

MANIFESTE

POUR UNE VILLE CYCLABLE.



Pour une agglomération briochine plus cyclable en 2026



Association Vélo Utile
- Municipales 2020 -



Vélo Utile, association œuvrant pour le développement et la promotion des déplacements à vélo sur le territoire de l'agglomération briochine, prend part à la campagne des municipales de 2020 pour une vraie politique cyclable à l'horizon 2026.

- Face aux grands enjeux planétaires nous alertant de l'extrême gravité du réchauffement climatique et qui nous appellent à se déplacer différemment;
- Face à la crise sociale actuelle qui a révélé que 80 % des ménages n'ont pas d'autre choix que la voiture pour se déplacer au quotidien,
- À l'heure où la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 19 novembre 2019 reconnaît le vélo comme mode de transport à part entière et vise notamment à **APPORTER À TOUS ET PARTOUT DES SOLUTIONS ALTERNATIVES** à la dépendance à l'usage individuel de la voiture,
- À l'heure où 60% des Françaises et des Français déclarent être prêts à pédaler au quotidien mais uniquement à condition de disposer d'un véritable "système vélo",

Vélo Utile interpelle les candidats aux élections municipales en proposant un ensemble de mesures qui favoriseraient efficacement et durablement les déplacements quotidiens à vélo.

Nous défendons l'idée d'une agglomération à vélo, active et dynamique et également piétonne et intermodale, une agglomération innovante et référente en matière de mobilité.

Choisir le vélo, c'est faire des villes de l'agglomération briochine des cités résilientes et accueillantes.

Nous demandons ainsi aux candidates et candidats de s'engager pour répondre aux enjeux majeurs de notre époque en matière environnementale, sanitaire et sociale auxquels la mobilité apporte une réponse rapide, à travers des mesures claires et ambitieuses.



Nous avons imaginé la ville de demain.

C'est une cité accueillante et désirable pour toutes et tous qui se dessine grâce au choix du vélo. Les habitants se réapproprient l'espace urbain, respirent mieux et ne souffrent plus du bruit intempestif des moteurs.

Dans les rues apaisées, les riverains se rencontrent, les familles flânent, les enfants courent librement, sans crainte. A l'école, ils apprennent tous à circuler à vélo et partagent leurs apprentissages et leurs envies de vélo avec leurs parents. Les grandes artères aussi se métamorphosent avec l'aménagement d'un «réseau express vélo», réseau de lignes cyclables protégées et efficaces reliant les principaux pôles générateurs.

Les salariés sont de plus en plus nombreux à venir travailler à vélo et d'ailleurs les employeurs s'organisent pour aménager des installations facilitant l'accueil des cyclistes (garages à vélo, sanitaires dédiés, etc.).

Bonne lecture!



UN RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE

#1



Parce qu'un schéma de déplacement ne se limite pas au périmètre communal, un véritable REVE (Réseau Express Vélo) permettra de se déplacer à bicyclette dans toute l'agglomération et de relier facilement St-Brieuc, la ville cœur. Il assurera des liaisons confortables et efficaces entre grands pôles et jouera le rôle d'épine dorsale du réseau cyclable de l'agglomération.

Ce réseau cyclable devra impérativement être sécurisé et continu : en effet, tout comme les autres usagers, les cyclistes sont en quête de trajets confortables et efficaces. Un tel réseau devra donc être en site propre et éviter les carrefours et échanges avec les flux de véhicules motorisés. Lorsque cela n'est pas possible, une démarcation nette et infranchissable devra garantir la sécurité des usagers cyclistes.

La sécurité et l'efficacité du réseau sont les conditions indispensables permettant une utilisation exponentielle des infrastructures par une majorité de la population, à tous âges et dans des buts variés (tourisme, vélotaf, loisirs...). Ce réseau doit permettre des connexions inter-quartiers, sans avoir forcément à traverser le centre-ville de Saint-Brieuc, reliant ainsi pôles d'habitations, écoles et pôles d'activité entre eux.



Vitesse moyenne en ville : 15 km/h



Vitesse moyenne en ville : 14 km/h

Qu'est-ce qu'on y gagne ?

