus scolaires. De plus dans les différents médias l'auto est présentée comme outil libérateur circulant facilement dans les grands espaces, comme un idéal répondant aux envies de voyage, de confort et de rapidité plutôt que comme un outil de transport ayant également ses défauts notamment financier. C'est donc tout un imaginaire qui pense voiture quand il pense transport. Bien évidemment d'autres facteurs viennent gêner le développement des cheminements doux comme par exemple le manque d'infrastructures adaptées et le manque d'attention par les autres usagers de la route ».

Les propositions à court et moyen terme

« Deux axes nous semblent importants : les aménagements et la communication.

Pour les aménagements il faudrait notamment :

- clarifier et développer les doubles-sens cyclables à Poitiers, avec une signalisation adaptée aussi bien pour les cyclistes que pour les automobilistes
- développer les zones de rencontre, notamment dans les quartiers, par exemple pour les rues de la Croix-Rouge et des Quatre Roues ou encore la rue de la Cueilie Mirebalaise
- expérimenter les Tourne-à-Droite sur 4 ou 5 carrefours dans les mois à venir et les développer plus largement d'ici un ou deux ans
- veiller à ce que chaque rénovation ou réalisation de voie urbaine respecte la loi LAURE qui exige la mise au point d'itinéraire cyclable
- multiplier la présence de points de stationnement vélo de proximité et augmenter leur nombre aux alentours des lieux à forte fréquentation

Pour ce qui est de la communication nous préconisons de :

- Communiquer sur les avantages du vélo dans la ville pour tous (bruit, pollution, santé, ville apaisée ...).
- Communiquer vers les automobilistes sur les règles à respecter envers les cyclistes (mais aussi les piétons et autres utilisateurs de la rue). On ne peut par exemple, que regretter que le « Guide de la Rue » n'ait pas été largement diffusé sur Grand Poitiers.
- Utiliser (pour les automobilistes) le panneau à l'entrée des zones en double sens cyclable.

• Mettre en place une signalisation vélo (entrer et sortir de Poitiers, axes structurants dans l'agglomération)
Enfin nous recommandons de se donner comme règle de base d'aménager la voirie afin que même un-e enfant puisse se déplacer sereinement à vélo et que même un-e étrangère arrive à se repérer facilement ».

GIHP POITOU CHARENTES <http://gihppc.free.fr> tel : 05 49 01 49 69

- Quels usages actuels et possibles des cheminements doux

« Un groupe d'adhérents se réunit tous les 15 jours sur l'atelier « DETENTE-NATURE ». Une dizaine de personnes en situation de handicap (marchants et fauteuils roulants) se retrouvent sur un point de rendez-vous, pour marcher ensemble sur des parcours définis (repérés en amont).

Exemples : chemin des Trams, promenade de la Casette, chemin des crêtes, la Roseraie... »

- Quel partage de l'espace public

« Les personnes en situation de handicap souhaitent le « bien vivre ensemble » et n'ont donc pas d'exigence individuelle, mais lorsque l'accessibilité est pensée pour elles, nous savons que c'est utile aux familles avec enfants en bas âges et leurs poussettes, aux personnes vieillissantes etc...

Il faut rappeler le travail engagé de la collectivité sur l'accessibilité des rues et lieux publics. Cependant afin de lutter sur les incivilités, une sensibilisation des automobilistes sur leurs stationnements gênants pour tous sur les trottoirs ».

- Quelles contraintes et difficultés, actuellement et dans l'avenir

« Les contraintes sont d'ordres pratiques :

1. Cheminements et revêtements : par rapport au revêtement au sol : il faut qu'il soit « roulant » avec un fauteuil (les racines, les cailloux sont des obstacles aux petites roues avant des FR)
2. Stationnement et aires de repos : il est nécessaire de penser avant d'aménager des cheminements que les pentes ne soient pas trop relevées, bien que la topographie de Poitiers ne soit pas en faveur des personnes handicapées. Aménager des zones de repos (paliers et bancs)
3. Eviter des branchages trop bas sur les chemins, afin que les personnes mal et non-voyantes ne les prennent pas en plein visage. (Fil d'Ariane) »

- Les propositions à court et moyen terme

- * Recenser localement les cheminements possibles, que pourraient partager les marcheurs, joggeurs et les cyclistes.
- * informer et sensibiliser

Compte-rendu de la rencontre avec M. Hébert (animateur à Poitiers-le centre) » 31/3/2015

Le constat est fait de l'accroissement du nombre de vélos dans le centre de Poitiers d'une part et de la baisse de fréquentation du centre depuis la rénovation de Cœur d'agglomération.

