



**POUR UN PLAN VELO SUR NIORT  
ET SON AGGLOMERATION  
ELECTIONS MUNICIPALES  
2020-2024  
V5**





## **Municipales 2020 # NIORT**

**Les 5 axes et les 30 propositions pour  
faire de Niort une ville et une agglomération**

**100 % cyclables !**



## SOMMAIRE :

- Introduction : un constat partagé, des freins persistants : 4
- 1 : Adopter un Plan vélo ouvert à tous : 7
- 2 : Développer un réseau cyclable cohérent : 9
- 3 : Construire une ville agréable à vivre pour tous : 11
- 4 : Actionner les leviers nécessaires au développement du vélo : 14
- 5 Promouvoir une culture vélo sur Niort et son agglomération : 18
- Annexe 1 : Charte d'engagement pour un Plan vélo 2020-2024



## Introduction

-----

### **Le vélo : une demande forte des habitants !**

Que ce soit pour aller au travail, à la gare le matin, faire ses courses en centre-ville ou se promener le week-end avec ses enfants, pouvoir faire du vélo en sécurité est une demande forte des habitants de votre commune. Si le vélo ne représente aujourd'hui que 2% des déplacements, la demande est immense !

L'engouement pour le vélo se confirme et le marché du cycle ne cesse de progresser : plus de 2 milliards d'euros de chiffre d'affaires (+ 2,3 %) et plus de 2,7 millions de vélos vendus en 2018. Une croissance de plus en plus portée par le vélo à assistance électrique (VAE). Après un bond inédit en 2017, l'année 2018 a démontré que cette tendance était tout sauf un effet de mode : avec une progression de 21 % et 338 000 unités vendues, le marché du vélo à assistance électrique (VAE) consolide sa croissance, atteignant désormais 40 % du chiffre d'affaires des ventes totales de vélos. (*Source Le Point Mai 2019*).

Pour Niort, les chiffres sont relativement méconnus et il n'existe pas à proprement parler d'indicateurs objectifs du nombre de pratiquants. Toutefois, depuis 5 ans il est facile de constater l'augmentation du nombre de pratiquants.

### **Un constat partagé par tous :**

Le ScoT constitue une mine d'informations publiques accessibles à tous. Approuvé par la CAN le 15/12/2019. Il existe un consensus sur les constats.

Chaque jour, les résidents de Niort réalisent au total 445 528 déplacements, au sein de Niort-Agglomération ou sur un autre territoire.

296 000 sont des flux internes aux 5 grandes zones du périmètre de l'agglomération dont les grandes zones d'activité :

- Secteur Est (33200/jours avec Chauray, Vouillé, Aiffres soit un quart du total des échanges.
- Secteur Ouest (25100/jours avec Coulon, Magné, Bessines, Frontenay-Rohan-Rohan),
  - Les secteurs Nord et Sud cumulent chacun 10 000 à 15 000 échanges avec Niort.

Il faut préciser que sur ces 296 000 mouvements, 194 000 sont internes à Niort.

*"...En moyenne, les déplacements internes à Niort Agglomération sont réalisés sur une distance de 8,2 km. 51% sont effectués sur moins de 3 km et seraient donc potentiellement réalisables à pied ou à vélo.*

*Deux déplacements sur trois sont réalisés en voiture.*

*À l'échelle de Niort Agglomération, la voiture est le principal mode utilisé, dans une proportion de deux-tiers des déplacements, **6 fois sur 7 en solo.***



*Les transports collectifs urbains représentent seulement 3% des déplacements, ceux non urbains et ferroviaires atteignent 1%. La part du vélo est identique à celle des TCU. Enfin, les modes actifs dépassent le quart des déplacements, dont 23% pour la marche et 3% pour le vélo (soit autant que les TCU)...”.*

*La part modale du vélo serait de 3%. Admettons ce chiffre comme une base repère et gardons le pour fixer des objectifs ambitieux...*

*La proportion des déplacements en voiture induit une mobilité consommatrice d'espace et d'énergie fossile et des émissions de Gaz à Effet de Serre valorisant peu la « Ville Santé » qu'est Niort. Le taux d'occupation des déplacements en voiture est de 1,35 en moyenne... » (Sources : Rapport du Scot 2019).*

Du côté de la mobilisation locale et associative, le nombre de répondants au Baromètre des villes cyclables, grande enquête menée en 2017 par la Fédération des usagers de la bicyclette, est lui aussi révélateur : 287 personnes ont répondu dans notre ville. En 2019 lors du 2<sup>e</sup> Baromètre des villes cyclables, l'objectif à atteindre est de 500 personnes et contributeurs. Les résultats définitifs et l'analyse seront disponibles fin février 2020.

Au 17 novembre 2019, 555 contributeurs se sont déjà exprimés. L'enquête se termine le 30 novembre. <https://public.tableau.com/profile/fub4080#!/vizhome/shared/DHXDZPY67>



Sur le territoire, l'association VillOvéLO née en janvier 2014, a développé une forte dynamique vélo. Des Tours de Roues, des ateliers participatifs, des cyclo-conférences, des sorties en ville, des actions Osons le vélo la nuit ou encore Osons le vélo sous la pluie, ont permis de mobiliser des citoyens de différentes manières. L'association compte au 20/10/2019 230 adhérents.

**L'atout de Niort est certainement le fort potentiel de développement des aménagements cyclables dans un contexte favorable, avec des citoyens prêts à modifier leur façon de circuler dans la ville, avec des entreprises conscientes de**



**contribuer fortement aux politiques de mobilités. Le cycliste ne doit plus être « toléré » dans la ville, mais intégré comme un citoyen ayant fait le choix d'une autre mobilité, respectueuse du « bien commun » et de la collectivité.**

### **Des freins persistants :**

Le principal frein au développement du vélo est aujourd'hui le sentiment d'insécurité des pratiquants. Les gens ne se sentent pas en sécurité à vélo, un frein majeur à la pratique pour 50 % des répondants (Source : Baromètre des villes cyclables 2017)

Il est temps de répondre à la demande des habitants et de leur offrir les conditions nécessaires à une pratique du vélo en toute sécurité.

Le rapport du ScoT précise :

*"...Aujourd'hui, il n'existe pas de Schéma Directeur Cyclable à l'échelle de l'agglomération. Malgré des réalisations cyclables de type bandes ou pistes, des parcours à vocation de loisirs (chemin du IIIème millénaire, coulée verte, plan vélo du Marais poitevin, vélo Francette), des arceaux sur Niort et la prise en compte des aménagements cyclables dans les PLU, une clarification de la compétence vélo entre la ville de Niort et son agglomération et une réflexion sur la cohérence sont nécessaires..."*

La politique de l'Agglomération en matière de mobilités se concentre aujourd'hui essentiellement sur la gratuité des bus sur le réseau TANLib et sur la location de vélos à assistance électrique et bientôt des trottinettes électriques. C'est une politique novatrice en matière de service public. Pour autant faciliter l'utilisation du vélo via les VAE du TAN sans définir ni mettre en œuvre une politique ambitieuse d'aménagements cyclables sera une réponse partielle et incomplète.

Pour la prochaine campagne des élections municipales, VilloVéIO veut que les candidats s'engagent.



## UN PLAN VELO OUVERT A TOUS

VilloVélo a souhaité s'appuyer sur ses adhérents et a lancé une réflexion collective sur l'élaboration d'un Plan vélo. L'association souhaite ainsi peser sur les enjeux des mobilités actives pour les prochaines élections municipales.

L'association propose ici cinq leviers sur lesquels les élus peuvent et doivent agir pour rendre le territoire de la commune et de l'agglomération niortaise cyclable et accueillant pour tous les usagers des mobilités actives (ou douces) et ainsi répondre à cette demande des habitants.

