

La place du vélo dans la ville

Bourges – Bourges Plus - Cher



Propositions 2014 – 2021 de l'association Mon Cher Vélo
monchervelo.fr / bourges@fubicy.org





Orientations 2014 - 2020

Les vœux de Mon Cher Vélo pour
une mobilité rationnelle et en accord
avec notre temps

26 septembre 2013

Les élections municipales qui se dérouleront en Mars 2014 seront l'occasion pour les acteurs politiques locaux de prendre des orientations à même de répondre aux besoins des citoyens en terme de mobilités alternatives à la voiture individuelle.

Avec la mise en place du Plan de Déplacement Urbains (PDU) ainsi que de son Plan Vélo Intercommunal et du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), les futurs élus disposent en effet d'outils pratiques et fonctionnels afin de dessiner la mobilité de demain pour Bourges et son agglomération.

Il est plus que jamais urgent de permettre, d'accompagner mais aussi de provoquer les changements de comportements nécessaires à la cohésion sociale et l'amélioration de la santé et du cadre de vie, la diminution de la facture énergétique et des émissions de gaz à effet de serre que permettent les mobilités actives. En plus de générer des économies pour l'utilisateur, le vélo allège également les finances publiques et peut même créer des ressources¹: par exemple, la Loire à vélo a généré 15 millions d'euros de recettes en 2013.

Par ce document, Mon Cher Vélo, association de défense et de promotion du vélo comme mode de transport alternatif à la voiture comptant près de 150 adhérents à Bourges et dans tout le département du Cher, propose des orientations concrètes en vue de conforter la place du cycliste et du piéton dans notre tissu urbain.

Les orientations sont déclinées en plusieurs thèmes qui sont autant de leviers pour favoriser un développement optimal des déplacements à vélo. Ils sont autant de prescriptions complémentaires les unes des autres qui ne sauraient être efficaces si elles n'étaient pas mises en place de façon simultanée.

L'association Mon Cher Vélo se tient bien entendu prête à un travail commun et concerté avec les collectivités en vue de rendre concrètes les suggestions détaillées dans le présent document.

¹ voir l'étude du réseau Atout France sur l'économie du vélo > <http://www.atout-France.fr/publication/special-economie-du-velo-etude-complete>

Lutte active contre le vol de vélos

Plus de 400 000 vols de vélos sont recensés par an, soit 1/6ème des ventes.

Chaque année, plus de 150 000 vélos retrouvés abandonnés ne peuvent être restitués, faute d'identification, et seulement 2 à 3 % des victimes de vol récupèrent leur vélo. Le vol décourage les cyclistes : près de 1/4 renonce à racheter un vélo. Les cyclistes qui rachètent un vélo après un vol se contentent bien souvent d'un vélo d'occasion. Globalement, le vol des vélos tire le marché vers le bas et fait perdre 80 000 cyclistes par an.

Deux actions permettent de lutter efficacement contre ce phénomène :

1. L'augmentation constante et régulière de l'offre en stationnement courte et longue durée. En plus d'être bien placés c'est à dire à des distances raisonnables² des lieux qu'ils sont censés desservir, ces équipements doivent permettre d'accrocher le cadre du vélo et être adaptés aux besoins de sécurisation du cycliste. Les stationnements vélo type râtelier/étriers (cf photo ci contre) sont à proscrire.



2. L'utilisation intensive du marquage bicycode (numéro unique gravé sur le cadre du vélo qui permet d'identifier son propriétaire) à commencer par les vélos municipaux qui sont un biais important pour communiquer sur le sujet. La promotion de ce dispositif auprès des services de police et leur formation sont également nécessaires à son efficacité.

Ce que dit le Plan de Déplacements Urbains

« Le stationnement constitue un facteur essentiel d'une politique cyclable. En effet, après le risque d'accident, la peur du vol est le deuxième facteur dissuasif vis-à-vis du vélo. Les cyclistes doivent pouvoir garer leur vélo en toute sécurité à leur domicile et à destination. » 3.5.1

« Les étriers sont à proscrire, pour les raisons suivantes :

- risque de chute du vélo,
- risque de voilage de la roue avant,
- inadaptation à certains vélos (les pneus d'un VTT sont beaucoup plus larges que ceux d'un vélo de course),
- risque de vol du vélo (le cycliste peut ne retrouver que la roue attachée à l'étrier). » 3.5.2

« ... afin de ne pas réduire l'espace piétonnier, il est préconisé de les installer en lieu et place d'une place de stationnement automobile plutôt que sur les trottoirs. Une place de stationnement automobile peut accueillir 5 arceaux, soit 10 vélos. » 3.5.3

« Pour les immeubles existants, les communes et les intercommunalités peuvent travailler en partenariat avec les propriétaires, notamment les organismes HLM, ou via les dispositifs d'amélioration de l'habitat privé (dispositif local ou OPAH25). La priorité sera mise sur les immeubles HLM, où les problèmes de vol sont souvent plus marqués et où les collectivités locales ont davantage de prise sur les décisions. » 3.5.4.4