Sur la politique de la ville :

Celle-ci semble trop floue avec de « fausses bonnes idées » comme la circulation des cyclistes dans les voies en sens interdit et les manquements au code de la route des cyclistes. Il juge nécessaire qu'une information soit faite auprès de tous les usagers.

Le manque d'attache-vélos est jugé comme un facteur de restriction de l'usage du vélo. Ceux-ci ne sont pas placés aux bons endroits (près des commerces notamment) et jugés peu utiles dans les parkings de la ville.

La réfection de Cœur d'agglomération aurait entraîné la suppression de 450 places de stationnement en surface dans le centre. L'existence de places dans les parkings de la ville ne lui semble pas compenser ce manque au prétexte que les automobilistes ont leurs habitudes et qu'ils ne souhaitent pas stationner dans un parking s'ils ont juste une course à faire.

Le stationnement « dix minutes » avec borne n'est pas jugé satisfaisant bien que demandé par Poitiers-le centre car le stationnement abusif n'y est pas sanctionné.

Les navettes « Vit'en ville » depuis les parcobus, elles aussi réclamées par les commerçants, sont considérées comme un échec par manque de suivi et de continuité. Elles nécessitent d'être régulières et fréquentes pour être utilisées.

Les demandes en direction de la ville :

Elles portent essentiellement sur la facilitation d'accès et de stationnement des automobiles.

La fréquence des bus, notamment le samedi, est jugée insuffisante.

Ils souhaitent un développement important des parcobus.

La durée de validité d'un ticket de bus est jugée trop méconnue.

La ligne « la Citadine » est considérée comme trop peu fréquente et méconnue.

La réorganisation des lignes après Cœur d'agglomération ne permet plus aux personnes âgées ou avec une poussette de traverser le centre-ville avec les transports en commun.

Une politique tarifaire incitative pour les parkings est souhaitée.

Les actions spécifiques de l'association :

Elle n'initie pas et n'envisage pas d'actions qui lui soient propres dans le domaine des piétons et vélos.

Réponses de M. Vinour (Université de Poitiers) à notre questionnaire (23/9/2015)

- Sur le domaine universitaire, pourrions-nous disposer d'une carte des voies cyclables (pistes et bandes) ainsi que le kilométrage qu'elles représentent ? A défaut d'une carte, une liste des voies.

« Vous trouverez ci-joint un plan du campus faisant figurer les pistes cyclables existantes, les stationnements vélos existants et les garages à vélos projetés.

L'ensemble des voies représentent près de 5 km

La politique de l'Université est jusqu'à ce jour de considérer le campus comme un espace partagé (Zone bleue, 30 km/h). Les seules pistes cyclables sont donc en bordure du campus et le long des voiries qui traversent le campus.

L'Université a mené depuis deux ans un travail vers la mutation du campus vers un éco-campus prenant en compte les enjeux de mobilité de façon plus complète : transfert de mobilité, chaîne de déplacement, sécurisation des circulations, développement des stationnements. Les premières transformations auront lieu cette année universitaire, notamment pour le secteur C dont le schéma de principe a été présenté aux élus et services de GP et Poitiers en mars dernier.

A terme (début dès cette année 2015-2016), le campus bénéficiera de pistes cyclables identifiées, sécurisées et reliant les pôles de vie entre eux ».

- Possédez-vous une estimation du nombre d'étudiants qui utilisent un vélo pour leur trajet domicile-travail ?