Progressivement, ce Plan vélo va évoluer et notamment lors de la publication des résultats de l'enquête nationale Parlons Vélo.

Le Plan Vélo #2020-2024 s'intègre dans la volonté gouvernementale d'atteindre les 9% de part modale du vélo sur le territoire national. Le mandat des futurs élus ira jusqu'en mars 2026...D'ici là il est possible d'espérer qu'ils auront déployé de véritables dynamiques pour faciliter cette pratique.

### 1 - Adopter un plan vélo ambitieux, financé et concerté dès le début du mandat

Adopter un plan vélo ambitieux, financé et concerté dès le début du mandat est le fondement d'une politique cyclable cohérente et d'un affichage politique fort pour l'ensemble du mandat. L'objectif d'un plan vélo est de définir un réseau cyclable communal et les mesures de soutien au développement des déplacements à vélo (stationnement, services aux cyclistes, etc...) et d'y associer des moyens dédiés.

Un plan vélo doit viser en priorité la mise en place d'un réseau cyclable local, qui permet de rallier les différents pôles d'attractivité et de transport de la commune de manière rapide, sécurisée et confortable. Ce réseau doit être cohérent et sans interruption.

Par ailleurs un plan vélo local est la condition pour bénéficier de financements de la Région et de l'Etat. Afin de répondre aux attentes des habitants, il est important de concerter ce plan vélo pour prendre en compte l'ensemble des usages.

- **Proposition n°1 : Adopter un plan vélo** financé et concerté en début de mandat qui inclut un réseau cyclable communal et à l'échelle de l'Agglomération de Niort.



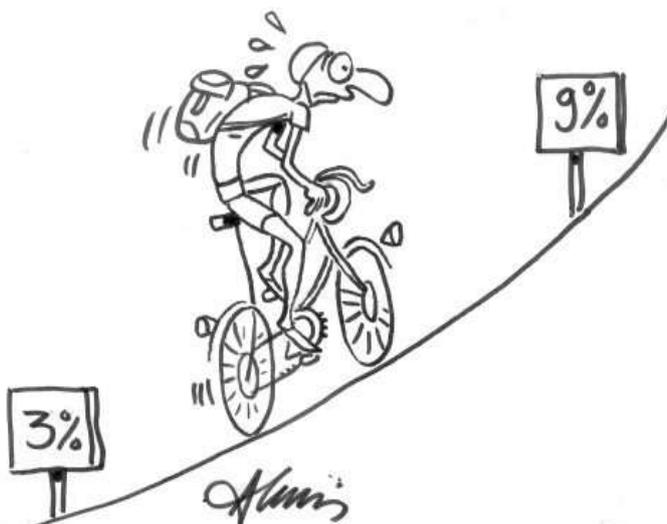
Exemple : la communauté d'agglomération de Saint Quentin en Yvelines (229 369 h) s'est dotée d'un schéma directeur cyclable depuis 2009. "*Son utilisation ne concerne pas que les loisirs. Ce plan se veut utilitaire. C'est pour cette raison que des pictogrammes des principaux équipements (collèges, gymnases, mairies...) y figurent*", précise Yann Maublanc, de la direction transports et déplacements.

Afin de répondre aux attentes des habitants et des usagers cyclistes, il est essentiel de dialoguer régulièrement, et surtout en amont des projets, avec les représentants des cyclistes. Cette concertation permettra de mieux adapter les projets aux besoins des habitants et des cyclistes et s'assurer de la cohérence des choix techniques au regard des pratiques.

- **Proposition n°2** : Mettre en place **un Comité Territorial des Mobilités Actives)** régulier en intégrant des référents mobilités (voir également la proposition n° 6) les représentants de toutes les associations parties prenantes du vélo. (VilloVélo) et ceux des Conseils de quartiers dédiés aux mobilités. S'il n'existe pas de référents mobilités dans les actuels conseils de quartiers, la proposition de VilloVélo comble un manque. Envisager la mobilité sous l'angle de la mixité des usages avec comme objectif prioritaire d'augmenter la part modale du vélo dans les mobilités niortaises pour atteindre les 9% d'ici à 2024, conformément au Plan Vélo national. Ce Comité vélo rendra des comptes et s'appuiera sur les acteurs locaux pour engager des actions spécifiques vélo.

Exemple : grâce à un premier plan vélo adopté en 2009, puis un deuxième en 2016, la ville de Sceaux (92330 ha) a été classée première au baromètre des villes cyclables de la FUB ! « *Ce plan vise à renforcer la mixité d'usage des espaces publics et à dynamiser la pratique cycliste à Sceaux*, explique Patrice Pattée, adjoint au maire délégué à l'Urbanisme et à la mobilité. *Il se traduit par un programme annuel de travaux et d'actions pour poursuivre l'amélioration du confort des cyclistes à Sceaux.* »

# PLAN VELO d'ici 2024





## 2 - Développer un réseau cyclable cohérent

Pour rappel, la ville de Niort a aménagé en presque 10 ans 34,6 km de bandes ou de pistes cyclables. La distinction entre les 2 types d'aménagements n'est pas faite. Nous avons repris les chiffres évoqués dans le magazine municipal « Vivre à Niort » d'octobre 2019. En comparaison avec des villes de tailles similaires Niort joue la dernière place du peloton : Chambéry 92 km, La Rochelle 93 (232 sur l'agglomération, Quimper 80 km et Versailles 70 km.

Lorsque la circulation automobile est dense et rapide (50 km/h), les cyclistes ont besoin de se sentir en sécurité. C'est la condition pour permettre au plus grand nombre (enfants, scolaires, personnes âgées ou retraitées, personnes actives...), et non à une petite minorité, de faire du vélo son moyen de déplacement. Un carrefour, un seul pont sans aménagement cyclable, une rocade à 50 km/h sans aménagement, peut suffire à dissuader les habitants d'utiliser le vélo comme mode de déplacement. Une succession d'aménagements déconnectés les uns des autres restera souvent inutilisée à l'image d'une route qui serait constamment interrompue par des passages non carrossables. La continuité du réseau est un critère de sécurité majeur et la condition pour permettre le développement du vélo.

**Il s'agit d'augmenter l'offre de circulation cyclable. C'est un objectif ambitieux et réaliste. La problématique environnementale et climatique oblige les élus et les habitants à faire évoluer les pratiques.**

**Proposition n°3 : Créer des pistes cyclables larges, continues et sécurisées, c'est-à-dire séparées physiquement des piétons et des voitures sur les axes entrant de Niort et à forte circulation :**

- L'avenue de la Rochelle,
- Le boulevard de l'Atlantique,
- L'avenue de Limoges,
- L'avenue de Saint-Jean d'Angely,
- L'avenue de Paris
- La route de Coulonges
- La route de Nantes...

D'autres itinéraires sont certainement à prendre en compte. La politique des petits pas ne suffit plus. Créer des pistes cyclables c'est s'assurer de l'augmentation des pratiquants.



