AMÉNAGEMENT DURABLE - MOBILITÉS

SAINT-OMER "VILLE 30"

Stratégie de déconfinement : accélération et adaptation du plan vélo

Depuis 2014, l'Agence d'Urbanisme et de Développement Pays de Saint-Omer Flandre Intérieure accompagne la ville de Saint-Omer dans le cadre de la mise en œuvre des ambitions en matière de mobilités actives. En avril 2020, dans la perspective du déconfinement liée à la situation sanitaire, la municipalité a souhaité travailler sur des propositions en faveur du vélo afin d'éviter un rabattement massif vers la voiture. Cette stratégie de déconfinement a par ailleurs été formalisée afin d'être soutenue financièrement par l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME), concernant notamment la réalisation d'aménagements temporaires.

Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer

Action Cœur de ville

PAYS DE Saint-Omer Flandre Intérieure
Agence d'Urbanisme & de Développement
Pays d'art et d'histoire

CONTEXTE

Depuis 2014, l'équipe municipale de Saint-Omer a souhaité développer la pratique du vélo en ville. Cette volonté est réaffirmée dans le cadre du nouveau mandat 2020-2026 avec un programme reprenant notamment les actions suivantes :

-Le plan « Ville 30 » déployé pour apaiser la circulation automobile;
-Un plan vélo pour améliorer la mobilité et le stationnement des cyclistes;
-Des stationnements vélos couverts sécurisés avec consigne pour les riverains;
-Des vélos-cargos en libre-service pour répondre aux besoins des familles;
-Un plan « Bien à pied » pour définir des itinéraires sécurisés et arborés.

D'autres actions envisagées sont mises en relation avec le commerce de centre-ville, comme le développement de stationnement vélo sécurisé, ou le tourisme avec le développement d'un réseau points-nœuds et la réalisation de cartographie sur les aménagements vélos en ville, puis, plus largement, le cadre de vie avec le réaménagement des espaces publics (places, rues, cheminements).

Pour mener à bien cette ambition, la municipalité a créé un Comité Vélo communal par délibération en Juin 2016. Son rôle est de donner aux élus toutes les informations utiles et nécessaires pour lui permettre de prendre les décisions adaptées en collaboration avec les acteurs institutionnels et associatifs concernant les actions à mettre en place. A ce titre, l'Association du Droit au Vélo (ADAV), qui dispose d'une antenne locale sur Saint-Omer, et l'Agence participent activement à cette instance.

Aussi, plusieurs aménagements ont été développés ces dernières années tels que :
L'expérimentation et la pérennisation de la chaussée à voie centrale banalisée sur le Boulevard de Strasbourg (en lien avec le Département, l'ADAV et le CEREMA),
Le développement de plusieurs zones de rencontre,
La réalisation de doubles-sens cyclables (DSC),
Et depuis 2018, le lancement des réflexions « Ville 30 » avec un début de mise en œuvre engagée en 2019 (phase 1).

Parallèlement, depuis 2016, un programme de permis vélos est mené auprès des élèves scolarisés en CM1 et CM2. Il est encadré par la police municipale avec la mise à disposition d'une flotte de 10 vélos et matériels associés (casques, obstacles). Une offre de location de vélos est également disponible sur la commune avec MOUVELO (service intercommunal) et l'Office du Tourisme & des Congrès du Pays de Saint-Omer.

Suite aux élections municipales, et dans le contexte sanitaire actuel lié au COVID-19, la ville de Saint-Omer a sollicité le Comité Vélo début mai pour accélérer et adapter la mise en œuvre de plusieurs actions en faveur du vélo.

A la suite des échanges et d'une visite de terrain, différents leviers ont été définis collectivement.

Ils seront présentés sous la forme d'une délibération cadre et d'une délibération opérationnelle mi-juin auprès du conseil municipal afin de valider la stratégie globale et les enveloppes budgétaires.

Ces actions sont actuellement formalisées et budgétisées par les services de la ville et de l'Agence.

ACTION 1
MISE EN ŒUVRE DES PHASES 2 ET 3 DU PLAN « VILLE 30 »

LA STRATÉGIE

Dans le cadre d'Action Cœur de Ville, l'Agence a été missionnée en 2018 pour la réalisation d'une étude sur la mise en place d'une zone 30 élargie sur Saint-Omer.

Après un premier travail dans le cadre du Comité Vélo, les élus se sont collectivement orientés en septembre 2018 sur le scénario visant à passer en Ville 30, c'est-à-dire d'adopter pour règle de base la limitation de la vitesse à 30 km/h sur l'ensemble de la ville, le 50 km/h devenant alors l'exception sur quelques axes.

Il a été acté une autorisation exceptionnelle d'une vitesse de 50 km/h sur l'axe continu du boulevard De Gaulle / boulevard de Strasbourg / Quai du Haut Pont (route de Saint Momelin), ainsi que l'axe de la route de Clairmarais (cf. carte ci-dessous validée en 2018).

MISE EN ŒUVRE

A cette occasion, en terme de phasage, les élus ont validé le périmètre de la première phase. Il s'agit d'une partie du centre-ville et des quartiers du Collège de l'Esplanade et du Bachelin pour faire suite à des demandes des riverains formulées dans ce sens. Les autres phases ont été validées à titre indicatif sur une période de 5 ans, mais font l'objet d'ajustements en fonction des études plus précises menées à ces échelles et des opportunités de travaux. Une enveloppe budgétaire de 80 000€ a par la suite été validée pour débuter la mise en œuvre en 2019.

Cette première phase de déploiement, accompagnée également de la mise en conformité de certains secteurs, a permis la réalisation d'environ 3 km de double-sens cyclables et d'apaiser environ 8,5 km de voirie pour un budget final d'environ 53 000 € TTC (hors aménagement de voirie).

Suite au Comité Vélo de mai 2020, les élus envisagent de déployer la phase 3 en même temps que la phase 2 (précédemment validée pour une mise en œuvre en 2020). Les modalités techniques sont actuellement détaillées par les services afin de passer commande auprès des entreprises dans l'objectif d'une réalisation achevée en septembre. La mise en œuvre de ces deux phases représente le passage d'environ 3,8 km de voirie en double-sens cyclable. Une première estimation financière de la phase 2 uniquement avoisinerait autour de 24 000 € TTC .

