



# Livre Blanc POUR UN GRANDANGOULÊME CYCLABLE EN 2030



L'association Vélocité de l'Angoumois œuvre au quotidien pour promouvoir l'utilisation de la bicyclette comme moyen de déplacement écologique, excellent pour la santé, non polluant et silencieux. Elle participe régulièrement, avec les acteurs locaux et notamment les collectivités, à des réflexions pour améliorer la qualité des aménagements ou les services destinés aux cyclistes.

A travers ce livre blanc, l'association souhaite partager ses recommandations et son aide pour rendre notre territoire propice à la mobilité cyclable.

## I. Prendre conscience des enjeux

Pour commencer, nous faisons le constat que le sentiment d'insécurité à vélo est fort dans notre agglomération. Il suffit de regarder les scores du dernier Baromètre des villes cyclables 2025 réalisé par la FUB, où Angoulême est classée E en général, et F en particulier sur la sécurité : <https://www.barometre-velo.fr/2025/palmares/>

**Les témoignages collectés par notre association sont sans équivoque : le sentiment d'insécurité est le frein n°1 à la pratique du vélo sur notre territoire.**

Notre volonté à l'horizon 2030, est que toutes les personnes qui souhaitent se déplacer à vélo dans Grand Angoulême puissent le faire dans de bonnes conditions. La réponse aux grands enjeux contemporains : pouvoir d'achat, santé, sécurité, climat et partage de l'espace public nécessite un projet ambitieux et cohérent sur les mobilités douces, sans pour autant bannir l'automobile de nos villes. Le partage de l'espace public entre les différents modes de transport est la base pour l'apaisement de l'espace public.

Malheureusement, les récents projets d'aménagement de voirie intègrent trop peu d'aménagements de qualité pour les cyclistes. Nous soulignons quand même la réalisation de quelques projets structurants qui ont fortement amélioré les conditions de circulation pour les cyclistes à plusieurs endroits de l'agglomération.

**Les projets cyclables structurants dans l'agglomération sur le dernier mandat :**

- La liaison entre le rond-point de Girac et La Couronne ;
- La passage du plateau en zone 30 et le début de généralisation des doubles sens cyclables ;
- La liaison Soyaux – Garat ;
- La rénovation de la Flow Vélo le long de la Charente ;
- La liaison vers le Collège Pierre Mendès France depuis le bourg de Soyaux ;
- La liaison Puymoyen – Ma Campagne avec la mise en impasse de la Rue des Brandeaux.



Par ailleurs, les ambitions politiques qui sont formalisées dans Schéma de Cohérence Territoriale – Air Energie Climat (SCoT-AEC), à travers un objectif de part modale des vélos à 4 % en 2030 (actuellement 2 %) semblent largement insuffisantes et en total décalage avec les ambitions nationales et l'importance des enjeux sociaux et environnementaux associé à la mobilité !

## 2. Clarifier les ambitions, les compétences et les moyens

Nous le savons toutes et tous, le mille-feuille administratif est un casse-tête y compris pour les collectivités, et complique et ralentit beaucoup l'étude des dossiers.

De manière générale, il nous semble indispensable que les collectivités (communes, agglomérations, départements) **clarifient leur compétences et leur périmètre d'intervention** en ce qui concerne les aménagements cyclables. Cela reste en effet difficilement lisible pour le public, et même pour des élus. Il est aussi nécessaire qu'elles précisent les moyens humains et financiers alloués à leur politique cyclable. Ces éléments, indispensables à une action publique cohérente et efficace, ne sont pourtant pas communiqués. Si l'on regarde les objectifs de la **Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC)**, les dépenses d'investissement des collectivités en faveur du vélo devrait monter à 30 €/hab/an\*.

Également, nous souhaitons un **dispositif d'évaluation des schéma cyclables** mis en œuvre.

**Les documents se succèdent, mais aucune donnée publique ne permet aujourd'hui de mesurer la réalisation réelle des ambitions passées, les données des compteurs vélo ne sont pas communiquées et les indicateurs de suivis sont introuvables.**

Sans retour d'expérience structuré, il est impossible d'ajuster les politiques publiques, de capitaliser sur les réussites ou d'apprendre des erreurs.



\* [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/DGITM\\_impact\\_velo\\_collectivites\\_rapport.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/DGITM_impact_velo_collectivites_rapport.pdf)

### 3. Rééquilibrer l'espace urbain avant tout

Il nous semble important de rappeler que l'amélioration des conditions de circulation à vélo ne nécessite pas forcément la réalisation d'infrastructures onéreuses.

Oui, à certains endroits, seule la création de nouvelles pistes permet d'apporter une solution réellement adaptée. Mais à de nombreux autres endroits, il ne s'agit pas de construire de nouvelles pistes, mais de reconstruire le plan de circulation automobile. En effet, nous avons l'impression que presque partout, les aménageurs ont privilégié des itinéraires directs et bidirectionnels pour les véhicules motorisés lorsque cela était possible, au détriment des autres usagers que sont les piétons et les cyclistes. Ces véhicules circulent fréquemment trop vite au regard des vitesses autorisées, et viennent perturber la quiétude des quartiers résidentiels.

**La redéfinition du plan de circulation présente un excellent rapport coût/bénéfice.**

Avec l'appui d'un peu de signalisation et de mobilier urbain et sans entreprendre de travaux importants, il est souvent possible de **transformer significativement les usages et les pratiques de l'espace public**.

