

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Questionnaire pour Octeville-sur-Mer

Introduction

Depuis 6 ans, les acteurs et sympathisants de l'association La Roue Libre œuvrent à la promotion du vélo sur toute l'agglomération. Aujourd'hui, nous invitons chaque candidat aux élections municipales sur la Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole à enrichir leur programme d'une politique ambitieuse au service des cyclo-citoyens. Merci à eux de bien vouloir prendre connaissance de notre manifeste et de nos propositions pour construire demain un territoire plus cyclable.

Adopter (ou renouveler) un plan vélo local ambitieux, financé et concerté, dès le début du mandat

Action n°1 :

Dès le début de mandat, remettre à jour le plan vélo

- en mettant en place un comité de suivi opérationnel se réunissant au minimum 6 fois par an ;
- en établissant un budget annuel de 10 millions euros

Le budget annuel proposé est celui de toute la Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole : ce budget tient compte des préconisations de la FUB. Il se base sur :

- un budget annuel de 20 euros/habitant/ans dans chaque commune,
- la multiplication de la superficie du territoire communautaire par 2,6.
- une prise en compte financière de l'élargissement du territoire cyclable aux 54 communes de la communauté Urbaine et donc du sous-équipement de nombreuses communes.

Action n°2 :

Affecter au moins 10 % du budget municipal d'investissement à un budget participatif de projets (avec un thème transport et mobilité) pour impliquer les citoyens dans l'amélioration de leur cadre de vie.

L'enquête du Baromètre des villes cyclables a montré que lorsqu'ils sont sollicités et écoutés, les cyclo-citoyens peuvent être mobilisés et force de propositions pour faire évoluer leurs villes et leurs territoires. Nous proposons donc qu'associations locales et volontaires animent et structurent dans une Maison du Vélo communautaire un organe de concertation sur des projets cyclables pour leur territoire..

Action n°3 :

Désigner un ou une responsable (madame ou monsieur vélo) et mettre en place un comité vélo régulier se réunissant au minimum 6 fois par an.

Le / la responsable vélo de chaque commune doit être un(e) élu(e) missionné(e) sur les mobilités douces : ils/elles peuvent aussi s'adjoindre l'expertise d'acteurs / actrices associatifs locaux pour travailler en relais sur les différentes problématiques vélo selon les territoires et les besoins des cyclo-citoyens.

Action n°4 :

Mettre en place un comité vélo régulier se réunissant au minimum 6 fois par an.

Le Comité Vélo doit permettre de travailler avec les 54 communes de la Communauté Urbaine sur des problématiques hétérogènes tout en fixant des objectifs globaux :

- des problématiques du vélo urbain,
- des problématiques du vélo périurbain,
- des problématiques du vélo rural.

Des sorties de terrain avec les élus, les services techniques des collectivités et des habitants du quartier complètent utilement des réunions du comité.

Action n°5 :

Former l'ensemble des technicien·ne·s en lien avec le vélo aux spécificités de ce mode de déplacement.

- *Former les technicien(ne)s en lien avec le vélo peut passer aussi par une action de formation et d'analyse avec la Vélo-école associative sur les aménagements du territoire.*
- *Rendre obligatoire l'étude de la place du vélo dans tous les projets de voirie à venir.*
- *Conforter l'équipe en charge des projets des mobilités douces et des aménagements cyclables issue de services municipaux ET/OU communautaires : aujourd'hui seulement un chef de projet dédié aux aménagements cyclables pour les 54 communes ! Au regard des enjeux et des aménagements à développer sur les 5 prochaines années, il faudrait au moins tripler les ressources humaines consacrées au vélo.*

Développer un réseau cyclable cohérent

Action n°6 :

Créer un réseau express vélo - Créer une Commission de concertation et de projet dédiée à l'étude des tracés du Réseau Express Vélo du Havre Seine Métropole connecté aux centre-villes et aux périphéries des villes en concertation avec les associations du réseau FUB, les associations de commerçants, des habitants riverains des aménagements et les services municipaux et communautaires.

- Créer sur l'agglomération principale les axes rayonnants de ce Réseau Express Vélo : constitué d'axes structurants Est-Ouest en ville-basse comme en ville-haute, connectés à des axes structurants Nord-Sud franchissant les pentes de la falaise en plusieurs points stratégiques, puis accédant aux réseaux intercommunaux.
- Réhabiliter l'ancienne ligne de train entre Rolleville et Fécamp en piste cyclable structurante. Et l'articuler sur la ligne de train de La lézarde existante.