² L'Association Droit Au Vélo (ADAV) a créé un document très complet de préconisations techniques sur le sujet du stationnement vélo > http://droitauvelo.org/DOC/guide_stationnement_2009

Objectifs pour Bourges d'ici 2020

- installation de 50 arceaux par an en concertation avec Mon Cher Vélo
- balisage et signalisation dédiée des arceaux présents sur le territoire de la commune
- demande d'accès au fichier national bicycode pour la police municipale de Bourges et formation des agents à la lutte contre le vol de vélos et à l'utilisation du bicycode
- mener une réflexion de fond avec les bailleurs sociaux pour la réalisation de garages à vélo dignes de ce nom dans leur parc d'habitat existant et pour le parc neuf
- programmer l'installation de stationnements vélos sécurisés dans les quartiers urbains denses de la ville où le stationnement longue durée de nuit pose problème
- communication active sur la lutte contre le vol de vélos et le marquage bicycode : un article par an sur ce thème dans les nouvelles de Bourges, communication sur l'intranet auprès des agents de la ville, page dédiée sur le site de la ville de Bourges

Objectifs pour Bourges Plus d'ici 2020

- création d'une vélostation sécurisée sur le site de Lahitole desservant la future résidence universitaire ainsi que les bâtiments alentours (salle d'armes, restaurant universitaire...)
- création d'îlots de stationnements vélos couverts et sécurisés sur les zones d'activités non équipées en concertation avec Mon Cher Vélo
- déplacement des stationnements vélos de Lahitole et de Comitec au plus près des bâtiments qu'ils desservent
- installation d'arceaux vélos sur toutes les voiries nouvelles ou requalifiées en concertation avec Mon Cher Vélo
- communication active sur la lutte contre le vol de vélos et le marquage bicycode : communication sur l'intranet auprès des agents, page dédiée sur le site de Bourges Plus

Objectifs pour les autres communes / département du Cher d'ici 2020

- installation d'arceaux vélos dans les centres bourgs au plus près des commerces (boulangerie, boucherie, tabac, bureau de poste...) et auprès des équipements sportifs en concertation avec Mon Cher Vélo
- création de stationnements vélos couverts et sécurisés dans les collèges, en priorité dans les grands centres urbains (Bourges, Vierzon, Saint Amand Montrond)
- proposer des séances de gravage de vélos dans les collèges
- communication active sur la lutte contre le vol de vélos

Mixité des usages et diminution des vitesses

De nombreuses études³ prouvent que la séparation des usages c'est à dire la création d'un espace sécurisé dédié à chaque type d'usager (piétons = trottoir, cycliste = piste cyclable, voiture = voirie...) n'améliore pas systématiquement les conditions de sécurité des usagers et peut même parfois aggraver les choses.

D'autre part, la vitesse reste, avec l'alcool, une des principales causes de mortalité sur les routes⁴.

C'est pourquoi Mon Cher Vélo demande que les aménagements cyclables soient réalisés en prenant en compte toutes les possibilités qui existent et que la piste cyclable ne soit pas la seule chose proposée lors de la requalification d'une voirie. Hormis sur les axes ou la vitesse, la densité du trafic ou la présence de poids lourds et de bus le nécessite, l'association demande à ce que le cycliste soit, autant que faire se peut, intégré au trafic motorisé par le biais de bandes cyclables larges d'au moins 1,20m (hors marquage et caniveau).



Mon Cher Vélo demande à ce que les aménagements cyclables prennent de l'espace aux trafics motorisés et non aux piétons et proscrit donc l'aménagement d'itinéraires cyclables sur trottoirs⁵.

Afin de faciliter la conception et la réalisation d'aménagements ainsi que leur connexion avec le reste du réseau de voirie, Mon Cher Vélo proscrit également la réalisation de pistes cyclables bidirectionnelles en milieu urbain.

En accord avec le plan vélo intercommunal issu du Plan de Déplacements Urbains réalisé par Agglobus, Mon Cher Vélo demande la création de standards d'aménagements de voiries fluides et sécurisés validés par les usagers pour un déploiement rapide des itinéraires cyclables.