### **Quelques exemples de coûts d'aménagements (Source Club des villes et territoires et Source : BE Altermodal – 2018)**

Le chercheur Frédéric Héran, professeur à l'Université de Lille, et expert en mobilité apporte des éléments de coûts en faveur du vélo :

*«.. Ainsi, il apparaît qu'à débit identique, une piste cyclable est environ 200 fois moins chère qu'une autoroute urbaine, 50 fois moins chère qu'un métro lourd et 25 fois moins chère qu'un tramway. De même, une place de stationnement pour vélo à un arceau coûte 50 fois moins cher qu'une place de parking en surface pour voiture, et une place pour vélo dans un parking couvert coûte environ 30 fois moins qu'une place pour voiture dans un parking souterrain.*

*Doit-on en conclure qu'il ne faut pas hésiter à réaliser des aménagements cyclables coûteux puisqu'ils resteront de toute façon beaucoup moins chers que les aménagements automobiles ?*

*Il vaut mieux affirmer qu'avec la même enveloppe budgétaire, on peut réaliser beaucoup plus d'aménagements cyclables que d'infrastructures routières. Ainsi, pour le coût d'un seul km d'autoroute urbaine, il est possible de créer 150 km de pistes cyclables ou... 10 000 km de bandes cyclables ! ou encore 100 km de zones 30 très bien aménagées, soit de toute façon un réseau cyclable complet dans une grande ville.*

*Et pour le coût d'une seule place de parking souterrain automobile, on installe 150 arceaux, soit 300 places pour vélos... Ou pour le prix d'un parking souterrain de 400 places, on réalise 10 000 places pour vélo couvertes. Enfin, le coût d'un carrefour à feux permet de financer au moins 3 mini giratoires, et celui d'un seul passage dénivelé sous un carrefour, plus de 250 mini giratoires... ».*

Il est donc aujourd'hui possible d'affirmer sans aucune erreur que les infrastructures vélos peuvent faire partie d'un plan d'investissement urbain, intégré et financé. Quand la ville de Niort ou les communes de la CAN décident de ne pas faire ce type d'aménagement, elles décident d'augmenter les coûts budgétaires consacrés à la voiture et en conséquence d'augmenter la part des impôts à consacrer à l'entretien des mêmes investissements.



## Ordre de grandeur du coût des infrastructures

(Source Frédéric Héran)

Modes	Infrastructures	Coût d'un km en million d'euros	Capacité maxi en pers et par heure et par sens
<b>Vélos</b>	Piste cyclable unidirectionnelle 1,50m de large avec peu de traversée	0,2 M€	1500
	Bande cyclable unidirectionnelle avec traversées fréquentes	0,01 M€ *	1 000
	Zone 30 bien aménagée	1 M€	
	Aire piétonne	1 M€	
<b>Automobile</b>	Autoroute de campagne à 2 x 2 voies	7 M€	4 000
	Autoroute urbaine à 2 x 2 voies	100 M€	4 000
	4 voies de contournement sans carrefours dénivelé	10 M€	2 000
<b>Transports publics</b>	Bus en site propre	5 M€	2 000
	Tramway	20 M€	6 000
	Métro léger type VAL (Lille)	50 M€	5 000
	Métro lourd type Lyon, Marseille	80 M€	12 000

\* Hors assise et revêtement. Sur une voirie nouvelle en périphérie, la bande cyclable nécessite



un soubassement identique au reste de la chaussée, ce qui la rend plus chère qu'une piste.

De la même manière il est possible d'aborder les ordres de coûts les coûts des places de stationnement qui varient énormément selon un vélo ou voiture :

<b>Modes</b>	<b>Aménagement</b>	<b>Coût d'une place</b>	<b>Surface d'une place</b>
<b>Vélo</b>	Arceau posé (2 places par arceau et arceaux espacés de 80 cm)	50 €	0,8 m <sup>2</sup>
	Parking vélo couvert (places sur 2 niveaux espacées de 50 cm)	600 €	0,8 m <sup>2</sup>
<b>Automobile</b>	Place de parking le long du trottoir	très variable	10 m <sup>2</sup>
	Parking en surface (hors achat du terrain)	2 500 €	25 m <sup>2</sup> *
	Parking souterrain	15 000 €	25 m <sup>2</sup> *

\*Accès compris.

Enfin, les ordres de grandeur des coûts pour les aménagements de carrefours sont également cités à titre d'exemple. Plus important que les coûts (très évolutifs en fonction des interlocuteurs, des conditions de réalisations, des entreprises sollicitées...) se sont les ordres de grandeurs qui militent en faveur d'une politique d'aménagement d'infrastructures.

<b>Modes</b>	<b>Aménagement</b>	<b>Coûts en millions d'euros</b>
<b>Vélo</b>	Mini giratoire (12 m de rayon maxi)	0,03 M€
	Passerelle de 30 m	1 M€
<b>Automobile</b>	Carrefour à feux	à partir de 0,1 M€
	Passage dénivelé sous le carrefour	8 M€
	Giratoire (30 à 50 m de diamètre)	0,5 M€

**Proposition n°4 : Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés et dédiés pour**



relier et rejoindre les pôles d'activités :

- Gare de Niort vers la MAIF,
- Gare de Niort vers la MAAF,
- La Brèche vers la zone d'activité de Mendès-France,
- La Brèche vers Terre de Sports,
- Rejoindre tous les quartiers en pistes cyclables
- Aménager les accès à l'école pour y accéder à pied et à vélo, commerces [zones commerciales ...], équipements municipaux [théâtre ..., piscine ..., stade...].
- Par ailleurs et de manière intégrée il sera nécessaire de repenser la connexion aux équipements culturels, socio-culturels, les établissements médicaux , hospitaliers. En effet, l'ensemble de ces sites où vivent, travaillent et convergent beaucoup de personnes, ne sont que très peu pris en compte par la collectivité concernant les aménagements cyclables.

**Proposition n°5 : Créer des connexions entre le réseau cyclable local** et celui des communes voisines et intégrer la Vélo Francette comme un itinéraire territorial au service de tous.

- Relier Aiffres à Niort de manière sécurisée
- Relier Vouillé à Niort
- Relier Magné - Coulon à Niort (hors itinéraire touristique)
- Relier Saint-Symphorien à Niort
- Relier Frontenay Rohan-Rohan à Niort.
- Œuvrer pour la réalisation de connexions cyclables entre toutes les communes de l'Agglomération (exemples : relier Echiré avec St-Gelais, St-Gelais avec Chauray, Chauray avec Vouillé...)
- Pour cela 2 types d'aménagements pourront cohabiter : les pistes directes entre les communes et les sites d'activités et les pistes à vocation de tourisme dont la Vélo Francette ou encore les chemins blancs du Marais.



### 3 - Construire une ville agréable à vivre pour tous

Les habitants de Niort souffrent aujourd'hui des nuisances de la circulation automobile : bruit, pollution, congestion, insécurité routière... Ce trafic - largement constitué de véhicules en transit ne faisant que traverser notre ville ou contournant la ville sur des axes inaccessibles et dangereux pour les vélos - contribue à dégrader fortement la qualité de vie des habitants.

Sur les 57 000 emplois à Niort, 15 000, sont pourvus par des résidents de la commune. Il existe de fait des flux automobiles très importants venant de l'extérieur La part modale des autres types de transport restant très minoritaire (Source Rapport du ScoT 2019).

Du point de vue des pollutions, l'analyse du niveau de pollution aux particules (PM10 et PM2,5) aux stations Niort Trafic et Niort Centre d'Atmo Nouvelle Aquitaine sur la base des seuils établis par l'Organisation Mondiale de la Santé (moins tolérants que les seuils Européens et Français) montrent des chiffres inquiétants.

En 2017, Niort a connu **32 jours de pollution forte** durant lesquels une exposition à court terme constitue un risque pour la santé (seuil OMS journalier). (Sources Plume Labs ATMO analysé par le collectif "appel du 15 Mars), et aussi **259 jours de pollution modérée** durant lesquels, une exposition à long terme constitue un risque pour la santé (seuil OMS annuel).