RAPPEL DES ÉTAPES DU PROJET :

Septembre : Présentation en Comité Vélo des premières réflexions pour la création d'une zone 30 de centre-ville

Novembre : Présentation en Conseil de Municipalité de ces premières réflexions

Mai : Comité vélo dans le contexte sanitaire du COVID-19 pour accélérer la mise en œuvre des phases 2 et 3 .

2018 — 2019 — 2020

Avril : Comité technique Ville / Agence pour définir les modalités de mise en œuvre de la phase 1 de « Ville 30 » sur l'année 2019

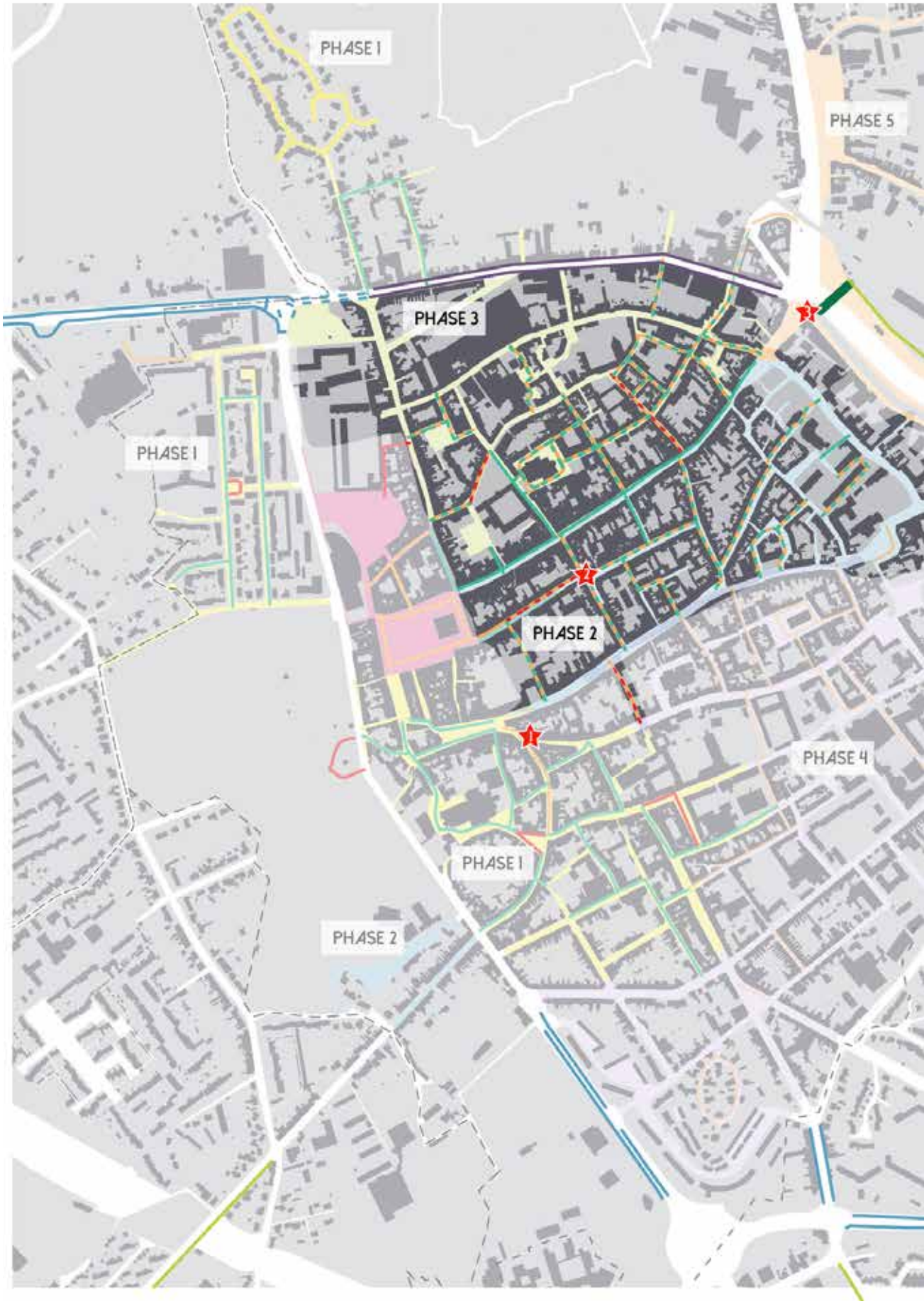
Juin : Première étape de mise en œuvre par l'élargissement de la zone de rencontre des Trois Places à l'Enclos Notre Dame

Août : Présentation en Comité Vélo des modalités de mise en œuvre de la phase 1

Septembre / Octobre : Mise en œuvre de la phase 1 (travail de terrain avec les entreprises, établissement de fiches de signalisation)

Octobre : Bilan de la mise en œuvre de la phase 1 et ajustements; Lancement de la définition des modalités techniques de la phase 2

Novembre : Conférence de presse sur l'achèvement de la phase 1 et explication du plan « ville 30 »


PHASE 1
PHASE 5
PHASE 3
PHASE 1
PHASE 2
PHASE 4
PHASE 1
PHASE 2

ETUDE VILLE 30 SUR LA VILLE DE SAINT-OMER - RÉFLEXION POST-COVID

MAI - JUIN 2020

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS :

- Voie verte
- Bande ou piste cyclable
- Double-sens cyclable
- Passerelle cycliste / piéton
- Voie centrale banalisée
- Chemin de halage

MISE EN OEUVRE DE LA STRATÉGIE VILLE 30 :

- Phase 1 : réalisée en 2019
- Phase 2 : planifiée en 2020
- Phase 3 : planifiée en 2020
- Phase 4
- Phase 5
- Phase « Finalisation des Trois Places » : Sera mis en cohérence lors de la réalisation des travaux de la Place Foch (2021)
- Mise en double-sens cyclable planifiée
- Exception à la mise en double-sens cyclable envisagée
- Rue en sens unique à étudier pour mise en double sens cyclable

