

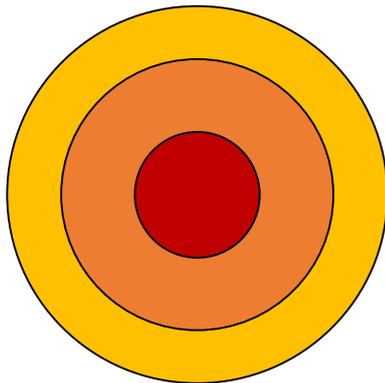
Proposition de plan d'actions 2016 pour la CAPA

1. Recruter un chargé de mission modes actifs

C'est l'élément de base d'une politique cyclable : on être plein de bonnes volontés lors de la rédaction du PDU, s'il n'y a personne en charge du sujet, celui-ci ne pourra progresser. Il y a donc un besoin d'une personne sur le terrain, qui négocie avec les différents acteurs et a une vision à longs termes de la politique cyclable. Pour cela, il devra être un usager du vélo utilitaire afin d'avoir une vision pratique de la problématique. Des compétences « théoriques » seront un plus dans sa mission.

2. Organiser un voyage d'étude en Italie

Si les villes d'Italie du nord (Bologne, Florence, Ferrare, Pise, ...) ont vu autant les modes alternatifs à la voiture individuelle se développer, c'est d'abord grâce à leur politique d'apaisement de la ville qui suit le schéma suivant :



Centre ancien historique piéton

Reste du centre-ville à trafic limité
(la circulation et le stationnement y sont réservés aux habitants)

Aménagements favorables aux cyclistes (bande et piste cyclables) dans le reste de la ville



Une visite sur place des différents techniciens et élus en charge de la mobilité à Ajaccio pourrait être judicieuse si elle ponctuée de rencontres de techniciens et d'élus locaux présentant les solutions retenues et leurs coûts ainsi que des trajets à vélo dans la ville.

3. Traiter les points noirs des cheminements piétons et cyclistes

De nombreux obstacles peuvent dissuader, voire rendre dangereux la pratique de la marche ou du vélo à Ajaccio. Leur nature est très variée : discontinuité du cheminement piéton, végétation envahissante, traversées piétonnes dangereuses, traversées piétonnes non accessibles, trous dans la voirie, etc.

Ces points noirs doivent être traités méthodiquement avec les autorités compétentes (ville, département et CTC) afin de rendre la vie plus facile à tous les usagers des modes alternatifs à la voiture particulière. Nous vous fournissons une cartographie, mais celle-ci est à maintenir à jour en partenariat avec « Allo Mairie », l'Association des Paralysés de France et la police municipale. L'ensemble du dispositif pourrait d'ailleurs être géré par la commune d'Ajaccio, d'où un coût que nous estimons comme nul.

Nous avons commencé à lister les principales difficultés que nous rencontrons régulièrement :

a) Traversées piétonnes dangereuses



De gauche à droite :

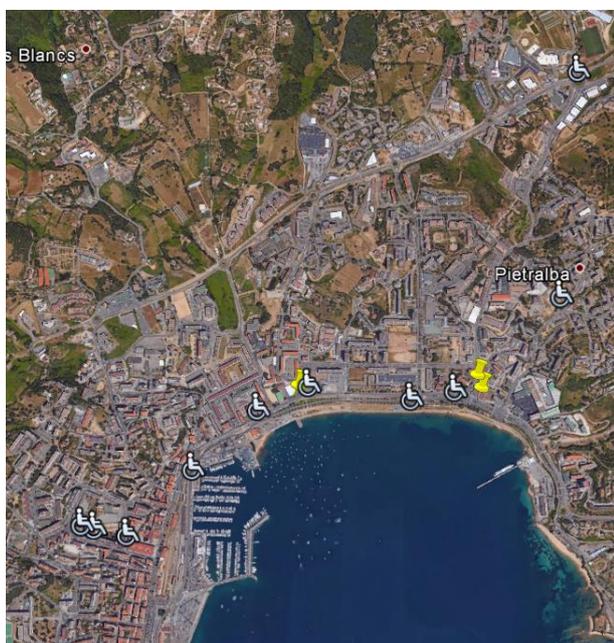
Absence de traversées piétonnes au niveau de l'intersection entre les rues Michelin et Del Pellegrino
Descente St Jean : les voitures descendent très vite et ne respectent pas les piétons qui sont pourtant prioritaires. Il faudrait réparer le voyant de rappel qui ne fonctionne pas
Devant l'Amirauté, le feu de la traversée piétonne (côté mer) ne passe quasiment jamais au vert et n'est pas non coordonné avec les autres

