



MUNICIPALES 2026 : LIVRE BLANC DU VÉLO À GRAND POITIERS

*Construire un territoire apaisé, actif et accessible à
toutes et tous d'ici 2030*

2026

Soutenu par

Vélotaf

 Grand Poitiers



Pourquoi ce livre blanc ?

Le vélo est une solution simple, efficace et accessible pour répondre aux défis climatiques, sociaux et de mobilité. Pourtant, la part modale du vélo à Grand Poitiers reste trop faible, malgré des conditions favorables et des actions engagées. L'ambition doit maintenant changer d'échelle.

À l'heure où 40 % des déplacements du quotidien font moins de 5 km et où 60 % de ces trajets sont réalisés en voiture mono passager, notre territoire a l'opportunité de devenir un modèle national de mobilité active.

À l'occasion des élections municipales de 2026, nous, cyclistes du quotidien du Grand Poitiers, portons une vision claire : un territoire cyclable, sécurisé et inclusif d'ici 2030, avec des premières mesures fortes dès 2026.

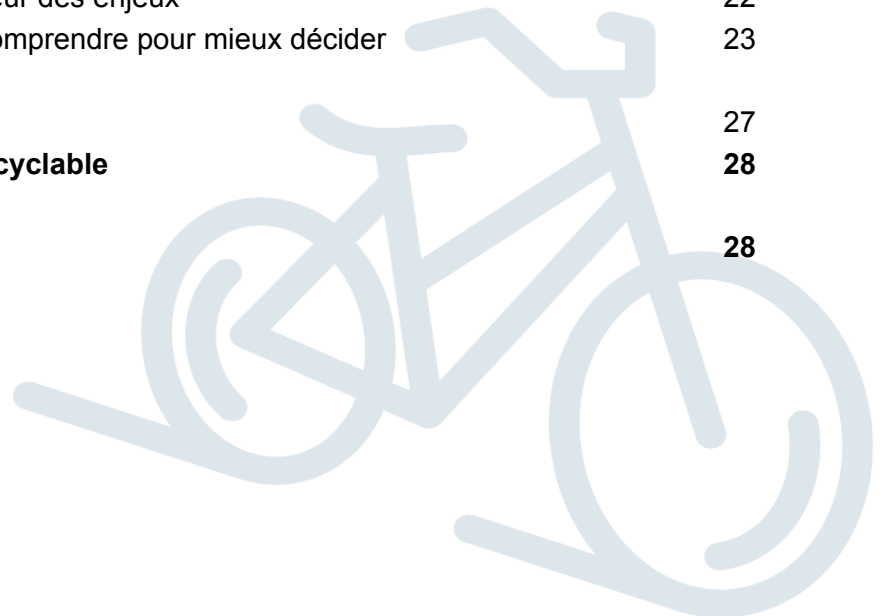
Ce livre blanc présente **nos 6 priorités** pour faire du vélo une véritable alternative, accessible à toutes et tous.

Passer à l'action aujourd'hui, c'est garantir une mobilité durable pour demain.



Sommaire

Pourquoi ce livre blanc ?	1
Sommaire	2
1. Créer un réseau vélo structurant, continu et sécurisé	3
1.1. Une meilleure visibilité du réseau actuel et des possibilités de déplacements	3
1.2. Poursuivre le déploiement du REV pour un usage facilité et sécurisé du vélo au quotidien :	7
1.3. Traiter les points noirs vélo	9
2. Déployer massivement le stationnement vélo / Garer son vélo facilement et en sécurité	10
3. Faire du vélo un mode déplacement inclusif	14
3.1 Des aménagements autour des écoles, collèges, lycées et autres lieux d'études ou d'apprentissage	15
3.2 Aide à l'acquisition au vélo pour les personnes précaires	16
3.3 Favoriser l'accès au vélo aux quartiers prioritaires et son stationnement en habitat social et collectif	17
4. Faciliter l'intermodalité vélo + train / vélo + covoiturage / vélo + bus	18
4.1 Des stationnements sécurisés aux abords des gares, arrêts de bus, aires de covoiturage	18
4.2 Des itinéraires cyclables sécurisés et bien connectés à la gare pour garantir une liaison fluide	18
4.3 Rendre accessible les points de covoiturage à vélo et à pied	18
4.4 Poursuivre le développement des transports collectifs pour faciliter l'usage intermodal, notamment pour les trajets les plus longs.	18
5. Repenser l'espace public pour une ville apaisée	19
5.1 Elaborer un plan de circulation à l'échelle des quartiers ou des communes	20
5.2 Création de "rues aux enfants"	21
5.3 Ville à 30km/h	21
6. Un budget ambitieux, à la hauteur des enjeux	22
7. Le coût social des mobilités : comprendre pour mieux décider	23
8. Conclusion	27
10 engagements pour un territoire cyclable	28
Questionnaire pour les candidats	28



1. Créer un réseau vélo structurant, continu et sécurisé

Le REV a été amorcé, il est nécessaire de le développer en définissant de grands axes qui permettront de relier les communes de l'agglomération et le centre de Poitiers, avec des itinéraires directs, confortables et protégés.

Toutefois, comme il demeure de très nombreuses discontinuités cyclables, le stress restera plus fort que l'envie : sans continuité, les hésitants à la pratique du vélo au quotidien et novices ne franchiront pas le pas.

1.1. Une meilleure visibilité du réseau actuel et des possibilités de déplacements

- Une signalétique claire et harmonisée pour indiquer les temps de parcours et kilométrage jusqu'aux points névralgiques du territoire + bornes de jalonnement aux carrefours stratégiques
- Rendre visible le réseau REV :
 - Marquage au sol visible et coloré
 - Signalétique verticale sous forme de panneaux
 - Identifier des lignes du réseau : leur donner un nom et couleur



EXEMPLE

La signalétique et jalonnement des Voies lyonnaises, Grand Lyon



La signalisation est complétée par un jalonnement vertical, détaillé au chapitre «Jalonnement vertical», porté par la Métropole de Lyon dans le cadre de son schéma directeur de jalonnement cyclable.

1	2	3	4	5	6	7	8
RAL 340 60 70 Bleu foncé RVS R 74 V R 7 R 76	RAL 2002 Rouge RVS R 10 V R 7 R 24	RAL 170 40 50 Vert RVS R 0 V R 18 R 40	RAL 050 60 80 Orange RVS R 220 V R 17 R 42	RAL 4010 Violet RVS R 187 V RAL R 118	RAL 270 30 40 Bleu RVS R 217 V R 8 R 138	RAL 180 70 35 Vert clair RVS R 81 V R 181 R 122	RAL 320 40 40 Violet RVS R 120 V R 88 R 142
9	10	11	12	13	<p>Chaque ligne est associée à une couleur. Ces couleurs ont été choisies en respectant un taux de contraste de 50 % minimum entre le numéro de ligne blanc (RAL 9016) et la couleur de la ligne. De manière dérogatoire, dans les secteurs d'intérêt patrimonial, il peut être envisagé de ne recourir qu'à un marquage sur fond blanc.</p>		
RAL 1003 Jaune RVS R 230 V R 88 R 60	RAL 095 50 50 Vert olive RVS R 70 V R 128 R 40	RAL 230 60 40 Bleu clair RVS R 0 V R 34 R 286	RAL 010 70 25 Rose RVS R 220 V R 108 R 138	RAL 050 40 40 Marron RVS R 118 V R 88 R 67			

Source : [Les Voies Lyonnaises - Programme-Cadre des aménagements - Septembre 2024](#)