#### Pollution aux particules fines Source ATMO Nouvelle Aquitaine 2017

Moyenne annuelle d'émissions de particules fines sur 2012-2017								Sources OMS	
Station	Polluant	2012	2013	2014	2015	2016	2017	an	jour
Niort Traffic	PM10	25,6	23,3	20,5	22,5	19,8	20,4	20	50
Niort centre	PM10	21,5	20,4	18,6	17,7	15,7	16,0	20	50
Niort Centre	PM2,5	12,3	12,3	10,2	11,0	10,2	9,9	10	25



**Favoriser le vélo c'est agir concrètement** sur ces phénomènes de pollution, dont les origines sont essentiellement liées à la circulation automobile. Les phénomènes de dégradation climatiques entrent également en jeu. L'aménagement de la ville et des villages sur l'Agglomération va jouer un rôle fondamental pour freiner, contrer et ralentir ces phénomènes. Encourager le vélo, c'est aussi construire une ville où les nouvelles générations ne sont pas condamnées à être asthmatiques, où les parents n'ont pas peur de laisser leurs enfants jouer seul dans la rue, où les habitants les plus fragiles sont davantage en sécurité et où le commerce de proximité se développe à nouveau. Le vélo est un outil pour construire l'avenir en misant sur une ville apaisée et une mobilité sécurisée.

### **Une ville pour ses habitants et non pour le trafic automobile**

Les quartiers résidentiels souffrent non seulement d'une absence quasi chronique d'aménagements cyclables, mais aussi des nuisances liées au trafic de transit. Beaucoup reste à faire à Niort dans tous les quartiers pour aménager les rues et ralentir la circulation.

Si de nouveaux panneaux ont fait leur apparition lors de ce dernier mandat et au meilleur des cas des bandes cyclables dont la plupart ne sont que partielles, l'analyse de la mobilité d'un quartier à l'autre diffère.

Malgré l'action de VilloVéIO par ses Tours de Roues (13 depuis 2014) dont l'objectif principal est de proposer à la ville des aménagements cyclables et des circuits « malins », force est de constater qu'à ce jour, seuls 2 itinéraires ont été « travaillés » délaissant les autres propositions construites avec les adhérents de VilloVéIO. Il est donc important d'envisager la méthode de concertation et de coopération de manière différente. La notion de circuits « malins » fut prise par défaut : en effet dès le début de son mandat le Maire de Niort a fait savoir par son adjoint à la voirie « ...qu'il suffirait de quelques coups de peintures pour contenter le besoin d'aménagements cyclables... ». Force est de constater aujourd'hui que Niort a pris du retard en la matière. Dans ce contexte, VilloVéIO a donc tenu son engagement de tenter de proposer des itinéraires « malins, même si le résultat n'est pas toujours à la hauteur des attentes.

Les Brizeaux, Champclairot, Saint-Florent, Sainte-Pezenne, Souché, Saint-Liguairé, Champommiers etc...sont des quartiers résidentiels comptant souvent des écoles, des équipements sociaux et socioculturels, EPHAD, Foyers logements... Il est donc nécessaire de penser ces quartiers comme des parties niortaises et constituantes de la ville.

La ville de Niort ne serait pas Niort sans eux. Sans oublier que bon nombre de communes de l'agglomération comptent également ce type d'équipements où toutes les générations se côtoient. Ces réflexions sur une mobilité diversifiée doivent également être mises en œuvre sur les communes, aussi rurales soient elles.

VilloVéIO propose de créer des **"Référénts mobilité"** dans les quartiers pour envisager le déplacement des habitants en vélo, toutes générations confondues. Penser le quartier comme un espace connecté à la ville, dans lequel il est facile de circuler à vélo, de rejoindre la ville et les zones d'activités à vélo également. C'est également œuvrer dans un



souci de cohésion sociale et territoriale.

Plus récemment, le développement des applications GPS comme Waze a transformé des rues calmes en itinéraire malin pour automobilistes pressés. Rediriger ce trafic de transit vers les grands axes est aujourd'hui la condition pour un calme retrouvé pour les quartiers résidentiels et pour la pratique du vélo dans ces quartiers apaisés.

- **Proposition n°6 : Repenser avec les Référents mobilités le plan de circulation** dans les quartiers résidentiels et le centre-ville pour augmenter la part modale cyclable et pour supprimer le trafic de transit dans ces quartiers résidentiels pour le concentrer sur les grands axes comme la rue du Maréchal Leclerc, boulevard de l'Atlantique, avenue de la Rochelle, avenue de Paris... Plus les automobilistes seront contraints, plus ils se donneront les moyens d'envisager la mobilité autrement.
- **Proposition n°7 : Généraliser la vitesse de circulation à 30km/h** en créant des zones 30 (article R-110-2 du code de la route) et en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs) (Décret du 29/11/1990 définissant les règles en matière de limitation de vitesse en agglomération) - Développer des zones de rencontre là où le trafic est très limité. Ces propositions devront être travaillées quartier par quartier pour s'appuyer sur les "habitudes sociales".
- **Proposition n°8 : Créer des zones à très faible circulation** par exemple centre-ville certaines rues (sens unique, mise en cul de sac)

**Réduire la vitesse en agglomération et dans les villages est un objectif ambitieux.** Un véhicule d'une tonne en acier est moins dangereux à 30 km/h qu'à 50 km/h. Toutefois, la ville de Niort et son agglomération doivent définir sur la prochaine période de 5 ans des objectifs sur cette question. Le faire progressivement mais le faire sûrement.

**Exemple :** Fontainebleau en Seine et Marne a tenté l'expérience d'une ville à 30km/h et les résultats sont très positifs : *"On a vu un apaisement de la circulation. Surtout, nous constatons une évolution des mentalités par rapport aux vélos. Dans les zones 30 aménagées à sens unique pour les véhicules et à voie cyclable en contresens, plus personne ne crie quand j'arrive à contresens !"* Virginie Perrachon (LR), adjointe au maire en charge des déplacements.

- **Encourager les moyens de déplacement alternatifs à la voiture**

Une ville accueillante est une ville où la voiture ne monopolise pas l'espace public, c'est une ville où il est facile et agréable de se déplacer à pied, à roller, à trottinette ou à vélo. Encourager la marche et le vélo, c'est aussi favoriser les petits commerces et l'animation du centre-ville.



- **Proposition n°9 : Généraliser les double-sens cyclables** et les cédez-le-passage cyclistes aux feux.
- **Proposition n°10 : Créer des zones à faibles émissions (ZFE)** dont les entrées et sorties des écoles en restreignant la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes.
- **Proposition n°11 : Redéfinir les zones de passages** des automobiles en centre-ville (Colline Saint-André, Rue Brisson, Place du Donjon...) des véhicules motorisés en centre-ville et les moyens de police pour les faire respecter.

## 4 - Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

- **Soutenir le commerce de proximité en multipliant le stationnement vélo de qualité et de proximité :**

Associer vélo et commerces de proximité, notamment en centre-ville, est une bonne idée pour l'économie locale ! Les cyclistes sont des clients plus réguliers, et finalement dépensent plus que les automobilistes. Le stationnement aux abords de ces commerces permet de favoriser cette dynamique.

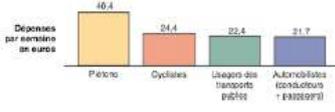
Le vélo est également un moyen efficace pour rendre la ville attractive. C'est la marque visible de sa volonté à agir pour le bien-être de ses habitants et l'économie locale. En attirant de nouvelles populations autour des pôles d'activités numériques des assureurs niortais la Ville et la CAN se dotent de moyens forts et partagés. Devenir une ville attirante et positive en matière de lutte contre les particules fines, d'émissions carbone et de déploiement de réseau de mobilités actives, telle peut être l'ambition niortaise.