« Je vous adresse deux enquêtes, une interne (étudiants et personnels) plus ancienne, et une récente avec Grand Poitiers qui répond en partie : 16 % sur 20.000 étudiants dont 14.000 sur le campus ».

- L'Université ou les associations étudiantes ont-elles mené des enquêtes pour connaître les besoins des étudiants dans la pratique des mobilités actives (marche et vélo) ?

« Idem. En sus, des ateliers sur la mobilité ont été par l'UP au niveau du secteur C pour les étudiants et personnels du secteur, à l'automne dernier ».

- La même question se pose par rapport aux personnels de l'Université.

« Idem ci-dessus. De plus, outre les ateliers du secteur C, une enquête a été menée l'an dernier sur le site de la présidence afin de mettre en place une régulation des accès au stationnement.

L'Université a acheté une flotte de 10 vélos électriques pour conforter et diversifier la flotte de véhicules administratifs, dont beaucoup sont désormais électriques. Des bornes de charge vont être déployées ».

- Y a-t-il une concertation avec les représentants des étudiants et leurs associations sur leur usage et leur éventuel développement ? Si oui, quelles sont les propositions de l'Université et les demandes des étudiants ?

« Sans aucun doute, mais je n'ai pas le détail. Je sais que le nécessaire a été fait au niveau du bus mais je ne crois pas que cela soit fait pour les autres mobilités. Pour le bus, cela a conduit aux modifications des circuits de bus, des arrêts et de la périodicité de certaines lignes.

Parmi les demandes anciennes, qui ont donné lieu à une action, l'installation d'une station Cap' vélos sur le campus au niveau du bâtiment B32. La location et la réparation sont possibles. Des ateliers y sont menés.

Dans les ateliers menés autour de la mobilité du secteur C, le développement de l'usage du vélos pour les étudiants passe par des circulations sécurisées, des stationnement en nombre si possible couverts voire sécurisés. Nous avons pris en compte ces demandes dans le programme de réalisation de places de stationnement pour cette année. Il y a actuellement plus de 200 emplacements cycles et le but est de doubler ce chiffre dès cette année. Ci-dessous, un exemple de ce qui pourrait être mis en place... le choix n'est pas encore fait, mais le sera avant la fin de l'année civile ».

- même question pour les personnels

« On ne peut pas dire qu'il y ait une concertation organisée régulière qui plus est avec les représentants des personnels... en dehors, et cela est notable du PDEs. L'Université rembourse non seulement 50% des abonnements de bus et TER mais également de location de vélo ».

- Y a-t-il des campagnes d'information ou de sensibilisation auprès des étudiants sur l'usage du vélo, les règles de sécurité routière, les équipements et les risques ?

« Il y a des actions dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité en septembre ont été menées en 2011, 2012 et 2013, avec des actions tournées vers le vélo. Depuis, cela concerne plus la mobilité au sens large. Des stages d'éco-conduite existent pour les personnels par exemple.

Il y a également chaque année l'opération "je roule à vélo et ça se voit" en novembre avec la police nationale ».

- Existe-t-il des consignes à vélo sécurisés sur les campus. Si oui : où, nombre de places, mode de fonctionnement. Si non, leur implantation est-elle envisagée et avec quelles modalités ?

« Il n'y a pas de consignes à vélos mais effectivement l'implantation de stationnements couverts sécurisés et/ou de consignes est à l'étude et déjà budgétée. Les premiers sites seront D1, A2-A3, C4, B1. La situation est différente sur Niort et Angoulême mais je ne pense pas que cela soit dans votre périmètre.

Pour ce qui est des modalités, nous envisageons des systèmes mixtes, qu'il m'est difficile de détailler, mais il y aura des zones à accès restrictifs avec la carte multi-usages (restauration, BU, accès bâtiment...) et des zones à accès libres. La préférence des étudiants va à des stationnements couverts mais pas forcément sécurisés. Il y a déjà des parking à vélos couverts mais ouverts. Il y a eu également récemment des garages à vélos installés par le CROUS auprès des résidences universitaires avec des modules de plusieurs dizaines de cycles. Ces modules sont sécurisés ».