Nous sommes conscient que cette réorganisation de l'espace urbain demande un arbitrage politique ambitieux. Mais l'ADEME dans ses travaux récents, montre aussi que l'acceptabilité des mesures de réduction de la place de la voiture est bien plus grande que ce que les élus perçoivent\*.



**Nous appelons donc les communes qui souhaitent s'engager vers une réelle transition de leur mobilité, à reconstruire avant tout leur plan de circulation.**

**En libérant par endroit des voies de circulation et du stationnement, en généralisant les sens uniques et les impasses sauf piétons et cyclistes, il est possible d'offrir de nouveaux espaces aux modes actifs, sans nécessairement empêcher l'accès aux véhicules motorisés.**

**La réduction des vitesses et la généralisation des doubles sens cyclables est aussi un moyen de rendre plus attractifs l'espace urbain et les modes actifs.**

\* <https://www.ademe.fr/presse/communique-national/reduire-la-place-de-la-voiture-en-ville-une-analyse-des-perceptions-sociales-favorables/>

## 4. Co-construire avec les habitants et les associations

Pour mener à bien ce travail de redéfinition du plan de circulation et pour la réalisation de nouveaux aménagements cyclables, il est nécessaire de bien prendre en compte l'**expertise d'usage** des habitants et des cyclistes.

Trop souvent, nous avons l'impression que cette expertise d'usage est négligée, et cela se traduit par des aménagements hostiles en pratique : discontinuités, trajectoires mal identifiées, conflits avec d'autres usagers – voitures ou piétons -, ...

Nous pratiquons le vélo sur tous les axes et nous avons une très bonne connaissance des zones accidentogènes ce qui nous permet de proposer notre expertise sur les voies cyclables. Trop souvent notre association a été « consultée » alors que le projet été déjà dessiné ce qui n'a aucun intérêt. Il ne s'agit toutefois pas de généraliser : certaines communes ont su créer les conditions d'un dialogue constructif et en amont avec notre association et les habitants.

**Les projets urbains, complexes par nature, doivent faire l'objet d'une concertation précoce et transparente pour intégrer correctement les expertises d'usages.**

Les diagnostics, orientations, schémas et plans doivent être co-construits avec les habitants et associations, à travers un travail d'information et des méthodes participatives. Le format des réunions publiques, consistant en la présentation d'un diaporama suivis de réactions à chaud, n'offrent pas les conditions nécessaires à un véritable travail de concertation.

Il est clair que ce travail de co-construction nécessite du temps, et donc des moyens financiers. Mais lorsqu'il s'agit d'urbanisme, c'est un investissement particulièrement pertinent : **chaque aménagement fixe les usages pour plusieurs décennies, et une erreur de conception peut coûter très cher.**

Il est donc essentiel de viser l'excellence, en comprenant et en intégrant la diversité des usages de l'espace public, ceux d'aujourd'hui comme ceux de demain.

Les stratégies d'**urbanisme tactique** prennent tout leur sens dans ce contexte.

Par ailleurs, investir dans les infrastructures cyclables permet d'**éviter des dépenses dans d'autres domaines** (santé et absentéisme associé, dégâts liés aux accidents, retards, ...) tout en générant parfois de nouvelles recettes, notamment grâce au dynamisme accru du commerce et du tourisme.



## 5. S'engager dans l'apprentissage du vélo à tout âge

En dehors des infrastructures, les collectivités ont un rôle à jouer dans l'apprentissage du vélo.

Le programme « **Savoir rouler à vélo** » permet aux enfants de bénéficier des apprentissages nécessaires à une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège. La formation « **Remise en selle** » s'adresse aux salarié.e.s sachant déjà rouler à vélo mais n'osant pas le faire pour des trajets du quotidien pour diverses raisons. Ces apprentissages doivent être soutenus et proposés localement pour remettre le vélo à sa place : un moyen de transport autonomisant et adapté à tous les âges

Cependant, ces apprentissages seront totalement inopérants si les enfants ne peuvent pas **pratiquer en sécurité le vélo dans leur vie quotidienne**, tout au moins entre leur domicile et l'école, ce qui rend d'autant plus nécessaire la politique décrite précédemment.

## Conclusions

Pour faire de GrandAngoulême un territoire véritablement cyclable à l'horizon 2030, l'association Vélocité propose :

- Une refonte complète des plans de circulation en faveur des modes actifs ;
- La réduction généralisée des vitesses à 30 km/h dans les zones urbaines, à l'exception des voies principales ;
- L'intégration systématique d'une véritable concertation citoyenne dans les projets d'aménagement ;
- Une augmentation de la part modale vélo visée à au moins 7 % en 2030, compromis entre les ambitions nationales, et la réalité du retard accumulé par les pouvoirs publics locaux.
- Le soutien et la diffusion locale des programmes d'apprentissage à la pratique du vélo.

**Le vélo n'est pas un mode de transport du passé, c'est une clé pour un avenir plus sain, plus apaisé, plus durable.**

**« Il est temps de changer de braquet. »\***

\* <https://conseils-de-developpement.fr/avis-et-contributions/lactualisation-du-schema-cyclable-dagglomeration-il-est-temps-de-changer-de-braquet/>