La sécurité et la protection des vélos reste encore à améliorer, malgré les réels efforts entrepris par la ville de Niort avec la pose de 1800 arceaux sur le territoire. Le vol est aujourd'hui est l'une des craintes partagées par tous les cyclistes.

Pour y remédier, notre commune doit proposer aux cyclistes du stationnement de qualité. Cette offre doit viser en premier lieu les grands pôles d'activité et de transport. Cela favorisera l'intermodalité entre le vélo et les transports en commun, mais aussi l'attractivité de ces pôles où se concentrent habitants et activités économiques.

De nombreuses aides publiques permettent de soutenir les démarches d'aménagement

dans ce sens (programme ALVEOLE <https://www.fub.fr/alveole>)

Piétons et cyclistes : des clients fidèles et dépensiers	Des commerces plus accessibles grâce aux piétons et cyclistes	Quels aménagements pour attirer piétons et cyclistes ?												
<p><b>Une clientèle piétonnière</b></p> <p>A la différence des automobilistes, les piétons et les cyclistes peuvent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- flâner et regarder les vitrines,</li> <li>- s'arrêter à tout moment sans difficulté,</li> <li>- enchaîner les visites chez plusieurs commerçants,</li> <li>- se déplacer presque gratuitement.</li> </ul> 	<p><b>Les cyclistes, des clients peu encombrants</b></p> <p>En ville, l'espace disponible étant rare, si on encourage les modes de déplacement économes en espace, les clients viendront plus nombreux !</p> <p><b>Le saviez-vous ?</b></p> <p>L'espace de stationnement occupé par mode de déplacement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Voiture : 10 m<sup>2</sup> le long du trottoir, et 25 m<sup>2</sup> dans un parking dégagements compris</li> <li>- Bus : 30 m<sup>2</sup> sur voirie pendant de brefs arrêts</li> <li>- Vélo : 0,7 à 1 m<sup>2</sup>, soit 10 vélos pour une voiture</li> <li>- et un piéton ne stationne pas !</li> </ul> 	<p>La rue piétonne a l'avantage de libérer l'espace au profit des piétons et des commerces. On peut ainsi y maintenir une diversité d'enseignes, de services et de loisirs : restaurants, bars, cinémas ...</p>  <p>L'« aire piétonne circulée » autorise l'accès des rues commerçantes aux piétons, vélos, bus et autres véhicules habilités aux heures d'affluence, grâce à un dispositif adapté (bornes rétractables).</p>  <p>La zone 30 et la zone de rencontre respectent bien la diversité urbaine. Elles autorisent le mélange de tous les véhicules – voitures, bus, vélos – et facilitent la traversée des piétons en sécurité.</p>												
<p><b>Des dépenses supérieures</b></p> <p><b>Le saviez-vous ?</b></p> <p>Piétons et cyclistes se rendent plus fréquemment chez les commerçants de quartier. Par semaine, ils dépensent presque deux fois plus que les automobilistes même si, par visite, leurs dépenses moyennes sont inférieures.</p>	<p><b>Moins de voitures = plus de clients !</b></p> <p>Sur un espace donné, il circule beaucoup plus de piétons, de cyclistes ou d'usagers des transports publics que d'automobilistes.</p>	<p><b>A quel coût ?</b></p> <table border="1"> <tr> <td>Coût d'investissement dans un parking souterrain pour autos</td> <td>15 000 € la place</td> </tr> <tr> <td>Coût d'un parc de stationnement pour vélos devant un commerce</td> <td>50 € la place</td> </tr> <tr> <td>Coût d'une aire piétonne circulée</td> <td>100 € le m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>Coût d'une zone 30 bien aménagée</td> <td>1000 € par mètre de voirie</td> </tr> <tr> <td>Coût d'une politique cyclable efficace</td> <td>8 à 10 € par an et par habitant</td> </tr> <tr> <td>Arceaux x 5 avec pose</td> <td>1500 €</td> </tr> </table>	Coût d'investissement dans un parking souterrain pour autos	15 000 € la place	Coût d'un parc de stationnement pour vélos devant un commerce	50 € la place	Coût d'une aire piétonne circulée	100 € le m <sup>2</sup>	Coût d'une zone 30 bien aménagée	1000 € par mètre de voirie	Coût d'une politique cyclable efficace	8 à 10 € par an et par habitant	Arceaux x 5 avec pose	1500 €
Coût d'investissement dans un parking souterrain pour autos	15 000 € la place													
Coût d'un parc de stationnement pour vélos devant un commerce	50 € la place													
Coût d'une aire piétonne circulée	100 € le m <sup>2</sup>													
Coût d'une zone 30 bien aménagée	1000 € par mètre de voirie													
Coût d'une politique cyclable efficace	8 à 10 € par an et par habitant													
Arceaux x 5 avec pose	1500 €													
<p>Dépenses par semaine selon les modes de déplacement Source : enquête FUB, 2003</p> 	<p>Débits maximum des espaces de circulation, selon les modes de déplacement, sur une bande de 3,50 m de large (en personnes par heure) :</p> 													

- 1 - **Proposition n°12** : Offrir du stationnement vélo sécurisé et abrité à la gare de Niort, et proche des commerces de proximité
- 2 - **Proposition n°13** : Planter des arceaux vélos abrités dans toutes les communes pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces et des arrêts de bus/autocar.
- 3 - **Proposition n°14** : Installer des « vélobox » fermés dans l'espace public pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activité et des zones où arrêts de covoiturage.
- 4 - **Proposition n°15** : Créer des locaux vélos/trottinettes dans les écoles et les équipements publics et subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social .(Programme ALVEOLE de la FUB).
- 5 - **Proposition n°16** : Intégrer dans le PLU l'obligation locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d'habitation et tertiaires



### Le public visé

**Les collectifs :**

- Les collectivités
- Les bailleurs sociaux
- Les établissements publics

**Les acteurs privés :**

- à vocation de service public
- à vocation d'enseignement

### Le financement

Les abris vélos et structures d'attaches sont financés à hauteur de 60%.

Le programme Alvéole vous accompagne également dans la réalisation d'actions de sensibilisation à l'écomobilité auprès des usagers (optionnel, obligatoire pour les écoles élémentaires). Ces actions sont financées à 100%. Elles sont à choisir entre le porteur de projet et une association locale membre de la FUB, en fonction des besoins identifiés.

### Les supports éligibles

Tous les emplacements vélos doivent être couverts, séparés des espaces de stationnement motorisés, le système d'attache doit permettre d'attacher le cadre et la roue du vélo avec un antivol en U.

Jusqu'à 2000€ par emplacement

Jusqu'à 700€ par emplacement

Jusqu'à 200€ par emplacement

Le programme finance uniquement la mise en place de services vélos par le biais d'abris préconstruits ou

### Un programme ambitieux

Grâce au mécanisme des Certificats d'Economies d'Energie, le programme Alvéole a pour ambition d'accélérer la création de places de stationnement vélo et d'accompagner ou changement de comportement avec un large panel d'actions de sensibilisation à l'écomobilité.

Le programme vise la création de 30 000 places de stationnement vélo et l'accompagnement de 18 000 usagers d'ici fin juin 2021.

### Les porteurs du programme

La Fédération française des Usagers de La Bicyclette apporte des réponses concrètes aux préoccupations quotidiennes des cyclistes et promeut l'usage du vélo comme mode de déplacement quotidien à travers un maillage d'associations sur tout le territoire.

**ROZO**  
ROZO est une société de conseil en performance énergétique qui vise à réduire l'impact environnemental des organisations et des individus de manière durable.