Ce que dit le Plan de Déplacements Urbains

« Sauf exception dûment justifiée, les aménagements cyclables ne doivent pas être réalisés sur les trottoirs, afin de ne pas se faire au détriment des piétons. Au contraire (...) l'espace nécessaire doit être récupéré sur la circulation ou sur le stationnement automobile. » 3.4.4.2

« En milieu urbain, les zones 30, les bandes cyclables, les double-sens et les couloirs bus-vélos sont souvent à préférer aux pistes cyclables, pour des raisons de coût, de sécurité, d'espace et de continuité. » 3.4.4.3

« En milieu urbain, (...) il convient de privilégier les zones 30, bandes cyclables et double-sens cyclables, bien moins coûteux que les pistes cyclables. » 3.9.4

³ Voir cette étude allemande > <http://www.adfc-diepholz.de/radwege/unfallzahlen.php> et cet article sur notre site internet > <http://monchervelo.fr/amenagements-cyclables-piste-cyclable-ou-pas-piste-cyclable/>

⁴ Voir > <http://www.preventionroutiere.asso.fr/Nos-conseils/Toutes-les-fiches-conseils/Risques/Vitesse>

⁵ En accord avec le Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme (CERTU) > http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/fiche07v-pistes_cyclable.pdf

CHIFFRES CLÉS

Environ 100 000 excès de vitesses quotidiens sont relevés à Bourges dont 10% de plus de 20km/h. Seulement 3 contrevenants sont verbalisés chaque jour.

En agglomération, environ 50 % des véhicules sont en excès de vitesse.

38% des berruyers réclament un apaisement du trafic.

Une voiture qui roule à 30km/h s'arrête sur deux fois moins de distance que si elle roulait à 50km/h. Aussi, le taux de mortalité lors d'un choc avec un piéton est de 70% à 50km/h, il n'est que de 10% à 30km/h.

Une limitation à 30km/h augmente le temps de parcours de seulement 10% par rapport à une limitation à 50km/h



La diminution des vitesses automobiles est au centre des solutions permettant la promotion des déplacements alternatifs à la voiture. Parce qu'elle permet une meilleure sécurisation de la rue et favorise donc les déplacements à pied et à vélo et qu'elle contraint l'usage de la voiture, la Zone 30 est un outil majeur qui permet d'influencer la mobilité des usagers⁶.

Mon Cher Vélo réclame une promotion active et la généralisation des Zones 30 et des double sens cyclables qui en découlent par quartiers sur l'ensemble de la ville de Bourges à l'horizon 2020.

Cette généralisation peut se faire progressivement mais doit être actée et engagée rapidement, même à moindres frais⁷ dans un premier temps car elle fera sans aucun doute, évoluer les mentalités en faveur d'une mobilité plus cohérente.

Ce que dit le Plan de Déplacements Urbains

« Le PDU préconise de généraliser les double-sens cyclables dans les rues à sens unique, y compris celles limitées à 50 km/h, sous réserve que la visibilité, la largeur et le débit le permettent. » 3.4.4.4

« Dans toutes les rues à sens unique, les communes et Bourges Plus étudieront l'opportunité et la faisabilité d'un double-sens cyclable ; la non réalisation d'un tel double-sens devra constituer l'exception. » 3.4.4.4

« 50 km/h en agglomération représente une vitesse trop rapide pour un bon équilibre entre la circulation automobile, d'une part, les flux piétons et cyclistes et le cadre de vie, d'autre part. Il est donc souhaitable de limiter davantage la vitesse sur la majorité des voies. A cet égard, le CERTU préconise qu'en agglomération au moins 70 % du linéaire de voirie soient classés en zone 30. » 11.5.1

⁶ Voir à ce sujet les exemples de Rennes, Lorient, Fontainebleau... sur le site <http://ville30.org/>

⁷ Voir à ce sujet cet article > <http://ville30.org/2013/03/31/lamenagement-de-la-ville-30/>

Objectifs pour Bourges d'ici 2020

- passage en zone 30 de 50% des voiries de quartiers de la ville de Bourges
- intégration du double sens cyclable dans toutes les nouvelles voiries à zone 30 hors cas particuliers (voirie étroite, cohabitation bus/poids lourds – vélos délicate...) en concertation avec les associations de quartiers et l'association Mon Cher Vélo
- signalisation claire, ostensible et contraignante des entrées des zones 30 existantes et à venir par des aménagements visuels : pots de fleurs, sas, portail, rétrécissement de voirie, peinture au sol...
- réserver la réalisation de pistes cyclables bidirectionnelles aux itinéraires de loisirs non contigus au trafic motorisé
- réserver la réalisation de pistes cyclables unidirectionnelles pour les axes à fort trafic et recevant de nombreux poids lourds ou pour les axes desservant des établissements scolaires
- ne réaliser d'aménagement cyclable sur trottoir qu'en dernier recours et lorsque toutes les autres solutions ont été étudiées en concertation avec Mon Cher Vélo
- remplacement progressif des axes partagés par des bandes cyclables larges quitte à rétrécir la voirie motorisée

Objectifs pour Bourges Plus d'ici 2020

- passer en zone 30 les zones d'activités de Lahitolle, Comitec et Esprit
- réserver la réalisation de pistes cyclables bidirectionnelles aux itinéraires de loisirs non contigus au trafic motorisé
- réserver la réalisation de pistes cyclables unidirectionnelles pour les axes à fort trafic et recevant de nombreux poids lourds (zones d'activités) ou pour les axes desservant des établissements scolaires
- ne réaliser d'aménagement cyclable sur trottoir qu'en dernier recours et lorsque toutes les autres solutions ont été étudiées en concertation avec Mon Cher Vélo