- Compte tenu des voies routières qui traversent les campus et plus particulièrement celui de l'est de Poitiers, y a-t-il eu un recensement des « points durs » (traversées, carrefours, ronds-points, etc.) du domaine universitaire ? Si oui, quels remèdes ont été mis en œuvre ou envisagés ?

« Il y a eu un audit précis des espaces verts et voiries, notamment du point de vue de l'accessibilité. La première action a consisté à sécuriser les piétons et connecter les pistes cyclables du campus à celles de la ville. La seconde action a été sur les panneaux de signalisation, jusqu'alors inexistants, et sur l'abaissement de la vitesse sur le campus. La troisième sur la sécurisation des voiries, avec ralentisseurs et chicanes. Mais l'action principale sera menée sur les trois années qui viennent avec la transformation en éco-campus ».

- Suite à une réunion de notre groupe avec le commandant Merle de la Police nationale, il est apparu que l'axe rue Jean-Jaurès-faubourg du Pont-Neuf-campus était particulièrement accidentogène. Travaillez-vous avec la ville de Poitiers sur ce problème ?

« Pas spécifiquement aujourd'hui mais nous avons deux outils de concertation : le PDE (le nouveau se lance en ce moment) et le Schéma Local de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche, qui comporte des objectifs de mobilité ».

- En ce qui concerne les liaisons praticables par les vélos entre les différents campus, des études ont-elles été menées par l'Université, des propositions ont-elles été faites à Grand-Poitiers et/ou au Conseil départemental

« La seule étude récente concerne la mobilité au sens large. Le vélo n'y a qu'une place réduite mais nous lançons actuellement un schéma directeur de développement durable avec la Caisse des Dépôts et Consignations dont sont parties prenantes la Ville et l'Ademe. La mobilité est un sujet de l'étude, mais à ce jour, aucune proposition -à ma connaissance- n'a été faite pour les liaisons inter-campus ».

- Quelles seraient, selon vous, les améliorations ou transformations les plus urgentes

« Il me semblerait important qu'un schéma directeur de mobilité puisse être élaboré avec toutes les parties prenantes. L'Université y prendrait toute sa part ». ?

- La création d'une piste cyclable sur la pénétrante (voie André Malraux) vous semble-t-elle pertinente ?

« A titre personnel, pourquoi pas. A titre professionnel, je pense que les flux étudiants ou personnels en vélos inter-sites resteront limités car dans le cadre de notre schéma directeur immobilier et d'aménagement, nous avons travaillé à repenser la spécialisation de nos sites afin de limiter les mobilités contraintes inter-sites. Reste donc les liaisons domicile-travail où, pour l'heure, l'option bus est privilégiée ».

Annexe 3

Liens vers des sites internet pour poursuivre la réflexion

Le club des villes et territoires cyclables : <http://www.villes-cyclables.org/>

La fédération française des usagers de la bicyclette : <http://www.fubicy.org/>

Le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Mobilite-durable,1722-.html>

Le Cerema, Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement : <http://www.cerema.fr/>

European Cyclists' Federation : <http://www.ecf.com>

Le blog d'Olivier Razemon :

<http://transports.blog.lemonde.fr/>

Des généralités :

<http://www.inet-ets.net/wp-content/uploads/2014/10/atelier-22-intervention-cheminements-doux.pdf?1607d3> (Jean-Pierre Faye)

Des sites notamment de villes ou agglomérations :

<http://www.ville-antony.fr/votre-code-bonne-conduite-velo>

http://www.bordeaux-metropole.fr/sites/default/files/synchro_docs/ConseildeCommunaute/2006/09/22/D07SO.pdf

<http://www.agglo-brive.fr/lmgPDF/Chap%206%20La%20Mobilite%20Douce.pdf>

http://www.caenlamer.fr/iso_album/fiche-projet-deplacements-doux-ifs.pdf

http://www.pdu-casa.fr/guide_pdu_adopte.pdf (Sophia Antipolis)

<http://www.erea-conseil.fr/reference-urbanisme/49-modesactifs-ecomobilite/180-schema-directeur-des-deplacements-doux-sur-le-bassin-de-pompey.html>

