

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Questionnaire pour Ifs

— version provisoire du 28/02/2020 à 17:36 —

Introduction

Ifs est une commune assez étendue et plutôt plate, et qui se prête donc bien à la pratique du vélo. On circule facilement dans les petites rues tranquilles et quelques grands axes ont été aménagés, mais depuis quelques années la situation stagne. Il reste pourtant beaucoup à faire pour parvenir à un réseau cohérent et bien sécurisé pour desservir notamment les nombreux équipements de la commune: écoles, collèges Senghor et Guillaume de Normandie, IUT, théâtre, stades, centres commerciaux, etc...

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. *Pour assurer l'indispensable cohérence des aménagements cyclables, la commune doit se doter au minimum d'un schéma cyclable compatible avec le schéma de Caen-la-mer.*

Action n°2 :

Mettre en place un comité vélo régulier se réunissant au minimum 1 fois par an. *Réunir les représentants des usagers quotidiens qui, souvent plus que les techniciens et élus, ont une connaissance extrêmement fine des moindres détails de la voirie.*

Action n°3 :

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

Trop souvent, les techniciens ou élus en charge des aménagements cyclables n'étant pas eux-même cyclistes au quotidien, ne perçoivent pas les besoins réels des cyclistes, et de ce fait réalisent parfois des aménagements mal adaptés.

Développer un réseau cyclable cohérent

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 : Boulevard d'Auvergne. C'est une route assez rapide et la petite bande bitumée côté nord est largement insuffisante.

idem route de Bretteville et avenue des Libérateurs.

Le desserte du collège Senghor depuis les quartiers et futurs quartiers situés à l'ouest n'est pas assez sécurisée.

Au nord de la commune, un itinéraire sûr doit être trouvé pour les collégiens devant traverser la rue de Falaise pour se rendre au collège Guillaume de Normandie.

Action n°5 :

Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité : Ifs étant une commune très étendue, un jalonnement vers les pôles importants (écoles, centres commerciaux, communes voisines, etc...), actuellement trop parcellaire, doit être développé.

Veiller à adopter une jalonnement normalisé type Dv

Action n°6 :

Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines Notamment avec Fleury-sur Orne au nord d'IKEA (rue Elsa Triolet, rue du stade, ZAC des Hauts de l'Orne... Avec Cormelles le royal (connexions peu pratiques au niveau de la rue de Falaise par le chemin Napoléon, ou au niveau du rond-point de la porte d'Espagne)....

Le franchissement de la route de Falaise vers Cormelles au niveau de la rue Fernand Léger est assez bien aménagé, mais il n'existe aucun jalonnement pour l'indiquer.

Action n°7 :

Mettre le vélo au cœur Là où la place manque pour créer des pistes séparées de la circulation motorisée, d'autres aménagements plus simples et moins coûteux peuvent suffire, tels que bandes ou double-sens cyclables, POURVU QUE LA VITESSE DES VOITURES SOIT REELLEMENT LIMITEE A 50 OU 30 KM/H selon les cas. En zone 30, vélos et voitures se partagent la chaussée, pourvu que la vitesse soit respectée par ces dernières.

- Deux axes nord-sud importants, la rue de Provence et la rue du Bout-Guesdon, n'ont aucun aménagement cyclable. Une limitation à 30 km/h s'y impose.

- Le quartier du centre Leclerc (rues Leverrier, Arago, Rocquancourt...) est totalement dépourvu d'aménagements cyclables, alors que nombreux magasins pourraient y accueillir des clients à vélo.

- Les franchissements du rond-point Jean Vilar et du carrefour rue du Stade-chemin du Val sont souvent décrits comme dangereux dans les réponses à l'enquête FUB.

- De même pour la traversée imposée de la rue du stade pour les cyclistes.

- La piste cyclable sur le trottoir du boulevard Pierre Corneille est à revoir complètement.

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. Le franchissement du rond-point Bleu est impossible à vélo.

L'arrivée sur le rond-point Jean Vilar par la rue de Provence en venant du sud doit être revue, le cheminement n'est pas clair.

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... Proposer des itinéraires de déviation sécurisés en cas de travaux sur le réseau cyclable. *Beaucoup d'utilisateurs se plaignent du manque d'entretien des pistes cyclables (morceaux de verre...)*

Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

Action n°10 :

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.

Certains axes, comme le boulevard Alsace-Lorraine, ont été mis à 30 km/h. Pourquoi ne pas aller plus loin et faire de Ifs une "ville à 30" comme de nombreuses autres communes françaises l'ont déjà fait ?

La cohabitation voitures-cyclistes-piétons-PMR s'en trouve grandement améliorée, ainsi que la sécurité.

Action n°11 :

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.

Rue du Bout-Guesdon et rue de Provence, qui n'ont aucun aménagement cyclable actuellement.

Action n°12 :

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

Le système du double-sens cyclable a amplement fait ses preuves. Il simplifie la vie des cyclistes et tend à apaiser le trafic général.

Action n°13 :

Se conformer à la législation en généralisant les double-sens cyclables dans les zones 30, notamment A systématiser, comme la loi le prévoit.

Action n°14 :

Mener des expérimentations de signalisation : Le code de la route prévoit qu'une piste cyclable doit bénéficier du même régime de priorité que la rue qu'elle longe. Cela veut dire qu'un panneau stop ou un cédez-le-passage devrait être installé de manière à respecter cette règle, au lieu d'obliger les cyclistes à s'arrêter à chaque intersection. Exemple avenue Jean Monnet et rue d'Athènes

Rue du peintre Tournières, les sens interdits devraient porter un panneau "sauf vélos".

Action n°15 :

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

Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Action n°16 :

Offrir du stationnement vélo sécurisé Installer des abris à vélo munis d'arceaux à toutes les stations de tram, et des arceaux à proximité des arrêts de bus., en profitant du programme Alvéole de la FUB.

Action n°17 :

Planter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces.

C'est peu coûteux et extrêmement efficace pour inciter à l'usage du vélo. Alors que la peur du vol est un des principaux obstacles à la pratique du vélo au quotidien, seuls des arceaux normatifs permettent d'attacher les vélos de manière sûre

Action n°18 :

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

Action n°19 :

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°20 :

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°21 :

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

Action n°22 :

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).

Action n°23 :

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

Soutenir la Maison du vélo de Caen, et faire appel à l'association Véloisol pour des animations sur la

commune.

Promouvoir une culture vélo

Action n°24 :

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%.

Action n°25 :

Favoriser le déploiement du programme national “savoir rouler à vélo” dans les écoles primaires.

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.

Action n°28 :

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

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 :

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

Action n°31 :

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable.

Action n°32 :

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.