

Manifeste Vélo



Ce document regroupe des pistes de réflexions concernant le vélo à Calais et son agglomération.

Il a été constitué à partir du Plan de Déplacement Urbain , des comptes rendus à des réunions avec les services et la municipalité, des exemples de Plans Vélo d'autres territoires, des exemples trouvés dans les fiches CEREMA.

Il est sans doute incomplet et non-exhaustif, mais il permet d'établir des bases pour la création d'un Plan Vélo à Calais et/ou son agglomération.

Constat

L'ensemble des acteurs est d'accord sur le constat rappelé par l'enquête de la FUB (Parlons Vélo) sur la cyclabilité des villes et sur la nécessité de faire évoluer la place du vélo à Calais.

Cette étude à donner la lettre F à la ville de Calais suite aux 185 réponses des usagers en 2017 et 317 réponses en 2019. (Annexe 1)



Idée stratégie

Court terme :

Permettre aux cyclistes actuels de mieux circuler, mieux stationner et de prendre en considération leurs demandes seraient déjà une grande avancée. Ils seront les moteurs pour mettre d'autres personnes sur un vélo !

Moyen terme :

Élaborer un schéma des pistes cyclables existantes et réaliser les aménagements pour créer un maillage sur le territoire (par aménagement nous entendons des bandes et pistes cyclables bien sûr, mais aussi, des services, du stationnement, de la signalétique, etc...). Travailler la communication et réaliser des moments festifs pour motiver la population à se mettre en selle. Création d'une aide à l'achat de vélo assistance électrique et vélo neuf et vélo d'occasion, cela peut remplacer un deuxième véhicule dans une famille. (Annexe 2)

Long terme :

Faire de la ville une destination cyclo touristique (type Loire à vélo) pour des retombées économiques (un cyclotouriste dépense plus qu'un touriste moyen). Calais est au croisement de deux Eurovélos (tracés cyclable européen). Création d'un Réseau Express Vélo (REV) comme à Strasbourg. Création de voies piétonnes et cyclables dans le centre ville (on peut commencer sur une journée par mois, puis les mois d'été pour réaliser des tests).

Idée Stratégie

| Court terme | Moyen terme | Long terme |
|--|--|--|
| Stationnement : arceaux | Stationnement : arceaux | Circulation : Plan Vélo Schéma/Aménagements |
| Sécurité : machine à graver | Stationnement : arceaux + passage piéton | EuroVélo et aspects touristique |
| Circulation : Panneaux cédez le passage | PLU à modifier | Communication : mettre en avant les bienfaits du vélo |
| Circulation : Double Sens Cyclable | Circulation : étendre Zone 30 ou voies limitées à 30 | Carte Cyclable ADAV + Ambassadeur Vélo |
| Circulation : Zone 30, marquage au sol | Circulation : SAS vélo | |
| Schéma/animation : Désigner un référent vélo | Circulation : Plan Vélo Schéma/Aménagements | |
| Pédagogie : Intervenir dans les écoles | Communication : mettre en avant les bienfaits du vélo | |
| Communication : Information pédagogie sur les aménagements et bonnes pratiques | Carte Cyclable ADAV + Ambassadeur Vélo | |
| Carte Cyclable ADAV + Ambassadeur Vélo | EuroVélo et aspects touristique | |
| Devenir adhérent au Club des Villes et Territoires Cyclable | | |
| Fête du Vélo, Journée sans voiture, ... | | |