Devant le Skipper, il est fréquent que les véhicules ne voient pas le feu rouge permettant aux piétons de traverser

Les deux traversées piétonnes devant Expert et Castellani en deux temps sont particulièrement dangereuses

La traversée piétonne à St Joseph se fait dans des conditions très difficiles, les limitations de vitesse n'étant pas respectées et en l'absence de feu dédié

b) Discontinuités piétonnes



Dans le sens des aiguilles d'une montre :

Tour du rond-point du Stilleto inaccessible PMR

Rue Nonce Benielli devant école de Pietralba inaccessible (aux poussettes notamment)

Trottoir inexistant devant l'Atelier (av Noël Franchini) couvert par stationnement

Trottoir inexistant devant Expert couvert par stationnement

Marche pour rejoindre la promenade du bord de mer depuis la traversée piétonne au niveau de l'avenue Noël Franchini

Promenade du fond de baie inaccessible quand la barrière est baissée

Traversées des voies ferrées inaccessibles (marche au niveau des trottoirs + voie ferrée) : devant la FNAC et devant le bar le Skipper

Trottoir inexistant devant Leclerc couvert par stationnement

Trottoir le long de la piste cyclable trop étroit et donc inaccessible à tous

Traversées piétonnes toutes inaccessibles le long de la rue Del Pellegrino

c) Trous dans la voirie



De gauche à droite :

Nombreux trous sur l'ensemble du cours Napoléon (les plus dangereux se trouvant autour du n°61 côté aval)

Sur l'avenue Kennedy se trouvent des trous devant l'école

La RT21 est aussi abîmée au niveau de l'Amirauté

La rue des Primevière souffre de trous

La voie de bus est particulièrement dégradée avec des nids de poule sur tout le fond de baie

La promenade du bord de mer est ponctuée d'un nid de poule à côté de la statue de la Corse

L'avenue Noël Franchini est très abîmée au niveau des commerces (kebab, Poste, etc.)

Un nid de poule particulièrement dangereux à cause de la vitesse (route en descente) se situe sur la RT21 devant l'arrêt de bus St Joseph côté amont

4. Réaliser des aménagements « low cost » en faveur des modes actifs

d) Apaiser la ville

Suite aux observations concernant les villes italiennes, il s'agira de procéder à un apaisement général de la ville d'Ajaccio en réduisant les vitesses sur l'ensemble des axes, en transformant en zone 30 ou en zones de rencontre tous les axes où la vie locale prédomine et en piétonnant le cœur historique d'intérêt touristique.



Ces aménagements doivent se faire dans la concertation, mais peuvent être réalisés à moindre coût avec la seule implantation de panneaux voire l'utilisation de plantation pour couper la circulation, comme ci-dessus, à Funchal sur l'île de Madère.

e) Réaliser des double-sens cyclables

La présence de nombreux sens uniques obligent les cyclistes à de longs détours. Ceux-ci, pour s'économiser, roulent alors sur les trottoirs ou à contre-sens. La peinture de double-sens cyclables sur les voies à sens unique suffisamment larges permettrait de faciliter et valoriser la pratique du vélo tout en contribuant à l'apaisement (l'automobiliste ralentit en se trouvant face au cycliste).

Attention : lorsque la rue est moins large, on peut tout à fait mettre en place un double sens cyclable en utilisant le marquage non séparatif. La fiche n°29 du Certu liste les recommandations concernant l'aménagement de double-sens cyclable dans les voies de largeur circulaire inférieure à 3,5 m.