<http://www.erea-conseil.fr/reference-urbanisme/49-modesactifs-ecomobilite/299-schema-directeur-la-roche-sur-yon.html>

http://www.angers.fr/fileadmin/plugin/tx_dcddownloads/angers_depliant-def-11-BD.pdf

<http://www.mdb-idf.org/spip/> (Mieux se déplacer à bicyclette en Ile-de-France)

<http://www.ccbuechdevoluy.fr/cheminement-doux.html>

Des conseils, des ateliers :

<http://www.caue85.com/les-revetements-de-sol-pour.html>

<http://www.heureux-cyclage.org/> (les ateliers vélo participatifs et solidaires)

<http://lespetitesreines.voila.net/mireille.htm>

De l'information à la formation :

<http://blog.velib.paris.fr/blog/2015/08/28/velib-et-les-trottoirs-pour-les-nuls/>

<http://blog.velib.paris.fr/blog/2015/03/31/le-velo-au-programme-de-leducation-nationale/>

<http://www.ouest-france.fr/le-bon-usage-du-velo-au-college-victoire-daubie-2897518>

<http://ecomobilite.org/ecomobilite-scolaire/realisations/Animation-d-un-diaporama-sur-l>

<http://www.droitauvelo.org/DOC/FICHES/fiche1.pdf>

Des cartes et des itinéraires :

<http://www.opencyclemap.org/>

<http://www.geovelo.fr/>

Annexe 4

Des notes de lecture

En cas d'accident avec piéton, la probabilité de tuer un piéton passe de 100% à 70 km/h, à 50 à 80% à 50 km/h et à environ 10% à 30 km/h. (CERTU – La zone 30 – novembre 2008)

**Les transports, la planète et le citoyen
(Ludovic Bu, Marc Fontanès, Olivier Razemon – ed. Rue de l'échiquier – 192 p ; 2010)**

Extraits :

70% des déplacements ne sont pas liés aux trajets entre domicile et travail. On bouge aussi pour se nourrir, emmener les enfants, pour des démarches administratives, les loisirs, les fins de semaines, les vacances.

Dans l'Union Européenne, le carburant gaspillé et le temps perdu dans les seuls embouteillages coûtent 100 milliards d'€ par an : 1% du PIB européen.

[En 2005, on] comptabilise environ 7 millions d'individus, en France dont « l'intégration sociale et professionnelle est compliquée par les problèmes de mobilité » (Eric Le Breton – Bouger pour s'en sortir. Armand Colin, 2005)

Selon l'Agence européenne de l'environnement, les pollutions émises par les transports ont augmenté de 35% entre 1990 et 2007.

« C'est essentiellement dans le flux de circulation en agglomération et notamment à l'intérieur de l'habitacle des véhicules que les niveaux de dioxyde d'azote les plus importants sont relevés ». (Agence française de sécurité sanitaire – août 2009)

En ville, la circulation produit 80% du bruit. (Ademe, 2007)

Les zones urbanisées ont doublé, en France, depuis 1945. Entre 1990 et 1999, la population française a augmenté de 2% dans les villes, de 8% dans les zones périurbaines et de 0,6% dans les territoires ruraux (FNSafer)

Les 24 000 zones d'activité implantées dans 12 000 communes occupent une superficie équivalente à 10% du territoire français. (Ministère de l'écologie)

Selon le GART (groupe des autorités responsables des transports), en province, le « versement transport » payé par les employeurs finançait, en 2007, 44% des dépenses d'investissement et de fonctionnement confondues, tandis que les collectivités en versaient 35%, les recettes commerciales en fournissant 19% et l'Etat 2%. A ces chiffres s'ajoute la prise en charge obligatoire, par les employeurs, de 50% de l'abonnement des salariés (mesure étendue en 2009 à tout le territoire).

Un tramway coûte cher – 25 millions d'euros le kilomètre, en moyenne, contre 9 millions pour un bus circulant en site propre, et beaucoup moins pour un bus classique.

