



Municipales 2020 Niort l'analyse des propositions cyclables pour Niort (79)





VillovéO propose la synthèse des différents échanges sur le vélo avec tous les candidats aux élections municipales.

- **Partie I " La synthèse "**

- **Partie II " Les rencontres "**

- **Partie III " L'analyse des réponses au questionnaire VillOvéO "**

<https://municipales2020.parlons-velo.fr/>

Ce document est l'aboutissement d'une démarche locale engagée par l'association VillOvéO qui a souhaité apporter sa contribution aux débats pour les élections municipales à Niort (79).

Une démarche en 4 temps :

- La mobilisation pour le Baromètre des villes cyclables : 695 contributeurs
- L'élaboration d'un Plan Vélo en concertation avec les adhérents et les sympathisants du vélo-bus (70 participants)
- Les rencontres avec les listes candidates (3 rencontres)
- Le Grand Oral du Vélo en présence de toutes les listes candidates et leurs têtes de listes.

Notre objectif était de faire parler les candidats autour de leurs projets et de leurs visions pour le développement des mobilités actives et du vélo en particulier.

Nous proposons une lecture rapide et synthétique de nos échanges et débats avec les candidats. Pour approfondir tous ces aspects il est toujours possible de les consulter sur le site <https://municipales2020.parlons-velo.fr/>

A noter : La Marche Pour le Climat a également consulté les candidats autour de différentes questions notamment sur les mobilités actives. Vous pouvez retrouver ces éléments sur le site de Marche Pour le Climat

Synthèse des engagements des candidats suite aux propositions du collectif citoyen Marche pour le Climat

le 08 mars 2020



Nous vous encourageons à consulter les réponses détaillées des listes au lien suivant : <https://vu.fr/mpcn-municipales2020>

N°	Liste	Solidaires par Nature	Niort Énergies Nouvelles	Niort Tous Ensemble	Rassemblement pour Niort
Mobilités					
<i>Transports collectifs</i>					
1	Restructurer le réseau de bus pour les trajets domicile-travail	✓	✓	✓	✓
2	Donner la priorité aux bus sur les voitures	✓	✓	✓	✗
<i>Mobilités actives</i>					
3	Généraliser la vitesse de circulation à 30km/h dans tout le centre-ville de Niort	✓	✓	✓	✗
4	Créer un tarif « social » pour les vélos TanLib, en plus du tarif étudiant	✓	✓	✓	✗
5	Créer un partenariat avec les entreprises pour le développement du vélo	✓	✓	✓	✗
6	Développer les vélorues hors rues desservies par les bus	✓	✓	✗	✓
7	Création d'un plan piéton pour la coordination des actions favorisant la pratique de la marche en ville	✓	✓	✓	✗
<i>Intermodalité</i>					
8	Mettre en place une journée sans voiture dans le centre de Niort	✓	✓	✗	✗
9	Créer des stationnements protégés vélo dans des points stratégiques	✓	✓	✓	✓
10	Créer des parkings relais aux entrées de ville	✓	✓	✓	✗
11	Mettre en place un système d'autopartage	✓	✓	✗	✓

Partie I " La synthèse "

Ce qui réunit les candidats

Beaucoup de points rassemblent les candidats ! On aurait pu penser le contraire...C'est pourtant le constat que nous faisons en analysant leurs propos, leurs réponses au questionnaire Parlons vélo, mais aussi lors du Grand Oral du VéLO. Plus que diviser le vélo rassemble. Et c'est nouveau sur le territoire.

Un Plan vélo :

- Augmenter la part modale du vélo à 9 % (pour Niort Tous Ensemble, Niort Énergie Nouvelle). Pour Niort Solidaire par Nature ce sera à 10 % en fin de mandature.
- Élaborer un Plan Vélo en début de mandat.
- Inclure ce Plan vélo dans un Schéma de d'infrastructures des mobilités.

Une démarche de concertation :

- Les 3 candidats s'engagent à initier une concertation et un suivi de leurs actions pro-vélo et mobilités de manière plus large avec les habitants, les usagers de la rue en incluant la question de l'accessibilité.
- Les candidats souhaitent accentuer cette concertation, le suivi des actions engagées et les moyens consacrés, soit par un Référendum local (SPN), ou encore s'appuyer sur les Conseils de quartiers et le secteur associatif, un Comité Écologique et Solidaire (NEN), une Commission Intercommunale d'Accessibilité et de Mobilité sur l'Agglomération (Niort Tous Ensemble). Rien ne se fera sans les habitants et les usagers.