Le Réseau Express Cyclable doit être pensé sur la majorité des communes les plus peuplées avec le franchissement de forts dénivelés sur les Communes de Sainte-Adresse, Le Havre, Montivilliers, Gonfreville-L'Orcher : ces dénivelés représentent un frein pour nombre de cyclistes ne pouvant disposer d'un VAE. Nous proposons l'étude pour les voies Express d'au moins 1 à 2 points de franchissements prioritaires et sécurisés par commune accessibles aux jeunes à partir de 10 ans jusqu'aux seniors.

Action n°7 :

Créer des pistes cyclables larges, continues et sécurisées, c'est-à-dire séparées physiquement des piétons et des voitures sur les axes à forte circulation suivants : Les exemples sont trop nombreux pour être ici inventoriés : ils ont été identifiés par les adhérents et les participants aux Cafés Mobilités ainsi que l'enquête du Baromètre des Villes cyclables de la FUB. Il correspondent globalement aux axes figurants sur les cartes : <https://carto.parlons-velo.fr/>
Nous proposons que la création de ces pistes soient étudiées de manière concertées et à plusieurs échelles (quartiers, villes, agglomération).

A partir de la cartographie en opendata de l'Enquête de la FUB, il serait utile de réaliser un état des lieux de l'existant en opensource entre les acteurs du vélo distinguant :

- *des aménagements cyclables déjà existants méritant corrections, continuités, meilleures visibilité, extensions...*
- *des aménagements cyclables ne répondant pas aux besoins des cyclistes à repenser complètement.*
- *des aménagements cyclables inexistant à créer surtout sur les périphéries proches et éloignées des centre-villes.*

Action n°8 :

Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité : Le jalonnement des itinéraires doit tenir compte de la pluralité des usages :

- des voyageurs et usagers quotidiens de l'intermodalité : gares du Havre, de Gravelle, d'Harfleur-Beaulieu, du CHU, de Montivilliers ; gares des 3 terminus du Tramway (Plage, Pré Fleuri et Grand

Hameau) et de l'interconnexion en haut du Tunnel Jenner, des 2 stations du Funiculaire actuel.

- des étudiants des Pôles Universitaires L. Lebon, des Docks et quai Frissard, mais aussi des collèges, des lycées,
- des cyclo-clients des zones commerciales de proximité, de quartiers, de zones piétonnes.
- des cyclo-touristes et usagers locaux des pôles culturels des quartiers (Théâtre, Volcan, MUMA, Muséum d'Histoire Naturel, Prieuré de Graville, Abbaye de Montivilliers, Falaises d'Etretat...)
- des cyclo-sportifs usagers des différents aménagements et clubs : piscines, stades, complexes sportifs...

Ces jalonnements doivent être distincts et identifiables sur la route, sur les panneaux, et en géolocalisation (La seule géolocalisation n'étant pas accessible à tous).

Au regard du nécessaire franchissements des pentes en des points clefs, sécurisés : il serait pertinent d'imaginer aussi le jalonnement à partir de ces points de redistribution des flux bas et haut des villes.

Action n°9 :

Créer un réseau d'itinéraires cyclables jalonnés inter-quartiers et d'agglomération - Le Réseau Express vélo peut être un outils de raccourcis direct et doux pour les vélos d'un quartier à l'autre, alors que les voitures elles ne pourrons les traverser de part en part.

- Plusieurs jalonnements inter-quartiers et inter-communaux sont globalement identifiés sur la carte des points noirs de l'Enquête de la FUB : <https://carto.parlons-velo.fr/>

Les points de passages entre les quartiers et entre les communes devront être sécurisés : par exemple au Havre le franchissement du Rond point et de la Place Jenner sont à sécuriser et à optimiser pour les vélos, quitte à aménager d'autres points de franchissement plus sécurisés. Autre exemple : le passage entre le nord du Havre et les communes de Fontaine La Mallet, d'Octeville.

Améliorer aussi et rendre visible le passage du Havre aux communes de Montivilliers et Gonfreville L'Orcher.

