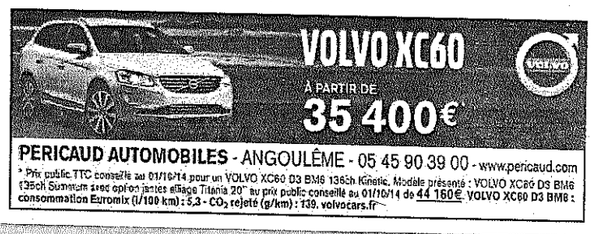


■ Vélocité a réalisé un comparatif édifiant entre les agglos d'Angoulême et de Poitiers sur la politique cyclable ■ À la traîne, la première s'apprête à relancer son schéma cyclable, en sommeil depuis dix ans.

À vélo, Angoulême a un rayon de retard

Céline AUCHER
c.aucher@charentelibre.fr

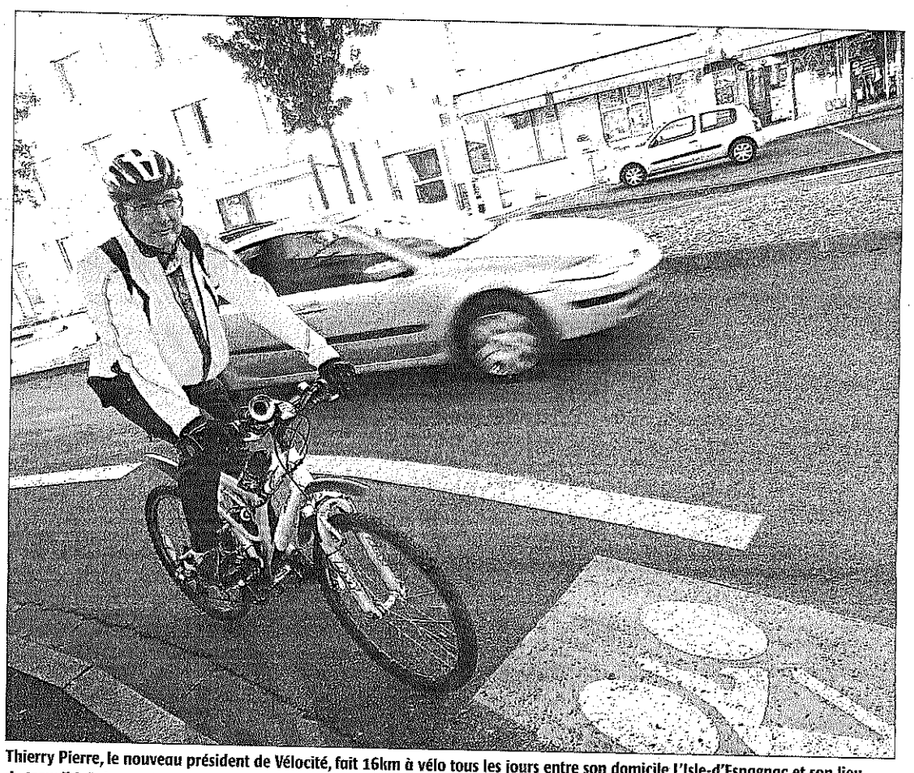
Quelque 80km de pistes et bandes cyclables dans le Grand Poitiers contre une vingtaine dans le Grand Angoulême, 1.200 arceaux de stationnement vélo contre 260, 600 vélos électriques et 250 ordinaires en location longue durée contre respectivement 50 et 15 ici, 84 double sens cyclables contre 2... Le comparatif réalisé par Vélocité de l'Angoumois entre les deux agglomérations de la région est sans appel. *«Sur une topographie similaire, avec une ville-centre en hauteur et une taille comparable, l'agglo de Poitiers apporte la preuve que le développement du vélo est possible ici»*, lance Thierry Pierre, le nouveau président de l'association de promotion du vélo urbain (**lire encadré**).