Des moyens financiers fléchés et dédiés :

- Chaque liste souhaite dédier des moyens propres à la mise en œuvre de la politique cyclable. En intégrant le fait que le minimum sera au moins de 8 €/hab/an (Niort Tous Ensemble) (moyenne nationale) en passant par 12 € pour Niort Énergie Nouvelle jusqu'à 15 €/hab/an d'ici la fin du mandat pour Solidaire Par Nature.
- La recherche de financements externes au territoire, la mutualisation des moyens des communes, doivent être une priorité pour chaque liste.

Des moyens humains consacrés à l'animation de la politique vélo :

- Les candidats souhaitent renforcer les moyens humains pour animer et piloter les politiques cyclables. Toutefois ils ne les mobilisent pas de la même manière.
- Pour certains un chargé de mission au niveau de l'Agglomération ou au niveau de la Ville est indispensable. Il faut préciser que la CAN emploie déjà un Chargé de Mission depuis quelques mois, chargé de la mise en œuvre du Schéma des infrastructures. Pour d'autres une équipe mixte (élus et techniciens) doit piloter ce vaste chantier.

Les aménagements cyclables :

Tous les candidats partagent une évidence : celle des aménagements cyclables, la modification des plan de déplacements urbains et au niveau de l'agglomération. Quelques exemples issus du Grand Oral du vélo et des réponses au questionnaire.

- Augmenter la zone 30 km/h en développant une zone à vitesse réduite pouvant aller jusqu'à 20 km/h (ex : la zone de la Colline), les zones de rencontres. Cela sous entend la généralisation des doubles sens cyclables., conformément au Code de la Route.
- Prioriser un Schéma des aménagements cyclables
- Développer des voies de bus partagées avec les vélos.
- Développer les parkings relais et les navettes bus ainsi que les stationnements sécurisés pour les vélos

- Initier le Réseau Express vélo (NEN), améliorer les points noirs issus de la cartographie (NTE), relier les parkings relais vers les zones de main d'œuvre et d'activité ou les Points générateurs d'activités ciblés dans le Schéma structurant des mobilités.

La question sociale du vélo :

Les candidats mesurent la partie sociale du vélo et la déclinent essentiellement par des tarifs adaptés.

- Tarifs sociaux à mettre en œuvre pour la location des VAE et des vélos, ou des vélos cargos (NTE)
- Les vélos en libre service actuellement en expérimentation seront développés en fonction des usages
- Soutenir tous les publics en mettant en œuvre des tarifs spécifiques (étudiants, personnes à bas revenus...).
- Développer les actions de vélo-école auprès des publics demandeurs d'emplois ou autres ayant des besoins pour apprendre à faire du vélo.

Former une nouvelle génération au vélo :

Cette question essentielle doit faire l'objet de discussions. Mais elle est partagée de manière positive par les candidats.

- La création de vélos-écoles au sein de chacune des écoles est partagée par les listes candidates. Les modalités restent à construire, soit en régie municipale, soit en s'appuyant sur les structures associatives type CSC. Cette question était relativement technique mais n'a pas été totalement écartée.

L'importance de la communication :

- Toutes les listes indiquent que la communication permettra de sensibiliser les habitants aux nouveaux usages et modes de déplacements mais aussi pour faire évoluer les comportements.

Ce qui différencie les candidats

- La manière de gérer les vélos-écoles est différente : soit par Régie Municipale soit par le biais du secteur associatif. Il y a là 2 "tendances".
- Les pistes d'apprentissage au vélo ne font pas l'unanimité, sans toutefois être exclues.
- La formation des techniciens ne semble pas être partagée par les listes candidates.. Alors que nous pensons justement qu'elle est essentielle pour faire avancer la qualité des aménagements cyclables.
- Les zones à faible émissions (ZFE) divisent les candidats notamment quand le Plan Vélo aborde de réguler la circulation devant les écoles et faire baisser les fortes émissions polluantes.
- Développer l'usage des vélo-cargos par les services municipaux. Cette idée n'est que très peu reprise, alors qu'il y a là une véritable opportunité de montrer par l'exemple que c'est possible, sur la base de volontariat au départ.
- L'aide financière aux particuliers pour l'acquisition d'un vélo ne fait pas l'unanimité. Solidaire Par Nature privilégie la sensibilisation à l'usage du vélo. Niort Tous Ensemble n'en parle pas, et Niort Énergie Nouvelle n'est pas d'accord.