Action n°10 :

Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines - Autre exemple le passage entre le nord du Havre et les communes de Fontaine La Mallet, d'Octeville, de Montivilliers et Gonfreville L'Orcher sont à améliorer (jalonnements, passage possible de vélos avec sacoches, de biporteurs et triporteurs), à créer, à rendre plus sûre (éclairage) et visibles, peut-être par l'utilisation de nouvelles peintures réfléchissantes.

- Des études concertées villes, Communauté Urbaine, département et associations sont à envisager pour plusieurs des passages et jalonnements pris en exemple puisque certaines voies cyclables sont intégrées dans la Seine à Vélo (V33), l'EuroRoute du Littoral (EV4)..

S'assurer sur les communes concernées de la maintenance et de la signalisation des grands axes vélos locaux, nationaux ou européens, quelques soient les autorités intervenants sur les réseaux.

Action n°11 :

Mettre le vélo au cœur - À chaque réaménagement de quartier en cours ou programmé (Danton, Aplemont,...), les associations de promotion du vélo souhaitent avec les services communaux et communautaires penser la place du vélo en intégrant en amont les besoins cyclables des habitants actuels et futurs mais aussi des usagers le traversant : solutions de stationnements, raccordements rapides au Réseau Express, voies sécurisées et jalonnées, reliées aux pôles d'activités et aux autres quartiers.

- pour chaque réaménagement de ligne de bus, de Tramway, de train intercity : s'assurer de la places suffisantes et dédiés accordés aux vélos 7 jours sur 7, sur toutes les plages horaires.

Des études doivent être menées sur l'accueil dédié de vélos pour les transports en commun franchissant de forts dénivelés et constituant un itinéraire indispensable aux cyclistes non équipés de VAE (une frange importante de la population des l'agglomération très paupérisée).

Action n°12 :

Réduire les coupures urbaines, en s'appuyant sur le plan vélo du gouvernement et son fonds

mobilités actives « Continuités cyclables », doté d'un budget de 50 millions d'euros en 2019.

Action n°13 :

Maintenir le réseau cyclable avec un soin prioritaire : nettoyage régulier des feuilles et débris (verre...), remplacement des panneaux de signalisation endommagés, entretien régulier de la peinture... Proposer des itinéraires de déviation sécurisés en cas de travaux sur le réseau cyclable.

- Puisque la voirie se gère à l'échelle de l'intercommunalité l'entretien et la propreté des aménagements cyclables doivent aussi se penser, se décider et se réaliser à l'échelle de l'intercommunalité.

- Le Réseau cyclable doit être accessibles 7 jours sur 7, même les jours de Marché et d'évènements culturels ou commerciaux. Si besoin une déviation cyclable est à proposer aux usagers.

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°14 :

Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes. Le plan de circulation motorisé est articulé en fonction de deux Réseaux cyclables : un Réseau Express Vélo et Un Réseau Secondaire.

Il doit être pensé selon le principe suivant « mon quartier n'est pas un raccourci » pour les voitures, seulement pour les vélos et autres modes doux : ainsi plusieurs quartiers du Havre pourraient bénéficier de nouveaux plans de circulation plus favorables aux vélos et piétons, améliorant sensiblement la qualité de l'air et la qualité de vie au sein des quartiers (Aplemont, Sanvic, Danton, Sainte Marie,...).

Ce réseau secondaire peut être fait à travers les quartiers. Nous plaidons pour qu'on revoie très sérieusement le plan des sens interdits, afin qu'il ne soit plus possible de trouver plusieurs raccourcis aux voitures à travers les quartiers. Tous les véhicules motorisés pourront entrer dans ces futurs quartiers (ou zones³⁰), mais les sens uniques seront disposés de telle façon qu'ils ne pourront qu'en ressortir par le plus court chemin, à proximité de leur entrée. Cela permet la desserte pour les riverains des quartiers avant tout.

Action n°15 :

Pour lutter contre les accidents imputables au phénomène des angles morts, interdire - dès que la législation le permettra - les poids lourds non équipés de radars avancés de détection de cyclistes et piétons.

Action n°16 :

Afin d'améliorer la sécurité de toutes et tous, la qualité de l'air et de favoriser les mobilités douces, en application de l'article L. 2213-2 1° du Code Général des Collectivités Territoriales, interdire la traversée de la ville aux camions de plus de 3,5t.