Idée Stratégie

- **Stationnement**

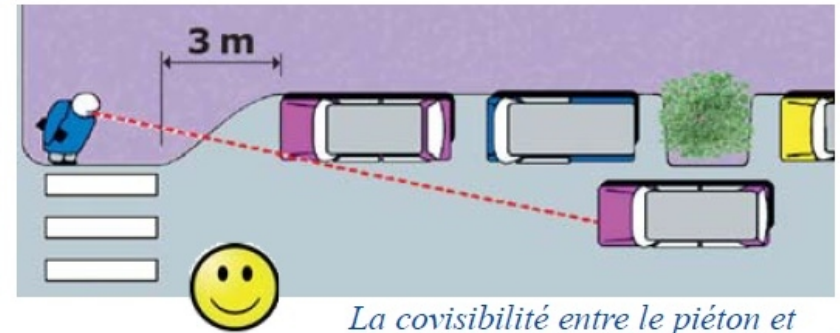
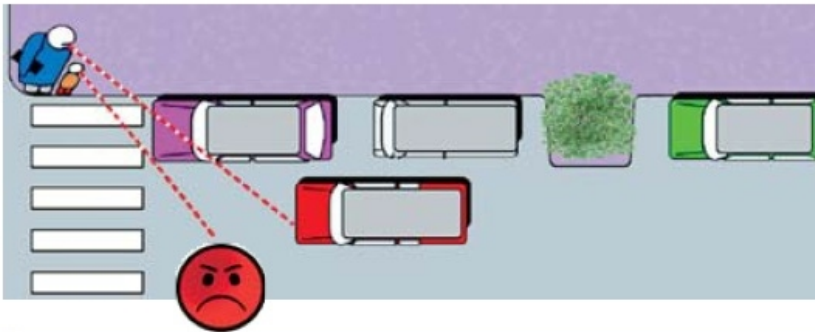
- motiver les bailleurs sociaux
- entre 250 et 300 arceaux >>> objectifs 700 en 2017 ? (30 K€/an)
- **PLU à modifier** : pour les constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, il n'existe pas de détail pour le stationnement des cycles non motorisés (centre hospitalier, salle Calypso, ...)
- **Remplacer les stationnements inadaptés** (cité de la dentelle, Calais Coeur de Vie)

Idée Stratégie

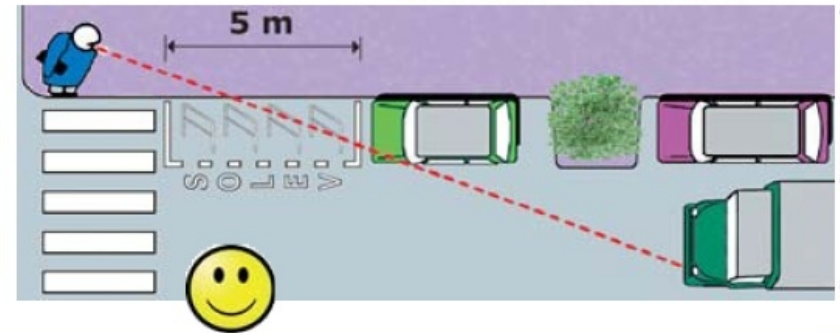


- Stationnement vélo + passage piéton = sécurité

Schémas des triangles de visibilité piéton/conducteur de véhicule avec et sans avancée de trottoir



La covisibilité entre le piéton et le conducteur est assurée



Source : CETE Normandie Centre

- Sécurité : lutter contre le vol avec le gravage Bicycode (7 300 €)

Idée Stratégie

| Court terme | Moyen terme | Long terme |
|--|---|---|
| Stationnement : arceaux | Stationnement : arceaux | Circulation : Plan Vélo Schéma/Aménagements |
| Sécurité : machine à graver | Stationnement : arceaux + passage piéton | EuroVélo et aspects touristique |
| Circulation : Panneaux cédez le passage | PLU à modifier | Communication : mettre en avant les bienfaits du vélo |
| Circulation : Double Sens Cyclable | Circulation : étendre Zone 30 ou voies limitées à 30 | Carte Cyclable ADAV + Ambassadeur Vélo |
| Circulation : Zone 30, marquage au sol | Circulation : SAS vélo | |
| Schéma/animation : Désigner un référent vélo | Circulation : Plan Vélo Schéma/Aménagements | |
| Pédagogie : Intervenir dans les écoles | Communication : mettre en avant les bienfaits du vélo | |
| Communication : Information pédagogie sur les aménagements et bonnes pratiques | Carte Cyclable ADAV + Ambassadeur Vélo | |
| Carte Cyclable ADAV + Ambassadeur Vélo | EuroVélo et aspects touristique | |
| Devenir adhérent au Club des Villes et Territoires Cyclable | | |
| Fête du Vélo, Journée sans voiture, ... | | |