Ce sur quoi ils ne s'engagent pas :

Au-delà des intentions affichées, aucun des candidats ne propose un réel échéancier. Si les moyens sont annoncés, peu de candidats évoquent de manière précise la réalité budgétaire permettant de connaître les moyens consacrés de manière concrète à cette politique plus qu'optionnelle. Le fait de donner un chiffre indicatif n'engage que celui qui l'exprime. La démonstration budgétaire n'est pas faite.

- Augmenter la tarification des stationnements en surface : aucun candidat ne souhaite s'y engager
- Un flou demeure sur la réalisation de voies cyclables sécurisées entre les parkings-relais et les zones de main d'œuvre ou d'activité.
- Le forfait mobilité aux agents municipaux

Conclusion

Peu de différence entre les candidats sur les questions des politiques cyclables. Tout du moins dans les discours. Il ressort une forme de consensus sur la nécessité d'aménager et de transformer la ville. Certains conditionnent leurs actions à la définition d'un Schéma ou un Plan à l'échelle de l'Agglomération, alors que d'autres indiquent pouvoir agir très vite (les zones à 30 km/h, la mobilisation de la Police municipale recentrée sur le respect des règles du Code de la route pour faire respecter les cyclistes, la hiérarchie des priorités en ville...). La contradiction est parfois présente laissant planer un doute sur les décisions fortes. A titre d'exemple, toutes les équipes sont conscientes de la nécessité d'agir sur le sujet des Zones à Faibles Émissions, mais elles ne s'emparent pas totalement du sujet en dehors de Niort Énergie Nouvelle qui l'annonce clairement dans son programme. Les moyens accordés sont différents en fonction des listes, mais au final les candidats souhaitent les dédier et les flécher. A la question du combien, les candidats répondent de manière un peu floue, interrogeant également la question de la mutualisation inter-services voire intercommunale. Au final il faudra bien " compter ". Aucun n'a évoqué le fait d'organiser la comptabilité financière en une comptabilité analytique ou de secteur permettant ainsi de mieux cibler les moyens accordés à cette politique cyclable et d'entendre compte.

Toutes évoquent des modalités de concertation avec les usagers de la rue, les habitants. C'est nouveau sur ce sujet. Toutefois, pour transformer la ville et faire davantage de places aux mobilités actives, il sera nécessaire de diminuer le nombre de voiture. Cela ne sera possible qu'à partir de décisions fortes et pas toujours faciles à défendre face à un nombre important de citoyens pro-voitures et pour certains hostiles au vélo. Quel candidats sera prêt à prendre ces décisions ?

Malgré tout , le vélo fait une entrée remarquée dans les élections municipales à Niort ! Et c'est la première fois à Niort. Ne boudons pas notre plaisir même s'ils nous faudra rester vigilants sur les engagements et leurs réalisations. Suivons la voie du vélo et soutenons l'idée d'une ville pensée à l'aube de nouveaux enjeux, plus facile à vivre, moins polluée, plus sécurisée grâce à des aménagements cyclables et piétonniers adaptés à tous.



Partie II " Les rencontres "

12/02/2020 - Niort Énergie Nouvelle

Une certaine convergence avec les propositions du Plan vélo. Toutefois un manque de réflexion abouties sur les questions de mobilités face auxquelles NEN prône à ce jour le développement de services aux voitures et aux automobilistes, via la créations de parkings-relais, de parkings vélos sécurisés s'appuyant sur la réponse d'une offre de bus augmentée. Les aménagements ne sont que peu abordés, dans la mesure où NEN n'a pas encore totalement abouti sa réflexion. Elle convient qu'il sera nécessaire de procéder par diagnostic, synthèse et déploiement d'actions symboliques fortes comme le passage à 30 km/h, la hiérarchisations des priorités, le contrôle du respect des nouvelles règles de circulation. La création d'un Conseil Local, Écologique et Solidaire permettrait d'impliquer des citoyens , de produire de l'expertise mais aussi de mesurer l'avancée des projets municipaux.

14/02/2020 - Niort, tous ensemble

Le plan vélo et le « baromètre des villes cyclables 2019 » de la ville de Niort sont globalement pris en compte. Ils servent de base pour établir le plan d'actions à échéance de fin 2020.