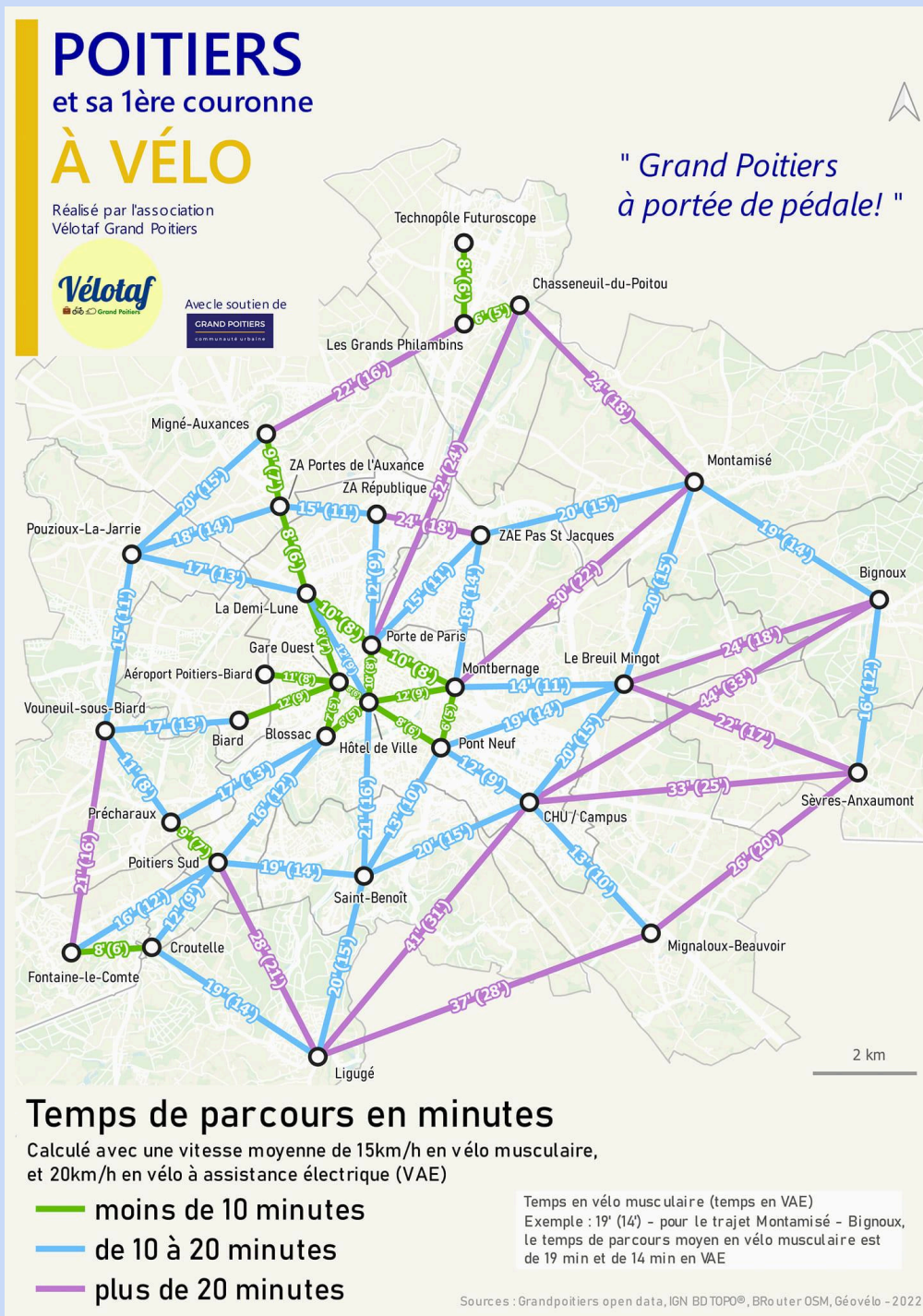


Source : forum openstreetmap, prise par Bristow, juillet 2022

RETOUR D'EXPÉRIENCE

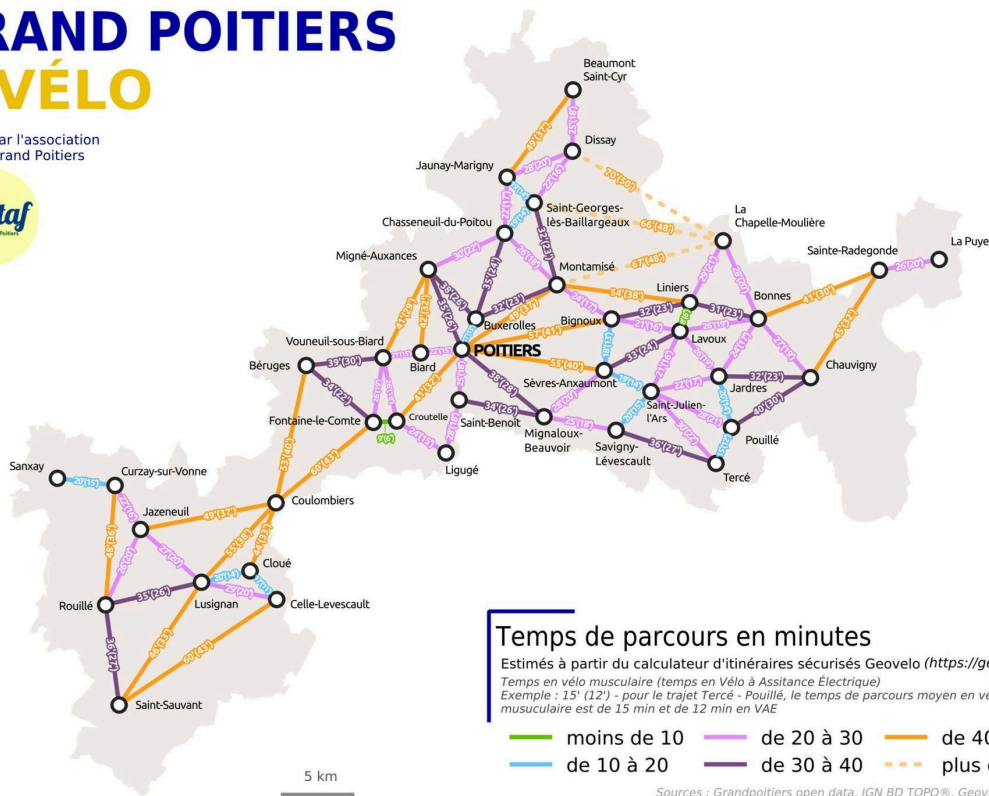
Outil pour inciter à la pratique du vélo : Les Cartes minutes vélo

