

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Questionnaire pour Caen

Introduction

Lors du 2ème Baromètre des Villes Cyclables, Caen a été classée 3ème de sa catégorie. Si cela est bien évidemment une bonne nouvelle, de nombreux points restent clairement à améliorer, notamment sur la sécurité des cyclistes et sur les axes importants entre Caen et son agglomération (cf. notre manifeste pour Caen).

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

Action n°1 :

Adopter un plan vélo ambitieux, financé et concerté en début de mandat qui inclut un réseau cyclable communal, doté d'un comité vélo et d'une charte de qualité des aménagements cyclables.
— en mettant en place un comité de suivi opérationnel se réunissant au minimum 4 fois par an ;
— en établissant un budget annuel, au niveau municipal, de 10-25€/habitant/an, (ce qui est le budget pris comme référence par la FUB).

Ce plan devra intégrer les aspects vélo des lois Laure (qualité de l'air et utilisation rationnelle de l'énergie) et LOM (mobilités) à chaque réfection de voirie.

Il aura vocation à être étendu à l'intercommunalité, notamment dans les communes limitrophes, dans un cadre concerté.

Le Comité a pour objet la préparation et le suivi de l'avancement des actions pour les mobilités actives avec les différents acteurs concernés. Il communique sur ses actions menées dans le bulletin municipal, la presse. et les réseaux sociaux.

Action n°2 :

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

- équiper les services techniques municipaux et intercommunaux de vélos, notamment de vélos-cargos, à la fois pour leurs déplacements professionnels, mais aussi pour vérifier la bonne cohérence des aménagements envisagés.

- Toujours proposer un passage sécurisé (séparation physique avec le chantier et les autres voies de circulation) pour les piétons et cyclistes, lors des travaux de voirie.

- Penser d'abord à la place des piétons et des cyclistes, à chaque (ré)aménagement et construction.

Développer un réseau cyclable cohérent

Action n°3 :

Créer un réseau express vélo - Proposer dès le début de la mandature un plan Réseau Express Vélo, reliant Caen et le reste de l'intercommunalité Caen-la-Mer.

- Indiquer, pour chaque liaison, l'échéance envisagée pour la mise en service.

- Indiquer la part annuelle du budget (cf. proposition 1) qui sera consacrée à ces aménagements.

- Préciser, dans la mesure du possible, les impacts sur l'existant (emprise sur les voies aujourd'hui consacrées à la circulation motorisée, emprise au sol nouvelle,...).

Si les dernières pistes bidirectionnelles livrées ("Périphérique Vélo", Bd. Harris, ...) semblent indiquer une volonté nouvelle de faire des aménagements de bout en bout, et non plus dans une rue à la fois en omettant de traiter les intersections, force est de constater que cela arrive tardivement. La volonté future devra être de faire des itinéraires de bout en bout, reliant des lieux de passage importants de Caen et de son agglomération (campus universitaires, zones de bureaux, communes/quartiers résidentiels, gare, centre-ville, ...)

Action n°4 :

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 : Citons notamment, mais de manière non exhaustive : le Cours Clémenceau, la Délivrande, la route de Thury-Harcourt, la route de Bretagne, la rue de Bayeux.

D'autres axes (la rue de Falaise, le Bd. Dunois/Detolle, le cours Montalivet) ont déjà des aménagements cyclables, mais avec des niveaux de qualité différents.

Action n°5 :

Créer un réseau d'itinéraires cyclables jalonnés inter-quartiers et d'agglomération.

Bon nombre de zones d'attractivité de Caen ou de Caen-la-Mer manquent de jalonnements, ce qui n'incite pas à se déplacer à vélo. De plus, l'absence de jalonnement n'aide pas à faire connaître l'existence de certains aménagements cyclables (ex : à Mondeville, la voie verte parallèle à la route de Paris permettant d'aller jusqu'à Mondeville 2).

Action n°6 :

Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines en traitant les liaisons intercommunales (dans le cadre de votre Plan Vélo, le cas échéant) pour résoudre les problèmes d'accès entre Caen et les autres communes de l'agglomération de Caen-la-Mer, en particulier avec les communes limitrophes, et en listant les actions qui seront mises en place par l'agglomération, pour inciter/pousser les communes à entreprendre des liaisons intercommunales.