- Générer un réflexe vélo en assurant une visibilité forte de l'infrastructure dédiée
- Augmentation de la part modale du vélo (9 % en 2024) plus ambitieuse que le PDU actuel (4,6 % en 2030)
- Délestage des routes saturées et éviter la construction de nouvelles infrastructures inutiles et onéreuses
- Valorisation d'infrastructures délaissées à moindre coût par rapport à leur ouverture aux motorisés
- Une population moins sédentaire et en meilleure santé
- Un territoire plus attractif, renommé pour sa qualité de vie, son ambition et sa politique visionnaire
- Répondre à l'urgence climatique et à l'amélioration de la qualité de l'air, afin notamment de respecter les objectifs de réduction de 45% des GES en 2030 du Plan Climat Territorial adopté par Saint-Brieuc Armor Agglomération

Un budget à la hauteur des ambitions

Au-delà de la création d'un réseau express assurant les principaux flux de déplacements en site propre (ci-dessus), un plan d'actions en faveur du vélo définira un véritable réseau cyclable hiérarchisé et de qualité.

C'est un réseau de maillage conçu et rénové pour en améliorer la sécurité, la continuité et le confort par notamment la résorption des coupures urbaines provoquées par les infrastructures existantes.

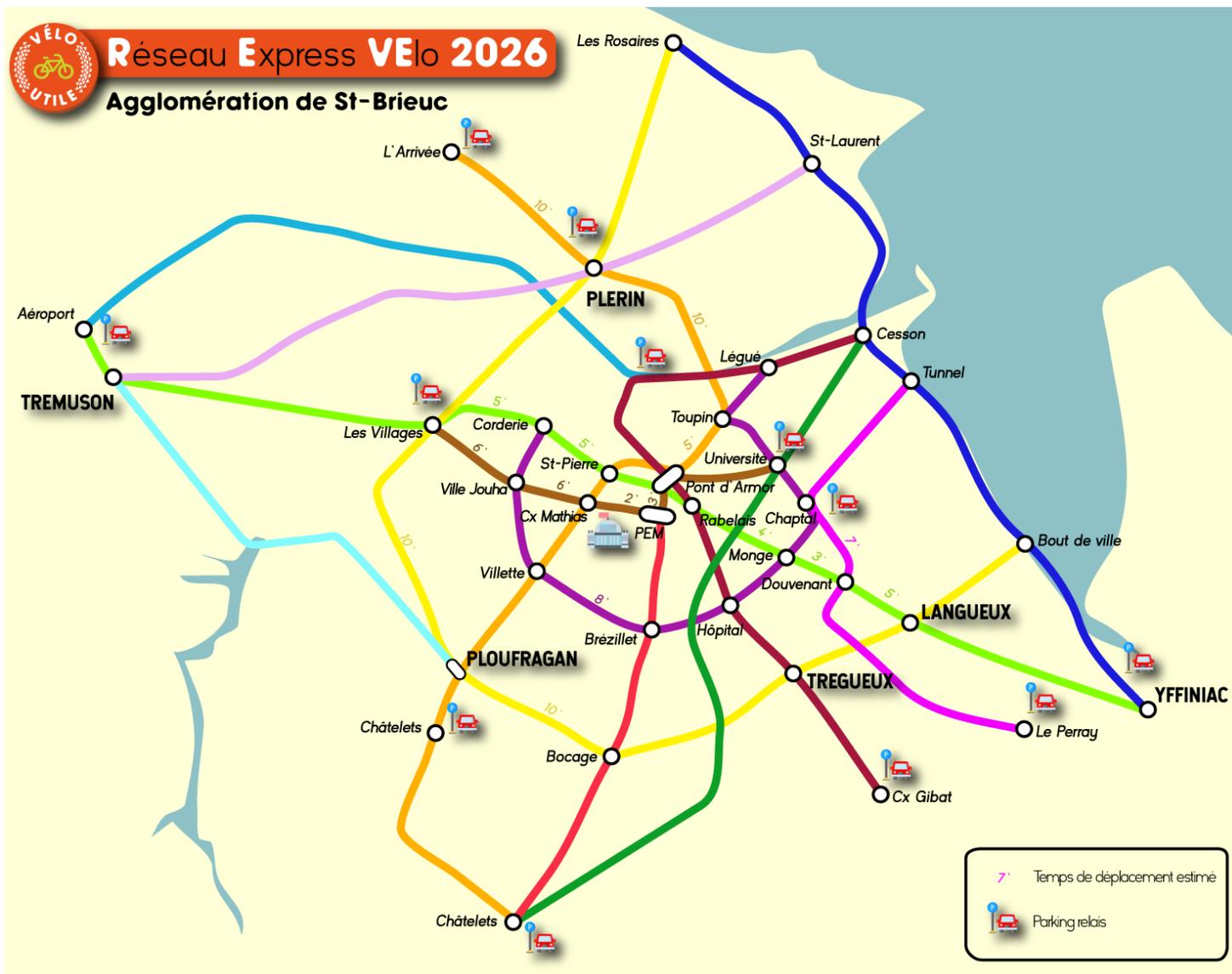
Avoir des voies de circulation dédiées c'est bien, mais accompagner ce plan vélo par des services au profit des cyclistes, c'est mieux.