### En partenariat avec

#### Informations et contacts

Rendez-vous sur [www.programme-alveole.com](http://www.programme-alveole.com)

**ROZO** : Anne-Laure Séguret  
[mobilite@rozo.fr](mailto:mobilite@rozo.fr) - 01 42 49 76 76  
[www.rozo.fr](http://www.rozo.fr)

**FUB** : Ève Pénisson  
[alveole@fub.fr](mailto:alveole@fub.fr) - 06 98 15 29 68  
[www.fub.fr/alveole](http://www.fub.fr/alveole)

CE document est un service de conseil en matière d'écomobilité. Il est conçu pour être utilisé en complément d'un accompagnement personnalisé de la part de ROZO, SAS au capital de 121 000 euros, dont le siège social est situé au 101 rue de la République, 75013 PARIS, inscrit au RCS de Paris sous le numéro 519 684 710 et au SIRET 7519 684 710 0009.

- **Soutenir l'acquisition, la location de vélos sur le territoire de l'agglomération**

Même si acheter et entretenir un vélo se révèle bien moins cher qu'une voiture, le prix d'un vélo peut être dissuasif pour certaines familles avec des revenus modestes. De plus pour les personnes qui travaillent tôt le matin ou tard le soir, dans les services (ménages, entretiens de locaux, restauration, alimentation) le déplacement en transport collectif urbain s'avère souvent compliqué voire impossible (horaires décalés, travaux la nuit ou week-end).

Soutenir l'achat de vélo grâce à des aides spécifiques est une mesure simple et efficace que la commune peut mettre en place. Ce soutien peut prendre la forme d'une aide à l'achat (potentiellement sous conditions de ressources) ou encore comme c'est le cas aujourd'hui pour le vélo à assistance électrique (VAE) avec le TANLib le prêt et la location longue durée de VAE. Le tarif de location devant être également proratisé au niveau des ressources du foyer (à destination des jeunes apprentis et des foyers à faibles revenus par exemple).

- **Proposition n°17 : Créer une aide à l'achat d'un vélo** pour les particuliers (vélos classiques inclus) et prolonger l'action de la CAN pour la mise à disposition de vélos assistance électriques et leur location longue durée

Exemple :

- 1) La ville de Suresnes a mis en place une aide à l'achat de vélo à assistance électrique et en 2016, 66 personnes ont bénéficié de cette aide.
- 2) La ville de Niort contribue aux déplacements vélos depuis 2017 en mettant à disposition une flotte de 400 VAE en location, avec un tarif adapté aux étudiants.

- **Soutenir le développement économique des ateliers et le développement de services de proximité à vélo et vélo-cargo**

Favoriser le vélo c'est aussi permettre le développement de biens et services qui y sont liés, et surtout des entreprises qui les assurent (réparation, vente, conseils, location...).

Augmenter les déplacements à vélo, c'est créer des emplois non délocalisables, et dynamiser l'économie locale.

- **Proposition n°18 : Encourager le développement d'activités artisanales**, de services de proximité en facilitant l'acquisition de vélos cargos à vocation professionnelle.



- **Proposition n°19 : Créer une maison du vélo accueillant** les acteurs associatifs vélo en donnant une visibilité au vélo dans notre ville et sur l'agglomération. La mise en œuvre d'une Maison du vélo et des mobilités actives permettrait d'ancrer durablement un espace public dédié à cette thématique d'avenir. Cette Maison du Vélo pourrait être portée par un acteur de l'économie solidaire en ayant une orientation vers les métiers du vélo, mais aussi de l'accueil et du tourisme.

Les liens avec les acteurs du monde associatif (association de promotion du vélo comme VilloVéLO, clubs vélos etc...) l'ESS et du tourisme (office du tourisme) représentent un potentiel de créativité à développer. Ce lieu pourrait se situer



idéalement à Port-Boinot et devenir porteur de la dynamique vélo urbaine de Niort et de son agglomération dont le Marais Poitevin reste la principale attraction (Manifestation d'intérêt déposé auprès de la ville de Niort le 29/10/2019 par VilloVélo).

### **Maison du vélo Epinal (32000 hab)**



- **Proposition n° 20 : Devenir une ville étape sur la Vélo Francette** en offrant la possibilité de camper sur Niort dans des conditions agréables pour les cyclotouristes. Chaque année ce sont plusieurs milliers de touristes et cyclo voyageurs qui ne font que passer car l'offre d'hébergement de camping n'existe pas. Niort pourtant vaut le détour. Tous les Warmshowers (réseau social international de voyageurs à vélo) et les cyclos voyageurs en témoignent. Pourquoi ne pas encourager la création d'une étape adaptée à toutes les générations de cyclo voyageurs ?

## **5 - Promouvoir une culture vélo à Niort**

Faire du vélo une évidence dans les déplacements quotidiens implique de travailler sur un changement de culture dès le plus jeune âge, mais également au sein des services municipaux qui ont un rôle d'exemplarité.

- **Apprentissage systématique du vélo à l'école primaire**

Le manque d'activité physique chez les jeunes (et moins jeunes), est un problème majeur, puisque 17% des enfants sont en surpoids. Favoriser le vélo, et notamment son apprentissage à l'école et dans les centres de loisirs, permet d'encourager une pratique physique régulière et participe à l'épanouissement et à l'autonomisation des jeunes. Le gouvernement a décidé dans son plan vélo de généraliser le « savoir rouler » à l'école : tout enfant entrant en 6<sup>e</sup> doit être capable de rouler à vélo.

L'apprentissage du vélo va bientôt devenir obligatoire à l'école. Circuler à vélo intègre un socle de connaissances de base, comme la lecture, le calcul qu'un élève de primaire doit maîtriser avant d'entrer en 6<sup>ème</sup>. Ce volet prévention doit permettre de former très tôt les



cyclistes, dont le nombre ne cesse d'augmenter sur les routes.

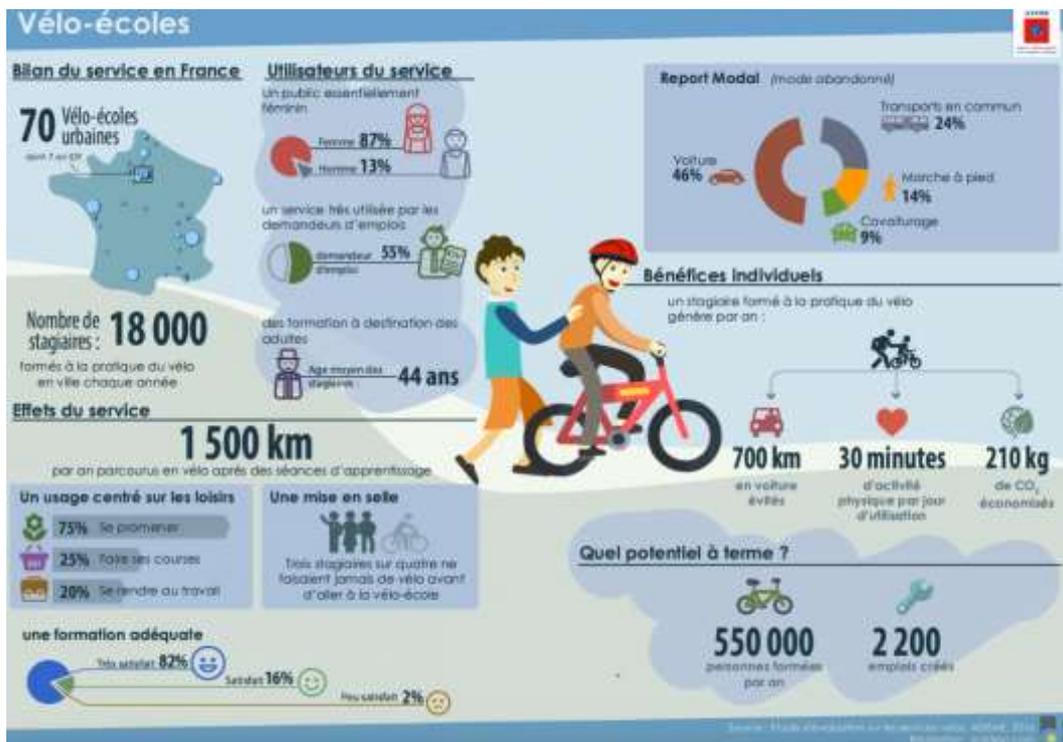


La ville de Niort et la CAN peuvent accompagner cette mesure !