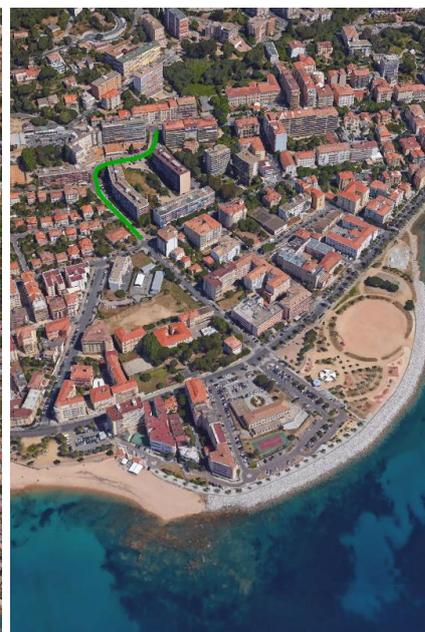


Exemples de marquage non séparatif à Paris et Lille

Afin de s'assurer d'une bonne acceptabilité de l'aménagement, il est nécessaire d'informer les automobilistes en plaçant notamment un panneau au début de la rue.

Liste des double-sens identifiés :

Montée de la gare	141 m
Montée St Jean vers Castel Vecchju	553 m
Avenue Président Kennedy	110 m
Début avenue Mont Thabor	206 m
Boulevard Dominique Fabiani	245 m

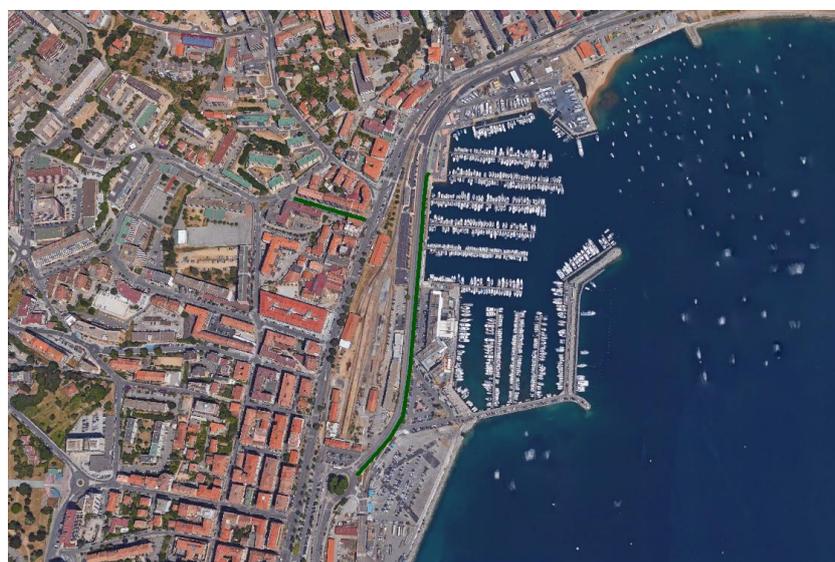


f) Tracer des bandes cyclables au niveau des voiries larges

La bande cyclable, bien qu'elle soit sur la chaussée, légitime, valorise et surtout rassure le cycliste dans sa pratique du vélo en ville. Des axes dont la largeur permet d'insérer des bandes cyclables sans travaux pourraient en bénéficier au seul coût de la peinture et des panneaux.

Liste des bandes cyclables identifiées :

Amirauté	477 m
Avenue Président Kennedy	112 m



g) Installer des lieux de stationnement sécurisés

On distingue généralement deux types d'offre de stationnement vélo :

- Les abris vélo sont propices au stationnement long car ils protègent les cycles des intempéries. Ces lieux de stationnement regroupés (en général 10 vélos au même endroit) sont à placer à proximité des lieux attractifs comme un pôle d'échanges multimodal ou les lieux de travail et/ou d'études. Nous vous alertons sur les systèmes d'accroche de type fente/pince inadaptés car ils ne permettent pas d'attacher le cadre (et sont donc inefficaces en termes de lutte contre le vol) et risquent de voiler la roue.

