



2020 VIVEZ L'AGGLO
VOTEZ-VELO.fr

Propositions citoyennes pour le développement du vélo sur l'agglomération de Rochefort

Association Vélo Pour Tous
en pays rochefortais

Réponses du candidat

Rémi Letrou

100% Rochefort – 9 mars 2020

Ville de

Rochefort

Vélo Pour Tous
est membre de la
Fédération des Usagers
de la Bicyclette
(FUB.fr)



Propositions

PROPOSITION #1

UNE VOIRIE ET DES INFRASTRUCTURES ADAPTEES AU VELO

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,

Réponses du candidat

Le plan vélo, tel que demandé, s'inscrit de fait dans notre projet. En complément à ce besoin de mobilité, il sera débattu et structuré par la population par les outils de la démocratie que nous mettrons en place.

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.

Réponses du candidat

Il s'agira au cours de ce mandat de connaître les axes qu'il conviendra de développer. Un réseau express vélo pour relier les communes sera à réfléchir. Il sera facilement mis en place entre les communes de Rochefort et Tonnay-Charente, mais plus difficilement entre Breuil-Magné et Rochefort (par exemple). Faciliter le vélo intra-muros reste une priorité.

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.

Réponses du candidat

Oui, il conviendra d'en développer une et de ne pas oublier de rappeler les obligations légales concernant les aménagements et équipements.

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.

Réponses du candidat

S'agissant d'une infrastructure départementale, nous leur demanderons quelles solutions apporter.
Toutefois, il conviendra de réfléchir en parallèle à la mise en place d'un accès gratuit aux usagers avec vélos sur le Pont Transbordeur et la navette fluviale Rivéo.

PROPOSITION #2

FAIRE DU VELO UNE PRIORITE

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.

Réponses du candidat

Oui

Concernant les vélo-écoles, Vélo pour tous a-t-elle la possibilité de se développer dans ce sens ?

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.

Réponses du candidat

Oui, reste à définir des lieux

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.

Réponses du candidat

Le concept de comités vélo s'inscrira dans le volet démocratie, où tous ces acteurs se retrouveront. Concernant les élus, techniciens et ingénieurs, la part du vélo (ainsi que celle du piéton et du transport collectif) dans le réaménagement des modes de déplacement sera prioritaire.

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.

Réponses du candidat

Oui

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.

Réponses du candidat

Dans l'idéal oui, mais concernant l'utilisation des trottoirs il conviendra de proposer une alternative de délestage via des places arrêt minute par exemple. De même les amendes minorées doivent correspondre à ce que la loi impose et/ou autorise.

PROPOSITION #3

FACILITER LE STATIONNEMENT DU VELO

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.

Réponses du candidat

Oui

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.

Réponses du candidat

Oui

3.C ENVISAGER UNE NOUVELLE APPROCHE PLUS RAISONNÉE 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).

Réponses du candidat

Oui, cf par exemple notre projet avenue Gambetta

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

FAVORISER L'USAGE COMBINÉ 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.

Réponses du candidat

oui

PROPOSITION #4

DERNIER COUP DE PEDALE

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.

Réponses du candidat

Oui, support d'une association ?

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,

Réponses du candidat

Cela sera étudié, et soumis à la population par voie démocratique

Conscients de l'urgence à transformer notre quotidien, l'usage du vélo à des fins non récréatives sera l'un des modes de déplacement à privilégier, au même titre que le transport en commun et la piétonisation.

Ci-dessous un extrait de notre programme concernant la mobilité :

« Pour permettre la mutation écologique de la ville, la présence des voitures se fait moins forte. Des parkings de délestage avec navettes sont mis en place au nord, le long du nouveau barreau routier ; au sud, sur le parking du polygone.

La gratuité de l'autoroute est obtenue entre Tonnay-Charente et Rochefort ; l'axe départemental voit son trafic baisser. Sur ce tracé, une piste cyclable et une voie bus en site propre sont créées pour faciliter les déplacements doux du quotidien entre notre ville et sa voisine.

L'itinéraire de la Vélodyssée est rendu plus attractif avec des haltes aménagées en bord de Charente. La place du vélo en ville est repensée et favorisée.

Les bus de ville roulent désormais à l'hydrogène, grâce au marché commun passé avec La Rochelle. »

En vous remerciant pour votre lecture et votre sollicitation,

Cordialement,

l'équipe de 100% Rochefort