TRAITEMENT DE POINTS DURS :

Point dur identifié sur les phases 2-3 et les axes structurants :

1. Connexion de la rue des Epeers et de la Place Victor Hugo
2. Intersection rue de Valbelle
3. Connexion de la passerelle et de la rue de Dunkerque

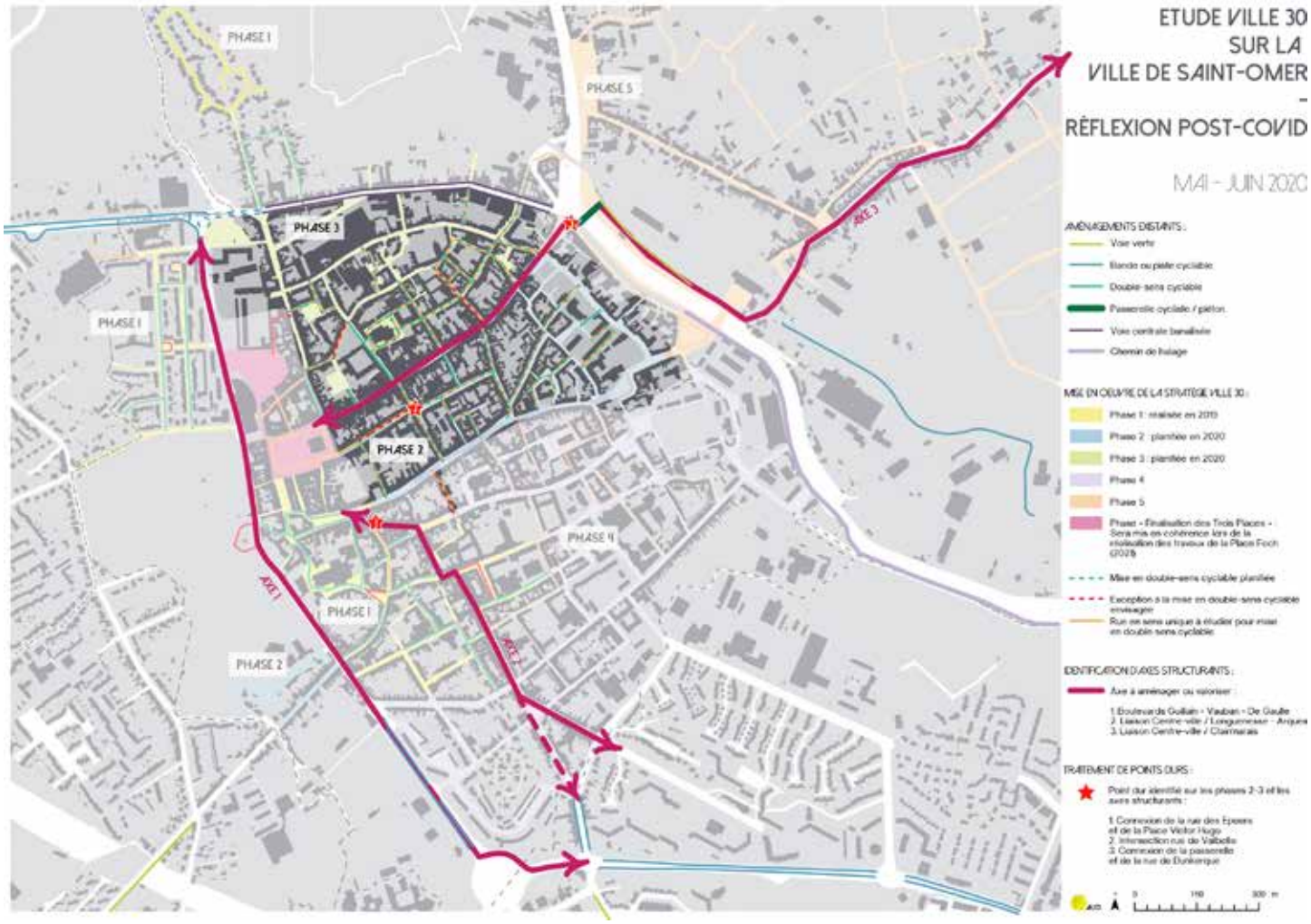
AUD N 0 150 300 m

ACTION 2
IDENTIFICATION D'AXES STRUCTURANTS

LA STRATÉGIE

De manière complémentaire, sur les axes dont la vitesse sera maintenue à 50km/h, les élus souhaitent travailler sur des aménagements cyclables séparés de la voirie permettant des connexions avec les autres communes.

Un axe existe déjà au nord, depuis la gare de Saint-Omer jusqu'au centre-ville de Saint-Martin-lez-Tatinghem, reliant notamment la Maison du Marais (équipement touristique). Il s'appuie sur la voie verte et la passerelle, réalisée par l'intercommunalité dans le cadre du désenclavement de la gare, et la Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB ou Chaucidou) du boulevard de Strasbourg, qui se connecte aux pistes cyclables de l'avenue Joffre à Saint-Martin- lez-Tatinghem.



LIAISON CENTRE-VILLE / CLAIRMARAIS

Depuis plusieurs années, la commune souhaite que cet axe se prolonge au-delà de la gare de Saint-Omer pour rejoindre Clairmarais (accès aux réserves naturelles du Romelaere, équipement de la Grange Nature, forêt domaniale de Rihoult-Clairmarais).

Une première réflexion fût menée en 2015 sur un projet de liaison entre les communes de Saint-Martin-lez-Tatinghem, Saint-Omer et Clairmarais. Le but était de relier les 3 principaux équipements se trouvant dans chacune des communes à savoir : la Maison du Marais de Saint-Martin-lez-Tatinghem, le Pôle d'échanges multimodal de Saint-Omer (La Station) et la Grange Nature de Clairmarais. A cette époque, l'étude a permis de définir les attentes et les différentes possibilités dans un contexte contraint par les spécificités du Marais Audomarois et du franchissement du Canal à Grand Gabarit.