Objectifs pour les autres communes / département du Cher d'ici 2020

- promouvoir la création de zones 30 et zones de rencontre dans les centres bourgs et autour des établissements scolaires
- mener une politique de prévention et de communication active sur la sécurité routière et les risques de la vitesse
- Traiter les entrées de villages dans le but de modérer les vitesses et y afficher des messages de prévention sur la vitesse

Priorité physique et spatiale aux modes actifs



Parce qu'ils sont les usagers les plus fragiles de la route et que leur confort doit être une préoccupation permanente si l'on souhaite augmenter leur pratique, Mon Cher Vélo demande la priorisation absolue des flux actifs tels que la marche et le vélo sur les flux motorisés. Celle-ci doit être omniprésente et doit être mise en place par des aménagements contraignants (sas, plateaux surélevés, co-visibilité, cédez le passage et stops...).

Cette priorité doit être absolue en centre ville et dans les cœurs de quartiers (Gibjoncs, Val d'Auron, Chancellerie, Jean Baffier, Edouard Vaillant...) et peut être décroissante en se déplaçant vers les extérieurs où la présence attendue de cyclistes ou de piétons s'estompe.

Mon Cher Vélo demande également l'augmentation des espaces dévolus aux piétons et aux cyclistes sans les faire entrer en conflit entre eux mais au détriment des trafics motorisés.

L'augmentation de cet espace doit également se faire par la non systématisation de dispositifs contraignants pour les usagers, potelets et barrières en tête, censés protéger des comportements abusifs l'espace qui leur est dévolu.

Cette priorisation peut aussi se traduire par divers travaux modestes tels que l'installation de tourne à droites aux carrefours à feux ainsi que la systématisation des sas vélo (et leur bon entretien).



Ce que dit le Plan de Déplacements Urbains

« L'objectif est de généraliser progressivement les sas à vélos à tous les carrefours à feux, qu'il y ait ou non un aménagement cyclable en amont du carrefour (...). On veillera toutefois à améliorer le marquage des sas (en respectant le marquage réglementaire) (...) en l'absence d'aménagement cyclable en amont du carrefour, une bande cyclable d'accès au sas peut judicieusement être créée sur une dizaine de mètres » 3.4.5.2

« Enfin, à certains feux tricolores, les cyclistes pourront être autorisés à tourner à droite quand le feu est rouge pour les autres véhicules et que leur manoeuvre ne présente pas de danger pour les autres usagers, notamment les piétons traversant au niveau du feu tricolore. » 3.4.5.3

« les mobiliers anti-stationnement ne suffisent pas et que la lutte contre le stationnement sauvage passe impérativement par la sanction des contrevenants, accompagnée d'une communication en amont et en aval.» 4.6.1

« L'installation de mobilier anti-stationnement (potelets, bornes, etc.) est considérée à tort comme une solution absolue contre le stationnement sur trottoir. » 4.6.3

« (...) on utilisera avec parcimonie les files de tourne-à-gauche et surtout de tourne-à-droite, pour les raisons suivantes :

- elles élargissent l'emprise automobile, au détriment des trottoirs et/ou des aménagements cyclables,
- elles allongent les traversées piétonnes,
- elles favorisent des vitesses élevées. » 10.5.3

Objectifs pour Bourges d'ici 2020

- supprimer tous les cédez le passage à l'attention des cyclistes sur les itinéraires cyclables qui croisent un flux motorisé d'ici 2020
- installer au besoin des systèmes de feux / bouton poussoir donnant priorité au cycliste/piéton pour les axes les plus délicats à traiter
- apporter un soin particulier au traitement des traversées piétonnes pour les nouveaux axes ou les voiries rénovées
- étudier la suppression progressive des tourne à gauche / à droite automobiles qui allongent les traversées piétonnes et handicapent la fluidité des boulevards
- dans les zones résidentielles, systématiser la réalisation de plateaux surélevés aux traversées piétonnes en concertation avec les associations de quartiers/riverains et les syndicats d'Agglobus
- équiper 90% des carrefours à feux de sas vélos aux normes et équipés d'une bande cyclable d'accès
- équiper 30% des carrefours à feux de la commune de tourne à droite / tout droit en concertation avec Mon Cher Vélo
- n'installer de potelets anti-stationnement sur les trottoirs et aménagements cyclables qu'en dernier recours et en concertation avec Mon Cher Vélo et les associations de quartiers
- supprimer les barrières présentes sur la rocade verte et trouver des solutions alternatives en concertation avec Mon Cher Vélo