- **Proposition n°21** : Aider les établissements scolaires à s'équiper en vélos pour l'apprentissage à l'école.
- **Proposition n°22** : Créer des pistes cyclables d'apprentissage ouvertes à tous pour permettre l'apprentissage du vélo.
- **Proposition n°23** : Compléter l'offre de pédibus par la mise en place de vélo bus pour emmener les enfants à l'école. **Développer la possibilité d'emporter son vélo sur les bus TANLib pour encourager l'intermodalité et notamment sur les lignes desservant les communes de la CAN**
- **Proposition n°24** : Soutenir toutes les initiatives associatives à destination des mobilités actives (vélo-écoles, remises en selle, ateliers de réparation...) et continuer à mettre des locaux à disposition de ces associations.

Exemple : la ville de Meudon, pionnière en la matière a mis en place un circuit d'apprentissage vélo. Accessible sans conditions et gratuitement en journée, il permet à tous et toutes, dès 2 ans, de s'initier à la maniabilité sans voitures !

**Les vélos-écoles en France (Source FUB)**



**En chiffres** : le réseau vélo-école de la FUB compte une trentaine de formateurs salariés et environ 230 bénévoles. Les vélo-écoles fonctionnent principalement grâce aux **bénévoles** (pour plus de 50% des structures) ; d'autres vélo-écoles emploient des **salariés** (de 1 à 5 selon les associations), souvent assistés par des bénévoles. La moitié des vélo-écoles bénéficient du soutien d'une collectivité locale (subventions, mise à disposition d'un local, de vélos ou d'un site d'apprentissage).

A Niort VilloVéLO propose à des adultes de s'initier au vélo. La plupart des personnes sont des femmes, ayant besoin de séances de « remise en selle ».

- **Le vélo pour les services et les agents municipaux**

Enfin, le vélo peut être une source d'économie et de visibilité pour l'action des services municipaux. Les communes peuvent promouvoir la logistique à vélo, en équipant leurs services de vélo-cargo, pour l'entretien des espaces verts ou la livraison de repas par exemple. Un vélo-cargo est bien moins onéreux qu'une camionnette pour de petites livraisons.

- **Proposition n°25** : Équiper les services municipaux de vélo-cargo pour réaliser une partie des livraisons municipales à vélo (repas à domicile, approvisionnement des écoles, entretien des espaces verts, police municipale).

Développer le vélo, c'est enfin montrer l'exemple en proposant aux agents municipaux l'indemnité kilométrique vélo (IKV) :



- **Proposition n°26** : Proposer l'indemnité kilométrique vélo aux agents municipaux.

**Exemple** : La ville des Mureaux a été la première commune d'Île-de-France à proposer l'IKV pour ses agents dès la rentrée 2018. Depuis, Michel Carrière, maire-adjoint chargé des mobilités, estime « *c'est évident qu'il y a une montée en puissance. Le nombre d'agents qui viennent à la mairie à vélo a sensiblement augmenté* ».

- **Le vélo pour tous et à tous âges :**

Le vélo permet de re-connecter certaines populations à la ville. Il est ainsi possible d'envisager le développement de services associatifs et solidaires vers les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées à leurs domiciles, ou encore en EHPAD:

**Proposition n° 27** : Développer des services innovants vers les personnes âgées en EHPAD ou en Foyer logement pour des temps de balades de découvertes ou de " redécouvertes " de la ville et de leur environnement.

**Proposition n° 28:** Développer des solutions pour les personnes à mobilité réduite, nécessitant des vélos adaptés pour leur permettre d'accéder à la ville (remorques aménagées, cargos aménagés....)

**Photo Sources « A vélo sans âge »**



- **Une communication permanente et concertée :**

**Proposition n° 29** : Communiquer sur les projets d'aménagements et les



aménagements réalisés, mener des campagnes de prévention en lien en s'appuyant sur les acteurs locaux (association VillOvéLO et clubs cyclos , Prévention MAIF...) (Osons le vélo la nuit, bien s'équiper pour l'hiver, protéger son vélo contre le vol...), communiquer vers les automobilistes et la dangerosité de leurs comportements en cas d'infraction vis à vis des cyclistes, rappeler le plan des itinéraires malins et des voies cyclables créées...).

**La ville de Niort et la CAN pourraient d'ores et déjà s'engager à diffuser et faire la promotion du prochain Baromètre des villes cyclables.**

**Proposition n° 30** : Rendre compte annuellement des avancées de cette politique cyclable intégrée à une politique sur les mobilités au niveau de l'agglomération.

Il est important que les citoyens sachent et soient convaincus par les avancées en matière de mobilité. Rendre des comptes régulièrement permet d'entretenir une réelle dynamique qui jusqu'à présent a fait défaut.

On peut citer le Vivre à Niort d'octobre 2019, qui abordait de manière paradoxale le très insuffisant engagement de Niort en faveur des aménagements cyclables depuis ces 5 dernières années, tout en envoyant un message très orienté sur les infractions cyclistes. La communication ne peut se résumer aux mots. Elle doit les traduire en actes.

Il est aujourd'hui venu le temps d'aborder les choses de manière plus ouverte, plus progressiste en termes de mobilité. L'effort à accomplir est de taille, et nul doute que les collectivités, dont la ville de Niort et les villes de l'agglomération seront capables de relever le défi.

## **Annexe 1 : Pacte pour le vélo à Niort et son agglomération.**



Mesdames, messieurs les candidat(e)s à l'élection municipale de Mars 2020,

Nous vous avons fait parvenir le Plan vélo 2020 élaboré de manière collective et participative. C'est le fruit d'un long travail engagé depuis juin 2019. Ce Plan vélo va continuer à bouger et sera accessible sur notre site. Malgré tout la trame et la base resteront. Nous vous donnons la possibilité de faire connaître votre engagement en faveur du vélo et des mobilités actives (ou douces tout dépend...).

Pour cela vous n'avez qu'à remplir le tableau ci-dessous et nous le renvoyer avec vos commentaires. Vous pouvez également nous faire découvrir vos projets en matière d'aménagements cyclables (projets déjà élaborés ou pensés avec vos équipes...).

Ce tableau n'est pas un inventaire à la Prévert mais plutôt la traduction des attentes des citoyens niortais pour lesquels les besoins d'une politique pro-vélo volontariste est désormais connue.

Nous avons classé les actions sur **3 niveaux de priorité** :

**Priorité n° 1** : ce sont les actions qui sont prioritaires et sur lesquelles les utilisateurs et les citoyens sont en attente. Elles sont importantes et peuvent requérir des moyens d'investissements dédiés, mais aussi des moyens dédiés à l'animation et la communication.

**Priorité n° 2** : ce sont des actions qui accompagnent les actions prioritaires n° 1. Elles peuvent être également progressives car prévues dans le cadre d'un plan pluriannuel.

