

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Questionnaire pour Hérouville-Saint-Clair

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 de 10 -25 euros par habitants, (ce qui est le plus souvent pris comme référence).*

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 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 et la presse.

Action n°2 :

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

Penser à la place du vélo à chaque aménagement et construction.

Développer un réseau cyclable cohérent

Action n°3 :

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 : autour du CHU et du Plateau Nord, afin que ces axes tout-voiture ne soient plus un mur pour les mobilité douces.

Réévaluer la sécurité des aménagements existants, parfois pointés du doigt par les usagers dans le Baromètre des villes cyclables 2019 : tout le long de la RD226, boulevard du Val, Avenue du Haut Crépon, Avenue de la Grande Cavée, Boulevard des Belles Portes, Boulevard de la Paix, Avenue du Connétable.

Faire entrer le vélo de manière franche et sécurisée dans le Plateau Nord, est non seulement indispensable pour le déclouonnement cycliste d'Hérouville et le développement du vélotaf, mais il entre aussi en cohérence avec l'installation de l'Oasis, cette zone écologique réservée aux mobilités douces qui sera au coeur du Nouveau CHU. Le réseau cyclable doit permettre de relier cette zone protégée au centre-ville, aussi bien qu'au Campus 2 ou à l'axe vers Douvres-la-Délivrande.

Action n°4 :

Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité : établissements scolaires, équipements culturels et sportifs, services publics (CHU...) et Plateau Nord.

Mettre le vélo au cœur de l'aménagement urbain en créant une continuité cyclable sur l'ensemble des voies de circulation, en particulier au niveau des croisements en évitant les ruptures et autant que possible les obligations d'arrêt. Donner la priorité aux bandes et pistes cyclables aux intersections par rapport aux voies sécantes.

Action n°5 :

Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines à l'échelle de Caen la mer. Développer le réseau cyclable afin qu'Hérouville ne constitue pas une impasse cycliste, mais un havre attractif et un carrefour.

Assurer une desserte large (double voie cyclable) et sécurisée du futur périphérique vélo de Caen ainsi que de la voie verte, ce qui implique de repenser le franchissement vélo du périphérique automobile.

Aménager une voie cyclable sécurisée jusqu'aux deux extrémités de l'Avenue de la Grande Cavée, vers Caen d'un côté et Colombelles et la Voie verte de l'autre. Ces deux grands rond-points constituent les principaux points noirs de la ville, relevés par les cyclistes dans le Baromètre des villes cyclables 2019.

Prolonger l'aménagement de la piste cyclable de l'Avenue du Général Harris le long de la D60 (autre point noir de la ville).

Penser l'intermodalité avec le tramway.

Intégrer le vélo au coeur du futur Boulevard urbain Nord.

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°6 :

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°7 :

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.

Réduire la place et la vitesse automobile au profit des piétons et des vélos : révision du plan de circulation, moins de places temporaires de stationnement voitures en centre-ville et politique de stationnement résidentiel (mesure compensatoire pour les riverains), zones à trafic limité (réservées aux véhicules autorisés). Supprimer les axes traversant la ville au profit de boucles de desserte des habitations, commerces et parking. Élargir les trottoirs pour les piétons ou les supprimer dans les zones de rencontre. Prendre en compte les lois LAURE sur la qualité de l'air et LOM sur les mobilités.

Action n°8 :

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.

Ces zones devront être systématiquement en Double sens cyclable.

Action n°9 :

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.

Permettre aux écoliers de rejoindre leurs établissements scolaires ou sportifs, à pied ou en vélo, en toute sécurité.

Action n°10 :

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

Se conformer à la législation en généralisant les doubles sens cyclables dans les zones 20 et 30.

Action n°11 :

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

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Action n°12 :

Offrir du stationnement vélo sécurisé Implanter des arceaux vélos aux normes dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement et de manière sûre, notamment près des commerces et zones d'activité. Offrir du stationnement vélo sécurisé à la gare en particulier, en profitant du programme Alvéole de la FUB.

Action n°13 :

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

Action n°14 :

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°15 :

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°16 :

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

Établir des ponts avec la Maison du vélo de Caen.

Promouvoir une culture vélo

Action n°17 :

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°18 :

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

Action n°19 :

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

Action n°20 :

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

Et initier un dialogue avec les entreprises du territoire sur cette possibilité.

Action n°21 :

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable Plutôt que d'installer des poteaux dissuasifs, qui représentent des obstacles dangereux.

Action n°22 :

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.