Objectifs pour Bourges Plus d'ici 2020

- créer des sas vélos et des tourne à droite aux carrefours à feux des axes gérés par l'agglomération en concertation avec Mon Cher Vélo
- étudier l'installation de ces équipements sur les autres carrefours à feux
- n'installer de potelets anti-stationnement sur les trottoirs et aménagements cyclables qu'en dernier recours et en concertation avec Mon Cher Vélo et les associations de quartiers

Objectifs pour les autres communes / département du Cher d'ici 2020

- étudier l'installation de tourne à droite et de sas vélos sur les carrefours à feux
- apporter un soin particulier au traitement des passages piétons pour les nouveaux axes ou les voiries rénovées dans le but de faciliter la traversée par la modération du trafic
- dans les zones résidentielles, systématiser la réalisation de plateaux surélevés aux traversées piétonnes en concertation avec les associations de quartiers/riverains et les syndicats de transports routiers et publics
- n'installer de potelets anti-stationnement sur les trottoirs et aménagements cyclables qu'en dernier recours et en concertation avec Mon Cher Vélo et les associations de quartiers

Contrainte de l'usage de la voiture

Comme le dit le PDU⁸, le report modal de la voiture à d'autres modes de déplacement s'opérera en augmentant l'offre pour ces derniers mais les habitudes ne changeront pas sans contrainte forte sur l'usage de la voiture.

Mon Cher Vélo demande donc une politique volontariste et courageuse visant une contrainte constante et régulière envers l'usage de la voiture afin d'initier les changements de comportements attendus. Cette contrainte peut passer par :

- un contrôle accru du stationnement sauvage, des excès de vitesses et une verbalisation soutenue des contrevenants
- une diminution lente mais continue du nombre de stationnements
- une baisse des vitesses maximales autorisées par la généralisation des zones 30
- une augmentation des sens uniques munis de double sens cyclables permettant de dégager de l'espace aux modes actifs et d'allonger les distances et temps de parcours motorisés
- la diminution des largeurs de voiries des boulevards de la première couronne (République, Juranville, Auron, Larmack...) jugées trop importantes par Adetec et ViaVerde⁹ et qui permettrait de libérer de l'espace pour les modes actifs et des voies de bus (voire de BHNS¹⁰)
- dans le même temps, la diminution des largeurs de voirie des boulevards desservant les extérieurs (St Doulchard, route de La Charité...) doit également être repensée afin d'éviter la fuite du trafic vers les zones périphériques
- une requalification du plan de circulation dans le centre ville et une hiérarchisation de la voirie pour y empêcher le trafic « de transit » et éviter ainsi que la rue moyenne ne serve à rejoindre le nord au sud de la ville.



CHIFFRES CLÉS

Moins de la moitié des conducteurs paient leur stationnement. Le stationnement sauvage sur trottoir est très répandu et très peu sanctionné. Par exemple, à Bourges, un véhicule stationnant 24 h/24 et 365 j/an sur un trottoir est verbalisé seulement 1 fois tous les 15 mois, en moyenne.

56% des berruyers estiment que les trottoirs sont trop encombrés, notamment par le stationnement automobile.

Plus de 20 000 voitures d'habitants de Bourges n'ont pas de place de stationnement privée et stationnent donc en permanence sur l'espace public. Une place de stationnement sur voirie coûte 5 à 10 000€.

⁸ cf page 10 du Plan de Déplacements Urbains

⁹ Cabinets d'études ayant travaillé respectivement sur le Plan de Déplacements Urbains et Forum « aménagement des espaces publics du centre ville »

¹⁰ Bus à Haut Niveau de Service : bus qui, par sa fréquence et sa régularité s'approche de la qualité d'un tramway

Ce que dit le Plan de Déplacements Urbains

« Dès que la largeur le permet, il faut marquer du stationnement sur chaussée, afin d'inviter les automobilistes à stationner de manière ordonnée. Le stationnement sur chaussée constitue une protection simple contre le stationnement sur trottoir, celui-ci devenant ainsi inaccessible. En outre, il permet de ralentir les véhicules en circulation. » 4.6.2

« Parmi les principes qui peuvent guider la réalisation d'un plan de circulation, la mise en place de sens uniques permet en particulier d'éviter les raccourcis indésirables. Ce principe peut être poussé plus loin, en rendant tout transit impossible dans un secteur qu'on veut préserver. » 9.5.2

« Une bonne pratique est de limiter la part dédiée à la voiture (circulation + stationnement) à 50 % de la largeur totale entre bâtis. Les espaces dédiés à d'autres fonctions que les déplacements (aménagements paysagers, terrasses de cafés...) et le mobilier urbain sont comptés à part et ne sont pas inclus dans le total. » 10.3

« La configuration à 2x1 voie sera généralisée sur tous les axes urbains de l'agglomération berruyère se situant en deçà ou autour de 20 000 véh/j, notamment l'ensemble des avenues et boulevards de Bourges. (...) Le réaménagement à 2x1 voie est également envisageable pour la route de la Charité (Saint-Germain-du-Puy) » 10.5.2