Idée Stratégie



- Circulation
 - cédez le passage cycliste au feu (40€/panneau + M-O)
 - généraliser le double sens cyclable, c'est obligatoire dans les voies à 30km/h (1 000€/100m)
 - étendre la zone 30 ou transformer des voies à 50km/h en voies à 30km/h avec DSC
 - signalisation au sol pour les zones 30
 - zone de rencontre (20km/h) aux abords des écoles
 - généraliser les SAS vélo et les faire respecter
 - élaborer un schéma cyclable pour effacer les discontinuités + intégrer les EuroVélo (développement des services touristiques)
 - soigner le revêtement des chaussées

Idée Stratégie

| Court terme (1 à 2 ans) | Moyen terme (2 à 5 ans) | Long terme (+ de 5 ans) |
|---|--|--|
| Stationnement : arceaux | Stationnement : arceaux | Circulation : Plan Vélo Schéma/Aménagements |
| Sécurité : machine à graver | Stationnement : arceaux + passage piéton | EuroVélo et aspects touristique |
| Circulation : Panneaux cédez le passage | PLU à modifier | Communication : mettre en avant les bienfaits du vélo |
| Circulation : Double Sens Cyclable | Circulation : étendre Zone 30 ou voies limitées à 30 | Carte Cyclable ADAV + Ambassadeur Vélo |
| Circulation : Zone 30, marquage au sol | Circulation : SAS vélo | |
| Schéma/animation : Désigner un référent vélo | Circulation : Plan Vélo Schéma/Aménagements | |
| Pédagogie : Intervenir dans les écoles | Communication : mettre en avant les bienfaits du vélo | |
| Communication : Information pédagogie sur les aménagements et bonnes pratiques | Carte Cyclable ADAV + Ambassadeur Vélo | |
| Carte Cyclable ADAV + Ambassadeur Vélo | EuroVélo et aspects touristique | |
| Devenir adhérent au Club des Villes et Territoires Cyclable | | |
| Fête du Vélo, Journée sans voiture, ... | | |

Idée Stratégie



- **Communication**

- création d'un poste référent/ chargé de mission Mobilité Douce
- devenir adhérent au Club des Villes et Territoires Cyclables (2 621€ pour 120 000 habitants)
- ADAV promotion de la carte de la cyclabilité + Ambassadeur Vélo
- informations/pédagogie sur les aménagements
- programme pédagogique dans les écoles (« savoir-rouler »)
- mettre en avant les bienfaits des mobilités douces + animations (Fête du vélo, journée sans voiture, semaine du vélo dans les écoles, ...)
- devenir une destination cyclo-touristique



Idée Stratégie

Le stationnement / La sécurité :

Trop de vélos sont volés sur l'espace public. Antivol cisailé, roue restant seule attachée à son arceau... de nombreux cyclistes renoncent à réinvestir dans l'achat d'un vélo de bonne qualité. Pourtant avec quelques règles simples, le risque de vol peut être considérablement réduit.

Un vélo ne doit pas être stationné sur un poteau de signalisation ou une barrière de sécurité. Tout comme un véhicule motorisé ne devrait pas se trouver sur un trottoir.

(voir annexe 3 : stationnement dans les espaces publics + lien en fin de document sur l'étude des stationnements sur trottoirs). La ville peut motiver les bailleurs sociaux à investir dans des locaux sécurisés pour le stationnement vélo. Depuis le 1^{er} janvier 2017, les syndics ont des obligations concernant le stationnement vélo et même les propriétaires d'immeubles de bureaux. Il existe des guides pratiques qui contiennent les méthodes et prescriptions techniques de base qui permettront de répondre au besoin des cyclistes et aux attentes des gestionnaires. (Annexe 4 et 5).