Vélotaf Grand Poitiers, Poitiers - 2022 et 2023



GRAND POITIERS À VÉLO

Réalisé par l'association
Vélotaf Grand Poitiers



Carte minute réalisée par Vélotaf Grand Poitiers en 2023

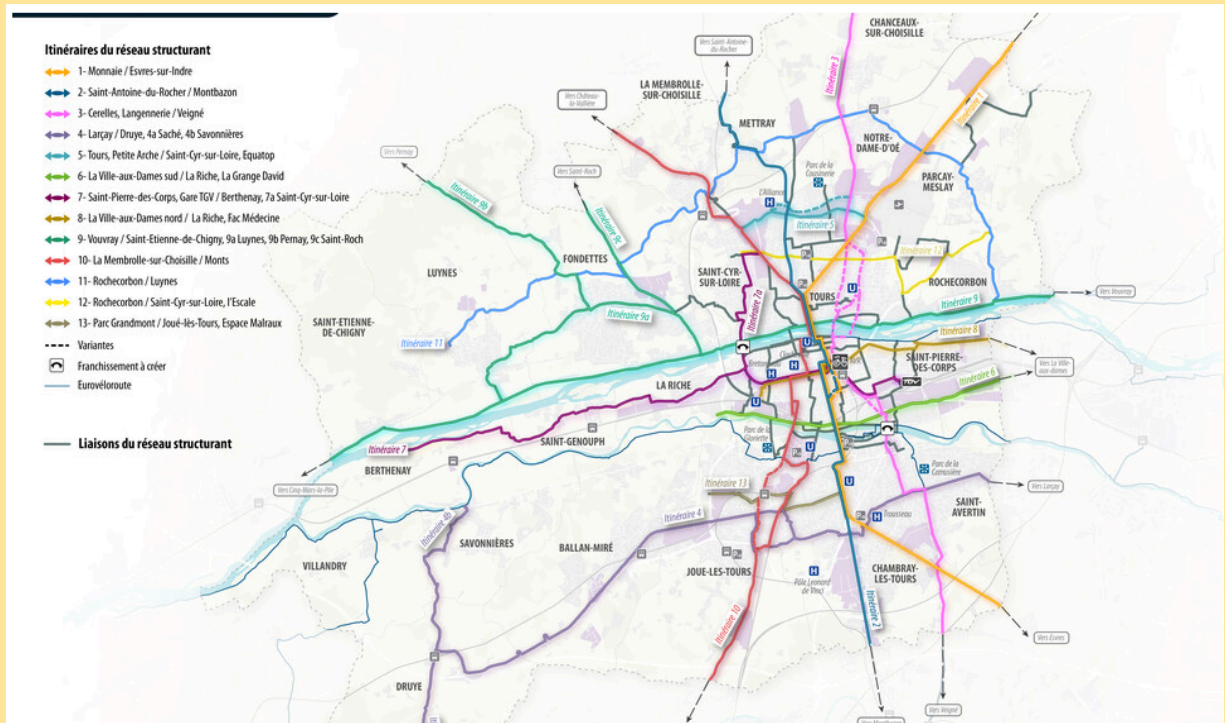


1.2. Poursuivre le déploiement du REV pour un usage facilité et sécurisé du vélo au quotidien :

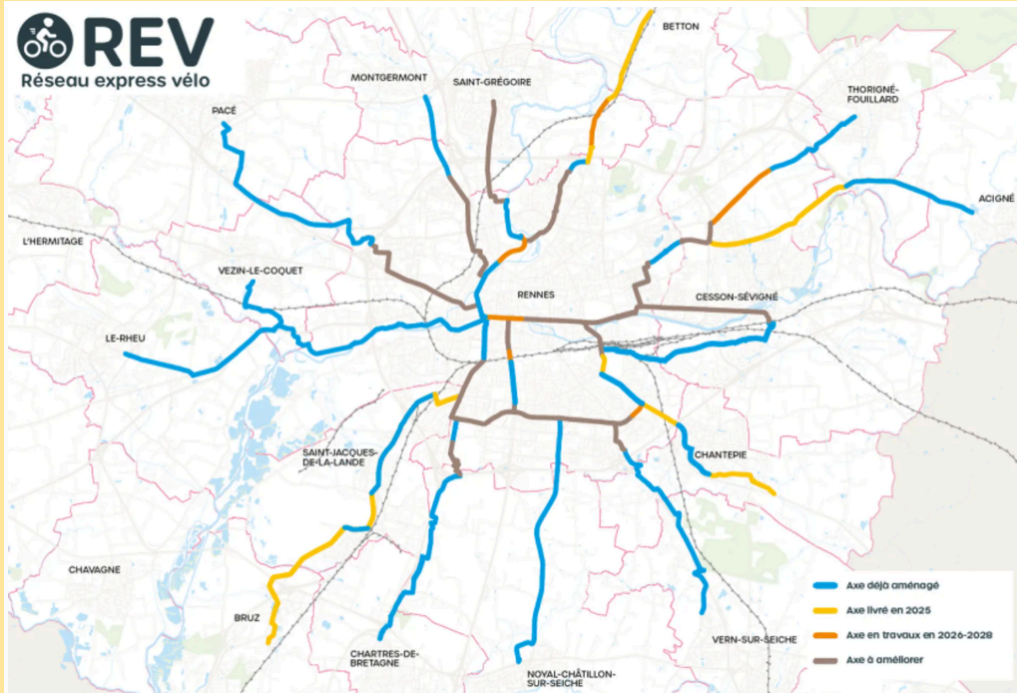
- **Un réseau continu et direct**, avec des axes rectilignes reliant les lieux d'habitation aux lieux d'emploi, d'études, d'activités, gares ;
- Des aménagements adaptés à la pratique du vélo : **pas de bordure, pas de montée ou descente brusque d'un trottoir, virages en courbes ;**
- **Privilégier la séparation des flux** pour la sécurité de tous : des voies spécifiques pour les voitures, les bus, les vélos et les piétons ;
- **Connexion des communes limitrophes et de 2ème couronne aux centres**

EXEMPLES

Des réseaux express vélo déployés dans des territoires de tailles variées :
Tours Métropole, Rennes Métropole, Grand Lyon



Réseau Véloval, TOURS MÉTROPOLE



Réseau Express Vélo, RENNES MÉTROPOLE



Les Voies Lyonnaises, GRAND LYON

1.3. Traiter les points noirs vélo

Les politiques cyclables locales doivent en priorité s'appuyer sur les données issues du Baromètre vélo de la Fédération des Usagers de la Bicyclette, qui permettent d'identifier précisément les points noirs et discontinuités perçus par les usagers. Ces signalements, repris, analysés et retravaillés à l'échelle départementale par le **Collectif Vienne des usagers vélo** et les associations locales, constituent une base opérationnelle essentielle pour hiérarchiser les interventions et améliorer concrètement la sécurité et le confort de circulation.



Source :

<https://www.lanouvellerepublique.fr/centre-presse/ils-veulent-rendre-la-vienne-accessible-aux-cyclistes-1742918955>



2. Déployer massivement le stationnement vélo / Garer son vélo facilement et en sécurité

Les principaux enjeux pour répondre aux besoins des cyclistes : **trouver un stationnement facilement** pour son vélo et pouvoir le laisser l'esprit tranquille.

Ce besoin s'exprime dans différentes situations de la vie quotidienne : à proximité de son logement, au travail, devant l'école de ses enfants, sur son lieu d'études, devant la boulangerie, à proximité des services publics, près des arrêts de bus et à la gare, ou encore devant les lieux sportifs et culturels.

Notre association place au coeur de ses actions, la remontée du besoin en stationnements pour les cyclistes :

- **Au travail**

RETOUR D'EXPÉRIENCE

[Exemple d'installation de stationnements suite à l'intervention de Vélotaf Grand Poitiers](#)

Vélotaf Grand Poitiers, Poitiers - 2022



Vélotaf Grand Poitiers, 2022

- **Devant mon commerce**

RETOUR D'EXPÉRIENCE

Enquête sur les stationnements à proximité des commerces alimentaires

Vélotaf Grand Poitiers, Poitiers - 2023



Vélotaf Grand Poitiers, 2023

- Près de la gare :

RETOUR D'EXPÉRIENCE

Mode d'emploi pour l'accès aux parkings vélos sécurisés de la gare de Poitiers Vélotaf Grand Poitiers, Poitiers - 2025

Comment accéder aux parkings sécurisés en GARE DE POITIERS

- 1 Commander gratuitement votre carte MODALIS sur le site <https://www.ter.sncf.com/nouvelles-aquitaine/carte-modalis>
- 2 Munie de votre carte, appelez le **05 55 04 37 37**
Là une gentille personne activera l'accès à distance au parking de votre choix

À vous l'intermodalité sans stress !