Celui qui fait 16km tous les jours à vélo a l'habitude de compter les cyclistes qu'il croise sur sa route ou qui partagent la sienne. *«J'en recense quatre à cinq fois plus qu'il y a quatre ans.»* Le succès de Mobilicycle est venu enfoncer le clou. *«À Poitiers, le service de location longue durée de vélos a été le point déclencheur de la politique cyclable*, juge Michel Germaneau, le vice-président de l'agglo en charge de la mobilité. *Mais ils ont démarré bien avant nous.»*

Ça crée en tout cas une demande d'équipement. *«Mais pour que ça marche, il faut développer en même temps des pistes cyclables et du stationnement»*, souligne Thierry Pierre. Un combat pour la soixantaine d'adhérents de Vélocité, qui travaille avec GrandAngoulême sur le sujet. Avec des convergences et des divergences. *«Comme sur les zones 30*, reprend Thierry Pierre. *Il ne suffit pas de mettre un panneau pour qu'elles soient favorables aux vélos.»*

Sur le Plateau d'Angoulême, son prédécesseur, Jean-Claude Bonneval, avoue d'ailleurs qu'*«on a moins besoin de pistes cyclables que de zones 20 ou 30 avec de vrais aménagements pour faire ralentir les voitures.»* Avant de pointer: *«Le développement du vélo est incompatible avec une politique qui voudrait conserver le même nombre de voitures au centre-ville.»*

> La route de Bordeaux est suffisamment large pour créer des pistes cyclables à côté du futur bus en site propre.



Thierry Pierre, le nouveau président de Vélocité, fait 16km à vélo tous les jours entre son domicile L'Isle-d'Espagnac et son lieu de travail à Frégeneuil.

Photo Renaud Joubert

Un axe prioritaire nord sud

L'axe Ruelle-La Couronne, en passant par la Madeleine, la gare, La Cité, l'IUT, l'hôpital de Girac et les facs, c'est la priorité de l'association en termes de piste cyclable. Avantage: un trajet presque plat qui contourne le Plateau et remonte la rue de Bordeaux, déjà prévu dans le schéma cyclable de l'agglo il y a dix ans. Le même schéma qui doit être relancé début 2015, promet Michel Germaneau. *«La route de Bordeaux est suffisamment large pour créer des pistes cyclables à côté du futur bus en site propre. Il nous reste à imaginer un aménagement sécurisé au niveau du rond-point de Girac.»* Au vu du blocage à l'agglo sur Mobilix, on risque d'attendre encore un certain temps

La plate-forme multimodale

Vélocité attend beaucoup de ce carrefour, devant la gare SNCF, où une «maison de la mobilité» concentrera services de la STGA, cars départementaux, Mobilicycle et Mobilivolt. Avec un parking sécurisé, voire abrité, pour les vélos et une passerelle rejoignant L'Houmeau qui sera accessible aux cyclistes, via un ascenseur. Comme à Poitiers. *«La LGV arrive en 2017, si on rate la synchronisation, on risque de le payer cher»*, avoue Thierry Pierre, inquiet de voir que le chantier n'a pas démarré. *«Les travaux doivent démarrer au premier trimestre 2015, pour une durée estimée à neuf mois»*, précise Michel Germaneau.

Des itinéraires futés

En attendant, Vélocité travaille sur des itinéraires futés où la circulation est suffisamment apaisée pour faciliter la circulation des cyclistes. Un peu comme le val de Touvre qui permet de rejoindre Angoulême en longeant la voie ferrée, puis la piste cyclable de la ZI n°3, via un circuit balisé de petits panneaux blanc et vert. *«Un aménagement à moindre coût»*, souligne Thierry Pierre. Partant de la Cité de la BD, des circuits ont ainsi été identifiés jusqu'à Saint-Yrieix, Soyaux, Puymoyen ou encore Saint-Michel. Quitte à demander des double sens cyclables à certains endroits.

Thierry Pierre, un nouveau président

En cinq ans, c'est son premier accident. Fin octobre, Thierry Pierre, élu en juillet dernier à la tête de l'association de promotion du vélo urbain Vélocité de l'Angoumois, a été renversé par un 50CC qui doublait une voiture par la droite sur la bande cyclable du boulevard de Bretagne. Un délit de fuite suivi de quatre jours d'arrêt de travail. *«Mais qui ne change en rien ma motivation*, lance le cadre de Leroy Somer à Frégeneuil qui affiche plus de 9.000km au compteur du VTT qu'il prend tous les jours pour aller travailler depuis son domicile à L'Isle-d'Espagnac. *Ça me motiverait plutôt pour demander plus d'aménagements sécurisants!»* Thierry Pierre a beaucoup hésité avant de troquer sa voiture contre un vélo pour les trajets quotidiens. *«Une fois testé, je me suis demandé pourquoi j'avais hésité aussi longtemps. En milieu urbain, avec ou sans circulation, on a le même temps de trajet, on se gare au plus près du point d'arrivée, on fait des économies et c'est bon pour la santé! Il n'y a que des avantages.»*