Action n°17 :

Repenser le plan de circulation en réfléchissant à la place de la voiture dans la ville. Repenser le plan de circulation permet d'augmenter au maximum le linéaire de rues apaisées. Ce processus de hiérarchisation du réseau viaire a pour objectif, à terme, de ne conserver du transit motorisé que sur des axes susceptibles d'accueillir des pistes cyclables de qualité.

Action n°18 :

Mettre en place une Zone à Faibles Émissions ambitieuse Nous sollicitons la définition et la mise en place une Zone à Faibles Émissions ambitieuse avec une limitation de la circulation des véhicules les plus polluants sur la base des vignettes Crit'Air : périmètre large incluant le réseau autoroutier, applicable à tous les types de véhicules motorisés les plus polluants (voitures particulières, véhicules utilitaires légers, poids-lourds, autobus et autocars, deux roues motorisés). L'étude de ce dispositif peut se faire à partir des expériences menées sur Toulouse, Strasbourg, Rouen...

Action n°19 :

Réaménager les avenues qui sont à 2×2 voies en 2×1 voies, en redistribuant l'espace au profit des transports en commun, des piétons et des vélos.

Action n°20 :

Généraliser la vitesse de circulation à 30 km/h en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs) et développer des zones de rencontre là où le trafic est très limité. - Généraliser à toutes les structures accueillant un public nombreux en flux réguliers et journaliers sur les communes les zones 30, comme cela se fait pour les écoles, collèges, lycées (l'étendre aux centres universitaires, écoles supérieures, aux administrations publics, aux entreprises...).

Action n°21 :

Créer des zones à très faible circulation dans certaines rues (sens unique, mise en cul de sac) pour empêcher la circulation de transit à travers les quartiers résidentiels ou devant les écoles.

Action n°22 :

Réserver les zones suivantes aux modes actifs et aux transports en commun : Sur les centre-villes de plusieurs communes périphériques pacifier les accès aux centres par les modes doux et le développement de parking relais raccordés au Centre-ville rapidement et directement.

Action n°23 :

Généraliser les double-sens cyclables, les sas vélo et les cédez-le-passage cycliste aux feux.

Action n°24 :

Se conformer à la législation en généralisant les double-sens cyclables dans les zones 30, notamment Préconisations : ne réserver le double cyclable qu'aux voies suffisamment larges pour permettre le croisement simultané d'une voiture et d'un cycliste.

Pour les double-sens cyclables sur des rues étroites encadrées par des stationnements voitures de chaque côté, prévoir des zones refuges visibles pour les vélos le temps de passage des voitures. Sur certaines rues, des contre-sens sont autorisés mais le linéaire de voitures garées est long et continu rendant le contre-sens cyclable dangereux.

Action n°25 :

Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes.

Action n°26 :

Mener une réflexion sur la place du stationnement - Étudier le développement de véritables Parking Relais aux véhicules motorisés sur chaque commune donnant accès aux transports en commun (à prix réduits ou gratuit), aux réseaux et services cyclables (arceaux, stations de gonflage et outils de base).

- Rendre claire et visible l'offre de stationnement aux portes de la ville, afin d'orienter les visiteurs sur les parking relais, et alléger le trafic en centre-ville.

- Sur l'agglomération Havraise, les automobilistes s'obstinent à prendre leur voiture jusque dans les centres, parce qu'il n'existe aucune offre sérieuse, sécurisée, rapide et efficace de Parking Relais comme pourtant cela se fait dans les autres agglomérations françaises de la même taille.

Action n°27 :

Rendre payant le stationnement en surface pour les voitures et les deux-roues motorisés pour donner un avantage comparatif aux autres modes de déplacement.

Action n°28 :

Étendre la zone de stationnement payant à tous les stationnements des quartiers du centre-ville sans exception (sauf Personnes en situation de handicaps). pour donner un avantage comparatif aux autres modes de déplacement.

Seuls les parking extérieurs relais eux doivent être très peu chers tout comme le billet de transport ou la location de vélo qui y seraient associés.

Action n°29 :

Rendre claire et visible l'offre de stationnement aux portes de la ville, afin d'y orienter les visiteurs, et d'alléger le trafic en centre-ville.

Les offres de stationnements relais peuvent être installés sur les espaces périphériques proches de gares existantes (Montivilliers), sur des espaces sous-utilisés (Parking du Stade Océane) à mieux raccorder par les transports en commun, sur des espaces à créer entre le stade Gagarine et la commune d'Octville avec un raccordement de transports en commun et voies cyclables.