Vélotaf

Vélotaf Grand Poitiers, 2025

Article sur le stationnement vélo en gare de Poitiers : entre obligations et état des lieux

Vélotaf Grand Poitiers ACCUEIL CARTES-MINUTES ÉTUDES ADHÉ

Stationnement vélo en gare de Poitiers : entre obligations et état des lieux

8 décembre 2023 | Blog

Vélotaf Grand Poitiers s'est donné comme fil rouge cette année la question des stationnements. Nous avons voulu ici nous intéresser plus particulièrement au sujet du stationnement en gare.

Le stationnement sécurisé en gare, enjeu pour une mobilité durable et l'intermodalité

Offrir des stationnements sécurisés pour les vélos à proximité des gares s'aligne sur les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de désengorgement routier et d'encouragement à l'adoption de modes de transport plus respectueux de l'environnement. En sécurisant le stationnement des vélos, on favorise également l'intermodalité, incitant les usagers à combiner efficacement le vélo avec d'autres moyens de transport en garantissant la protection de leur monture.

Transporter ou stationner son vélo

L'intermodalité train+vélo ne peut être crédible si les cyclistes peuvent : soit emmener leur vélo dans le train, soit stationner en sécurité leur vélo en gare.

Vélotaf Grand Poitiers, 2023

- **En sécurité dans mon quartier** : des stationnements sécurisés indispensables dans les zones d'habitat collectif et en particulier dans les quartiers populaires, où l'absence de stationnement contraint souvent les habitants à garer leur vélo sur le balcon !
- **A l'école** : devant (pour les parents) et à l'intérieur (pour les enfants et le personnel)
- **Devant mes loisirs** : gymnase, piscines, stades, lieux culturels, centres socioculturels
- **Devant les services publics** : établissements de santé et médico-sociaux, France Travail, CAF, France services etc.



3. Faire du vélo un mode déplacement inclusif

Pour réduire l'impact écologique des déplacements, l'enjeu est de faire en sorte que le vélo devienne une option réellement accessible à toutes les personnes en ayant la capacité. Cela suppose notamment la mise en place d'un réseau cyclable sécurisé, condition essentielle pour permettre une pratique élargie.

Un tel réseau bénéficie à l'ensemble de la population, et en particulier aux publics aujourd'hui sous-représentés dans la pratique du vélo : enfants, seniors, personnes débutantes, mais aussi de nombreuses femmes qui déclarent renoncer au vélo faute de sécurité. Plus l'infrastructure est sûre, plus ces publics sont enclins à l'adopter.

Il est pertinent de cibler plus particulièrement :

- **Les plus jeunes qui sont les actifs de demain**, le vélo leur offrira une autonomie dans leur déplacement tout en incluant de l'activité physique dans leur journée : → [balade à destinations de jeunes, organisé par Vélotaf Grand Poitiers](#) ;
- **Les personnes précaires qui n'ont pas forcément les moyens de s'offrir une voiture** et pour qui le vélo sera une alternative de déplacement plus souple et sécuritaire que les transports en communs et/ou la marche ;
- **Les femmes** sont aussi à accompagner, en proposant des ateliers de remises en selle (via la [Vélo école de Re-Cycles Poitiers](#)) et d'ateliers d'auto-réparation ([permanences en mixité choisie de l'Atelier du Petit Plateau](#)), et en soutenant les actions de collectifs proposant des sorties découvertes en mixité ([les social ride de l'Atelier du Petit Plateau](#)) et en non mixité ([les balades et actions des Grandes Goules à Vélo](#)).



3.1 Des aménagements autour des écoles, collèges, lycées et autres lieux d'études ou d'apprentissage

Déployer un plan "Vélo à l'école" pour que ces aménagements permettent de rendre accessible le vélo à tous les jeunes scolarisés, et/ou accueillis en centres de loisirs. Ces aménagements s'appuieront sur des études sur l'accessibilité des écoles et établissements en vélo/à pied, en fonction de la carte scolaire.

L'apprentissage du vélo dès le plus jeune âge passe par une action structurante de long terme :

- **Déployer le "savoir rouler à vélo" et le "savoir réparer et entretenir"** sur plusieurs années, en temps scolaire, péri et extra-scolaire;
- **Recruter plusieurs animateurs** formés et dédiés à ces missions;
- **Expérimenter des déplacements de type "vélo bus"** (groupe d'enfants accompagnés par des adultes sur le chemin de l'école) qui permettent de développer l'autonomie et la confiance dès le plus jeune âge.

RETOUR D'EXPÉRIENCE

Constat de terrain : la maîtrise du vélo, un apprentissage à relancer Vélotaf Grand Poitiers, Poitiers - 2025

Lors de la balade « *Le pouvoir du vélo pour les jeunes des quartiers* » organisée par Vélotaf Grand Poitiers à Poitiers en août 2025, avec l'association 'Le chemin des possibles' et le club de foot des Trois-Cités, plus de **40 jeunes** ont participé. Mais le constat a été préoccupant :

- **une dizaine n'a pas pu rouler car ils ne savaient pas pédaler,**
- **près des deux tiers** maîtrisaient mal le vélo prêté pour l'événement.



Balade « *Le pouvoir du vélo pour les jeunes des quartiers* », août 2025

Les chiffres de la balade « Le pouvoir du vélo pour les jeunes des quartiers » organisée par Vélotaf Grand Poitiers; montrent que le **“savoir rouler” recule dans certains quartiers** : beaucoup d’enfants n’ont jamais appris à faire du vélo ou ont perdu la pratique faute d’espaces adaptés ou du fait d’un apprentissage insuffisant.

Pour inverser cette tendance, il faut élargir l’action au-delà du milieu scolaire :

- **Associer les éducateurs de quartier, les centres socio-culturels et les associations locales vélos ;**
- **Mettre en place des programmes réguliers d’apprentissage et de remise en selle, et d’ateliers de réparation d’entretien dans les quartiers ;**
- **Valoriser la pratique du vélo comme outil d’émancipation, de confiance et de santé.**

L’enjeu est clair : **former aujourd’hui les cyclistes de demain**, en faisant du vélo une compétence citoyenne à part entière.

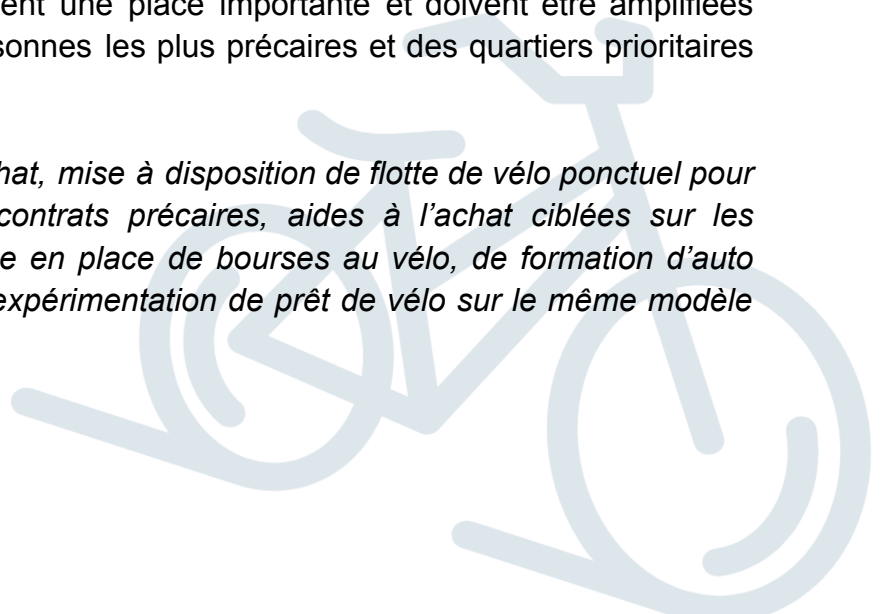
3.2 Aide à l’acquisition au vélo pour les personnes précaires

Longtemps, le vélo a été le “moyen de transport du pauvre”. Aujourd’hui, la montée en gamme des vélos, la technologie embarquée et l’inflation rendent la petite reine de moins en moins accessible.

