



VIVEZ L'AGGLO **VOTEZ VELO** votez-velo.fr 2020

PROPOSITIONS
CITOYENNES POUR
UNE VILLE CYCLABLE

COMMUNES DU TERRITOIRE DE ROCHEFORT



VOTEZ-VELO.FR

Table des matières

| | |
|--------------------------------|----------|
| PROPOS LIMINAIRES | 2 |
|--------------------------------|----------|

| | |
|---------------------------|----------|
| PROPOSITIONS | 4 |
|---------------------------|----------|

| | |
|---|---|
| #1 Une voirie et des infrastructures adaptées au vélo | 6 |
|---|---|

| | |
|-------------------------------------|---|
| #2 Faire du vélo une priorité | 9 |
|-------------------------------------|---|

| | |
|---|----|
| #3 Faciliter le stationnement du vélo | 13 |
|---|----|

| | |
|--------------------------------|----|
| #4 Dernier coup de pédale..... | 16 |
|--------------------------------|----|

| | |
|-------------------------|-----------|
| CONCLUSIONS..... | 18 |
|-------------------------|-----------|

PROPOS LIMINAIRES

Qui-sommes-nous ?

Créée en 2004, **Vélo pour Tous** en pays rochefortais est une association dont l'objectif est de « **faire du vélo une évidence** » dans l'agglomération : il s'agit de rendre cette solution de déplacement accessible et sûre pour le plus grand nombre. Nous identifions des freins à la mise en selle (sécurité, apprentissage, stationnement...), et discutons régulièrement avec les pouvoirs publics pour qu'ils puissent être levés.

L'association compte aujourd'hui près de 100 adhérents et dispose de trois groupes locaux dans les communes de Rochefort, Tonnay-Charente et Fouras. Vélo pour Tous organise des opérations de toutes natures visant à promouvoir le déplacement à vélo.

Nous devons changer

Le transport routier reste la principale source de pollution de l'air en ville. Ce secteur participe à 31% des émissions de gaz à effet de serre en France. Les véhicules particuliers représentent près de 52% de ces émissions.

Les villes et les agglomérations ont la possibilité et la responsabilité d'agir pour protéger la santé de leurs habitant(e)s et lutter contre les émissions de gaz à effet de serre liées au trafic routier.

Sur le territoire de Rochefort, 3,66% des déplacements sont réalisés à vélo et 2% à l'échelle de la Communauté d'Agglomération (source : EDVM CARO // 2014-2015).

Les déplacements effectués en voiture font en moyenne 2 à 3 km sur l'agglomération.

Cependant plus de la moitié des français sont prêts à renoncer à leurs voitures.

Le Baromètre des Villes Cyclables mené par la Fédération des Usagers de la Bicyclette et relayé par les associations locales constitue un outil inédit, de par le volume des contributions recueillies (près de 185 00), de connaissance des pratiques et des attentes cyclables de quelques 768 villes en France.

Cet travail constitue, à l'heure actuelle, la plus grande enquête mondiale menée sur le vélo.

Les résultats dans leur ensemble font apparaître de belles progressions dans certains territoires, mais une majorité de villes de France ont encore des efforts à faire.

Les villes de Rochefort, Tonnay-Charente et Fouras ont obtenu une note moyenne de 2,8, légèrement au-dessus de la note moyenne des communes de la catégorie (2,68) (<https://palmares.parlons-velo.fr/>).

Favoriser l'émergence d'une nouvelle mobilité

Le vote de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) à l'automne dernier ainsi que l'adoption par le gouvernement d'un plan national vélo financé, prouve que désormais, le vélo est reconnu comme un véritable moyen de déplacement.

Ce mode de transport est également économique, écologique et bon pour la santé :

Santé En intégrant le vélo comme moyen de déplacement quotidien, on atteint facilement les recommandations de l'OMS sur la pratique d'une activité physique régulière diminuant ainsi les risques de dépression, maladie cardio-vasculaire, obésité, cancer.... Seulement 1 enfant sur 5 atteint actuellement ces recommandations en France.