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Action n°30 :

Offrir du stationnement vélo sécurisé Améliorer, mieux sécuriser et agrandir avec une nouvelle unité le stationnement vélo en gare du Havre, sur la plage du havre et de Sainte-Adresse et des stationnements en terminus des Tramways en ville haute (Pré Fleuri et Grand Hameau).., en profitant du programme Alvéole de la FUB.

La sécurisation des stationnements collectifs en extérieur posent problème sur l'ensemble de l'agglomération.

Les poursuites contre les vols de vélo ne sont pas systématiques et cela a engendré un tel sentiment d'impunité que désormais ces réseaux de recel sont enracinés dans le territoire alimentant différents quartiers.

Le nombre de ces vols croissants est devenu alarmant.

Ils impactent les activités connexes aux déplacements à vélo : tourisme amené à se développer avec l'axe de la Seine à vélo, la vie étudiante et l'image cyclable de la ville du Havre.

Action n°31 :

Implanter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. - Travailler avec association de promotion du vélo, les associations de commerçants, la CCI, l'AURH pour généraliser les sensibilisations et des études d'impact des stationnements vélos à proximité des commerces : 1 place de stationnement voiture = 4 arceaux pour 8 à 10 cyclo-clients.

- Lors d'évènements sportifs et festifs équiper la Communauté Urbaine ou les municipalités d'un système de stationnement vélos temporaire démontable.

- Faire travailler les forces de Polices et les associations Ateliers de réparation et de réemploi pour récupérer les vélo-épaves progressivement démontés dans les stationnements vélos (les laisser en place participe au sentiment d'insécurité).

Associer à tous les équipements de stationnements des espaces publics un système de pompe manuelle ou électrique.

Action n°32 :

Installer des stationnements fermés type vélobox ou espace vélo sécurisé dans des parcs concédés, des locaux ou des garages en rez-de-chaussée pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activité. Étudier l'installation associée de consignes adaptées aux évolutions des usages du vélo à proximité des commerces et stationnements vélos (pour les bagages, sacoches, et pas seulement pour les casques...).

Action n°33 :

Créer des locaux vélos/trottinettes dans les écoles et les équipements publics.

-Étudier la faisabilité d'aménagements en concertation et complémentarité avec les usagers du quartiers.

-Faire appel au programme ALVEOLE : financements et formations des jeunes associés à l'implantation de la structure avec la Vélo-école de la Communauté Urbaine.

Action n°34 :

Anticiper l'interdiction du stationnement motorisé à moins de 5 mètres des passages piétons en 2026, en transformant au plus tôt ces places en stationnement vélo.

Action n°35 :

Intégrer dans le PLU l'obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d'habitation et tertiaires, les ERP, et subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social.

Installer des stationnements fermés et sécurisés pour longue et moyenne durée type « vélobox » transparents ou des espaces vélos sécurisés dans des locaux, des garages en rez-de-chaussée pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activité et dans les bâtiments publics, ou ayant mission de services publics : écoles, universités, CCAS, Mission Locale, commissariats...

Action n°36 :

Imposer des normes minimales de stationnement vélo ambitieuses dans toutes les nouvelles constructions lors de la modification ou révision du PLU.

Action n°37 :

Aménager des aires logistiques de livraison pour faciliter les livraisons en ville par vélo cargo.

Anticiper dès maintenant les évolutions dans les équipements et les usages du vélo : services de livraison du "dernier kilomètre" pour les consommateurs des commerces des villes.

Action n°38 :

Créer une aide à l'achat d'un vélo pour les particuliers et pour les entrepreneurs locaux (achat de remorque, vélo-cargo, triporteur, VAE, vélos pliants).

-Les services sociaux municipaux associés aux services départementaux pourraient en convention avec une ligne budgétaire dédiée aider les publics précaires au financement d'un vélo issu du réemploi ou neuf assorti d'un volant de 5 heures de formation "remise en selle" avec la vélo-école de la ville ou de l'agglomération.

-Aider à l'achat de vélo-cargo les familles, surtout celles qui s'engagent à revendre une voiture pour la remplacer par le vélo-cargo.

-Avec la CCI soutenir les projets de créations d'activités autour de services de livraisons des "derniers kilomètres".