Des leviers existent pour lever les freins à l’utilisation du vélo, notamment travailler avec les ateliers et associations qui recyclent les vélos et qui apprennent à réparer soi-même les vélos.

Les incitations financières occupent une place importante et doivent être amplifiées notamment à destination des personnes les plus précaires et des quartiers prioritaires de Poitiers et son agglomération.

Plusieurs exemples : *location-achat, mise à disposition de flotte de vélo ponctuel pour les écoliers, les stagiaires, les contrats précaires, aides à l’achat ciblées sur les personnes à faibles revenus, mise en place de bourses au vélo, de formation d’auto réparation de base des vélos et expérimentation de prêt de vélo sur le même modèle que pour les étudiants.*



3.3 Favoriser l'accès au vélo aux quartiers prioritaires et son stationnement en habitat social et collectif

À Poitiers, comme ailleurs, rouler à vélo reste un privilège pour ceux qui ont les moyens d'en acheter un et la place pour le ranger. Dans beaucoup d'immeubles des Couronneries, de Beaulieu, des Trois-Cités et d'autres quartiers de l'agglomération, les vélos s'entassent sur les balcons, dans les cages d'escalier, ou dorment chez le voisin, faute d'espace et par peur du vol.

Nos constats :

- Les logements collectifs et les quartiers denses, **pourtant les plus adaptés à la pratique du vélo au quotidien**, sont souvent ceux où il est le plus difficile d'en posséder un ;
- Le manque d'espaces sécurisés freine clairement l'usage : **impossible de faire du vélo un réflexe si on ne sait pas où le ranger ;**
- **Les aides à l'achat actuelles profitent surtout aux ménages les plus équipés.**

Nos propositions :

- Lancer un plan "**Vélos de quartier**" avec bailleurs sociaux et habitats collectifs : création de locaux vélos sécurisés, de boxs fermés de proximité dans les quartiers de grands ensembles.
- Tester des véloboxs partagés accessibles par badge ou application dans les zones **où les rez-de-chaussée ne permettent pas d'aménager un local vélo dans l'immeuble.**
- Cibler et amplifier les aides à l'équipement vers les ménages modestes, écoliers, jeunes, étudiants, et familles en précarité ou monoparentales : location longue durée ou prêt gratuit, achat reconditionné, microcrédit vélo, flotte partagée, dons de vélos usagés.
- Lier à ces dispositifs d'accès au vélo l'entretien périodique en soutenant les associations et ateliers existants pour le prêt, la réparation et l'apprentissage du vélo.
- Intégrer le vélo dans chaque rénovation urbaine : pas de réhabilitation sans local à vélo.

L'objectif

Que le vélo ne soit pas un luxe de centre-ville, mais une option réelle pour tous les habitants, y compris dans les quartiers où il est aujourd'hui invisible.

4. Faciliter l'intermodalité vélo + train / vélo + covoiturage / vélo + bus

La gare de Poitiers relie notre territoire à des grandes métropoles telles que **Paris**, **Bordeaux** et **Tours** grâce à sa ligne TGV. En moins de 2 heures, on peut se rendre dans ces grandes villes, un atout considérable pour les usagers qui font quotidiennement des trajets professionnels. De plus, plusieurs lignes TER connectent la gare de Poitiers aux autres communes et départements limitrophes, offrant ainsi une grande flexibilité pour les déplacements réguliers où l'on croise chaque matin de très nombreux utilisateurs du train. Ces distances sont parfaitement faisables au quotidien pour aller travailler. Pour rendre ces trajets encore plus accessibles, il est donc essentiel de **faciliter l'intermodalité entre le vélo et les transports publics**.

Cela passe par la mise en place de plusieurs mesures :

4.1 Des stationnements sécurisés aux abords des gares, arrêts de bus, aires de covoiturage

Dans l'idéal, déployer des arceaux et des boxs fermés, surveillés, dans des espaces éclairés (notamment en plein hiver) qui permettent un stationnement sécurisé et serein.

L'accès aux stationnements sécurisés peut se faire sous forme d'abonnements mais doit inclure une option SANS abonnements pour les usagers ponctuels.

4.2 Des itinéraires cyclables sécurisés et bien connectés à la gare pour garantir une liaison fluide

Pour ce faire, au moins 2 lignes du REV doivent être connectées à la gare et des endroits d'intermodalité doivent être intégrés dans le tracé.

4.3 Rendre accessible les points de covoiturage à vélo et à pied

Pour faire du covoiturage une alternative crédible et économique, les aires doivent être pensées dans une logique d'accessibilité et d'intermodalité. Le contre-exemple de l'aire de covoiturage située à la sortie Poitiers sud est parlant : très utilisée, elle ne bénéficie d'aucun accès à pied ou à vélo puisqu'il faut traverser l'entrée de l'autoroute.

4.4 Poursuivre le développement des transports collectifs pour faciliter l'usage intermodal, notamment pour les trajets les plus longs.

5. Repenser l'espace public pour une ville apaisée

La mise en place d'un territoire cyclable à horizon 2030 peut répondre très concrètement à de nombreux problèmes de mobilités, économiques, écologiques et de santé pour tous les habitants.

Elle implique un **changement de paradigme** : après le tout-voiture imposé depuis les années 1960, il faut un rééquilibrage dans le **partage de la voirie, pour donner plus de place aux mobilités actives**.

Un territoire où la marche, le vélo, les transports collectifs et l'intermodalité sont privilégiés est un territoire plus confortable pour tous, y compris pour les usagers de la voiture : réduction de la pollution sonore et de l'air, fluidité d'un trafic moins congestionné.



5.1 Elaborer un plan de circulation à l'échelle des quartiers ou des communes

- Valoriser des itinéraires marchable et cyclable les plus rectilignes possibles
- Contraindre la circulation automobile dans les quartiers pour favoriser les grands axes: les voies résidentielles ne sont pas des raccourcis mais des lieux de vie.

EXEMPLE

Plan de circulation et expérimentation de la circulation apaisée Montreuil (93)

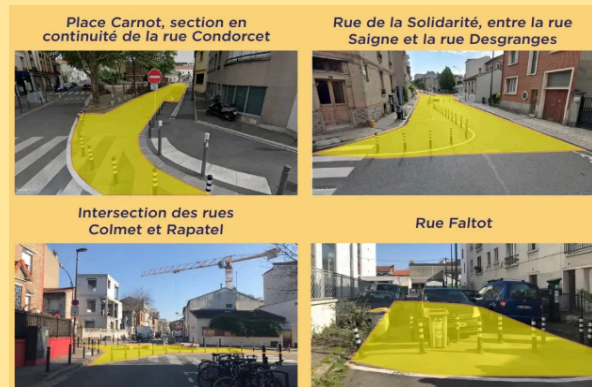
Le plan de circulation vu par l'adma, Académie des Mobilités actives :

<https://www.mobilites-actives.fr/wp-content/uploads/2025/09/Montreuil-Plan-de-circulation.pdf>



Présentation de l'expérimentation et avancement du projet sur le site de la commune de Montreuil :

<https://www.montreuil.fr/services-et-demarches/deplacements/quartier-apaie-solidarite-carnot>



Article de France Bleue "La ville de Montreuil expérimente "la circulation apaisée" cet été" :

<https://www.francebleu.fr/infos/societe/la-ville-de-montreuil-experimente-la-circulation-apaiee-cet-ete-1626459283>



5.2 Création de “rues aux enfants”

Le développement de programmes et collaborations avec les écoles doit permettre de repenser la ville avec des yeux d'enfants : co-construire des circulations et des itinéraires, repenser le mobilier urbain à hauteur d'enfants pour des espaces agréables, ludiques et sécurisés.