Pollution Sur la CARO 54% des trajets de 0,5 à 1 km sont effectués en voiture. Il y a un vrai et important report possible vers le vélo et la marche tous deux très faibles émetteurs de particules fines et de composé à effet de serre.

Economie En 2017 l'ACA (l'automobile club association) estimait le coût moyen annuel d'une voiture à 6063€. Lorsqu'un ménage se libère d'une de ses voitures, celui-ci libère donc un budget annuel moyen de 6063€ qu'il peut ré-injecter dans son économie locale. Un touriste à vélo dépense 25% de plus en moyenne durant son séjour qu'un touriste lambda.

En amont des élections municipales qui doivent avoir lieu en mars 2020, Vélo pour tous souhaite participer au débat sur ce qu'il reste à faire en matière de lutte contre la pollution de l'air et de développement des alternatives à la voiture.

La marge de progression est importante.

Une ville cyclable pense le vélo comme un système.

Comme évoqué ci-dessus, après plus de deux ans de concertation, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) vise à **proposer partout des alternatives à l'usage individuel de la voiture**. Elle apporte des avancées très attendues. Le « droit à la mobilité active » est reconnu. Et surtout des leviers sont instaurés en vue de **doter la France d'un véritable « système vélo »**.

Dans un système vélo performant et vertueux, les infrastructures cyclables, essentielles et prioritaires, doivent être accompagnées d'une série de mesures complémentaires.

PROPOSITIONS

Proposition #1

Une voirie et des infrastructures adaptées au vélo



PROPOSITION #1

UNE VOIRIE ET DES INFRASTRUCTURES ADAPTEES AU VELO

Focus

La récente enquête menée par la fédération des usagers de la bicyclette a démontré les fortes attentes en matière de développement du vélo.

Les personnes ayant participées à l'enquête témoignent parfois d'une incompréhension sur les choix opérés lors des aménagements de voiries et réclament une concertation plus transparente.



D'autre part, ces personnes souhaitent que soit envisagé le développement du mode vélo au travers une **meilleure sécurité** et notamment celles ayant abandonné sa pratique.

Actions

1.A ADOPTER UN PLAN VELO LOCAL AMBITIEUX, FINANCE ET CONCERTÉ, DES LE DEBUT DU MANDAT

METTRE EN PLACE UN SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE favorable au développement du vélo dans le quotidien.

- **Identification, hiérarchisations et qualification** des voiries et des points noirs à sécuriser dans chaque commune,
- **Identification et traitement de pôles attractifs** s'inscrivant dans ce schéma à élaborer (centre-ville, Marché, Gare, Services Administratifs, lieux culturel et sportifs, écoles collèges lycée, centre commerciaux)
- **Stratégie de positionnement de stationnement** des vélos sur le territoire (CARO et gestionnaires de voiries),
- **Évaluation** du schéma,

1.B IDENTIFICATION DE TRONCONS PRIORITAIRES

IDENTIFICATION DE LIAISONS PRIORITAIRES DE MOBILITÉ A VELO

- Identifier de manière concertée une série d'axes propres au déplacement prioritaire à vélo.
- Ces axes devront permettre de créer des liaisons inter-quartier (comme le Boulevard Pouzet) et développés dans les zones denses.
- Construire un réseau express vélo afin de relier les communes de l'agglomération entre elles.

Une continuité des itinéraires cyclables doit être atteinte d'ici la fin du mandat..

1.C ADOPTER UNE CHARTE D'AMENAGEMENTS

CONTRIBUER AU DÉVELOPPEMENT DE L'USAGE DU VÉLO COMME MODE DE DÉPLACEMENT ALTERNATIF DANS DES CONDITIONS SURES ET AGRÉABLES.

A destination des aménageurs et des gestionnaires de voiries, cette charte aura pour objectifs **d'identifier les aménagements et les équipements types favorables une lisibilité accrue** pour l'ensemble des usagers (cyclistes mais aussi piétons et surtout automobilistes). et ce quelle que soit leur provenance) .

Celle-ci pourrait être mise en place par l'Agglomération en partenariat avec Vélo Pour Tous.

