

## Demandes prioritaires



### Repenser le plan de circulation pour apaiser la commune

Repenser le plan de circulation pour favoriser les trajets à vélo : utiliser les routes secondaires, voies résidentielles et chemins existants pour créer des itinéraires continus, sûrs et agréables. Réduire le transit motorisé, généraliser le 30km/h et faire du 50 km/h l'exception.

#### Premier pas

Sécuriser un point rouge identifié dans le Baromètre vélo et/ou réutiliser une voie peu circulée pour en faire un itinéraire vélo du quotidien

#### Option ambitieuse

Refonte complète du plan de circulation en réutilisant les voiries secondaires/peu circulées, 30 km/h généralisé (50 km l'exception) et hiérarchisation des voiries.



### Mettre en place une rue scolaire

Fermer la rue devant l'école aux voitures. Cette fermeture peut être temporaire aux heures de rentrée et sortie d'écoles. Sécurise les trajets des enfants, fluidifie la circulation et apaise l'espace public.

#### Premier pas

Fermer la rue 15 minutes à la rentrée et sortie des classes pendant une phase-test.

#### Option ambitieuse

Rue scolaire pérenne devant l'école.



### Installer du stationnement vélo aux lieux clés

Garantir la présence de stationnements vélo abrités et clos aux lieux du quotidiens\* pour encourager l'usage quotidien et l'intermodalité. Adapter le type de stationnement en fonction du lieu et de l'usage. Le type de stationnement dépend du lieu d'usage :

- abris fermés et sécurisés : gares, pôles d'intermodalité, zones résidentielles.
- arceaux et stationnement en accès libre : centre-ville, services et équipements publics.

\*Lieux du quotidien : zones résidentielles, habitat collectif, sites et espaces publics, gares et pôles d'intermodalité, établissements recevant du public, zones d'activité

#### Premier pas

Installer 10–20 arceaux éclairés et signalisés sur les lieux stratégiques identifiés dans le Baromètre vélo.

#### Option ambitieuse

Abris vélo sécurisés devant l'école, le centre-ville, les arrêts de transports en commun. Dédier des places pour les vélos cargos dans ces abris.



### **Organiser une commission de concertation rassemblant les représentants d'usagers et usagères**

Replacer les besoins des habitant·es au cœur des décisions : créer une commission de concertation (ou comité vélo) réunissant : élu·es, services techniques, associations d'usager·ères et autres acteurs concernés (parents d'élèves, commerçant·es, etc.).

#### **Premier pas**

Mettre en place une rencontre trimestrielle avec les associations locales et les conseils de quartier.

#### **Option ambitieuse**

– Formaliser une commission vélo avec mandat, calendrier et publication systématique des décisions.  
– Associer les usager·ères en amont des travaux (balades exploratoires, ateliers cartographiques).



### **Porter la voix du vélo auprès des instances supra communales**

Inciter l'intercommunalité et le département à s'engager en faveur du vélo : appuyer un plan de circulation intercommunal, organiser la mise en place du SRAV de manière mutualisée, mettre en place des liaisons cyclables entre communes.

#### **Premier pas**

Inscrire officiellement le sujet vélo en conseil communautaire.

#### **Option ambitieuse**

Obtenir un plan de circulation intercommunal/départemental voté durant le mandat.



### **Mettre en place le Savoir Rouler à Vélo (SRAV) pour les élèves de CM1/CM2**

Permettre à tous les enfants d'apprendre à se déplacer à vélo en sécurité grâce à la généralisation du SRAV. Renforce l'autonomie et la sécurité dès le plus jeune âge.

#### **Premier pas**

Financer un cycle SRAV dans l'école.

#### **Option ambitieuse**

Organiser avec les acteurs locaux (association vélo notamment) des événements autour du vélo à l'école (ateliers de sensibilisation, balades ou voyages à vélo, remise de l'attestation SRAV par un·e élu·e, etc.).

## **Recommandations locales**

### **Recommandation #1**

La concertation organisée par le CD53 au sujet de Montenay Le Tertre (aussi appelé RD31-Chailland-Ernée) a ouverte un espoir pour une bonne sécurisation du franchissement de la 2x2 voies au droit du pôle de mobilité et de la Zone d'activités. Les 4 options (A,B,C et D) prévoient un passage inférieur pour les piétons. Les personnes en PMR continueraient à passer par la tranchée couverte.

### **Recommandation #2**

Les vélos auraient eu le choix : vélo sur l'épaule dans les escaliers ou passage par la tranchée couverte. Cyclocoop demandait à ce que le passage inférieur soit équipé de rampes vélo/PMR. Oh surprise, le CD53 a supprimé le passage inférieur de sa présentation du 02/10/2025 en réunion publique à Ernée.

### **Recommandation #3**

Supprimé car au prétexte que l'EPCI avait fait des efforts pour monter un arrêt de bus côté Ouest, il n'y a plus de problème. Sauf que cela ne sécurise pas Chailland ZA ou SHDM Chailland et complexifie l'exploitation des TC.