Également, il est inscrit dans le PLU de Calais que les normes de stationnement pour les cycles non motorisés sont les suivantes : « Il est exigé, pour toute nouvelle construction principale comprenant cinq logements ou plus, que soit affectée au minimum, au stationnement des cycles non motorisés, une superficie correspondant à 1m² pour 100m² de surface plancher », idem pour les bâtiments de bureaux. Par contre, pour les constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, il n'existe pas de détail pour le stationnement des cycles non motorisés (l'annexe donnée dans les articles ne détaille que le stationnement des véhicules motorisés).

C'est, peut être, la raison pour laquelle il n'y a pas de stationnement cycle au centre hospitalier de Calais ou à la salle Calypso. Cela est donc à modifier (SITAC).

Le Schéma des Modes Doux (2012) estimait pour Calais en 2007, le nombre d'arceaux vélos entre 250 et 300 (soit 1 arceau pour 260 à 300 habitants). De 2012 à 2017, ce schéma préconisait l'installation de 700 arceaux à Calais pour un coût de 30 000€/an.

Par ailleurs certains stationnements sont inadaptés pour les cyclistes. Par exemple, à la cité de la dentelle ou à Calais Coeur de Vie. Là aussi, il existe des guides pour choisir des équipements adaptés selon la durée et le lieu de stationnement.

Le stationnement peut aussi bénéficier aux piétons en installant les équipements à proximité d'un passage piéton. Cela permet une visibilité des piétons traversants.

Concernant la sécurité et la lutte contre le vol, il existe des moyens de prévention et même des moyens pour retrouver le vélo. Un de ces moyen est le marquage bicycode. (présentation Annexe 6) Depuis 4 ans, notre association fait une demande de subvention de projet spécifique auprès de la ville de Calais pour l'achat d'une machine à graver et pour intervenir dans les lycées, les collèges et les bâtiments des bailleurs sociaux. (Annexe 7 ; coût : 7 300 €)

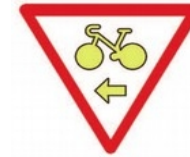
Idée Stratégie



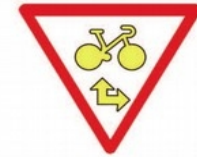
La circulation :

Un des points cruciales pour booster l'utilisation du vélo et satisfaire les cyclistes actuels est de faciliter la circulation des cyclistes. Comment la ville peut agir rapidement et sans beaucoup de frais ?

Le cédez-le-passage cycliste au feu (Annexe 8) :



*Panonceau M12
de tourne-à-gauche*



*Panonceau M12
autorisant le tourne-à-droite
et le mouvement direct*

Les panonceaux M12a et M12b sont accolés sur le même support que le signal tricolore en dessous du feu vert ou au même niveau. Ces feux et panonceaux autorisent les cyclistes soit à tourner à droite sur la voie la plus à droite, soit à poursuivre tout droit à un feu rouge lorsqu'il n'y a pas de voie à droite.

Le cycliste qui tourne-à-droite ou effectue un « tout droit » doit céder le passage aux piétons qui traversent la chaussée sur laquelle il circule ainsi qu'aux automobilistes de la voie rencontrée. La forme du panonceau (triangle pointé vers le bas) qui rappelle un cédez-le-passage courant (panneau AB3a) traduit cette obligation.

Vidéo explicative : <https://www.youtube.com/watch?v=aJLGJrZP5jk>

Coût : 40€/ panneau + Main d'Oeuvre

Idée Stratégie

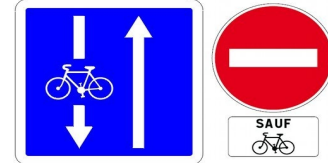


Généraliser le Double Sens Cyclable (DSC : Annexe 9 et 10) :

Les atouts du Double Sens Cyclable sont nombreux : simple, efficace et peu onéreux , cycliste et automobiliste se rencontrent en face à face et peuvent s'éviter , meilleure appréciation de la distance en face à face, pour se croiser , les trajets à vélo sont plus courts et plus directs, ce qui favorise l'utilisation du vélo , on peut éviter les grands axes, plus dangereux pour le vélo, desserte locale (rentrer chez soi sans détour, surtout quand on est chargé....), continuité des itinéraires cyclables (rôle structurant et fonction de maillage) , la ville devient plus perméable pour le cycliste , les sens uniques visaient à canaliser la circulation automobile, ils ne visaient pas à pénaliser les cyclistes; leur (ré)ouverture dans les deux sens pour le vélo corrige cet effet indésirable.