A éviter

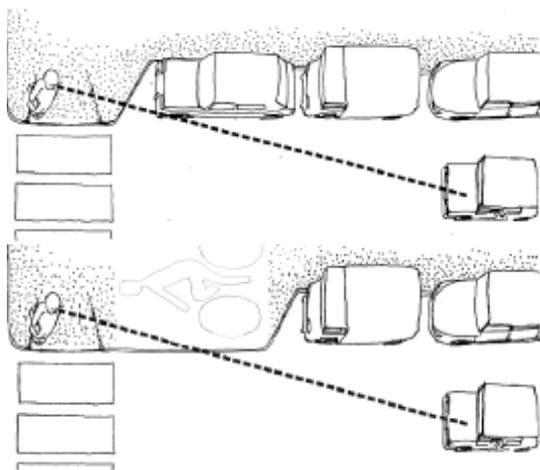


A privilégier



Propositions d'abris à vélo :

- 20 places à proximité du tribunal (lieux extrêmement fréquenté avec plus de 10 vélos)
 - 10 places à l'aéroport
- Inversement, les arceaux doivent être disséminés afin de permettre des arrêts de courte durée un peu partout (courses, démarche administrative, etc.). Veuillez trouver ci-dessous nos suggestions afin de réduire la consommation d'espace public :



Les regroupements d'arceaux peuvent être placés avant les traversées piétonnes, à la place d'un espace de stationnement voiture afin d'améliorer la visibilité et donc la sécurité de la traversée (CERTU)



Des systèmes permettent de valoriser le mobilier urbain existant (poteaux) à moindre coût tout en proposant aux cycles une sécurité maximale (stationnement permettant d'attacher les roues et le cadre)



Pour protéger les trottoirs des voitures, privilégier des solutions permettant aux vélos de se stationner sur le bord du trottoir (sans consommer trop d'espace)

Concernant l'abri vélo situé en face de la gare, voici nos propositions pour qu'il soit davantage utilisé :

- Le rendre visible en utilisant au choix une peinture du dos de l'abri, un panneau, un message, ...



- Le flécher au moyen de panneaux, ou, plus originale de traces sur le sol depuis la gare, mais aussi depuis l'entrée du port et depuis l'arrêt de bus pour l'aéroport



- Changer le système d'accrochage de vélo du système de pince/fente vers un système permettant d'attacher le cadre

h) Entretien des chemins existants et les signaler

Le territoire possède une multitude de sentiers qui pourraient être entretenus par convention avec leur propriétaire et même balisé pour que le grand public ait connaissance de leur existence. Ces sentiers, s'ils étaient en bon état, pourraient servir à des déplacements utilitaires tout comme aux ballades loisirs. Sentiers identifiés :

Passage Aspretto derrière station-essence	465 m
Contournement aéroport (entre Vazzio et Ricanto)	1949 m
Contournement aéroport côté est	493 m
St Jean	243 m
Eugénie	162 m
Madonuccia	163 m
Chantier naval	253 m



i) Percer des cheminements piétons

Les résidences ont eu tendance ces dernières années à se clôturer notamment afin de réduire les nuisances des deux roues passant partout. Ceci rend les cheminements interquartiers pénibles pour tous et la seule solution reste souvent la route alors qu'il s'agit rarement du parcours le plus court ou le plus agréable. Afin d'encourager la marche et le vélo pour les petits trajets, la puissance publique peut faire en sorte de percer des cheminements piétons en achetant le foncier ou en faisant des conventions avec le propriétaire. Liste de cheminements identifiés :

Raccourci font de baie	50 m
Accès rés Genêts d'Alzo depuis St Joseph	14 m
Accès parking Ornano depuis cours Napoléon	30 m
Accès parking Ornano depuis Amirauté	15 m
Chantier naval	55 m
Passage derrière Cala di Sole vers gymnase	139 m



5. Proposer des services autour du vélo

La CAPA a la chance d'avoir un acteur tel que l'association Velocità qui organise un atelier de réparation, des mises à disposition de vélo à prix modique et le marquage bicycode. Par ailleurs, nous souhaitons développer l'aspect vélo-école et les ateliers de remise en selle. Certaines agglomérations se retrouvent à créer des structures pour offrir de tels services, d'autres font le choix de nouer des partenariats avec elles afin de les aider et leur donner des orientations d'évolution, tout en leur demandant de participer aux ateliers de concertation.

a) Soutien à l'ouverture de l'atelier

L'action phare de l'association est l'ouverture hebdomadaire de l'atelier de « Vélonomie » qui conseille les personnes voulant se remettre en selle et leur met à disposition un vélo pour une période maximale de 3 mois. Par ailleurs, l'atelier permet aux cyclistes adhérents de venir réparer leur vélo et de se faire aider. Enfin, il propose le marquage des vélos pour lutter contre le vol.