En France, en 2008, on a compté 159 morts pour 21 millions de vélos. Depuis quinze ans, le nombre de décès a été divisé par trois, malgré l'augmentation du nombre de pratiquants. De fait, la multiplication du nombre de cyclistes, en favorisant leur visibilité, amène les automobilistes à être plus attentifs. Selon une étude de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière portant sur les 159 tués à vélo en 2008, seuls 10% de ces accidents sont dus au cycliste seul.

Le livre auquel vous ne devez pas échapper :

Le pouvoir de la pédale
Olivier Razemon - ed. Rue de l'Echiquier - 2014

Extraits :

ECONOMIE

Comparaison prix d'un vélo / salaire moyen d'un ouvrier :

Fin XIXème : 625 heures de travail - 1910 : 333 h. – 1930 : 62 h. – 2010 : 21 h. (et un vélo d'occasion correct pour moins de 5 h.)

Le vélo ne coûte presque rien, modère les dépenses publiques, « rematérialise » l'économie, limite le gaspillage d'énergie. Les pouvoirs publics ont fondamentalement intérêt à l'encourager, à la fois pour des raisons économiques, budgétaires, sociales et territoriales.

La bicyclette ne consomme pratiquement aucune subvention, à l'exception de celle qui encourage l'achat d'une monture électrique. L'économie du vélo s'inscrit dans un long terme.

« La voiture c'est du rationnel et de l'émotionnel. La plupart des gens achètent des voitures dont ils n'ont pas besoin. » (Carlos Ghosn – juillet 2013 – Rencontres économiques d'Aix-en-Provence)

Bien que le carburant soit moins cher qu'il y a trente ans, les transports pèsent environ 15% dans le budget des ménages dont 83% sont consacrés à la voiture individuelle (Insee)

Le vélo représente en France un poids économique direct de près de 4,5 milliards d'€ et emploie 35 000 personnes. Près de la moitié des impacts et des effectifs sont liés au tourisme à vélo et plus d'un tiers à l'industrie et à la distribution des cycles.

L'Europe produit 12 millions de vélos. En 2011 en tête de la production l'Italie puis l'Allemagne puis les Pays-Bas et la France (900 000 unités). Il se vendait en 2010 environ 20 M. de vélos neufs par an (3 M. de plus qu'en 2003).

En France seulement 11% des achats sont estampillés « vélos de ville », Allemagne : 25%.

Une économie non délocalisable avec un très bon rendement fiscal pour l'Etat : pour 470 millions d'€ d'investissement des collectivités annuelles et moins de 10 M ; de la part de l'Etat, les retombées fiscales annuelles du secteur sont de 564 millions d'€ de tva, 56 millions en impôts sur les sociétés et 88 M. de taxes professionnelles. (journées d'étude de la FUB – avril 2010). Selon la même source, les 4,4 milliards de kms parcourus en France par an permettent aux services de santé d'économiser 5,6 milliards d'€, conséquence d'un moindre recours aux services sanitaires, d'un absentéisme réduit et d'une productivité améliorée.

Le vélo c'est aussi l'obsolescence déprogrammée : un vélo se répare aisément.

FLUIDITE – CYCLABILITE – AMENAGEMENT URBAIN

Dans pratiquement toutes les villes, le chemin motorisé est direct, évident, sans obstacle, alors que le piéton doit slalomer dans le milieu urbain, de passage sécurisé en « refuge », et jusque sur les trottoirs, entre les poteaux de signalisation, les « sucettes » publicitaires et les parterres de fleurs décoratifs.

Se déplacer à vélo est devenu contraignant et dangereux. La généralisation des sens uniques, censée apporter plus de fluidité à la circulation et favoriser le stationnement de chaque côté de la voie, allonge le parcours des cyclistes.

La pratique du vélo est une manière d'utiliser l'espace public qui limite la pollution, les coûts, la congestion. (S. Kallas, commissaire européen en charge des transports – 2013)

La Com. Européenne a consacré 600 M. d'€ dans son budget 2007-2013 aux infrastructures cyclables. Dans le même temps 4 pays ont dépensé chacun 100 M ; d'€ : Allemagne, Pologne, Hongrie, Rep. Tchèque.