Du fait de politiques cyclables à l'échelle des communes ayant évolué à des vitesses différentes, les aménagements cyclables entre Caen et le reste de l'agglomération n'ont pas toujours avancé en même temps, ni avec le même qualité. Un exemple criant est le traitement de la RD 60 reliant Caen à Biéville-Beuville, où l'absence totale d'aménagements cyclables sur Hérouville-Saint-Clair rend cet axe non-sécurisé pour les cyclistes.

De-même, les franchissements à vélo du périphérique sont rares et, pour certains, sont totalement méconnus des cyclistes car non-fléchés/jalonnés (franchissement vers Mondeville 2, vers le Mémorial et vers Fontaine-Étoupefour) !

Action n°7 :

Mettre le vélo au cœur de la politique d'aménagement de la Presqu'île :

- en incitant les usagers à venir à vélo sur, ou en passant par, la Presqu'île (liaisons cyclables vers Hérouville-Saint-Clair, Colombelles et Mondeville).
- en décourageant/interdisant/empêchant l'usage de la voiture sur la Presqu'île.
- en définissant un cahier des charges des politiques cyclables à mettre en place, lors des futurs réaménagements de quartier (politique ANRU,...).

Aujourd'hui, la Presqu'île est le nouveau, et le dernier, quartier de Caen à sortir de terre. Même si les maquettes et vues 3D nous promettent un quartier où le vélo et la marche à pied seront prioritaires et majoritaires, force est de constater que ce n'est pas le cas actuellement : le stationnement sauvage perdure, notamment devant la bibliothèque Alexis de Tocqueville, les axes routiers desservant les équipements déjà construits ne sont pas aménagés pour permettre de s'y déplacer à vélo, et la vitesse y est encore souvent très grande.

Action n°8 :

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. Traiter les coupures urbaines tout autour du périphérique, mais aussi sur les grands axes dans l'agglomération (nationales, autoroutes,...)

Les coupures urbaines, notamment le franchissement du périphérique, représentent des obstacles importants à la pratique du vélo. L'État a mis en place un fonds mobilités actives, doté d'un budget de 350M€ sur 7 ans, destiné à aider les collectivités locales à réaliser les travaux (souvent lourds et coûteux), pour résorber ces points noirs.

Citons notamment : les franchissements du périphérique (tout particulièrement au niveau des portes 1,

3, 4, 10, 11 et 13), la traversée du Canal et de l'Orne à chaque pont existant, les traversées de l'A13, de l'A84 et de la N158.

Action n°9 :

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, déneigement... Proposer des itinéraires de déviation sécurisés en cas de travaux sur le réseau cyclable.

- *Imposer un itinéraire sécurisé et jalonné pour les cyclistes, lors de travaux sur un aménagement cyclable (2ème question la plus mal notée, lors du dernier Baromètre des Villes Cyclables)*
- *Mettre en place une application permettant de signaler les petits problèmes quotidiens (panneau manquant/détérioré, marquage effacé, branches sur la voie, ...)*
- *Traiter les aménagements cyclables en même temps que les voies pour motorisés, lors du déneigement.*

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°10 :

Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes. - proposer de nouveaux plans de circulation, en concertation avec les associations de quartiers.

- proposer que chaque quartier ait au moins une zone totalement piétonne, autour des commerces et/ou écoles.
- interdire la circulation motorisée aux abords des écoles, aux heures d'entrée/sortie.

Les applications comme Waze ont tendance à inciter les automobilistes à se rabattre sur des rues résidentielles, dès que les axes principaux sont embouteillés. Ces rues ne sont pas dimensionnées ni prévues pour encaisser un tel trafic, qui met en danger les riverains. Il faut donc "casser" cela, en empêchant physiquement (sens uniques, rues en boucle, ...) le trafic routier de transit.

Action n°11 :

Arrêter tout projet de construction de grande infrastructure routière destinée aux véhicules motorisés. - Lister les projets routiers prévus/annoncés dans l'agglomération caennaise auxquels vous vous opposerez.

Pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris, il est nécessaire de mettre fin dès maintenant aux politiques incitant encore plus au trafic motorisé, sous couvert de résoudre les embouteillages. Ces derniers ne pourront être résolus qu'en permettant au maximum de personnes de se déplacer autrement qu'en voiture.

Action n°12 :

Réaménager les avenues qui sont à 2x2 voies en 2x1 voies, en redistribuant l'espace au profit des transports en commun, des piétons et des vélos. - Lister les axes sur lesquels le nombre de voies sera revu à la baisse (dans le cadre de votre Plan Vélo, le cas échéant), et à quelle échéance.