Malheureusement, les horaires d'ouverture sont limités (1h30 à 2h par semaine hors vacances scolaire). La CAPA pourrait soutenir la démarche en communiquant sur l'atelier, en le finançant ou en mettant un technicien à disposition pendant quelques heures :

Engagements de Velocità

Assurer un certain nombre d'heures d'ouverture de l'atelier

Participer à des groupes de travail, sinon, fournir des avis

Engagements de la CAPA

Financer ou fournir un technicien pouvant assurer quelques heures d'ouverture de l'atelier

Communiquer autour de l'atelier

b) Réflexion autour des vélo-écoles

Le développement d'une vélo-école pour un public adulte aurait du sens à Ajaccio, mais cela est difficile à mettre en place en l'absence de financement à 100% (les subventions étant plafonnées à 80%) et à cause du manque de bénévoles. Une réflexion pourrait donc être menée autour de ce sujet entre l'association et la CAPA.

6. Adhérer au Club des Villes et Territoires Cyclables

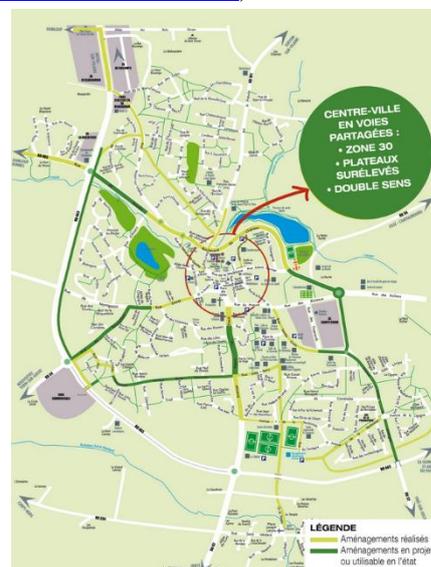


Le fait d'adhérer à cette association permettrait à la CAPA d'intégrer un réseau dynamique et de s'inspirer des expériences des autres collectivités. Par ailleurs, cela permettrait au chargé de mission « modes actifs et accessibilité » d'accéder à un centre de ressources. L'adhésion pour une collectivité d'environ 80 000 habitants a été estimée à 1750 € sur le site (<http://www.villes-cyclables.org/?mode=cvc-adherer>).

7. Communiquer et sensibiliser

a) Cartographier les itinéraires aménagés et/ou recommandés

Une cartographie des axes aménagés et/ou recommandés pour les cyclistes pourrait être faite en coopération entre la ville d'Ajaccio, la CAPA et Velocità. Elle permettrait aux loueurs de vélos d'aiguiller les touristes sur les itinéraires conseillés, aux institutions de communiquer sur leur volonté de développer et de valoriser cette pratique et enfin à notre association d'aider à la remise en selle grâce à un support permettant au néo-cycliste de choisir au mieux son itinéraire (ex : ville de Chateaugiron)



b) Fournir un guide de bonnes pratiques aux porteurs de projets

Le Plan de Déplacements Urbains de la CAPA impose la construction d'un minimum de places de stationnement vélo dans les écoles, les commerces, les habitations, etc. Par ailleurs il préconise la création de sas vélos aux feux, de feux spécifiques, de stationnement, d'un axe doux sur le bord de mer, ... et tout ceci n'a pas été communiqué.

De plus en plus d'EPCI réalisent des guides de bonnes pratiques à destination des aménageurs routiers (ville, département, CTC) et des promoteurs immobiliers afin de lister et présenter les solutions permettant d'encourager la marche et le vélo.



c) Porter des campagnes de communication grand public

Le vélo à Ajaccio souffre encore d'une image dégradée : loin d'être un nouveau moyen de distinction sociale comme dans certaines grandes villes sur le continent, il reste le « véhicule du pauvre ». Pour une grande partie de la population, la voiture est une conquête récente dont l'accès reste difficile et « un retour à la bicyclette, même partiel, est vécu comme une régression, une déchéance, voire une humiliation ». C'est pourquoi la communication est un levier fondamental dans une politique de ville cyclable. La multiplicité des initiatives, des canaux d'information et des cibles finira par rendre le message crédible. La CAPA pourrait utiliser ses canaux d'information gratuits tels que son site internet, les abris de bus, etc.