EXEMPLE

Pacifier les abords des écoles pour développer une mobilité décarbonée

Atelier du Cerema, 2023



Source : [Pacifier les abords des écoles pour développer une mobilité décarbonée, Cerema, 2023](#)

5.3 Ville à 30km/h

Conserver la ville à 30km/h à Poitiers, et déployer la mesure dans les autres communes du territoire, est un enjeu majeur pour un territoire apaisé. Le maintien à 50km/h doit être exceptionnel, ciblé sur des axes structurants et exclusivement réservés à la voiture. Les voies partagées entre plusieurs usages doivent être des lieux de vie ou de transit sécurisés pour les piétons et les vélos.

6. Un budget ambitieux, à la hauteur des enjeux

Déployer une politique cyclable ambitieuse implique des moyens financiers cohérents, visibles et pérennes. Il ne s'agit pas seulement d'aménager quelques pistes ou d'ajouter des arceaux : pour permettre à chacun de se déplacer en sécurité à vélo, le territoire doit investir dans des infrastructures continues et qualitatives, du stationnement sécurisé, l'éducation à la mobilité, l'intermodalité, ainsi que dans l'entretien et la maintenance du réseau existant.

Selon l'ADEME, un budget d'au moins **30€/an/habitant** est nécessaire pour atteindre une vraie transformation des mobilités à l'échelle d'un territoire. Aujourd'hui, Grand Poitiers consacre **21€/an/habitant à la mobilité cyclable**. L'écart est significatif : il explique en partie le rythme encore trop lent de déploiement des aménagements et le manque de continuité du réseau.

D'autant qu'en ce qui concerne la possession de vélo sur le territoire de Grand Poitiers, le taux de **non-équipement** des foyers est de **48 %** (cf. source [Plan de mobilité 2025-2035 de Grand Poitiers, page 20](#)).

Augmenter ce budget n'est pas une dépense, mais un investissement pour l'avenir : santé publique, attractivité économique, pouvoir d'achat, transition écologique, qualité de vie, apaisement des espaces urbains. Les villes françaises et européennes qui ont fait ce choix enregistrent une hausse rapide de la part modale vélo, une réduction des embouteillages et une amélioration du cadre de vie pour toutes et tous, y compris pour celles et ceux qui continuent d'utiliser la voiture et qui n'ont pas d'autre choix.

Pour éclairer cette affirmation, il est essentiel de regarder non pas seulement le coût budgétaire des infrastructures cyclables, **mais le coût réel de nos déplacements pour la collectivité**. C'est précisément ce que montre l'analyse qui suit du coût social d'un kilomètre : ce que chaque mode de transport fait économiser - ou coûte - à la société.

En effet, dans le débat public, le prix/coût d'un déplacement est souvent réduit à ce que l'utilisateur paie : abonnement, achat du véhicule, carburant, entretien, assurance.

Mais cette vision occulte l'essentiel : ce que nos déplacements coûtent à la société, c'est-à-dire aux collectivités, à l'assurance maladie, aux entreprises... et in fine aux contribuables que nous sommes toutes et tous. C'est ce que les économistes appellent le coût social.

7. Le coût social des mobilités : comprendre pour mieux décider

Qu'est-ce qu'un coût social ?

Un **coût social** est un coût que **l'utilisateur ne paie pas**, mais qui est assumé par la collectivité.

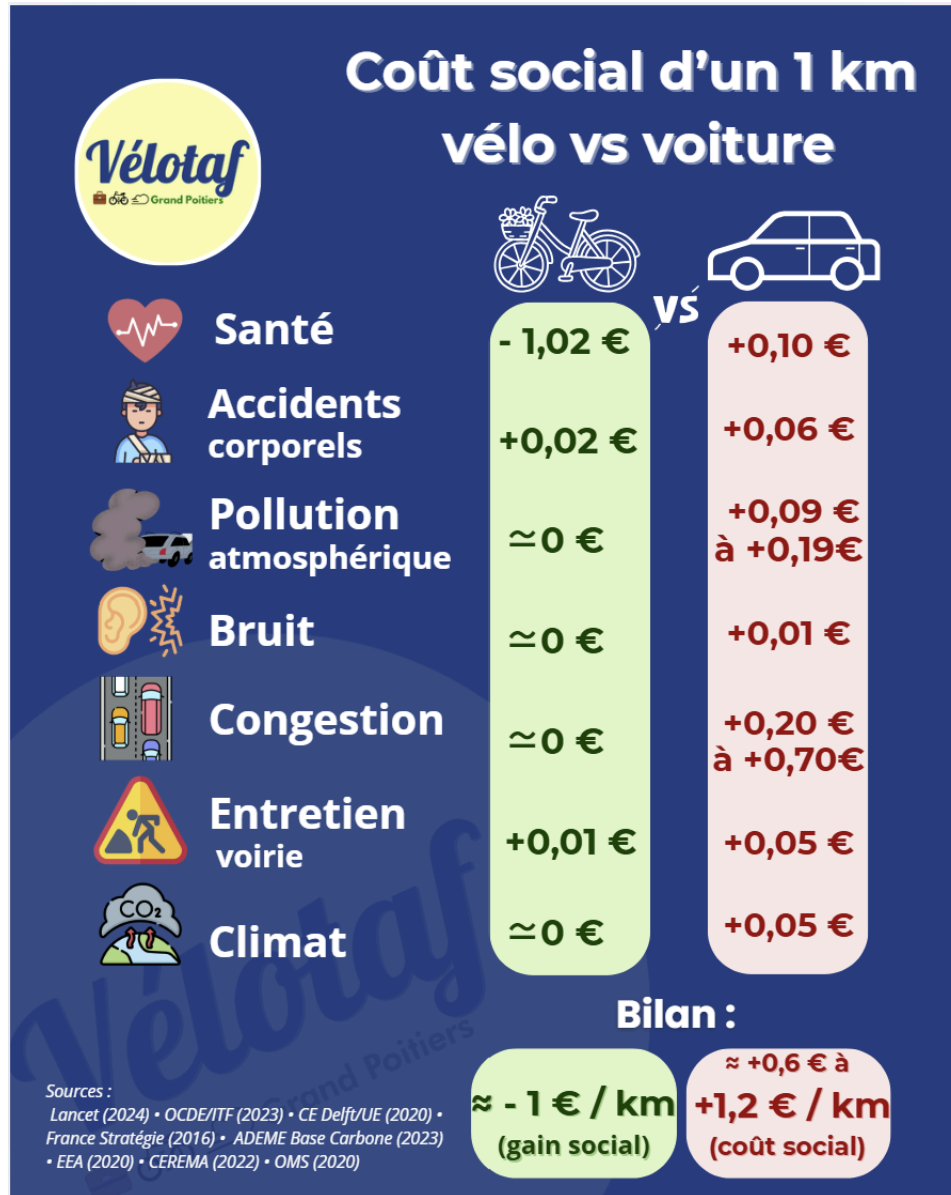
Il s'agit notamment :

- des dépenses de santé liées à la pollution, au bruit et à la sédentarité,
- des coûts d'accidents pris en charge par les assurances et par l'État,
- des embouteillages qui ralentissent les bus, les entreprises, les services publics,
- de l'usure accélérée des routes financée par les collectivités,
- des émissions de CO₂ et de leurs impacts climatiques,
- des pertes de productivité et de temps pour l'ensemble des habitants.