**Priorité n° 3** : Elles concernent des actions dont les retombées directes sur les usagers du vélo sont de moindre importance mais peuvent malgré tout avoir une valeur symbolique.

Vos réponses sont importantes. Les citoyens attendent de vous des engagements. Nous pouvons nous rencontrer et échanger sur vos positions. Tout cela fera l'objet de notre part d'une retranscription en ligne et via les différents canaux de communication. Nous pourrions ainsi relayer votre parole, votre vision et vos suggestions.

Ainsi le moment du vote venu, les citoyens pourront donner leurs voix en toute connaissance de cause.

Nous vous remercions de votre confiance et attendons désormais vos retours d'enquête soit par voie postale, soit par mail :

Association VillOvéO

Maison des associations

12 rue Joseph Cugnot

79000 NIORT

Mail : villovelomail.com

Propositions N°	Je suis candidat aux élections municipales de 2020 et je m'engage à engager les actions pour le Plan vélo	Oui	Non	Sinon pour quelles raisons
--------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----	-----	-------------------------------



2020-2024				
<b>1 - Adopter un plan vélo ambitieux, financé et concerté dès le début du mandat</b>				
1 Priorité n°1	Adopter un Plan vélo financé et concerté en début de mandat qui inclut un réseau cyclable communal.			
2 Priorité n°1	Mettre en place <b>un Comité Territorial des Mobilités Actives)</b> régulier en intégrant des Référents mobilités #Conseils de quartiers			
<b>2 Développer un réseau cyclable cohérent</b>				
3 Prioritaire n° 1 et progressive	<b>Créer des pistes cyclables larges, continues et sécurisées</b> , c'est-à-dire séparées physiquement des piétons et des voitures sur les axes entrant de Niort et à forte circulation : l'avenue de la Rochelle, le boulevard de l'Atlantique, l'avenue de Limoges, l'avenue de Saint-Jean d'Angely, l'avenue de Paris, la route de Coulonges, la route de Nantes...			
4 Prioritaire N°1 et progressive	<b>Mettre en place des itinéraires cyclables</b> jalonnés et dédiés pour relier et rejoindre les pôles d'activités : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gare de Niort vers la MAIF,</li> <li>- Gare de Niort vers la MAAF,</li> <li>- La Brèche vers la zone d'activité de Mendès-France,</li> <li>- La Brèche vers Terre de Sports,</li> <li>- Rejoindre tous les quartiers en pistes cyclables</li> <li>- Aménager les accès à l'école pour y accéder à pied et à vélo, commerces [zones commerciales ...], équipements municipaux [théâtre ..., piscine ..., stade...].</li> </ul>			
5 Priorité n° 2	<b>Créer des connexions entre le réseau cyclable local</b> et celui des communes voisines et intégrer la Vélo Francette comme un itinéraire territorial au			



	service de tous : Aiffres, Vouillé, Echiré...			
<b>3 - Construire une ville apaisée pour tous</b>				
6 Priorité n°1	<b>Redéfinir avec les Référents Mobilités le plan de circulation</b> dans les quartiers résidentiels et le centre-ville pour augmenter la part modale cyclable et pour supprimer le trafic de transit dans ces quartiers résidentiels			
7 Priorité n° 1 et progressive	<b>Généraliser la vitesse de circulation à 30km/h</b> en créant des zones 30 (article R-110-2 du code de la route)			
8 Priorité n° 1 et progressive	<b>Créer des zones à très faible circulation</b> par exemple en centre-ville et pour certaines rues (sens unique, mise en cul de sac)			
9 Priorité n° 2	<b>Généraliser les double-sens cyclables</b> et les cédez-le-passage cyclistes aux feux.			
10 Priorité n° 1	<b>Créer des zones à faibles émissions (ZFE)</b> dont les entrées et sorties des écoles en restreignant la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes. Travailler avec les associations de parents d'élèves.			
11 Priorité n° 1 et progressive	<b>Redéfinir les zones de passages</b> des automobiles en centre-ville (Colline Saint-André, Rue Brisson, Place du Donjon...) des véhicules motorisés en centre-ville et les moyens de police pour les faire respecter.			
<b>4- Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo</b>				
12 Priorité n° 2	Offrir du stationnement vélo sécurisé et abrité à la gare de Niort, et proche des commerces de proximité			
13 Priorité n° 2	Implanter des arceaux vélos abrités dans toutes les communes pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces et des arrêts de bus/autocar.			



14 Priorité n° 3	Installer des « Vélobox » fermés dans l'espace public pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activité.			
15 Priorité n° 2 et progressive	Créer des locaux vélos/trottinettes dans les écoles et les équipements publics et subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social ( <a href="#">Programme ALVEOLE de la FUB</a> ).			
16 Priorité n° 2 et progressive	Intégrer dans le PLU l'obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d'habitation et tertiaire et subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social.			
17 Priorité n° 2	<b>Créer une aide à l'achat d'un vélo</b> pour les particuliers (vélos classiques inclus) et prolonger l'action de la CAN pour la mise à disposition de vélos assistance électriques et leur location longue durée			
18 Priorité n° 3	<b>Encourager le développement d'activités artisanales</b> , de services de proximité en facilitant l'acquisition de vélos cargos à vocation professionnelle.			
19 Priorité n° 2	<b>Devenir une ville étape sur la Vélo Francette</b> en offrant la possibilité de camper sur Niort dans des conditions agréables pour les cyclotouristes.			
<b>5 - Promouvoir une culture vélo à Niort</b>				
20 Priorité n° 1	<b>Créer une maison du vélo accueillant</b> les acteurs associatifs vélo en donnant une visibilité au vélo dans notre ville et sur l'agglomération.			
21 Priorité n° 1	Apprentissage systématique du vélo à l'école primaire pour développer le « savoir rouler » (17% des enfants sont en surpoids, peu connaissent leur environnement cyclable, peu connaissent les règles de circulation à vélo...).			
22 Priorité n° 2	Créer des pistes cyclables d'apprentissage ouvertes à tous pour permettre l'apprentissage du vélo. Aider les établissements scolaires à s'équiper en vélos			



	pour l'apprentissage à l'école.			
23 Priorité n° 2	Compléter l'offre de pédibus par la mise en place de vélo bus pour emmener les enfants à l'école. <b>Développer la possibilité d'emporter son vélo sur les bus TANLib pour encourager l'intermodalité et notamment sur les lignes desservant les communes de la CAN</b>			
24 Priorité n° 2	Soutenir toutes les initiatives associatives à destination des mobilités actives (vélo-écoles, remises en selle, ateliers de réparation...) et continuer à mettre des locaux à disposition de ces associations.			
25 Priorité n° 3	Équiper les services municipaux de vélo-cargo pour réaliser une partie des livraisons municipales à vélo			
26 Priorité n° 3	Proposer l'indemnité kilométrique vélo aux agents municipaux			
27 Priorité n° 2	Développer des services innovants vers les personnes âgées en EHPAD ou en Foyer logement pour des temps de balades de découvertes ou de "redécouvertes" de la ville et de leur environnement.			
28 Priorité n° 2	Développer des solutions pour les personnes à mobilité réduite, nécessitant des vélos adaptés pour leur permettre d'accéder à la ville (remorques aménagées, cargos aménagés....)			
29 Priorité n°1	Communiquer sur les projets d'aménagements et les aménagements réalisés, <b>s'engager à diffuser et faire la promotion du prochain Baromètre des villes cyclables.</b>			
30 Priorité n° 1	Rendre compte annuellement des avancées de cette politique cyclable intégrée à une politique sur les mobilités au niveau de l'agglomération.			

Equipe candidate :



Tête de liste :

Fait à .... Le ....

Signature :