1.D FRANCHISSEMENT DE LA CHARENTE

FRANCHIR LE CAP DES ETUDES ET DOTER LE TERRITOIRE D'UN PONT ACCESSIBLE A VÉLO COMME SUR OLERON ET RE.

Considérer le **franchissement de la Charente comme la continuité territoriale** nécessaire au développement de la pratique du vélo et au rapprochement des communes du Sud-Charente et de Rochefort.

Examen en début de mandat indispensable.

Proposition #2

Faire du vélo une priorité



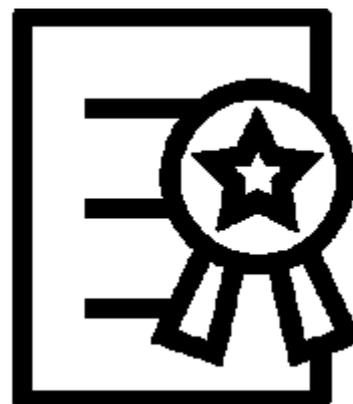
PROPOSITION #2

FAIRE DU VELO UNE PRIORITE

Focus

zNous n'avons plus le choix, **nous devons tous faire du vélo une priorité**. La loi d'orientation des mobilités implique un apprentissage généralisé du vélo à destination des enfants de primaires (avant l'entrée au collège).

Elus, techniciens, associations, nous devons apprendre à ne plus faire du vélo une variable d'ajustement mais **orienter la mobilité vers ce mode** et considérer les modes actifs dans leur ensemble comme prioritaires. Ce développement doit être facteur de richesses partagés et de lien social.



Actions

2.A FAVORISER L'APPRENTISSAGE DU VELO

Pour mettre toute une génération derrière le guidon, il faut accompagner l'apprentissage de la circulation à vélo dès le plus jeune âge.

➔ Dès école primaire, le « savoir rouler à vélo » adopté le 9 janvier 2018 par le Comité interministériel à la sécurité routière vise à **accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité** : il ne s'agit pas seulement d'apprendre aux enfants à faire du vélo, mais surtout d'apprendre à circuler dans l'espace urbain en sécurité, tout en respectant les autres usagers et habitants de la ville.

➔ Pour tous/à tout âge : mettre en place des séances de remise en selle et le développement des vélo-écoles,

2.B CREER DES STRUCTURES D'APPRENTISSAGE IDENTIFIEES

Afin d'accueillir les publics jeunes et adultes dans les meilleures conditions, des lieux identifiés doivent être créés.

→ Si le savoir pédaler peut s'acquérir dans une cour d'école, l'acquisition des compétences suivantes demande des infrastructures plus vastes : savoir pédaler, savoir circuler en milieu protégé, savoir rouler en milieu ouvert à la circulation. Pour ce faire des équipements de type pistes d'apprentissages sont à envisager.

Ainsi des équipements de type pistes d'apprentissages ouvertes à tous sont à envisager.

2.C ASSURER LA FORMATION DES ELUS ET TECHNICIENS ET DE LEURS PARTENAIRES

Les élus, techniciens, ingénieurs qui œuvrent, à l'essor du vélo sont de grands connaisseurs de l'aménagement urbain, de la voirie, des transports publics, mais aussi de la cinétique ou des enjeux de santé et d'environnement.

Dans leur action ils sont confrontés à des objections faciles, voire à des moqueries. « Le vélo, c'est pour la balade. Le vélo, c'est pour les autres. Le vélo, c'est dangereux ».

→ Les formations, colloques, visites à mettre sur pieds doivent s'adresser aux personnes qui ont pour mission de développer une nouvelle forme de mobilité dans les villes. Ceux-ci devront permettre de poser les questions clés sur les politiques publiques innovantes de mobilité active et singulièrement celle consacrée au vélo.

Ils devront fournir des boîtes à idées pour développer la part modale du vélo sur le territoire.

→ Organiser des « **balades urbaines** », mêlant élus, techniciens et habitants, à pied ou à vélo, pour découvrir et débattre de projets à mener ou réalisés par les collectivités : plus informelle, ludique et moins politique ces initiatives permettent de parler du développement urbain de manière plus apaisée et consensuelle.