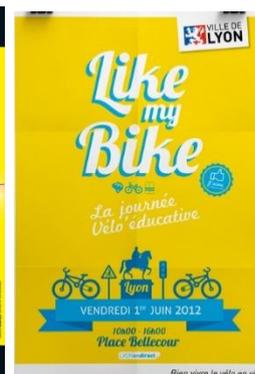
d) Fournir des kits aux cyclistes

La distribution d'un kit à destination des cyclistes urbains est surtout l'occasion d'un coup de communication qui peut avoir lieu lors de vélo-écoles, d'essais de vélos, de mise à disposition de vélos, etc. Ce kit peut comprendre (au choix) : une gourde, un gilet réfléchissant, un couvre-selle, un pince pantalon, un brassard réfléchissant, un écarteur de voitures, ... floqués au logo de la CAPA.



e) Organiser un évènement à l'occasion de la Semaine Européenne de la Mobilité

La Semaine Européenne de la Mobilité est l'occasion d'organiser un évènement pour faire buzz sur le thème du vélo. Voici quelques idées peu coûteuses : réaliser des comptages de vélo le long du bord de mer, distribuer des petits déjeuners ou des kits cyclistes aux cyclistes, organiser des initiations et des stages de circulation à vélo en ville, etc.

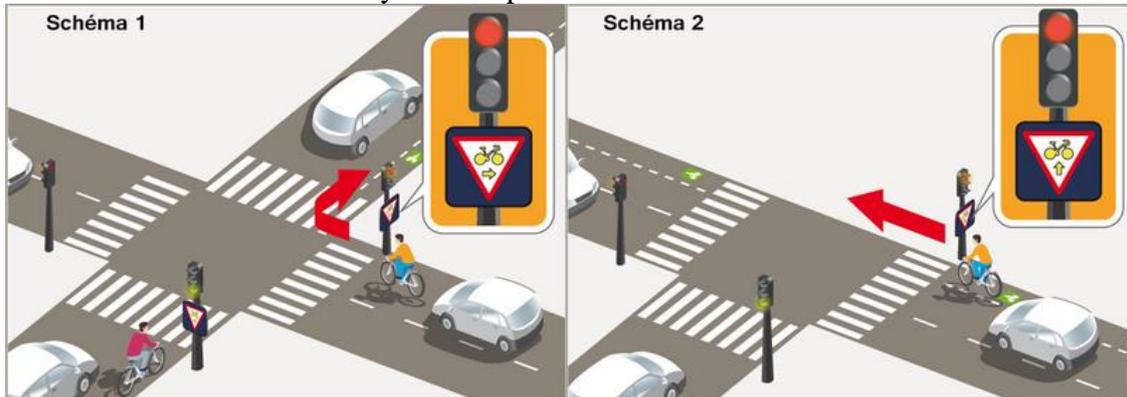


f) Accompagner les démarches de plan de mobilité grâce à un chargé de mission payé par l'ADEME

La communication et la formation institutionnelles pas toujours bien perçues méritent d'être relayées par des initiatives privées venant d'associations ou d'employeurs. Une démarche de type plan de mobilité est l'occasion d'accompagner les salariés vers d'autres pratiques de déplacement tels que le vélo utilitaire grâce à un diagnostic, des conseils, des animations et des actions en faveur du vélo. Si la CAPA recrutait un chargé de mission pour accompagner les entreprises et administrations, elle pourrait obtenir une aide de 80% de l'ADEME.

8. Suggestions à plus long terme

Il a été fait mention lors de notre rencontre de la difficulté que chaque arrêt (et donc redémarrage) génère à l'usager du vélo : il s'agit d'un effort équivalent à celui nécessaire pour parcourir 50 m. Ceci explique la fâcheuse habitude de certains de passer au feu rouge. Ce comportement, pour autant, est uniquement dû à « l'adaptation de la ville à la circulation automobile – et non quelques prédispositions naturelles – qui amène les cyclistes à développer des comportements inciviques et à s'affranchir des règles qui ne les concernent pas directement » (Le retour de la bicyclette, Frédéric Héran). Les panneaux « tourner à droite » cyclistes aux feux ont pour but d'adapter davantage les carrefours à feux en autorisant les cyclistes à passer si la voie est libre.