L'axe Bd. Dunois/Detolle/Guillou est un "mini-périphérique" dans la ville, créant une coupure forte entre le centre-ville qu'il encercle, et les quartiers périphériques. Qui plus est, cet axe au trafic important est aussi une source de nuisances (bruits, pollution) pour les riverains.

Action n°13 :

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. - Lister les zones 30 prévues dans la mandature, et le périmètre couvert par chacune.

- Indiquer les changements physiques qui y seront apportés (réduction de la chaussée, aménagements cyclables, couloirs de bus,...)
- généraliser les double-sens cyclables, correctement signalés (panneaux et marquages au sol)

Les nouvelles zones 30 créées dans Caen n'en ont parfois que le nom : le manque d'infrastructures physiques forçant à ralentir (chicanes, dos d'ânes/coussins berlinois, ...) fait que la vitesse y reste souvent plus élevée que la limite autorisée.

Action n°14 :

Transformer en zone piétonne, en concertation avec les associations locales, le cœur de chaque quartier (en incluant les commerces, écoles, parcs,...)..

Action n°15 :

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

Action n°16 :

Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes. - Former les écoliers au savoir-rouler avec les autres acteurs concernés : enseignants, associations

- Mettre en place des vélobus dans les quartiers, en lien avec les parents d'élèves et les établissements scolaires.

Action n°17 :

Mener une réflexion sur la place du stationnement.

Action n°18 :

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.

- *développer les parkings-relais/parkings de covoiturages aux entrées de Caen*

- *mettre en place des transports en commun et des aménagements cyclables depuis chaque parking-relais vers l'intérieur de Caen*

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Action n°19 :

Offrir du stationnement vélo sécurisé - Continuer le déploiement des parkings vélos sécurisés, dans et aux abords de Caen, en lien avec les parkings-relais et les transports en commun., en profitant du programme Alvéole de la FUB.

Action n°20 :

Implanter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. - Continuer le déploiement d'arceaux vélo, dans les quartiers périphériques, et les zones non couvertes en général.

Le nombre d'arceaux à vélos, bien qu'en augmentation, reste très largement insuffisant, notamment aux abords des lieux attirant du public en nombre (bars, restaurants, établissements scolaires, commerces, ...).

Action n°21 :

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

Les écoles sont aujourd'hui inégalement équipés en locaux pour que les élèves puissent ranger leur vélo/trotinettes. Afin d'inciter les parents à amener leurs enfants de cette façon, il est important de leur garantir un espace sécurisé, abrité et bien identifié.

Action n°22 :

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.

- *en appliquer dès à présent le décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015*

Action n°23 :

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.

Action n°24 :

Aménager des aires logistiques de livraison pour faciliter les livraisons en ville par vélo cargo.
Le centre-ville piétonnier, ainsi que les commerces situés en cœur de quartier, sont encore trop souvent desservis par des camions, qui gênent la circulation des piétons et cyclistes, voire les mettent en danger (rues étroites)

Promouvoir une culture vélo

Action n°25 :

Favoriser le déploiement du programme national "savoir rouler à vélo" dans les écoles primaires.
Le faire en lien avec les acteurs locaux en y consacrant des moyens par exemple en aidant les établissements scolaires à s'équiper en vélos pour l'apprentissage à l'école, (en draisiennes pour les plus petits), et en réalisant des abris de stationnement vélo grâce au programme Alvéole (stationnement pris en charge à 60% et la sensibilisation à 100%).

Action n°26 :

Aider les établissements scolaires à s'équiper en vélos pour l'apprentissage à l'école.

Action n°27 :

Créer des pistes cyclables d'apprentissage ouvertes à toutes et tous pour permettre l'apprentissage du vélo.
- créer un partenariat avec la Maison du Vélo, pour la formation et l'apprentissage du vélo.

Action n°28 :

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

Action n°29 :

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°30 :

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

Action n°31 :

Créer une "journée sans voiture".

Action n°32 :

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable.
Le stationnement sauvage, notamment aux abords des écoles lors des entrées/sorties, près de la gare lors de l'arrivée des trains depuis Paris, près du Zénith ou du stade d'Ornano lors d'événements attirant beaucoup de monde, mettent en danger les piétons et cyclistes, à commencer par ceux-là même qui se rendent sur ces lieux !

Action n°33 :

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.