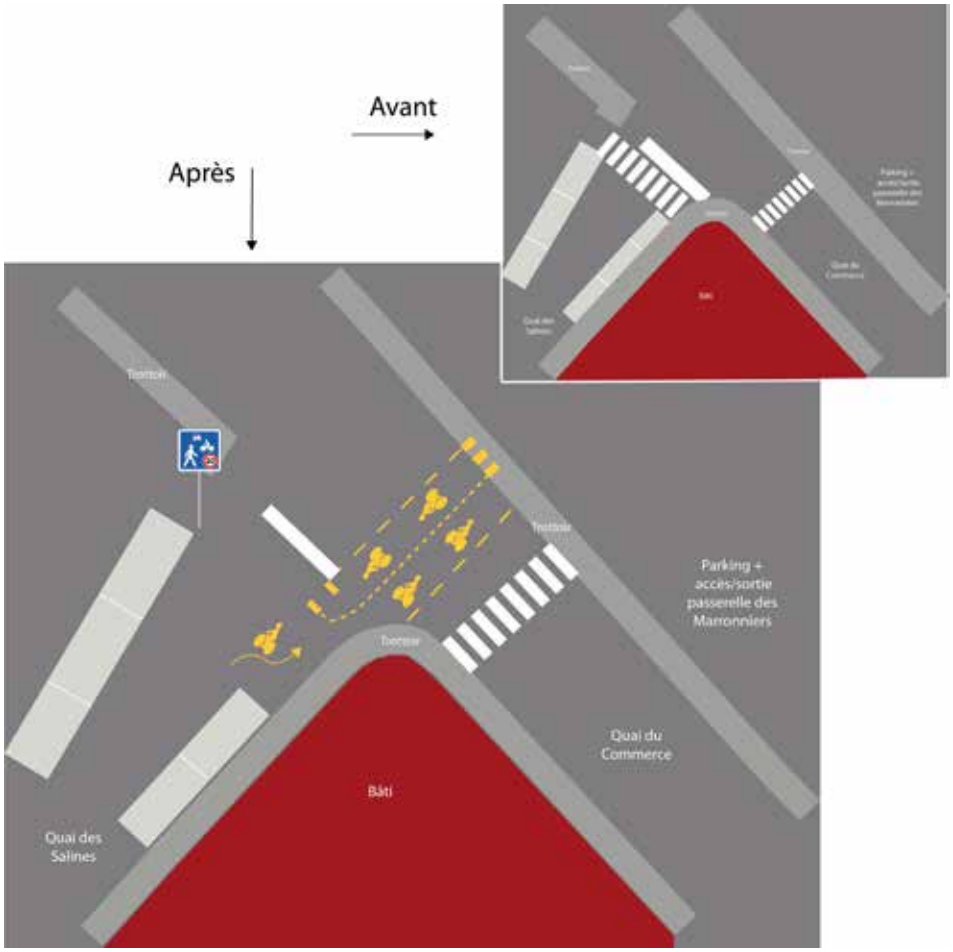
L'aménagement de la liaison a pour but de permettre à l'ensemble des usagers d'y circuler. Dans cet objectif et suite à l'expérimentation de la CVCB sur le boulevard de Strasbourg (dont la pérennisation date de 2018 axe de forte circulation), la Ville a sollicité officiellement par courrier le Département afin d'étudier la possibilité de réaliser une CVCB sur la route de Clairmarais.

Plusieurs réunions se sont déroulées en 2019, ainsi que des relevés de largeur de voirie et une campagne de comptages pour mieux connaître le trafic de véhicules et de cyclistes. Cet axe enregistre plus de 5 000 véhicules/jour (6 185 véh/jr sur une partie du tronçon, dont 73 poids-lourds soit 1,18%) et une moyenne de 115 cyclistes/jour dans un sens de circulation (90 cyclistes/jour sont enregistrés dans l'autre sens mais avec une erreur d'enregistrement un dimanche comptabilisant zéro cycliste).

Les recommandations du Département en matière de CVCB étant différentes de celles émises à l'échelle nationale (CEREMA), ce dernier recommande la recherche d'un itinéraire alternatif. L'ADAV, associée dans le cadre du Comité Vélo, estime que la réalisation d'une Chaucidou serait pertinente sur cet axe, et a indiqué à la ville qu'en région des voies similaires bénéficient de tels aménagements.

Aucune solution ne semblant satisfaire l'ensemble des parties présentes lors des derniers échanges (octobre 2019), la possibilité d'un nouvel itinéraire cyclable a été soulevée. L'idée consisterait à étudier les possibilités de réalisation d'une CVCB ou d'une zone 30 sur le tronçon situé à Saint-Omer et de réfléchir à un itinéraire alternatif (aussi direct que via la départementale) sur la section située à Clairmarais, au sein du marais. Cela impliquerait de résorber des discontinuités entre les chemins ruraux afin de créer un itinéraire cyclable direct et continu. Des réflexions avaient été lancées par le Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale sur ce secteur. Il était alors convenu d'organiser en 2020 une nouvelle réunion entre la ville de Saint-Omer, la commune de Clairmarais, la Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer (CAPSO), le Département et l'Agence afin d'échanger collectivement sur les différentes options.

Suite au contexte sanitaire du COVID-19, et lors du dernier Comité Vélo, les élus ont réaffirmé leur volonté d'une CVCB sur cet axe. L'objectif est de permettre une liaison centre-ville de Saint-Omer / centre-ville de Clairmarais, via la passerelle et la voie verte associée, ainsi que la rue de Dunkerque aménagée en zone de rencontre avec double-sens-cyclable (axe n°3 sur la cartographie). A ce titre, la municipalité a sollicité récemment le Département par courrier, co-signé avec la commune de Clairmarais, afin que les services puissent ré-envisager rapidement la mise en place d'une CVCB sur la route de Clairmarais.



Cette liaison, ainsi que celle évoquée précédemment desservant la Maison du Marais, est concernée par un point dur majeur à résorber (point n°3 sur la cartographie). L'installation de la passerelle en 2017 a fait l'objet d'un aménagement complémentaire du côté nord du canal (secteur gare), alors que du côté sud son implantation nécessite un réaménagement plus conséquent d'un carrefour supportant un trafic important.