La fédé européenne des cyclistes (ECF) a réclamé pour 2014-2020, 6 milliards d'€ soit 10% du budget transport de l'UE.

La France 11^{ème} du classement européen de l'ECF pour la cyclabilité. En tête Danemark, Pays-Bas, Suède, Finlande, Belgique. R.U. : 10^{ème}.

Une simple passerelle au-dessus d'une voie ferrée fait le lien entre deux quartiers. Le vélo est un outil d'aménagement des espaces urbains et des territoires.

Si les modes de déplacement sont concurrents, les usagers de la voirie ne doivent pas être considérés comme des rivaux. En d'autres termes il ne s'agit pas de s'attaquer aux automobilistes ou aux motards. Il s'agit en revanche de les convaincre – quitte à passer par la contrainte – d'effectuer certains trajets autrement.

En Allemagne : Contrairement aux idées bien ancrées, les villes plates ne sont pas nécessairement les plus cyclables. Même surprise sur le plan politique. Dans le trio de tête : Münster (CDU) Fribourg (Verts) et Karlsruhe (SPD).

Un peu partout en Europe, les villes universitaires (Oxford, Fribourg, Graz, Bologne, Parme) figurent parmi les fers de lance de la transition cyclable.

Selon des calculs, un investissement de 300 millions d'€ par an permettrait à la France de rejoindre les pionniers européens que sont le Danemark, les Pays-Bas ou, dans une moindre mesure, l'Allemagne.

On a en réalité moins besoin d'aménagements cyclables que de défaire les équipements qui bloquent les itinéraires : routes à quatre voies en pleine ville, ponts ou tunnels réservés aux voitures, ronds-points périlleux à traverser, etc.

Il faut des brèches, passerelles, routes ou ponts pour réduire l'impact des nombreuses coupures qui séparent hermétiquement les quartiers : autoroutes, boulevards rapides, voies ferrées, gares de triage, rivières, zones commerciales et industrielles, aéroports, résidences fermées.

LES PISTES CYCLABLES

L'effet de ces ornements bordant les routes départementales, et sur lesquelles aucun cycliste ne met jamais les roues est désastreux. « Mais que fait-on avec nos impôts ! »

Mais...

Les pistes ne sont pas inutiles, notamment dans les villes « débutantes », où elles contribuent à une prise de conscience collective.

Le choix du revêtement : il ne doit pas être trop glissant, surtout sous la pluie. Il faut également soigner le passage de la route à la piste, supprimer tout seuil, comme on devrait également le faire pour faciliter le cheminement des poussettes ou des fauteuils roulants.

Les pistes cyclables sont des aménagements pérennes. Or, elles sont souvent conçues comme des lieux subsidiaires, qu'on peut sans dommage soustraire à la circulation pour les réserver momentanément à d'autres usages.

L'entretien et le nettoyage s'imposent.

Dans certaines villes, des bandes couleur sont peintes sur la chaussée au milieu des carrefours, pour sécuriser le passage.

Les « sas », espaces dessinés juste derrière un feu tricolore, permettent de se positionner en sécurité.

Les doubles sens cyclables, les « tourne-à-droite » aux feux.

Les feux de signalisation synchronisés selon la vitesse d'un vélo, environ 20 km/h, sont monnaie courante au Danemark ou aux Pays-Bas. Idem pour les « autoroutes cyclables » qui desservent les quartiers les plus excentrés et conçus pour pouvoir y rouler à 25 km/h.

Le balisage des itinéraires

L'encouragement, dans les villes au relief marqué comme Lausanne, à emprunter les rues les plus douces en y ménageant, par exemple, des doubles sens.

LE STATIONNEMENT

On distingue deux types de moyens de transport : celui dont on ne se soucie plus, une fois le trajet effectué (train, bus tram, téléphérique, taxi, vélo en libre-service), et celui qui nécessite un stationnement.