Exemples de carrefours équipés de panneaux évitant au cycliste de s'arrêter (ville de Paris)

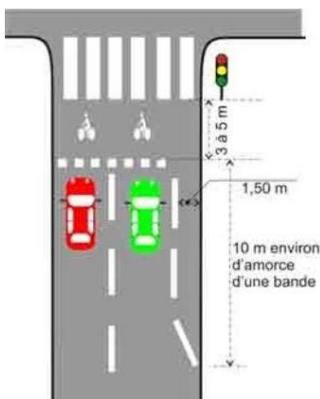
A ce sujet, M Andreani a fait mention d'une possibilité d'intégrer un feu prioritaire pour les cyclistes dans le cadre du PCRT (système de priorité des bus aux feux) : il s'agit ici du niveau le plus élevé d'adaptation de l'intersection aux cyclistes et nous vous remercions d'essayer de l'intégrer dans le cahier des charges.

Enfin, l'intégration de « sas vélo » aux intersections à feux permet aux cyclistes de profiter du feu rouge pour se positionner devant les autres véhicules afin de

- mieux voir et être vu ;
- présélectionner son tourne à gauche avant les véhicules qui sont derrière lui et qui suivent la même direction ;
- démarrer avant les véhicules à moteur, ce qui assure une bonne perception et insertion ;
- de ne pas respirer les gaz d'échappement au démarrage.

De par l'éloignement engendré entre le passage piéton et les véhicules motorisés, le sas permet au piéton de :

- être mieux vu par les conducteurs de véhicules de grande hauteur, notamment pour le piéton de faible taille ;
- augmenter le confort de sa traversée.



9. Bilan financier pour l'année 2016

PLAN ACTION VELO CAPA					
N°	Intitulé	Nombre	Unité	Prix unitaire	Prix annuel
1	Recruter un chargé de mission modes actifs et accessibilité	1	chargé de mission	70 000 €	70 000 €
2	Organiser un voyage d'étude en Italie	10	personnes	500 €	5 000 €
3	Traiter les points noirs (intersections dangereuses, trous voirie, trottoirs non accessibles) en priorité autour des écoles - cf. carto			0 €	0 €
4	Réaliser des aménagements "low cost" en faveur des modes actifs				123 500 €
a	Apaiser grâce à de la piétonnisation, des zones de rencontre et des zones 30 (peinture et bacs à fleurs) - cf. schéma de principe		m	100 €	0 €
b	Réaliser des double-sens cyclables là où c'est possible sans travaux	1300	m	10 €	13 000 €
c	Tracer des bandes cyclables au niveau des voiries larges	600	m	10 €	6 000 €
d	Stationnement : abris vélos	30	places sous abri	600 €	18 000 €
d	Stationnement : arceaux vélos	370	arceaux	100 €	37 000 €
e	Entretien et baliser les cheminements existants	3900	m	5 €	19 500 €
f	Percer des cheminements interquartiers	300	m	100 €	30 000 €
5	Proposer des services autour du vélo				3 000 €
a	Soutenir l'ouverture de l'atelier	2	heures hebdomadaires	1 500 €	3 000 €
b	Réfléchir autour de la création d'une vélo-école			0 €	0 €
6	Adhérer au Club des Villes et Territoires Cyclables	1	adhésion annuelle	1 750 €	1 750 €
7	Communiquer et sensibiliser				47 000 €
a	Cartographier les itinéraires aménagés et/ou recommandés	1	travail de cartographie	5 000 €	5 000 €
b	Fournir un guide de bonnes pratiques aux aménageurs de voirie	1	document de vulgarisation du PDU	20 000 €	20 000 €
c	Porter des campagnes de communication grand public (site internet, abri bus)	2	campagnes	2 000 €	4 000 €
d	Fournir des kits aux cyclistes (gourde, gilet jaune, réflecteur, ... aux couleurs de la CAPA)	100	kits	30 €	3 000 €
e	Organiser un évènement à l'occasion de la Semaine Européenne de la Mobilité	1	évènement	5 000 €	5 000 €
f	Accompagner les démarches de plan de mobilité grâce à un chargé de mission payé par l'ADEME	1	chargé de mission (reste à charge de 20%)	10 000 €	10 000 €
Somme annuelle					250 250 €

Le Conseil d'Administration de Velocità