Autrement dit : **ce que je ne paie pas en tant qu'automobiliste, c'est la collectivité qui le paie. Et donc indirectement, nous tous, via nos impôts.** C'est une facture diffuse, invisible, mais **très réelle**.

L'objectif de notre démonstration graphique ci-dessous est de **montrer ce qu'un kilomètre parcouru coûte réellement à la société** et ce qu'il lui rapporte **lorsque ce kilomètre est fait à vélo.**





Les résultats sont sans ambiguïté, avec 3 grandes conclusions :

1. **Le vélo ne coûte pas, mais fait gagner de l'argent à la société : chaque kilomètre parcouru à vélo génère environ 1 € de bénéfice social ;**
2. **A contrario, la voiture engendre un coût social massif : un kilomètre en voiture coûte entre 0,60 et 1,20 € à la collectivité ;**
3. **Dans un contexte de moyens publics limités, les mobilités actives sont le meilleur investissement possible pour les collectivités, les finances publiques, l'émancipation, l'éducation, la santé et le climat.**

Les chiffres à retenir :

1. Le vélo fait gagner ≈ 1 € par kilomètre à la collectivité

Source : *The Lancet Regional Health Europe, 2024*

2. La voiture coûte entre 0,60 et 1,20 € par km à la société

⇒ coûts sanitaires, climatiques, économiques et infrastructurels.

3. La congestion coûte 17 milliards d'euros/an en France

Source : *France Stratégie, 2016 – “Coûts de la congestion”*

Calculs basés sur : pertes de temps, pertes de productivité, carburant gaspillé, ralentissement des bus, surcoûts logistiques.

⇒ Le vélo **réduit directement** la congestion, et donc **ce coût colossal**.

4. La pollution de l'air tue 40 000–48 000 personnes/an en France

Source : *Santé publique France, 2021*

5. Le transport est le premier émetteur de CO₂ en France

Source : *Citepa, 2023*

Autres sources : *Lancet Regional Health Europe (2024) • OCDE/ITF (2023) • CE Delft / Commission européenne (2020) • France Stratégie (2016) • ADEME Base Carbone (2023) • CEREMA (2022) • EEA (2020) • OMS (2020)*

Ces données doivent compter dans les décisions futures des collectivités :

Dans un contexte où :

- les budgets publics sont contraints,
- les coûts des infrastructures routières explosent,
- la santé publique se dégrade,
- la pollution de l'air est condamnée par la justice européenne,
- le climat impose des réductions d'émissions rapides,
- les inégalités de mobilité augmentent...



Le vélo apparaît non comme un “choix militant”, mais comme **la seule solution de mobilité qui réduit simultanément :**

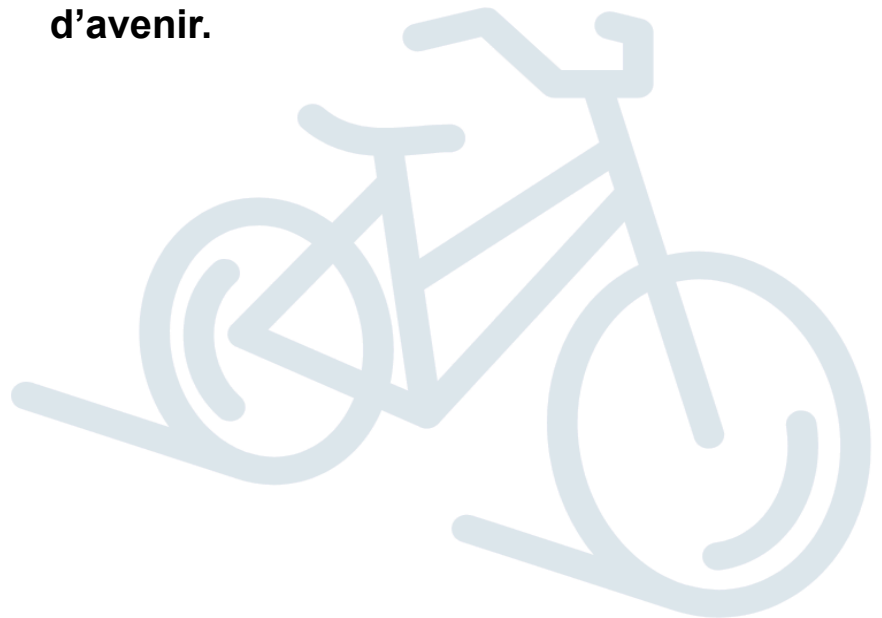
- les dépenses publiques,
- la pollution atmosphérique,
- les embouteillages,
- les émissions de CO₂,
- les maladies chroniques,
- les inégalités sociales d'accès au déplacement.

Et cela au moindre coût, durablement, et avec un retour sur investissement immédiat pour la société. **Le vélo n'est pas un coût : c'est un investissement qui rapporte.**

Dans un pays où la congestion représente **17 milliards d'euros de pertes annuelles**, où **40 000** vies sont écourtées chaque année par la **pollution**, et où les budgets publics sont limités, **développer massivement le vélo constitue l'une des politiques publiques les plus efficaces, les plus rapides et les moins coûteuses** tant les retours sur investissements sont importants.

Investir dans les mobilités actives, ce n'est donc pas seulement encourager un mode de déplacement : c'est **réduire les dépenses de santé, améliorer la qualité de vie, lutter contre les inégalités, limiter les dépenses d'infrastructures, fluidifier la ville**, et répondre à l'urgence climatique.

L'ambition doit être à la hauteur des enjeux. Sans moyens stables, il n'y a pas de politique cyclable crédible ni de mobilité d'avenir.



8. Conclusion

Nous espérons que ce livre blanc, ainsi que les propositions qu'il présente pour notre territoire, sauront vous inspirer et vous inciter à vous engager activement en faveur d'une politique cyclable ambitieuse, afin de soutenir l'accélération de la transition écologique à Grand Poitiers.

Vélotaf Grand Poitiers, aux côtés des autres associations, s'efforce de mettre en lumière à la fois les obstacles rencontrés sur le terrain et les avancées des collectivités. Nous suivons de près le développement du système vélo dans sa globalité : de la culture du vélo à l'aménagement des infrastructures et des espaces de stationnement, en passant par l'accessibilité et l'inclusion de la pratique, ainsi que la sensibilisation du plus grand nombre. Une collaboration étroite et constructive avec les élus en charge de la mobilité, ainsi qu'avec les techniciens des collectivités, est indispensable pour réussir à travailler ensemble et faire avancer ce projet collectif.

Le développement du vélo n'est pas qu'un enjeu environnemental ou sanitaire, il illustre pleinement un droit fondamental : **celui de se déplacer librement, d'être visible dans l'espace public et d'y prendre sa juste place**. Favoriser le déplacement à vélo, c'est garantir à chacune et chacun la possibilité de circuler en sécurité, avec dignité et en autonomie. Le vélo est un marqueur démocratique et une responsabilité collective.



10 engagements pour un territoire cyclable

1. Finaliser un réseau cyclable continu et sécurisé

Priorité aux axes directs, aménagés et protégés, reliant communes, quartiers, gares, emplois et écoles.

2. Traiter les points noirs vélo identifiés

Plan d'action public, calendrier et suivi des aménagements prioritaires.

3. Déployer 2 nouvelles lignes du REV par mandat

Axes continus inter-quartiers & inter-communaux, lisibles et jalonnés.