Action n°39 :

Favoriser l'implantation de services de location courte et longue durée de vélos (incluant vélos pliants, vélos cargo, VAE) et proposer une tarification adaptée (à destination des jeunes et des foyers à faibles revenus par exemple).

Action n°40 :

Soutenir les associations de services vélo (vélo-écoles, ateliers de réparation) et mettre des locaux à disposition de ces associations.

- Poursuivre le soutien aux associations locales de promotion du vélo en mettant à disposition des locaux adaptés aux activités de leurs ateliers, de leurs vélo-écoles et des réunions publiques qu'elles organisent.

- Soutenir l'essaimage sur le territoire d'association qui envisagent la création d'ambassadeurs vélos sur les communes de la Communauté Urbaine pour ensuite développer des associations partenaires (propositions de locaux sur des communes environnantes, soutiens au développement d'ateliers mobiles sur les communes encore sans association sur place).

Action n°41 :

Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité à la politique cyclable de la ville.

La Maison du vélo peut se développer avec des antennes sur la Communauté Urbaine en relais sur les espaces ruraux plus éloignés, mais dynamisés par des associations locales développées ou en

développement (comme à Etretat par exemple), ou des pôles touristiques.

Elle serait accessible à tous les publics quelques soient leurs niveaux d'autonomie et de motricité vélo, y compris pour les publics en situation de handicaps.

Ses activités auraient pour mission d'informer, de former, d'équiper les différents publics à différentes modalités d'acquisitions de vélo dans un esprit d'éco-citoyenneté, dans le respect de l'Economie Sociale et Solidaire, et dans le respect de l'inclusion.

Promouvoir une culture vélo

Action n°42 :

Favoriser le déploiement du programme national "savoir rouler à vélo" dans les écoles primaires, en équipant les écoles de stationnement vélo grâce au programme Alvéole. Le stationnement sera ainsi pris en charge à 60% et la sensibilisation à 100%.

Favoriser ce "savoir rouler à vélo" en inclusion et au besoin avec des vélos adaptés.

Action n°43 :

Favoriser le déploiement du programme national "savoir rouler à vélo" dans les écoles primaires. *Et soutenir financièrement les programmes de vélo-écoles associatives pour prendre en charge une partie du coût de formations à la motricité et à la mobilité destinées aux parents des jeunes relevant des minimas sociaux, et demandeurs d'emploi.*

Action n°44 :

Créer des pistes cyclables d'apprentissage ouvertes à toutes et tous pour permettre l'apprentissage du vélo.

Soutenir le projet de création d'une piste d'éducation et de prévention routière novatrice avec La Roue Libre sur la Vélo-Ecole du Pôle Havrais des Mobilités Actives (PHaMA) de la forêt de Montgeon : cette piste d'apprentissage serait dédiée et innovante permettant aux futurs cyclistes d'apprendre à se déplacer sur la route et sur les équipements cyclables. Elle permettrait la sensibilisation au partage de la route avec des véhicules motorisés (autorisés et banalisés en collaboration avec des partenaires assermentés, la MAIF et la prévention routière). Elle accueillerait tous les publics, de tous âges, y compris les publics en situation de handicaps.

Action n°45 :

Donner l'exemple : en tant que maire et élu·e·s, effectuer un maximum de déplacements à vélo.

Que les élus qui le souhaitent puissent communiquer et valoriser leur démarches cyclables auprès des citoyens de leurs communes en partenariats avec les acteurs de promotion du vélo de leurs territoires.

Action n°46 :

Équiper les services municipaux de vélos-cargo pour réaliser une partie des livraisons municipales à vélo (repas à domicile, approvisionnement des écoles, entretien des espaces verts, police municipale).

Action n°47 :

Proposer le forfait mobilité durable (anciennement IKV : indemnité kilométrique vélo) aux agents municipaux.

L'IKV peut être soutenue auprès des agents de toutes les collectivités territoriales et les services publics et d'intérêts publics du territoire.

Action n°48 :

Mettre en place des pédibus et vélobus pour emmener les enfants à l'école.

Les vélo-bus peuvent s'organiser avec des parents ou adultes ambassadeurs formés par la vélo-écoles associative : les municipalités peuvent solliciter moniteurs et bénévoles de la Vélo-école pour apprendre, trouver des trajets sécurisés et pertinents, et pour former les ambassadeurs à la conduite sur route en petits groupes. Avec ce système, les vélos des enfants sont garés sur l'école et les parents peuvent poursuivre leur trajet sur leurs lieux de travail avec leur vélo, idem pour le trajet du retour.