Par exemple : où entreposer son vélo une fois arrivé ? Il convient de généraliser des stationnements sécurisés aux abords des commerces, institutions et écoles, intégrés aux nouveaux projets.

Autres leviers pour accompagner les déplacements à vélo : installation de bornes d'auto-réparation/entretien, stations de pompes dans des zones à fort passage, jalonnement, actions ciblées (vélobus, vélo école, Plan de Déplacements Entreprise), etc.

Pour mettre en œuvre une vraie « **politique vélo** » à l'échelle d'une ville, il faut allouer entre **15 et 20 Euros par habitant et par an** (recommandations du Club des villes et territoires cyclables), soit entre 675 000 et 900 000 Euros et ainsi mener une politique cyclable de nature à changer les comportements et augmenter la part modale du vélo.

**Pour rappel, 1 km de route neuve coûte 2 millions d'Euros
1 an de politique vélo = 2 ronds-points !**



Le REVE, ce n'est pas une chimère, mais bien un réseau :

- sécurisé
- continu
- accessible
- pratique
- innovant
- à haut niveau de service
- écologique et résilient
- économique en entretien



UN PLAN VÉLO MUNICIPAL ET COMMUNAUTAIRE

#2



Fahrradstraße



Avoir des voies de circulation dédiées c'est bien, mais où entreposer son vélo une fois arrivé ? Il faut **généraliser des stationnements sécurisés** aux abords des commerces, institutions et écoles, intégrés aux nouveaux projets. Il est indispensable d'installer des bornes d'auto-réparation/entretien, stations de pompes dans des zones à fort passage.

Qu'est-ce qu'on y gagne ?

- Augmentation de la part modale des cyclistes
- Relance du secteur économique des vélocistes
- Lutte contre la sédentarité
- Attractivité du centre-ville
- Lutte contre le vol et le recel de vélos



DES AIDES FINANCIÈRES POUR L'ACQUISITION DE **VÉLOS** ET **VÉLOS CARGO**



#3

Parce que nous n'avons pas tous les moyens d'acquérir un vélo cargo, il est indispensable d'accompagner financièrement les citoyens désireux d'opérer cette transition. De part sa configuration, **un vélo cargo sert à transporter des enfants, du matériel, des courses... et constitue autant de véhicules motorisés en moins sur les routes.**



Une voiture neuve coûte en moyenne = 26 000 euros



Un vélo cargo à assistance électrique = 3500 euros

Une voiture coûte environ 6000 euros /an (entretien et essence inclus) contre moins de 500 euros pour un vélo !

Qu'est-ce qu'on y gagne ?

- **Attractivité du centre-ville** et des commerces de proximité
- Repenser la ville à **une échelle plus humaine**
- Moins de voitures, donc **moins de pollution**
- **Relance économique** du secteur des vélocistes et mécaniciens vélo
- **Un gain financier** considérable pour les acquéreurs (1,30 euros pour le plein d'une batterie permettant de parcourir entre 50 km et 100 km suivant le niveau d'assistance).



EXTENSION DES ZONES PIÉTONES ET DES ZONES À 30KM/H POUR UNE VILLE APAISÉE



#4

Les comportements de certains automobilistes en cœur de ville répondent souvent d'un **manque de lisibilité de la vitesse** ; en effet, à certains endroits, la vitesse est limitée à 30, à d'autres à 20 (en zone de rencontre), puis à 50... Ce millefeuille ne sert pas les ambitions d'**avoir une ville accueillante et apaisée**. Nous souhaitons donc voir **se généraliser une limitation de la vitesse à 30 km/h dans tout le cœur de ville et la création de zones de circulations apaisées dans tous les quartiers. La norme devient 30 km/h et 50 km/h l'exception.**

L'espace public doit être réaménagé pour qu'il ne soit plus routier : priorité à l'enfant qui va à l'école, au piéton qui fait ses courses, au cycliste qui se déplace.