4. Installer 5 000 places de stationnement vélo sécurisées

À proximité des logements, commerces, services publics, gares et écoles.

5. Doubler le stationnement vélo en gare et pôle intermodal

Accès simple, sécurisé, compatible abonnement et usage ponctuel.

6. Ville 30 km/h respectée

Maintien de Poitiers 30 + extension progressive aux communes du territoire.

7. Mettre en place des “rues aux enfants” dans chaque commune

Espaces apaisés, sécurisés, construits avec les écoles et habitants.

8. Développer le “Savoir rouler” et le “Savoir réparer”, et les vélo-bus scolaires

Recrutement d'animateurs + soutien aux initiatives associatives.

9. Aides ciblées pour les publics précaires

Achat / location longue durée / prêt de vélos / ateliers solidaires.

10. Fixer un budget vélo à 30 €/hab/an

Conforme aux recommandations ADEME, avec programmation pluriannuelle.

Questionnaire pour les candidats

20 questions pour comprendre vos ambitions

 [Lien vers le questionnaire en ligne](#)

1. Vous engagez-vous à créer un réseau vélo structurant, continu et sécurisé?

Non

Oui

Si oui, quelles sont vos propositions pour déployer à l'échelle de votre commune un réseau vélo cohérent et connecté au reste de l'agglomération?

2. Prévoyez-vous de déployer massivement le stationnement vélo /pour permettre de garer son vélo facilement et en sécurité ?

Non

Oui

Si oui,

- Fixerez-vous des objectifs chiffrés de création de stationnements vélo (arceaux + sécurisés) par an et par habitant ?

- Quelle est votre vision pour développer le stationnement vélo dans les quartiers résidentiels, notamment en habitat collectif, au sein des entreprises et zones d'activités, devant les commerces, écoles et équipements publics (sportifs, culturels, services publics) ?

- Allez-vous instaurer une obligation de stationnement vélo pour les commerces et centres commerciaux, proportionnée à leur taille ?

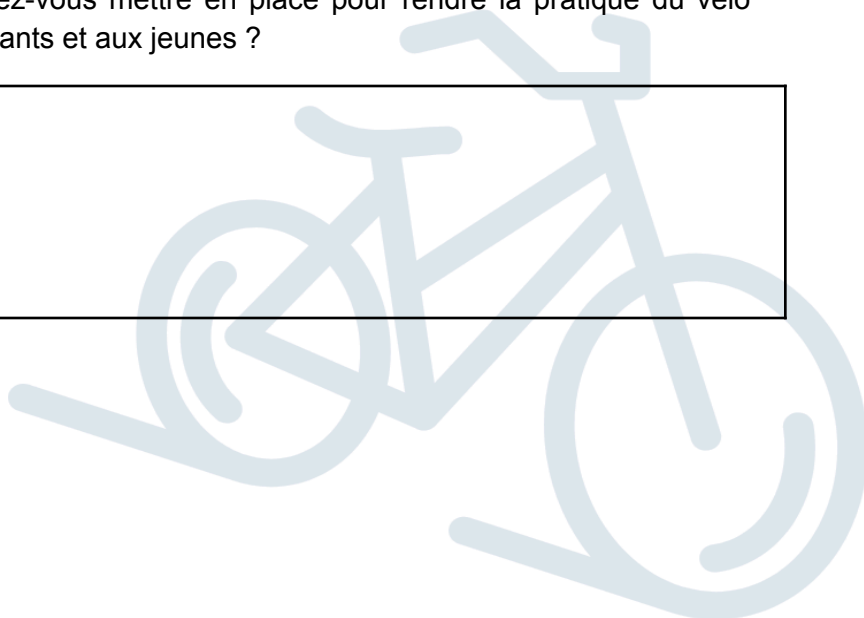
3. Vous engagez-vous à faire du vélo un mode déplacement inclusif?

Non

Oui

Si oui,

- Quelles actions comptez-vous mettre en place pour rendre la pratique du vélo plus accessible aux enfants et aux jeunes ?

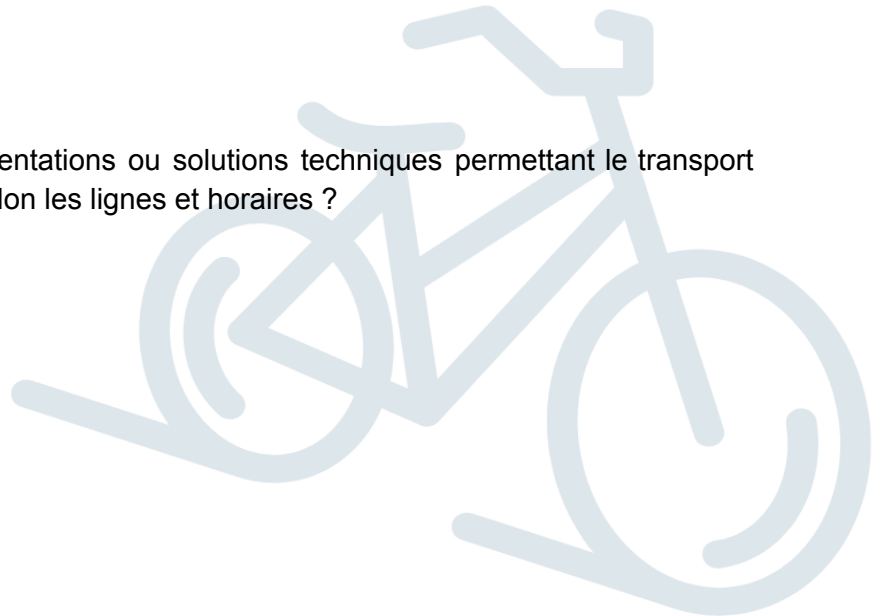


- Comment prévoyez-vous de sécuriser l'accès en vélo aux écoles, collèges et lycées ?

- Quels dispositifs pourriez-vous développer pour rendre le vélo accessible aux personnes en situation de précarité ?

4. Faciliter l'intermodalité vélo + train / vélo + covoiturage / vélo + bus

- Vous engagez-vous à installer des stationnements vélo sécurisés (arceaux, box, abris fermés) à toutes les gares, pôles bus et aires de covoiturage du territoire de votre territoire ?
 - Oui
 - Non
- Vous engagez-vous à rendre accessibles à vélo et à pied toutes les aires de covoiturage existantes et futures ?
 - Oui
 - Non
- Soutiendrez-vous les expérimentations ou solutions techniques permettant le transport de vélos dans certains bus, selon les lignes et horaires ?
 - Oui
 - Non



5. Repenser l'espace public pour une ville apaisée

- Vous engagez-vous à élaborer (ou mettre à jour) un plan de circulation à l'échelle des quartiers/communes afin de favoriser la marche et le vélo et limiter le trafic de transit dans les zones résidentielles ?
 - Oui
 - Non
- Prendrez-vous l'engagement de transformer chaque réaménagement de rue en opportunité de renforcer les mobilités actives (plutôt qu'une remise à l'identique) ?
 - Oui
 - Non
- Vous engagerez-vous dans le développement de "Rue aux enfants" (par exemple, une "Rue aux enfants" par commune/quartier pilote d'ici 2027 ?)
 - Oui
 - Non
- Quelles actions concrètes prévoyez-vous pour faire respecter la Ville 30 (aménagement, communication, contrôles, évaluations) ?

6. Un budget ambitieux, à la hauteur des enjeux

- Comment garantir la pérennité de ce budget sur la durée du mandat ?
- Quelles priorités budgétaires donneriez-vous pour accélérer la transition vers une ville cyclable ?