Besoin d'un recensement des sens unique dans la ville et une étude cas par cas (largueur nécessaire, etc.)

Coût : pour 100 m de chaussée avec marquage et logo, env. 1 000 €



Étendre la zone 30 dans les rues adjacentes aux boulevards ou mettre des limitations à 30 km/h et faire respecter la vitesse des véhicules motorisés. Les usagers n'ont pas connaissance de la zone 30 sur les boulevards, ils pensent que la limitation de vitesse est de 50km/h. Proposition d'une signalisation au sol pour les entrées et dans la zone 30.

Il existe aussi des zones de rencontre (Annexe 11) limitée à 20km/h où véhicules motorisés, vélos et piétons se partagent la rue. Ces zones peuvent être déployées dans des rues sensibles comme les abords des écoles.

Idée Stratégie



Généraliser les sas à vélos et les faire respecter

Cet espace, réservé au cycliste, permet à ce dernier :

d'être mieux visible des autres usagers de la route : détaché de la masse des autres véhicules, sa présence se remarque mieux des conducteurs de l'intersection.

d'améliorer sa sécurité lorsqu'il tourne à gauche : en lui permettant de se prépositionner sur la partie gauche de la chaussée avant que le flot de véhicules ne se mette en mouvement et ne rende cette manœuvre plus délicate, notamment lorsque la chaussée compte plusieurs voies de circulation.

d'éviter de respirer les gaz d'échappement en se positionnant devant les véhicules motorisés.

Plusieurs fois, nous avons entendu des policiers municipaux dire : « Les sas vélo, cela n'existe qu'à Calais et ce n'est même pas dans le code de la route ».... sauf que c'est l'article R415-15 du code de la route.

Cet espace procure également aux piétons un meilleur confort et une meilleure sécurité : en repoussant en amont du feu la ligne d'arrêt des voitures, les sas font office de « zone tampon » entre les véhicules motorisés et le passage piéton.

Soigner le revêtement des chaussées et lors des réfections

Cela peut avoir un coût conséquent, mais lors d'une réfection de chaussée, il faudrait intégrer la totalité avec la bande cyclable. De nombreuses rues deviennent dangereuses à cause du revêtement dégradé.

Idée Stratégie



La communication :

Informier / Sensibiliser sur l'utilisation des différents aménagements spécifiques (cédez-le-passage aux feux, zone 30 et double sens cyclable)

Mettre en avant les bienfaits du vélo en ville (santé et pollution de l'air, tranquillité, pollution sonore, commerce de proximité, redynamisation du centre ville (Annexe 12)

Carte de la cyclabilité ADAV

L'Association Droit Au Vélo (ADAV) qui est basée à Lille mais rayonne dans toute la région des Hauts-de-France par le biais d'antenne (Arras, Saint-Omer,...) a créé une carte interactive permettant d'évaluer chaque tronçon de rue d'une ville. L'utilisateur peut ainsi donner une note à la chaussée, plus il y a d'utilisateurs plus les données permettent de rendre compte de la cyclabilité d'une rue.

Infos : <https://droitauvelo.org/La-carte-de-cyclabilite-du-Nord-et-du-Pas-de-Calais>

Idée Stratégie



Les labels et marques

Intégrer un club, un groupe ou une association nationale permet de montrer son enthousiasme pour le vélo, que ce soit pour le vélo loisir/touristique ou le vélo au quotidien. Certaines associations organisent des journées de séminaires ou de rencontres pour présenter les nouvelles tendances en matière de vélo (aménagements, lois, lieux touristiques,...).