En effet, **étendre les zones piétonnes** répond à une demande croissante de la population de pouvoir déambuler en ville, seul ou en famille, en toute sécurité. La circulation des véhicules motorisés engendre ce que l'on appelle des externalités inévitables : pollution, à la fois sonore, visuelle et atmosphérique, comportements inappropriés mettant en danger les plus vulnérables (piétons et cyclistes), emprise au sol favorisant l'artificialisation des sols (parkings et autres emplacements de stationnement...).

Une ville où la vitesse de circulation est limitée et où l'on peut déambuler de manière sereine, est une ville visionnaire et agréable à vivre. De plus, **c'est une ville à taille humaine où les commerces se développent**. Le piéton et le cycliste sont souvent regardés avec circonspection : ils n'ont pas de gros coffre, donc ils seraient des petits consommateurs. La réalité est tout autre ; **ce sont des consommateurs réguliers et fidèles**, car ils doivent venir plus souvent dans les commerces pour s'approvisionner. Ainsi, **ils aident le commerce de proximité** et ne favorisent pas la dynamique « d'éclatement urbain » qui a fait tant de mal aux villes de taille moyenne en France. Avec un taux de vacance record situé entre 26 % et 38,5 %, Saint-Brieuc a tout à gagner à se moderniser et à offrir un cadre de vie de qualité à ses administrés.

#5



© L'Occident de Paco pour Vélo Utile

CRÉER UNE
GÉNÉRATION VÉLO



BABBOE

Favoriser l'émergence d'une « **génération vélo** » avec la généralisation du SRAV- Savoir Rouler à Vélo. Tous les enfants de CM2 pourront apprendre à faire du vélo, parce que le vélo est le mode de déplacement le plus efficace en zone urbaine.

Pour ce faire, il faut développer des itinéraires sécurisés et généraliser les stationnements pour les vélos aux abords des établissements scolaires. Lutter contre le stationnement anarchique, fermer la rue aux voitures aux heures d'entrée et de sortie des écoles, améliorer la sécurité routière, sont autant de mesures à mettre en œuvre pour **développer l'usage du vélo partout et pour tous**, mais également pour améliorer la qualité de vie de chacun. Encourager les vélobus et pédibus spontanés, pour recréer du lien et de la convivialité.

Si pour beaucoup faire du vélo est naturel, ce n'est malheureusement pas le cas pour tout le monde : **environ 2 % de la population française ne sait pas faire du vélo** ; la majorité de ces personnes sont des femmes.



COMMUNIQUER ET INCITER AUX DÉPLACEMENTS DOUX

#6

Charlotte, 100% Vélooptimiste

11-17 Mai 2020

A-VELO-AU-BOULOT.FR

Ce n'est pas un secret : pour inciter, il faut donner envie. **Et comment donner envie de faire du vélo ?** Certaines des mesures que nous préconisons ci-dessus seront d'une grande aide. Toutefois, communiquer sur le vélo n'est pas la même chose que parler de n'importe quel autre produit : on parle de la manière de se déplacer et donc de vivre.

Quand une municipalité décide d'organiser une manifestation, elle devra **inciter un maximum de personnes à se rendre sur le site à pied ou à vélo, voire en transports en commun** (à condition de développer des aménagements et des emplacements de stationnement). Donner envie, ce n'est pas forcément dénigrer l'autre, mais informer sur les bienfaits du vélo, et les conséquences induites par des comportements individuels moins responsables.

Nous avons imaginé des brochures, à destination des briochins comme des personnes en transit dans la ville, répertoriant les aménagements, proposant une carte détaillée du maillage cyclable territorial, évoquant les services dédiés... Cette demande, nous l'avons déjà. À quand une telle brochure de la ville de Saint-Brieuc ?

Enfin, une bonne communication est cohérente : prôner une résilience urbaine et financer des infrastructures routières onéreuses, dangereuses et facultatives (les ronds-points par exemple) ne fonctionne pas.





Vélo Utile, c'est quoi ?

- Une association de plus de 650 adhérents
- Un atelier participatif d'auto-réparation de vélos
- Le plus grand challenge « A vélo au boulot » du Grand Ouest, à égalité avec Bordeaux !
- Des dizaines d'animations par an
- Des commissions de travail : aménagement, vélo école, communication...
- Une vélo école

En 2020 Votez vélo !



Contacts :

Mail : contact@velo-utile.fr / Tél. : +33 2 57 18 06 38
Vélo Utile / 17 rue de Robien - 22000 Saint Brieuc



<https://velo-utile.fr/site/>