Ce dernier est étroitement lié à celui de l'agglomération notamment pour tenir compte des contraintes techniques de voirie : hiérarchisation partagée dans les travaux, mobilisation des moyens techniques.

L'atteinte de la part modale de 9% est un objectif à fin de mandat.

A l'heure actuelle, la police municipale manque de moyens pour faire respecter les dispositions déjà en vigueur : respect des sas de sécurité et stationnement gênant sur les pistes cyclables.

Solidaire par nature

Un Plan vélo concerté et partagé avec les habitants est une nécessité. La liste Solidaire par Nature propose une véritable vélorution qui doit permettre d'atteindre en fin de mandat 10 % de part modale du vélo. Le Baromètre des Villes cyclables donne de la matière pour construire la ville en la pensant vélo, apaisée et dépolluée. Plusieurs actions sont et déjà réalisables comme la sûreté des stationnements vélos, les aires de co-voiturage, le marquage des vélos. La formation et l'apprentissage du vélos dans les écoles doit se développer rapidement. Tous les points noirs peuvent être traités rapidement sans toutefois les déconnecter d'une cohérence territoriale sur les aménagements structurants.

Inscrire et développer la légitimité du vélo en ville. Développer les zones à 30km/h et intensifier les aménagements sur les différents points noirs.



Partie III " L'analyse des réponses au questionnaire VillOvélo "

<https://municipales2020.parlons-velo.fr/>

Les réponses au questionnaire du Plan Vélo sont accessibles sur le site <https://municipales2020.parlons-velo.fr/> . Seuls 3 candidats sur 4 ont répondu.

- Niort Énergie Nouvelle
- Solidaires par nature
- Niort, tous ensemble

Les candidats ont commenté certaines actions soumises par le questionnaire.

Le tableau ci-joint met en évidence les actions concernées et en rappelle le thème.

Les détails sont à consulter sur le site <https://municipales2020.parlons-velo.fr/> . VillOvélo a choisi de ne retenir que les commentaires faits par les candidats sur le questionnaire.

Quand il n'y a pas de commentaire cela suppose que les candidats sont d'accords et s'engagent sur les propositions du Plan Vélo de VillOvélo. En quelque sorte qui ne dit mot " consent "...Et finalement consentir pour le vélo n'est que s'accorder un peu plus de liberté. Ce qui est un comble pour les candidats aux municipales.

La liste Niort Énergie Nouvelle a pour sa part répondu de manière plurielle. Nous avons retenu pour cette analyse la synthèse faite par la tête de liste, François GIBERT. Toutes les réponses sont cependant accessibles sur le site <https://municipales2020.parlons-velo.fr/>

La liste du Rassemblement pour Niort n'a pas répondu au questionnaire, bien qu'ayant apporté sa contribution lors du Grand Oral du Vélo du 5 mars 2020. Elle n'apparaît pas dans cette analyse.