Pour les publics de moins de 10 ans, un véhicule de type bus à vélo peut être plus sécurisant pour les parents : une expérimentation peut être menée en priorité pour un trajet et une école sans aménagement cyclable possible et avec un flux voiture important. L'association locale peut aider les écoles à mettre en place une étude préalable permettant de géolocaliser les besoins et travailler le projet en amont avec les parents et la municipalité.

Action n°49 :

Créer une "journée sans voiture". Aider les associations et les services mobilités douces du territoire à organiser une "journée sans voiture" ou un challenge sur une semaine entre salariés pour aller à son travail à vélo et laisser la voiture au garage (Challenge "Cyclo-boulot") : une fois à deux fois par an.

Action n°50 :

Créer une "fête du vélo". Organiser une Fête du vélo gratuite à l'échelle de plusieurs communes durant la semaine de la Mobilité, fédérant les acteurs du vélo (associatifs, publics et privés) sur la Communauté Urbaine :

- sensibilisation au Code de la rue vu du guidon
- recueil de dons de vélos usagers pour les associations
- organisation d'une bourse aux vélos issus du réemploi
- présentations des services des différents acteurs vélos du territoire
- organisation de grandes balades sur l'intercommunalité accessibles à différents niveaux de difficultés.

Action n°51 :

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable - Verbalisation systématique par les polices municipales, nationales et la gendarmerie de : tout stationnement de véhicules motorisés illicites gênant la circulation des piétons sur les trottoirs, et des cyclistes circulant sur les pistes et bandes cyclables de toute la communauté urbaine.

- Avec un partenariat police / Association : Sensibiliser le grand public sur le code des bons usages des espaces cyclables à destination de tous les usagers, des axes de circulation (ex : sensibiliser le respect des pistes pour ne pas stationner, la vigilance des piétons lors qu'ils traversent les voies cyclables, sensibiliser les cyclistes adultes circulant à vélo sur les trottoirs, et les cyclistes ne respectant pas les feux).
- Former les agents des services publics et des services d'état à ne pas stationner les véhicules de service sur les aménagements cyclables.

- Lors des événements sportifs et festifs diffuser et utiliser des outils pédagogiques visant à favoriser au partage civique de la voirie et au respect du Code de la Rue vue du Guidon.

- Mettre en place en concertation avec les associations une politique de sécurité des vélos (contre le vol, la dégradation, etc) et d'accueil des victimes de vols (polices municipale et nationale) et une collaboration permettant l'authentification et la restitution des vélos à leurs propriétaires.

Mettre en place un dispositif (numérique) permettant aux usagers (cyclistes) de signaler des espaces dégradés : directement à la communauté urbaine pour les infrastructures cyclistes avec un retour sur les actions/suivis pour y remédier : nid de poule, nettoyages, coupes des arbres, verres et silex sur les voies, obstructions, dangers, pannes de pompes...

Action n°52 :

Lancer un plan de communication orienté sur le respect mutuel des usagers, sur les nouvelles dispositions du code de la route spécifiques au vélo (double sens cyclable, tourne à droite, sas vélo) et battre en brèche les idées reçues.

Avec l'association de promotion du vélo affiliée à la FUB (supports pédagogiques de la FUB et du "Savoir Rouler à Vélo") et le service communication de la Communauté Urbaine développer en partenariat des outils pédagogiques destinés aux publics non couverts par le "savoir rouler à vélo" : adultes, seniors, et brochures faciles à lire pour les publics en situation de handicaps (intégrer des méthodes de codages adaptées - PECS / Makaton ...).

Action n°53 :

Inciter financièrement les entreprises à organiser des animations pro-vélo : Inciter les entreprises à nouer des partenariats avec l'association locale de promotion du vélo, la vélo-école associative, les services de prévention routière pour :

- sensibiliser les salariés aux déplacements à vélo en toute sécurité,
- accompagner les salariés dans le choix de leurs équipements et de leurs trajets domicile-travail
- former les salariés au Code de la rue vu du guidon et à la circulation sur les équipements cyclables de leurs territoires
- mettre en place des stationnements vélos sécurisés dans leur entreprise et des services de vestiaires associés.