La marque Accueil Vélo

Accueil Vélo est une marque nationale qui garantit un accueil et des services de qualité auprès des cyclistes le long des itinéraires cyclables. Peut être obtenu par les hébergements, les restaurateurs, les loueurs de vélo, les lieux de visites et les offices de tourisme. 4 conditions : se trouver à moins de 5 km d'un itinéraire cyclable, disposer d'équipements adaptés (abri à vélo sécurisé, kit de réparation), bénéficier d'un accueil attentionné (informations et conseils utiles), dispenser des services adaptés aux cyclistes

Coût : 200€/ établissement



Le club des villes & territoires cyclables

Un réseau de collectivités territoriales engagées pour le développement de l'usage du vélo au quotidien et de la mobilité durable.

Coût selon le nombre d'habitants : 1688€ pour 77 000 habitants, 2621€ pour 120 000 habitants

Idée Stratégie



Vélo & Territoires (via EPCI)

Vélo & Territoires est un réseau de collectivités (régions, départements, intercommunalités) mobilisées dans une dynamique collégiale pour construire la France à vélo en 2030. Au cœur de leur projet stratégique : achever les schémas vélo au profit de l'équilibre des territoires ; faire du vélo un outil de mobilité à part entière ; porter la France au premier rang des destinations mondiales du tourisme à vélo ; faire de la France une grande nation cyclable.

Coût : 500 € + 0,005 centime par habitant pour les EPCI et groupements de collectivités



France Vélo Tourisme

France Vélo Tourisme est un groupement de professionnels et de collectivités territoriales soutenus par l'État autour d'une mission essentielle : promouvoir le tourisme à vélo en France. Le tourisme à vélo génère en France déjà près de 2 milliards d'euros par an et 16 000 emplois dont la moitié dans l'hébergement et la restauration. Toute sorte de commerces locaux mais aussi, professions du cycle, sites de visites, éditeurs, agences de voyages participent de cette nouvelle économie verte.

L'ambition de France Vélo Tourisme est de développer la filière Vélotourisme



de manière significative grâce à une promotion efficace



Idée Stratégie

Campagne sur les bienfaits du vélo en ville :



Métro vélo
Adoptez la vie qui va avec!

Métro vélo
Adoptez la vie qui va avec!

Métro vélo
Adoptez la vie qui va avec!

Ma santé ? Métro vélo et 5 fruits et légumes par jour. C'est 1 ! C'est 0 ! C'est 1 ! C'est 0 !

Métro vélo, véritable source de bien-être et de légèreté. C'est bon comme l'air tendre !

Métro vélo pour aller au travail. 20mn aller-retour. C'est fin la pêche que ça me donne !



CYCLISTES & PIÉTONS

un regard, un sourire : pour une cohabitation harmonieuse

Je suis cycliste et lorsque je circule dans des espaces partagés avec les piétons :

- j'adapte ma vitesse, sans forcer le passage, avec le sourire.
- je m'assure qu'on m'aït entendu approcher.
- j'évite de frotter les piétons ou de leur couper la route, attention ne à leur trajectoire.
- je ne roule que sur les trottoirs qui sont autorisés aux cyclistes.
- je laisse la priorité aux passages piétons.

Certains lieux sont à partager entre cyclistes et piétons, même si cela n'est pas toujours évident pour tous. Nous avons donc décidé de partager harmonieusement l'espace urbain et à partir des appels à commentaires des usagers. Piétons et cyclistes ont chacun leurs contributions et gagnent à échanger leurs expériences, principalement en raison de leur vitesse.