	Niort énergie Nouvelle <i>François Gibert</i>	Solidaire par nature	Niort, tous ensembles <i>Jérôme Baloge</i>
S'engage	44	39	41
Points commentés, actions n° ...	<ul style="list-style-type: none"> 1 : Plan vélo : un schéma mobilité sur la ville et l'agglomération, (financements fond mobilité) 2 : Équipe responsable des mobilités 4 : Réseau express vélo 5 : Pistes cyclables sécurisées autant que possible 6 : Continuité des pistes cyclables entre centre d'activité 7 : Connexion avec communes voisines suivant schéma mobilité 8 : Mettre le vélo au cœur des quartiers 9 : Financement fond mobilité 10 : Entretien du réseau cyclable 11 : Repenser le plan de circulation 13 : Interdire poids lourds + de 3.5T en transit 14 : Schéma des usages bus, voitures, vélo et piétons 15 : Zone à faibles émissions 16 : Réaménager 2X2 voies 17 : Zones à 30km/h 19 : Double sens cyclable, « sas vélo », cédez le passage » 21 : Réflexion sur le stationnement 24 à 29 : Stationnement et locaux vélo sécurisés 30 : Créer une aide à l'achat d'un vélo 31 : Favoriser service location 32 : Association de service vélo 32 à 34 : Association de service, locaux et maison du vélo 35 : « Savoir rouler à vélo » 38 : Maire et élus donnent l'exemple 41 : Pédibus / vélo-bus 42 : Créer une fête du vélo 43 : Réprimer le stationnement illicite 44 : Plan communication vélo dans « Vivre à Niort » 	<ul style="list-style-type: none"> 1 : Plan vélo en début de mandature (investissements sur 6 ans) 10 : Maintenir le réseau cyclable avec un soin prioritaire 11 : Inter modalité dans tous les quartiers et mobilités actives 12 : Interdire les poids lourds non équipés de radars avancés de détection de cyclistes et piétons (a) 17 : Les zones à 30Km/H 18 : Zones à sens unique 21 : Réflexion sur le stationnement 24 à 27 : Stationnement et locaux vélo sécurisés 31 : Dispositif de vélos en libre-service gratuit 34 : Maison du vélo dans maison de l'éco-citoyenneté 36 : Aider les établissements scolaires à s'équiper en vélos 37 : Créer des pistes cyclables d'apprentissage 38 : Maire et élus donnent l'exemple 41 : Pédibus / vélo-bus 42 : Créer une fête du vélo 43 : Faire respecter le partage de la route 44 : Plan de sensibilisation et d'éducation populaire 	<ul style="list-style-type: none"> 1 : Schéma cyclable aggro en 2020, puis plan vélo communal 2 : Commission communale et intercommunale des mobilités 4 : Liaisons intercommunales 5 : Pistes cyclables sécurisées autant que possible 6/7 : Pôles générateurs d'activité du schéma cyclable agglomération 8 : Mettre le vélo au cœur des quartiers 9 : Financement fond mobilité 10 : Maintien en bon état de cyclabilité et proposer des itinéraires alternatifs en cas de travaux. 11 : Repenser le plan de circulation 12 : Interdire les poids lourds non équipés de radars avancés de détection de cyclistes et piétons (a) 13 : Interdire poids lourds en transit 14 : Schéma aménagements cyclables dès 2020 15 : Zone à faibles émissions 16 : Réaménager 2X2 voies 17 : Zones 30Km/H et 20 km/h 18 : Zones à sens unique 20 : Supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes (b) 21 : Réflexion sur le stationnement 24 à 29 : Stationnement et locaux vélo sécurisés au niveau de l'agglo 30 : Créer une aide à l'achat d'un vélo 31 : Mise à disposition vélo cargo à venir 32 à 34 : Association de service, locaux et maison du vélo 35 : Vélo école 36 : Créer une vélo-école 37 : Créer des pistes cyclables d'apprentissage 38 : Maire et élus donnent l'exemple 39 : Vélo cargo pour services municipaux 41 : Pédibus / vélo-bus

			<ul style="list-style-type: none">- 42 : Créer une fête du vélo en lien avec santé- 43 : Faire respecter le partage de la route- 44 : Informer sur la réglementation applicable
--	--	--	--

	Niort énergie Nouvelle <i>François Gibert</i>	Solidaire par nature	Niort, tous ensembles
Ne s'engage pas	8	5	3
Points commentés, actions n° ...	<ul style="list-style-type: none"> - 3 : Formation des techniciens - 12 : Interdire les poids lourds non équipés de radars avancés de détection de cyclistes et piétons (a) - 18 : Zones à sens unique (cas par cas ?) - 20 : Supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes (b) <ul style="list-style-type: none"> - 22 : Faire payer le stationnement de surface - 23 : Généraliser le stationnement payant - 37 : Créer des pistes cyclables d'apprentissage <ul style="list-style-type: none"> - 39 : Équiper les services municipaux de vélos-cargo - 40 : Forfaits mobilités aux agents municipaux (c) 	<ul style="list-style-type: none"> 15 : Zone à Faibles Émissions - 20 : Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes (b) - 22 : Rendre payant le stationnement en surface - 23 : Étendre la zone de stationnement payant - 30 : Créer une aide à l'achat d'un vélo 	<ul style="list-style-type: none"> - 22 : Rendre payant le stationnement en surface - 23 : Étendre la zone de stationnement payant - 40 : Proposer le forfait mobilité
Commentaires généraux	L'objectif est de multiplier par 3 le déplacement vélo (3 à 9%) dans le cadre de la mandature	Plan vélo pluriannuel et politique incitative Accroître la part des déplacements vélo de 3% à 10% et doubler la fréquentation des bus en 6 ans	

a : attente d'une législation
b : réflexion à mener
c : étude à mener