On raisonne aujourd'hui encore comme s'il existait un « droit à la place », inestimable mais gratuit..

Il faut s'y résoudre : l'espace de stationnement, quel que soit le moyen de transport utilisé, doit parfois être rationné. Le bon sens consiste alors à le réglementer et à encourager les véhicules les moins encombrants.

Le stationnement des vélos nécessite une politique d'envergure, globale, à l'échelle du bassin d'emploi, exactement comme la circulation.

Dans les gares néerlandaises, belges, suisses ou allemandes, les espaces dédiés sont aménagés, gardés, sécurisés. Parfois il faut payer pour laisser sa monture une journée. Se garer sans risque à proximité de l'endroit où l'on se rend constitue un service estimable, auquel on peut donc fixer une certaine valeur.

Le stationnement est enfin un enjeu à l'intérieur des bâtiments, bureaux, immeubles d'habitation, établissements scolaires.

L'INTERMODALITE

Le vélo est à la fois concurrent et complémentaire des autres modes. Lorsque le vélo commence à émerger, la cohabitation avec les piétons n'est pas toujours aisée. Tout se passe comme si les piétons considéraient les voitures comme légitimes. L'omniprésence de la voiture leur semble naturelle.

L'intermodalité implique des garages à vélo sécurisés et des arceaux près des gares et des stations de bus ou tramway. Mais attention au succès !

L'intermodalité c'est aussi le covoiturage, l'autopartage

BETISIER

Ambiguïté sémantique entre « libre circulation des personnes » et « liberté de circuler » qui serait intrinsèquement attachée, selon certains, à la propriété d'un véhicule motorisé.

Un homme à vélo plus rapide qu'un homme dans sa voiture serait une provocation. Le potentiel du moteur, qu'il est rare de pouvoir exploiter pleinement, surtout en ville, provoque des frustrations :

Wall street journal : « Le plus grand danger de la ville ce ne sont pas les taxis mais les cyclistes. Les vélos en libre-service sont l'œuvre d'un gouvernement totalitaire. »

ACCIDENTOLOGIE

A Paris, en 4ans, de 2006 à 2009, une seule personne est décédée après avoir été renversée par un cycliste. En France en 2008, sur 148 cyclistes tués : 73 soit 49% l'ont été en milieu urbain. En revanche 85% des blessés ont été accidentés en ville.

« Les cyclistes contribuent, par leur présence même, à ralentir la circulation. Plus ils sont nombreux, plus ils amènent les automobiles et motards à lever le pied. »

Les « doubles sens cyclables » : toutes les études (Illkirch pendant 5 ans, Paris depuis 2010, Toulouse en 2013) montrent qu'il y a très peu d'accidents et, en tout cas, pas plus qu'avant leur mise en place.

En limitant les vitesses, on rassure les personnes qui hésitent à enfourcher une bicyclette. Et en encourageant les cyclistes, on apaise l'espace urbain, au profit des piétons. Dans une ville à 30, la voiture et la moto sont des objets bienvenus. Mais pas indispensables.

En pratique la ville apaisée doit se décider localement ... et unilatéralement. C'est aux décideurs politiques de prendre cette responsabilité. Le référendum est la pire manière de trancher des sujets complexes. La plupart du temps, lorsque les pouvoirs publics limitent de facto la vitesse, par exemple lors de la réalisation d'une ligne de tramway, ils ne demandent l'avis de personne.

TEMPS

« Vous n'êtes pas bloqués dans les embouteillages, vous êtes les embouteillages. » (fabricant de GPS « Tom-Tom »). Le cycliste, lui, connaît parfaitement la durée de sa course.

Alkmaar (93 000 hab. – nord d'Amsterdam) : Une augmentation de 10% du trafic cycliste entraînerait une réduction de 15% du nb d'heures perdues chaque année dans la congestion automobile.

SANTE

« Si en 2020, 20% des Franciliens se déplaçaient à vélo (contre 2% aujourd'hui) 2745 vies seraient sauvées, tout simplement parce que les habitants se porteraient mieux. » (Etude de l'Observatoire régional de santé d'Ile-de-France).