Le réaménagement complet de ce secteur est prévu à moyen terme dans le cadre du projet global du quartier de la gare et du secteur ANRU. L'enjeu est de connecter la passerelle aux aménagements existants du boulevard de Strasbourg (CVCB), du Quai des Salines (zone de rencontre, impasse traversante pour les modes actifs) et de la rue de Dunkerque (zone de rencontre avec double sens cyclable (DSC)). Afin de trouver une solution provisoire à court terme, le terrain réalisé avec les membres du Comité Vélo (Ville, Agence, ADAV) a permis de s'accorder sur un marquage temporaire sans reprise de voirie.

BOULEVARDS GUILLAIN - VAUBAN - DE GAULLE

Dans le cadre des réflexions liées au déconfinement, un nouvel axe a émergé visant à relier les aménagements cyclables existants au nord de la ville (CVCB du boulevard de Strasbourg et pistes cyclables de l'avenue Joffre) et au sud de la ville (bandes cyclables vers et sur Longuenesse). Cette proposition fait suite notamment à la décision de la municipalité de confirmer l'interdiction des cyclistes dans le jardin public de Saint-Omer, suite aux sollicitations de l'ADAV demandant de lever cette règle.

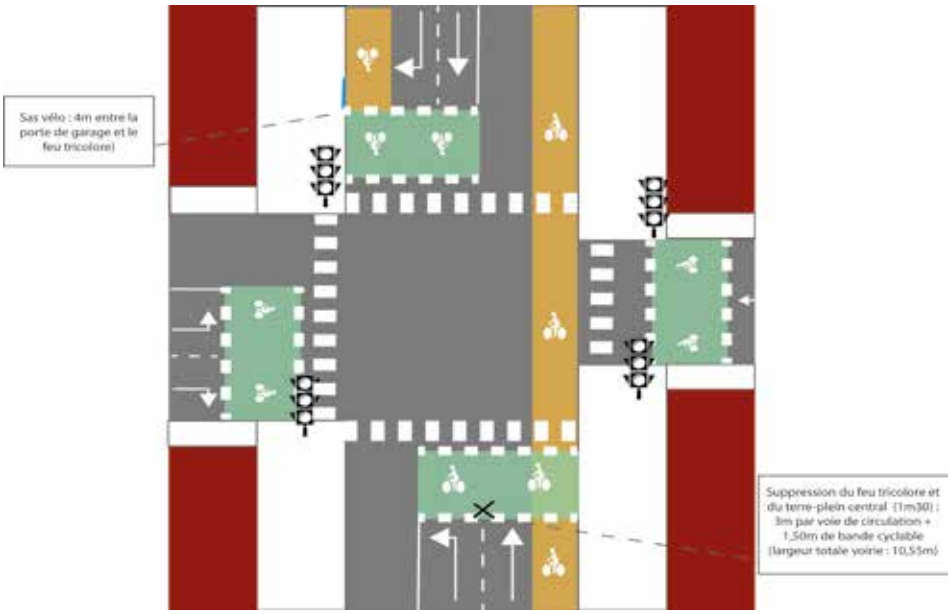
Afin de trouver une alternative pour la liaison avec Longuenesse, il est proposé d'aménager les boulevards Guillain, Vauban et l'avenue De Gaulle (axe n°1 sur la cartographie). Cet itinéraire ferait par ailleurs le lien entre les différents secteurs déclinés actuellement dans le cadre de « Ville 30 » en desservant les phases 1 à 3. S'agissant d'une artère structurante pour l'accès au centre-ville, cet aménagement a également pour intérêt de rendre plus visible la politique en faveur des vélos menée sur la ville.

Sur certains tronçons, un aménagement qualitatif, envisagé à ce stade en majorité sous la forme d'une piste cyclable bidirectionnelle, nécessitera de reprendre la voirie et par conséquent de lancer une étude de maîtrise d'œuvre. En attendant, il a été convenu d'envisager des aménagements provisoires à court terme, afin de tester une partie de cet itinéraire en reliant les bandes cyclables existantes de l'avenue De Gaulle à la zone de rencontre des Trois Places (centre-ville).

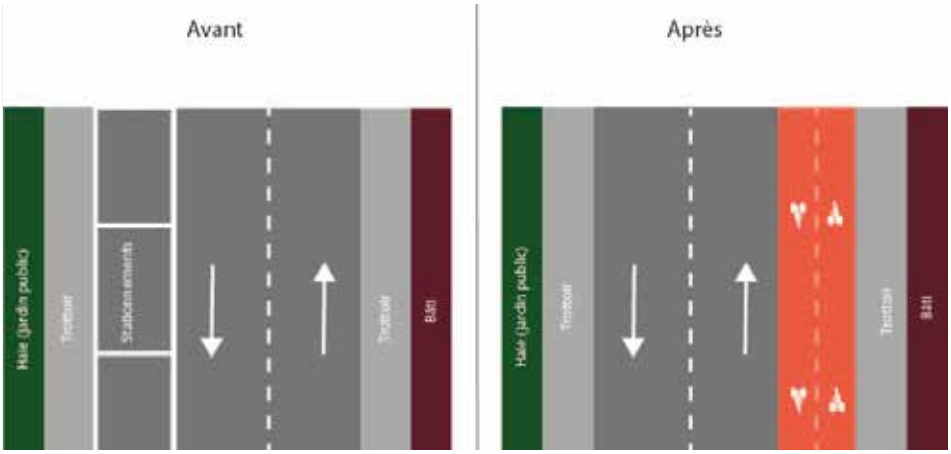
SCHÉMAS DE PRINCIPE DES AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS SUR LES BOULEVARDS :

> Élargissement des bandes cyclables Avenue Joffre et prolongement sur le Boulevard Vauban

> Gestion d'une intersection et mise en conformité de l'unique carrefour à feux tricolores de la ville par la matérialisation de sas vélos



> Suppression d'une bande de stationnement le long du jardin public (ancienne voie de circulation) au profit d'une future piste cyclable bidirectionnelle (temporalité non définie)



Ces aménagements provisoires s'articulent avec la stratégie déployée sur les Trois Places dans le cadre du déconfinement.