Objectifs pour Bourges d'ici 2020

- réserver 50% de la largeur de la rue (facade à facade) aux modes actifs (marche et vélo) dans les projets de rénovation ou de création de voirie
- verbalisation active du stationnement illégal sur trottoir et des stationnements impayés sur toute la commune de Bourges ainsi que des excès de vitesse
- systématisation du stationnement sur voirie partout où il est, pour le moment, autorisé/toléré sur trottoir en concertation avec les associations de quartiers et Mon Cher Vélo (matérialisation des stationnements au sol, création d'écluses, de by-pass, stationnement unilatéral alterné...)
- équipement massif des agents de l'ASVP de vélos de services afin de couvrir une plus grande distance lors des patrouilles
- diminution de 5% du nombre de places de stationnement sur le territoire de la ville de Bourges d'ici 2020
- diminution de la largeur des boulevards et avenues ceinturant le centre ville de Bourges (passer à 2x1 voie) tout en diminuant également les voiries de périphérie afin d'éviter un report du trafic vers les zones extérieures
- mener une réflexion sur le plan de circulation du centre historique visant à empêcher le trafic de transit et viser sa mise en application d'ici 2020
- communication active sur le PDU et son application : un article par an sur ce thème dans les nouvelles de Bourges, communication sur l'intranet auprès des agents de la ville, page dédiée sur le site de la ville de Bourges

Objectifs pour Bourges Plus d'ici 2020

- réserver 50% de la largeur de la rue (facade à facade) aux modes actifs (marche et vélo) dans les projets de rénovation ou de création de voirie
- diminuer le nombre de places de stationnements sur les parcs d'activités, inciter à la mise en place de PDE

Objectifs pour les autres communes / département du Cher d'ici 2020

- réserver 50% de la largeur de la rue (facade à facade) aux modes actifs (marche et vélo) dans les projets de rénovation ou de création de voirie
- systématisation du stationnement sur voirie partout où il est, pour le moment, autorisé/toléré sur trottoir

Augmentation et amélioration de l'offre de transports publics

Le modèle de gestion du réseau de transports publics géré par Agglobus est vieillissant et n'a pas été refondu depuis de nombreuses années. Le cadencement des lignes et leur réorganisation, annoncé pour Septembre 2013 a sensiblement amélioré la qualité du service mais soulève déjà quelques mécontentements.

En outre, le Plan de Déplacements Urbains a souligné que Bourges souffrait d'un manque de transports publics les dimanche et en soirée. Il met également en avant que les bus urbains sont utilisés pour leur grande majorité par des captifs n'ayant pas de véhicule personnel et qu'ils ne touchent pas une grande partie de la population.



L'irrégularité des bus et la méconnaissance du réseau sont des arguments souvent mis en avant par les non utilisateurs des bus urbains. La création d'une à deux lignes de BHNS⁹ permettrait d'améliorer la qualité de service du réseau et de rajeunir l'image du bus afin d'y attirer une nouvelle clientèle.

D'autre part, Mon Cher Vélo demande à ce que les dessertes de zones commerciales ne soient pas prioritaires sur la desserte de quartiers résidentiels et que les réseaux de bus ne servent pas de palliatif à l'extension horizontale de l'agglomération.

Ce que dit le Plan de Déplacements Urbains

« Créer une ou deux lignes de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) » 2.3

« La réduction de l'offre le week-end, les jours fériés et pendant les vacances scolaires réduit la lisibilité et l'attractivité du réseau, pour des économies faibles » 2.4.8.1

« Il est proposé qu'AggloBus et Bourges Plus complètent l'information figurant sur le site internet du réseau en réalisant une campagne d'information auprès des entreprises, des administrations et du grand public. Cette information aura un double effet :

- faire connaître la prime transport,
- faire connaître les coûts respectifs de la voiture et des transports en commun et, ainsi, renforcer l'usage de ces derniers. » 18.5.2

« En complément de l'information sur la prime transport, AggloBus et le délégataire du réseau urbain pourront proposer une réduction sur les abonnements mensuels et annuels pour les salariés des établissements ayant mis en place un PDE ou un PDA. » 18.5.3

Objectifs pour Agglobus / Bourges Plus d'ici 2020

- communication forte sur la prime transport
- budgétisation de la création d'une ligne de BHNS d'ici 2020
- mener des campagnes de communications fortes sur l'utilisation du bus (témoignages d'usagers, parrainage et accompagnement des nouveaux usagers..)
- améliorer la cohabitation vélos-bus par la mise en place d'actions pédagogiques (sensibilisation aux dangers des angles morts...)
- promouvoir le partage des voies de bus avec les vélos

Promotion de l'intermodalité

Utiliser plusieurs modes de transports pour se rendre d'un point A à un point B est ce qu'on appelle l'intermodalité (train+vélo, voiture+bus, bus+vélo...). Celle ci se pratique en certains endroits de Bourges de façon anarchique et pose, entre autres problèmes, celui du stationnement de longue durée de véhicules sur des espaces prévus pour accueillir du stationnement de courte durée.