→ Pérenniser l'échange avec les diverses associations et professionnels en lien avec le développement du vélo à Rochefort et dans les communes de l'agglomération par la tenue de **comités vélo trimestriels**. Ces comités sont une opportunité pour les élus et les services techniques des mairies de recevoir un retour et des avis sur les projets d'aménagement, afin qu'ils répondent au mieux aux besoins des usagers.

2.B EXPLIQUER LES ACTIONS MENEES

Favoriser la bonne compréhension des mesures

→ Promouvoir auprès du grand public, des collectivités et des entreprises les évolutions réglementaires récentes (Code de la route) pour une meilleure prise en compte des automobilistes, des cyclistes et des piétons afin d'accélérer leur diffusion,

→ Expliquer dans ces actions de communication les bénéfices de l'abaissement de la vitesse et de la zone 30 et des aménagements en faveur des cyclistes, notamment les double-sens cyclables qui facilitent le déplacement à vélo et tendent à contribuer à la baisse des vitesses dans certaines rues,

2.C TRAITER EGALITAIREMENT

Favoriser la sécurité des cyclistes

→ Généraliser les amendes minorées à l'encontre des cyclistes, sur le principe de la juste proportionnalité des peines, (retombées positives en termes de responsabilisation, de sensibilisation et de sécurité (baisse de 48 % du nombre d'accidents à Strasbourg).

→ Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable.

Proposition #3

Faciliter le stationnement du vélo



PROPOSITION #3

FACILITER LE STATIONNEMENT DU VELO

Focus

Tous les cyclistes – quotidiens et occasionnels, cyclo-sportifs, enfants et adultes – ont besoin de stationner leur vélo à leur domicile. Le stationnement sur les lieux de travail et d'études a également une grande importance. C'est même une condition du transfert de la voiture vers le vélo ou de la combinaison vélo et transport public pour un très grand nombre de cyclistes potentiels.



Dans l'agglomération de Rochefort, force est de constater que l'offre de stationnement est insuffisante. Même si des efforts ont été réalisés sur les communes du territoire depuis 2013, il semble que celle-ci se développe ou disparaît par à-coup sans visibilité, sans stratégie.

Actions

3.A UNE APPROCHE AMBITIEUSE POUR LE STATIONNEMENT DES VELOS DANS LES BATIMENTS

FACILITER L'OFFRE DE STATIONNEMENT DES VELOS DANS L'HABITAT COLLECTIF ET LES CONSTRUCTIONS NEUVES

Il appartient au plan local d'urbanisme de fixer les obligations minimales en matière de stationnement pour les vélos pour les immeubles d'habitation et de bureaux, dans le respect du code la construction.

→ A l'échelle d'un plan local d'urbanisme intercommunal, adopter de nouvelles normes de stationnement ambitieuses pour le vélo dans l'habitat, les commerces (commerces de proximité et grandes enseignes) et les entreprises afin d'envisager une nouvelle approche plus raisonnée du stationnement automobile.

3.B STATIONNER A VELO SUR VOIRIE DANS DE BONNES CONDITIONS

FAVORISER LE STATIONNEMENT SUR LE DOMAINE PUBLIC

Le nombre de places de stationnement vélo sur l'espace public reste encore insuffisant et limité aux centres villes ou aux abords de quelques équipements publics.

→ Pour offrir aux cyclistes de meilleures conditions d'accès aux fonctions urbaines, il est indispensable de prévoir, de manière systématique, des places de stationnement vélo adaptées : écoles, lieux sportifs et culturels, services publics - mairie, tribunal, agence pôle emploi, poste...

→ Nous proposons d'étudier le stationnement des vélos dans les quartiers pour offrir aux résidents et/ou aux visiteurs dans les faubourgs, des solutions de stationnement sécurisées et abritées,

3.C ENVISAGER UNE NOUVELLE APPROCHE PLUS RAISONNEE DU STATIONNEMENT AUTOMOBILE

ADOPTER UN NOUVEL ÉQUILIBRE DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT SUR VOIRIE AFIN D'ACCOMPAGNER LA MOBILITÉ A VÉLO

→ Cette nouvelle approche doit contribuer ainsi à repenser le stationnement face aux nouveaux enjeux des politiques de déplacements urbains, dans leurs dimensions économiques (efficacité des échanges), sociales (qualité de l'espace urbain) et environnementales (qualité de l'air).