En effet, en lien avec le projet des Trois Places qui a permis le réaménagement de la Place V.Hugo et de la Place P.Bonhomme, la ville a mis en place des aménagements provisoires sur la Place Foch en faveur des terrasses et de la circulation des piétons et cyclistes (ex : piétonisation d'une partie des places à partir de 19h). Ils permettent de préfigurer certains principes du réaménagement prévu en 2021.

LIAISON CENTRE-VILLE / LONGUENESSE - ARQUES

Un troisième axe prioritaire est par ailleurs identifié et se situe en dehors des grands axes de circulation qui resteront à 50km/h. Il s'agit d'une entrée de ville depuis les communes de Longuenesse et Arques, sur laquelle d'un côté des aménagements de type double-sens cyclable (DSC) viennent d'être réalisés par la ville de Saint-Omer (phase 1 de « Ville 30 ») et de l'autre des bandes cyclables et des sas vélos sur Longuenesse (dans le cadre d'un réaménagement de voirie).

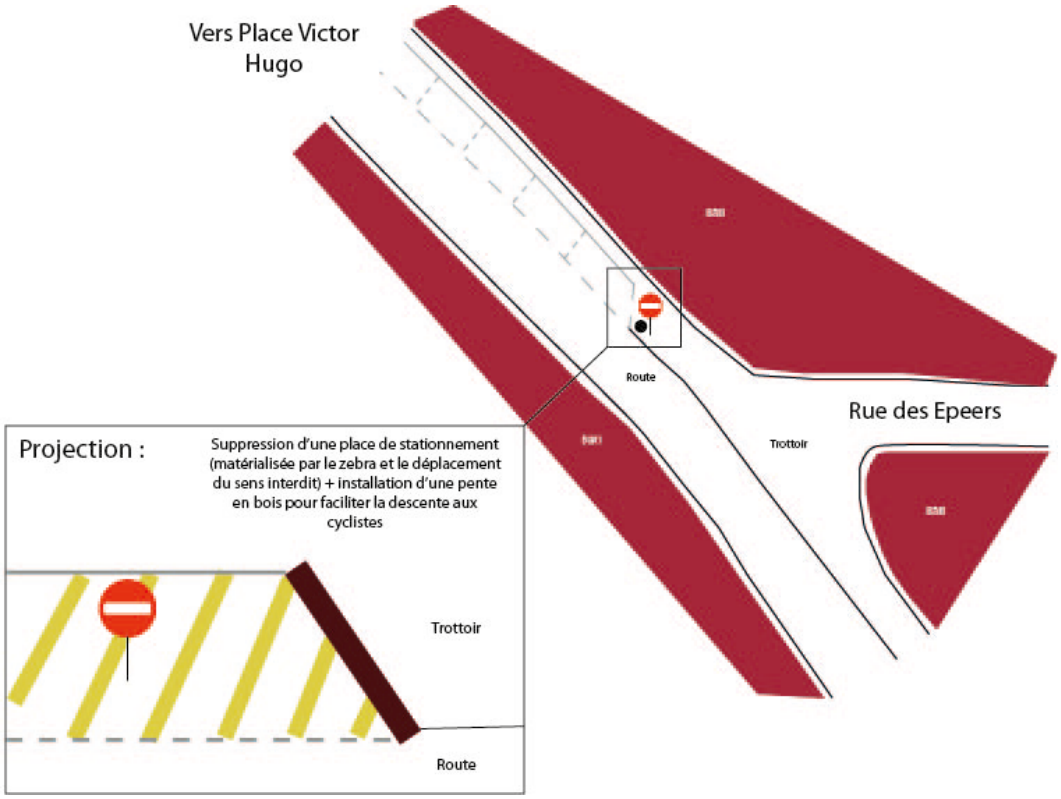
L'enjeu est de connecter ces derniers et plus largement d'assurer la continuité des aménagements dans deux directions possibles :

- L'une vers l'est en direction notamment du complexe aquatique et de la commune d'Arques (direction priorisée par l'ADAV);
- L'autre vers le sud se connectant à une voie verte desservant une zone d'activités, une zone commerciale et l'université.

Le tronçon manquant se situe dans une phase ultérieure de « Ville 30 » (phase 4), il a donc été proposé d'assurer a minima dès à présent le double-sens cyclable de la rue d'Aire (en direction d'Arques).

Par ailleurs, dans le cadre de la mise en œuvre de la phase 1 de « Ville 30 », un point dur a été identifié au niveau de la jonction entre la rue des Epéers (rue piétonne) et la Place Victor Hugo (zone de rencontre et zone piétonne le weekend) par la rue de l'Ecusserie. La mise en double-sens cyclable de cette dernière a été suspendue, du fait du fort trafic qu'elle supporte (sortie du centre-ville) et de l'étroitesse de certains tronçons, en attendant un réaménagement complet de la rue. Toutefois, il est constaté des cyclistes empruntant le trottoir du fait de ce tronçon manquant (qui représente moins de 50 m) pour rejoindre le centre-ville. Un aménagement provisoire est donc envisagé afin de répondre aux besoins des cyclistes et d'éviter le conflit d'usage avec les piétons.

SCHÉMA DE PRINCIPE POUR L'AMÉNAGEMENT TEMPORAIRE DU POINT DUR :



ACTION 3
DÉVELOPPEMENT DU STATIONNEMENT VÉLO

LA STRATÉGIE

La municipalité souhaite par ailleurs, dans le cadre du déconfinement, lancer dès à présent la mise en œuvre de ses engagements politiques en terme de stationnements vélos de courte, moyenne et longue durée.

La ville dispose actuellement d'environ 300 places de stationnement vélos, dont une cinquantaine se situent au niveau du pôle d'échange multimodal de Saint-Omer (La Station) dont 30 places en parking sécurisé.