Le parking de l'hôpital Jacques Cœur et l'échangeur de l'autoroute A71 ont été identifiés par le PDU comme des zones étant utilisées à ces fins. La solution à la sur-utilisation gênante de ces stationnements est la création de parcs de stationnements dédiés au covoiturage à l'extérieur de la ville en priorité sur ces deux secteurs.

Dans le but d'offrir une alternative à la voiture dans le centre de Bourges pour les personnes résidant loin mais souhaitant néanmoins se séparer de leur voiture une fois à destination, Mon Cher Vélo propose l'implantation de vélo stations aux entrées de la ville (avenue d'Issoudun, avenue de Dun sur Auron, avenue de Saint Amand Montrond, route de Paris, route de la Charité...).



Outre le fait d'ajouter des cyclistes dans les rues de Bourges (ce qui, il est prouvé, est un facteur de sécurisation primordial), cette alternative bénéficiera aux commerces de proximité¹¹ et à la réduction du nombre de voitures aux heures de pointes et aux nuisances qui en découlent.

Dans une logique de cohérence et afin de faciliter l'intermodalité, Mon Cher Vélo demande qu'une réflexion soit menée sur le rapprochement et la mutualisation des grands pôles de transports en commun de Bourges : gare SNCF, gare routière et place de la Nation qui sont aujourd'hui séparés les uns des autres.

Ce que dit le Plan de Déplacements Urbains

« Pour favoriser l'intermodalité entre le vélo et les transports en commun, il faut prévoir du stationnement adapté, le transport des vélos dans les escaliers et, quand cela est possible, le transport des vélos dans les véhicules de transport en commun. » 3.6.2

« Le potentiel de l'intermodalité « vélo + transports collectifs » est de l'ordre de 200 déplacements quotidiens, soit environ 100 allers-retours. » 6.2.3.3

« La mise en place des parcs relais doit se faire concomitamment à des actions sur le stationnement en centre-ville (réduction de l'offre, évolution de la zone payante ou de sa tarification) et sur la voirie » 6.3.2

« Chaque parc relais inclura une offre de stationnement pour les vélos (...). Afin de favoriser ce mode de rabattement, le parc à vélos sera localisé au plus près de l'arrêt de transport collectif. » 6.3.3

¹¹ Les cyclistes et piétons sont en effet les clients les plus fidèles des commerces de proximité > <http://www.fubicy.org/spip.php?article192> et moins de voitures dans le centre ville signifie qu'il est plus facile d'y stationner pour les clients n'ayant pas d'autres choix.

CHIFFRES CLÉS

A l'échelle de l'agglomération, 0,3% des déplacements sont fait en intermodalité. On estime à terme pouvoir obtenir une part de 3 à 4%

Le type de stationnement présenté en page précédente et proposé par Mon Cher Vélo pour favoriser l'intermodalité TC/voiture + vélos coûte 3000€ posé

Objectifs pour Bourges d'ici 2020

- réaliser d'ici fin 2016 un test sur l'implantation d'une vélostation dans le quartier aéroport en conformité avec le projet porté par Mon Cher Vélo et en partenariat avec les communes de Saint Florent sur Cher, Le Subdray et La Chapelle Saint Ursin, notamment en ce qui concerne le financement et la communication
- si le test est concluant, acter l'installation de 2 vélostations par an aux entrées de la ville de Bourges sur le même schéma partenarial et en concertation avec Mon Cher Vélo
- mener une réflexion sur le rapprochement des trois grands pôles de transports publics de Bourges en un seul point
- communiquer activement sur l'existence du site <http://www.covoiturage.bourges.fr/>
- mener une réflexion pour l'implantation d'un garage à vélo sur le parvis de la gare SNCF
- augmenter de 30 unités le parc de vélos de prêts de la ville chaque année et communiquer sur ce dispositif notamment auprès des usagers des transports publics

Objectifs pour Bourges Plus d'ici 2020

- réalisation de parkings de covoiturage au niveau de l'hôpital Jacques Cœur et de l'échangeur de l'autoroute et communication active sur leur existence
- mener une réflexion sur le réaménagement des arrêts de bus devant la gare SNCF de Bourges (conformément au PDU 6.4.2)
- mener une réflexion pour l'implantation d'un garage à vélo sur le parvis de la gare SNCF

Objectifs pour les autres communes / département du Cher d'ici 2020

- mener une réflexion de fond sur la place, l'accessibilité et la visibilité de la gare routière de Bourges et envisager une refonte lourde
- communiquer sur l'intermodalité par le biais des bulletins municipaux : promotion des parkings relais, train+vélo, témoignages d'usagers...
- encourager la mise en place de PDE sur les sites et entreprises générateurs de longs déplacements

Concertation avec les usagers et les associations de quartier

Instaurer un dialogue constructif et participatif avec les citoyens et usagers est une nécessité afin de produire des résultats pérennes. Il faut que les changements proposés dans le présent document soient compris et assimilés par les résidents afin qu'ils soient suivis d'effets. La pédagogie peut éviter la verbalisation.