PRO VELO
REGION LAUSANNE



À vélo dans ma ville, ça roule tranquille !
Mathilde, 45 ans

60%

RENNES à Vélo

60% DES RUES LIMITÉES À 20 OU 30 KM/H

rennes
VILLE EN MOTOCYCLE



RESPECTEZ les vélos !

le sas vélo c'est pour les cyclistes :

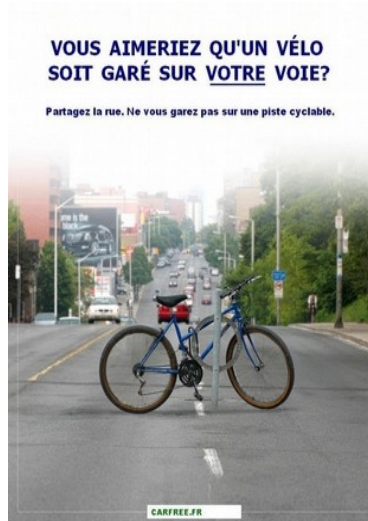
- plus de sécurité
- une meilleure visibilité

une ligne d'arrêt pour les automobilistes



La première ligne d'un sas vélo est une ligne d'arrêt pour les véhicules motorisés. Le conducteur qui mord sur le sas vélo commet une infraction (art. R412-30 du Code de la Route).

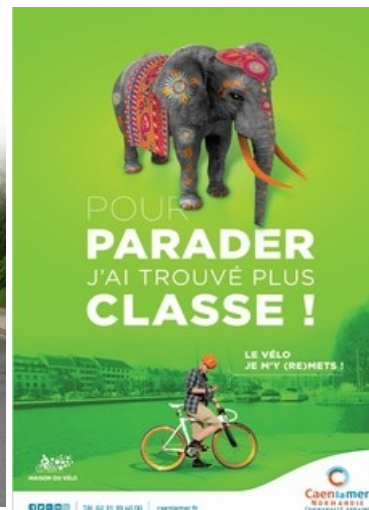
Nantes Métropole
Métropole à Vélo



VOUS AIMERIEZ QU'UN VÉLO SOIT GARÉ SUR VOTRE VOIE ?

Partagez la rue. Ne vous garez pas sur une piste cyclable.

CARFREE.FR



POUR PARADER J'AI TROUVÉ PLUS CLASSE !

LE VÉLO JE M'Y (RE)METS !

MAISON DU VÉLO
Caen la MER
COMMUNAUTÉ NORMANDE



TOUJOURS GAGNANT À VÉLO

VILLE LO VÉLO
MOBILO
Garnier

Idée Stratégie





Idée Stratégie

- **Eurovélo** : définir un tracé en travaillant avec la Région (financement à 50 %) et le département. Création d'une maison de la voie verte avec hébergement, services, restauration, location, ... Il faut aussi soigner les abords de l'embarcation portuaire. Il manque de la signalétique et les cyclistes sont souvent perdu en descendant du bateau. Proposition : effectuer quelques kilomètres sur une véloroute déjà terminée avec les services et des élus. Cahier des charges des véloroutes : <http://urlz.fr/7UBJ>
- Élaborer un **circuit pédagogique en situation réelle** pour découvrir des panneaux d'informations utiles pour le confort, la sécurité et le plaisir du cycliste. Cela va de paire avec un itinéraire très sécurisé pour les cyclistes. Axe Nord/Sud – Est-Ouest en évitant les boulevards ? Nécessité d'une étude sur les rues où le trafic est moindre.
- **Pole d'échange multimodal** à la gare de Calais-Ville, projet Mov'in : intégrer efficacement les modes doux dans ce projet et inclure également des services. Stationnement vélo longue durée, location vélo et véhicule motorisé (OVS et FACE), parking plus proche pour les covoitureurs, etc.
- **Front de mer** : continuer d'échanger sur les aménagements possibles. Quelques rectifications sur les entrées et sorties de parking
- Aménagement de **la digue royale** (arrière du Fort Nieuley), manque un stabilisateur de la chaussée. Un beau chemin de découverte de la flore et une mise en valeur du fort écluse.
- Carrefour **Avenue de Coubertin** et avenue de Verdun à mieux traiter, peut être par un marquage au sol.