3.D DEVELOPPER LE STATIONNEMENT EN INTERCONNECTION AVEC LES SYSTEMES DE TRANSPORTS

FAVORISER L'USAGE COMBINE DU VÉLO AVEC LES AUTRES MODES DE TRANSPORTS

→ Les solutions faisant appel aux seuls transports collectifs ou aux projections liées au développement de l'autopartage et de la voiture autonome doivent intégrer le vélo en tant que mode complémentaire de mobilité.

Proposition #4

Dernier coup de pédale



PROPOSITION #4

DERNIER COUP DE PEDALE

Focus

La zone 30 a constitué un marqueur fort des politiques de mobilité des villes ayant choisie cette voie, les tensions se sont apaisés entre les modes de déplacements. Les modes actifs ont plus de visibilité.

Cependant ce progrès ne s'est pas accompagné de l'approche stratégique nécessaire pour faciliter les modes de déplacements plus vertueux et changer de paradigme.



L'Etat français, dans le cadre de la récente Loi d'Orientation des Mobilités et au travers le « Plan vélo et mobilités actives » porte l'objectif de multiplier par trois la part modale du vélo dans les déplacements d'ici 2024 soit 11% à l'échelle nationale. Le territoire de Rochefort doit prendre à son compte ces objectifs nationaux de part modale. Il y a maintenant 3 ans, le vélo représentait 2% de la mobilité ; affichons collectivement cet **objectif minimal de triplement** comme enjeu territorial.

Actions

4.A CREATION D'UNE MAISON DU VELO

ETUDIER ET METTRE EN OEUVRE UNE MAISON DU VÉLO AFIN DE MUTUALISER LES ENERGIES ET FEDERER LES INITIATIVES

→ Créer une maison du vélo en cœur d'agglomération ou en périphérie de la gare SNCF comme symbole de la volonté de favoriser les déplacements à vélo.

Etudier les modalités de fonctionnement et les objectifs recherchés (atelier de remise en état des vélos, location de vélo courte durée, curiste, longue durée, VAE, espace partagé pouvant accueillir du public pour des rencontres et des ateliers vélo, etc.),

Accompagnement à la location d'un vélo, atelier d'auto-réparation.

4.B DE NOUVELLES CENTRALITES

ETUDIER LES CONDITIONS FAVORABLES A LA FLÂNERIE ET A LA RÉAPPROPRIATION DES CENTRES BOURGS PAR LES HABITANTS

- Etudier les conditions d'une place Colbert sans voiture, entièrement dévolue au vélo et au piéton favorisant la déambulation, le commerce de proximité et l'animation du cœur de ville. Redonner à ce lieu symbolique une dimension favorisant le partage.
- Systématiser les zones 20 dans les centres bourgs. Assurer en centre-ville (hors voies de contournement) la circulation privilégiée des vélos et des piétons pour un apaisement et une mise en valeur de la centralité,

CONCLUSIONS

Ces propositions seront soumises à l'ensemble des candidats aux élections municipales 2020 situés dans les communes du territoire de l'agglomération de Rochefort.

Choisir le vélo, c'est répondre aux enjeux majeurs de notre époque en matière de cadre de vie, d'écologie et de santé. C'est faire de Rochefort et de son agglomération un territoire résilient, accueillant et en prise avec les enjeux auxquels nous sommes confrontés.

Voter vélo, c'est rendre le territoire rochefortais mieux vivable.

VIVEZ L'AGGLO
VOTEZ VELO
voutez-velo.fr 2020

La campagne citoyenne Votez Vélo est portée par
l'association **Vélo Pour Tous** en pays rochefortais

voutez-velo.fr



Espace Associatif partagé
97, rue de la République
17300 ROCHEFORT

contact@velopourtousenpaysrochefortais.fr