MISE EN ŒUVRE

Dans un premier temps, la commune souhaite implanter du stationnement sécurisé en centre-ville. Deux emplacements complémentaires sont actuellement étudiés :

- Sur l'espace public au sein du parking des Carmes, localisé à proximité immédiate de la mairie et de l'artère commerçante rue de Dunkerque
- Au sein d'un local inexploité appartenant à la CAPSO (ancien garage), à l'arrière de la Maison du Développement Economique, débouchant dans la rue piétonne du Chevalier au Cygne, en plein cœur du périmètre des Trois Places.

De plus, afin de poursuivre le maillage du centre-ville en stationnement de courte durée, un objectif de 100 nouvelles places en arceaux est actuellement étudié pour venir notamment compléter l'offre insuffisante aux abords des commerces (rue de Dunkerque, rue d'Arras, Place Foch) et des parcs & jardins (entrées secondaires du Jardin Public, ruines Saint-Bertin, Quai des Salines / Jardin de Batistin / Square Vainquai, berges de l'ancien canal).

Certains de ces arceaux pourraient être installés de façon temporaire de manière à constituer une «flotte mobile» qui pourra par la suite être utilisée lors de manifestations sur la commune (ex : Festival de Jaaz, Sous les Pavés l'Art, etc.).

Dans ce contexte, il est envisagé d'utiliser le dispositif ALVEOLE (valorisation des Certificats d'Économie d'Énergie), et notamment le « Coup de Pouce Vélo » mis en place par le ministère de la Transition Ecologique et Solidaire visant à encourager la pratique du vélo par les Français dans le cadre du déconfinement (plan de 20 millions d'euros).

Plus largement, l'objectif est de lancer cette année une étude sur le stationnement vélo et particulièrement de manière à définir les conditions de mise en place des consignes sécurisées collectives et/ou individuelles pour les riverains (implantation, tarification, etc.).

ACTION 4
PROMOTION, COMMUNICATION, ÉVALUATION

Afin de rendre visible davantage la stratégie développée, plusieurs leviers d'actions vont être activés :

1. GOUVERNANCE

La municipalité souhaite transformer le Comité Vélo en Comité des Mobilités Actives afin d'associer au plan vélo le développement du plan « Bien à pied ». Il est actuellement étudié la possibilité d'y adjoindre la commission d'accessibilité.

De nouveaux représentants seront donc associés à ce nouveau format, tels que les associations de parents d'élèves.
L'objectif est également de renforcer la concertation citoyenne en associant par exemple les conseils de quartier (ex : sorties exploratoires) et la concertation partenariale (Département, intercommunalité, communes voisines).
Une délibération cadre est actuellement rédigée pour formaliser les objectifs et la méthodologie de cette stratégie en faveur des mobilités actives.

2. SUPPORTS DE COMMUNICATION

Dans le cadre du déconfinement, la municipalité valorise les adaptations mises en place à l'image de la réorganisation de la Place Foch évoquée précédemment. Elle souhaite, dans ce contexte, mettre davantage en avant la marche et le vélo. Ainsi, pour la mise en valeur des commerces du centre-ville, un premier flyer sur l'accessibilité de ces derniers, publié début juin, met en avant le vélo visuellement et indique l'offre de stationnement vélo. La cartographie sur cette offre reprise précédemment a ainsi été travaillée dans ce contexte et pourrait faire l'objet d'une prochaine publication.

La ville a par ailleurs communiqué mi-mai sur l'opération nationale «Coup de pouce réparation vélo», en faisant le lien avec le commerce de cycles de la commune, l'atelier de réparation de l'ADAV et le service de location de MOUVELO.

L'ADAV et l'Agence travaillent actuellement, à la demande de la municipalité, sur une seconde cartographie indiquant des distances-temps sur et autour de Saint-Omer.

3. COMPTEURS

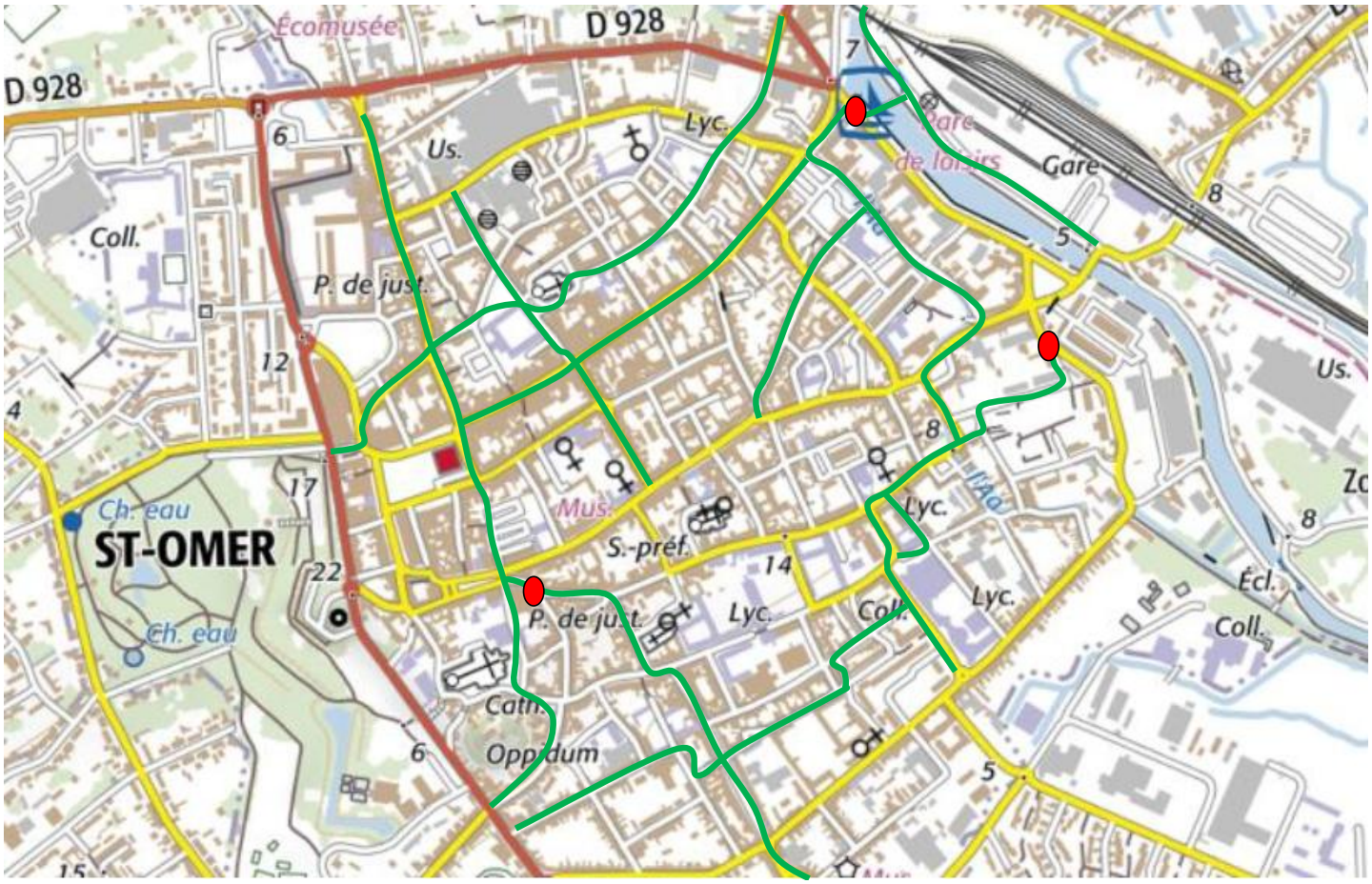
Depuis l'été 2018, l'Agence expérimente en partenariat avec la CAPSO des compteurs piétons dans les rues commerçantes de Saint-Omer. Ils permettent de connaitre le nombre de passages à un endroit précis, à une heure donnée de la semaine ou du weekend, et de suivre les évolutions dans le temps pour mieux comprendre et analyser où et quand se déplacent les piétons.