Dans le cas de la mise en zone 30 d'un quartier, le dialogue avec les associations de quartier, les résidents et les commerçants est un gage de réussite. Il est important que la collectivité marque le pas et que les résidents s'approprient la mesure.

La communication institutionnelle en amont des projets et lors de leur mise en place doit rester cohérente avec le projet initial au fur et à mesure de son avancement.

Mon Cher Vélo mène depuis sa création des comités techniques avec différentes collectivités afin d'intégrer en amont l'avis des usagers dans les projets d'aménagements cyclables ou piétonniers. L'objectif de ce travail partenarial est d'améliorer les projets par la prise en compte des besoins des usagers, de faire un état des lieux régulier de la situation et des points à améliorer ou de proposer des idées neuves à même de développer l'usage du vélo ou de la marche à pied dans les déplacements quotidiens.

Il sera également primordial d'associer l'Association des Paralysés de France (APF) en amont de toute rénovation de voirie, d'aménagement cyclable ou de stationnement.

Ce que dit le Plan de Déplacements Urbains

« Une instance permanente de concertation sera mise en place. Elle associera : (...)
- les riverains,
- les associations d'usagers (personnes à mobilité réduite, Mon Cher Vélo, FNAUT...) » 15.4.2

Les associations d'usagers sont des interlocuteurs précieux, à la fois comme forces de proposition, comme relais des politiques et des aménagements mis en oeuvre et comme évaluateurs de ces politiques et aménagements. Le partenariat et la concertation avec Mon Cher Vélo les associations de personnes handicapées seront développés. » 17.7.1

« Les associations peuvent développer des actions complétant celles des pouvoirs publics. Par exemple, Mon Cher Vélo organise des balades pédagogiques à vélo, tous les premiers jeudis du mois, afin d'apprendre ou de réapprendre à faire du vélo en ville. Les collectivités locales ont tout intérêt à soutenir de telles actions, par la communication et, si nécessaire, par une aide matérielle et/ou financière. » 17.7.3

Autres aspects

Financement / Urbanisme / Gouvernance

Ville de Bourges :

- mettre en place une ligne budgétaire consacrée au vélo d'un montant de 10 à 15€/an/habitant réservé aux aménagements vélos (hors requalifications de voiries) – cf PDU 3.9.4

Bourges Plus :

- en accord avec le PDU et le Plan Vélo Intercommunal réalisation d'un guide technique d'aménagement cyclable à destination des services techniques de toutes les communes d'ici 2017
- créer un poste de « Monsieur/Madame vélo/mobilités actives » chargé de coordonner les réalisations d'aménagements cyclables sur le périmètre de l'agglomération, d'assister les plus petites communes dans leurs projets, de mener des actions de communication et de pédagogie sur le thème des mobilités actives et d'être le relais avec les associations d'usagers
- intégrer la réalisation d'aménagements cyclables dans les zones d'activités (la Zone 30 pouvant être un aménagement suffisant sous conditions)
- réaliser un cheminement cyclable fluide et sécurisé dans la ZAC aéroport
- veiller à l'équilibre commercial de l'agglomération et ralentir l'extension des zones périphériques par un contrôle plus sévère des décisions de la CDAC

Conseil Général du Cher :

- budgétiser l'aménagement vélo du canal de Berry et définir un calendrier de programmation de réalisation réaliste pour celui-ci
- mener une réflexion sur la réalisation d'une véloroute Bourges - Aubigny - Gien sur les anciennes voies de chemin de fer
- Intégrer la réalisation d'aménagements cyclables dans tous les ouvrages d'art (ponts, tunnel, ronds points...)

Objectifs pour les collectivités d'ici 2020

- poursuivre ou initier le travail mené avec Mon Cher Vélo et définir le niveau de participation du collectif dans les prises de décisions
- associer en amont des projets les associations d'usagers (riverains, Mon Cher Vélo, APF...) et créer un dialogue constructif sur les modifications à venir
- pour les grands centres urbains (Bourges, Vierzon, Saint Amand Montrond...) : motiver et inciter la création de collectifs de représentation des usagers piétons et des transports en commun
- envisager la création d'une maison du vélo et des mobilités actives
- communiquer activement sur le code de la rue et les nouveautés du code de la route (double sens cyclables, tourne à droite, zones de rencontre...)