Idée Stratégie

- Comment rejoindre **la véloroute Coulogne-Guînes** ? La plupart des cyclistes utilisent les quais Gustave Lamarle et d'Amérique (peu de trafic), possibilité de travaux pour la réfection de la chaussée ? Ou créer un vrai cheminement vélo dans le cadre des véloroutes.
- Quai **Gustave Lamarle** vers quai du Commerce, possibilité d'instaurer un double sens cyclable ?
- La **route de Gravelines** est très empruntée par les cyclotouriste, besoin de mise en valeur par des panneaux de signalisation et du marquage au sol. Voir avec la ville de Marck pour une continuité.
- **Désigner un-e référent-e vélo** sur le territoire (échelle de la commune ou de l'agglomération). Création d'un poste à temps plein. Il sera chargé de l'organisation de notre comité de pilotage, l'animation sur le territoire de toutes les questions relatives aux modes doux. Cette personne se rendra dans les différentes rencontres départementales, régionales et nationales en relation avec le vélo. Il sera aussi l'intermédiaire entre les services, le élu et les usagers. Il devra aussi être au courant des avancées des grands projets du territoire pour effectuer les réflexions nécessaires en amont. Notre comité peut travailler sur une fiche de poste.
- Intervenir dans les écoles pour promouvoir l'utilisation du vélo et dispositif « **Savoir rouler** » (chaque collégien doit savoir utiliser un vélo et connaître les bases du code de la route)

Idée Stratégie



Pistes de financement :

- AAP de l'ADEME dans le cadre du **Plan Vélo National** : /!\ jusqu'au 10/12/18 !

<https://appelsaprojets.ademe.fr/aap/VELO2018-71>

Axe 1 : Soutenir la construction d'une stratégie de développement d'aménagements cyclables via le financement d'études

Axe 2 : Soutenir le développement de l'usage du vélo dans les territoires

Axe 3 : Soutenir l'ingénierie territoriale pour mettre en œuvre une politique cyclable intégrée à l'échelle du territoire

Les projets déposés dans le cadre de cet AAP pourront répondre à un ou plusieurs de ces trois axes. Le dépôt de projets conformes aux axes 2 et 3 est conditionné au dépôt d'un projet d'étude (type 1 ci-dessus) ou à la présentation dans le dossier de candidature d'un schéma directeur validé par la collectivité.

- **La région** pour les abris dans les établissements scolaires, participation à la création de pistes cyclables, notamment les Eurovélos, voies vertes et véloroutes.

- **Le Département** a adopté une politique cyclable qui consiste en :

la poursuite de la réalisation des Eurovélo et Véloroutes Voies Vertes

favoriser la politique locale récréative et touristique en utilisant les boucles cyclables

accompagner l'accessibilité vers les collèges et les gares

engager des expérimentations et orientations tenant compte des besoins des cyclistes

Le Département met ainsi l'accent sur les dessertes cyclables et les aménagements à réaliser. Le but est ainsi de faciliter l'accès autour des établissements scolaires, mais également autour des gares et des pôles d'échanges multimodaux afin d'en améliorer l'accessibilité à vélo

Informations



Liens utiles :

Carte des véloroutes et voies vertes de France : <http://urlz.fr/7TBY>

Étude sur le stationnement sur trottoir : <http://urlz.fr/7UnE>

Programme d'actions du PDU de l'agglo : <http://urlz.fr/7UsV>

Liens vers les annexes :

N°1 : <https://pdf.lu/0JnZ>

N°2 : <https://pdf.lu/ybqd>

N°3 : <https://pdf.lu/dhw7>

N°4 : <https://pdf.lu/uVnM>

N°5 : <https://pdf.lu/h7zz>

N°6 : <https://pdf.lu/6qca>

N°7 : <https://pdf.lu/9V6K>

N°8 : <https://pdf.lu/QZp9>

N°9 : <https://pdf.lu/kHnu>

N°10 : <https://pdf.lu/Ce14>

N°11 : <https://pdf.lu/qqRQ>

N°12 : <https://pdf.lu/w4X5>

CONTACT

Opale Vélo Services :

ovs@orange.fr

03 21 00 07 41

Maxime Talleux

Chargé de développement

06 98 25 76 40