Afin d'évaluer sa politique vélo, la municipalité envisage de s'équiper prochainement de compteurs adaptés aux différentes pratiques de mobilité actives.

4. JALONNEMENT

Une signalétique piétonne directionnelle, touristique et patrimoniale est déployée sur la ville depuis novembre 2018. A partir de trois portes d'entrées de la ville (Pôle d'échanges multimodal / La Station, le Parking Cathédrale / Jardin Public, Maison du Marais), ce dispositif relie 27 sites touristiques et patrimoniaux d'intérêt empruntant les axes majeurs et les rues commerçantes de la ville. Cette réalisation participe à l'attractivité commerciale, patrimoniale et touristique du centre-ville et favorise une mobilité durable en valorisant la marche par les indications de distance et de temps de parcours.

Lors du dernier Comité Vélo, l'ADAV a émis le souhait que puisse être développé pour la rentrée de septembre le jalonnement d'itinéraires cyclables « alternatifs », en lien notamment avec les axes structurants évoqués précédemment. Cette proposition est actuellement étudiée par les services afin de permettre un arbitrage financier par les élus en fonction des autres actions détaillées préalablement.



Proposition de l'ADAV sur les itinéraires à jalonner

SYNTHÈSE : LES *A*CTIONS 2020

Sous réserve des estimations financières qui seront établies d'ici mi-juin, les actions à engager de mai à décembre 2020 sont les suivantes :

Mai 2020

- Mise en oeuvre des phases 2 et 3 de «Ville 30»
- Lancement d'une étude « Grands axes structurants » intégrant les points durs et l'enjeu du jalonnement vélo
- Réalisation des aménagements provisoires sur le Boulevard Vauban (axe 1) et sur les points durs de la rue de l'Ecusserie (axe 2) et de la Passerelle (axe 3)
- Matérialisation des sas vélos sur l'unique carrefour à feux (axe 1) et d'un double-sens cyclable sur la rue d'Aire (axe 2)
- Elargissement des bandes cyclables de l'Avenue du Général De Gaulle (axe 1)
- Dialogue avec le Département et les partenaires associés pour l'aménagement d'une CVCB sur la route de Clairmarais (axe 3)
- Implantation d'un parking vélo sécurisé sur le parking des Carmes
- Déploiement d'une centaine de places en arceaux
- Lancement d'une étude « Stationnement » pour les consignes sécurisées collectives et/ou individuelles
- Dialogue avec la CAPSO pour l'implantation d'un second parking vélo sécurisé rue du Chevalier au Cygne
- Réalisation d'une cartographie des distances-temps à vélo
- Acquisition de compteurs piétons / vélo

Décembre 2020

POUR ALLER PLUS LOIN

- Le projet « Saint-Omer Ville 30 » s'inscrit dans le programme d'Action Cœur de Ville. Retrouvez le programme complet de revitalisation du cœur de ville de l'Agglomération du Pays de Saint-Omer sur le site de l'Agence : www.aud-stomer.fr

- Consultez les fiches «Expertises de l'Agence» disponibles sur le site de l'Agence dont la fiche :
- Redynamiser les centres-villes et centres-bourgs

CHRONOLOGIE

2018

Septembre : Présentation en Comité Vélo
Novembre : Présentation en Conseil de Municipalité

2019

Avril : Comité technique Ville / Agence
Juin : Première étape de mise en œuvre
Août : Présentation en Comité Vélo
Septembre / Octobre : Mise en œuvre de la phase 1

2020

Mai : Comité vélo

Octobre : Bilan de la mise en œuvre
Novembre : Conférence de presse

L'Agence est un lieu d'échange et de travail collaboratif en matière d'urbanisme et de développement du Pays de Saint-Omer et de la Flandre Intérieure. Elle travaille au service des élus et de ses membres en s'appuyant sur une équipe pluridisciplinaire alliant expertises de connaissance de projet et de prospective territoriale. Elle est la seule Agence de France à intégrer un Pays d'art et d'histoire.

PAYS DE Saint-Omer Flandre Intérieure
Agence d'Urbanisme & de Développement
Pays d'art et d'histoire

Centre Administratif Saint-Louis
Rue Saint-Sépulcre – CS90128
62503 SAINT-OMER CEDEX

TÉL : 03.21.38.01.62
WWW.AUD-STOMER.FR
AUD-StOmer

PARTENAIRES :