

dérailleurs

LE VÉLO AU QUOTIDIEN

CALVADOS

ASSOCIATION DÉRAILLEURS CALVADOS

RENCONTRE DE TRAVAIL AVEC LA MUNICIPALITÉ d'HÉROUVILLE ST CLAIR 1er OCTOBRE 2025

En Mairie d'Hérouville, à l'invitation de Jérôme Langlois, conseiller municipal délégué.

1) Organisation et récurrence des réunions de travail

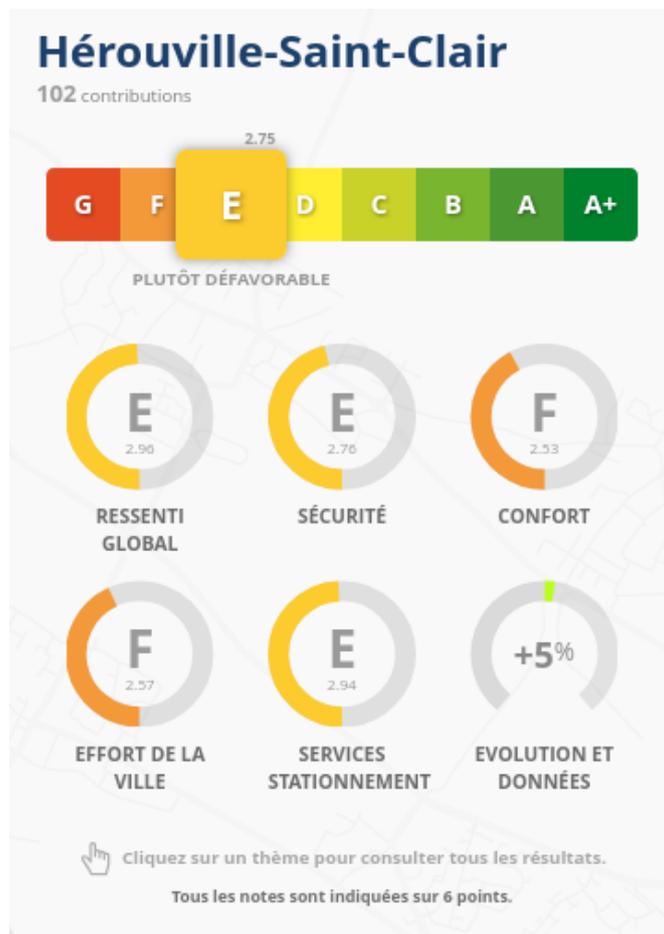
Comme pratiqué avec les services techniques communautaires (Caen la mer),

- il est proposé une régularité des rencontres de travail : **1 fois par mois**
- un créneau en **visio** sur le temps de midi : par ex. **le mardi 12h30-13h30**
- à cette adresse (accessible à tous) : <https://derailleurs.frama.space/call/s5ynbrpn>

2) Baromètre Vélo 2025

Comparaison des résultats **2025** (col. gauche)

avec ceux de l'édition **2021** (col. droite)



2025

2021

Hérouville-Saint-Clair

110 contributions

RESSENTI GLOBAL

Se déplacer à vélo dans votre commune est...



Le réseau d'itinéraires cyclables de ma commune me permet d'aller partout de façon rapide et directe.



Les conflits entre les personnes circulant à vélo et à pied sont...



A vélo, les personnes conduisant des véhicules motorisés me respectent



A vélo, je trouve que le trafic motorisé (volume et vitesse) est...



Selon moi, dans ma commune, l'usage du vélo est...



- A+ >= 46
- A >= 43 et < 46
- B >= 39 et < 43
- C >= 35 et < 39
- D >= 31 et < 35
- E >= 27 et < 31
- F >= 23 et < 27

Hérouville-Saint-Clair

102 contributions

RESSENTI GLOBAL

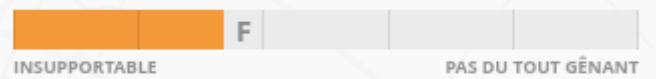
Le réseau d'itinéraires cyclables de ma commune me permet d'aller partout de façon rapide et directe.



Selon moi, dans ma commune, l'usage du vélo est...



A vélo, je trouve que le trafic motorisé (volume et vitesse) est...



A vélo, les personnes conduisant des véhicules motorisés me respectent



Les conflits entre les personnes circulant à vélo et à pied sont...



Se déplacer à vélo dans votre commune est...



2025

2021

Hérouville-Saint-Clair

110 contributions

SÉCURITÉ

En général, quand je circule à vélo dans ma commune je me sens...



Je peux circuler à vélo en sécurité sur les grands axes dans ma commune



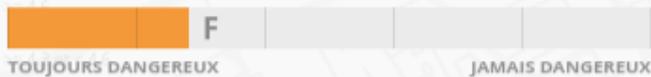
Je peux circuler à vélo en sécurité dans les rues résidentielles



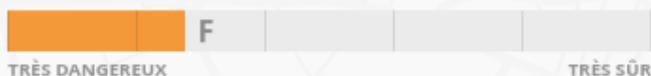
Je peux rejoindre à vélo en sécurité les communes voisines



Selon moi, traverser un carrefour ou un rond-point est...



Pour les enfants et les personnes âgées, circuler à vélo est...



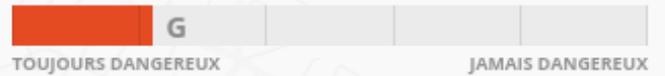
- A+ >= 4.5 et < 5
- A >= 4 et < 4.5
- B >= 3.5 et < 4
- C >= 3 et < 3.5
- D >= 2.5 et < 3
- E >= 2 et < 2.5
- F >= 1.5 et < 2
- G >= 1 et < 1.5

Hérouville-Saint-Clair

102 contributions

SÉCURITÉ

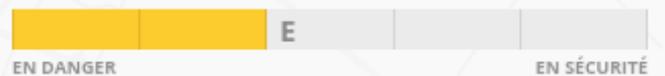
Selon moi, traverser un carrefour ou un rond-point est...



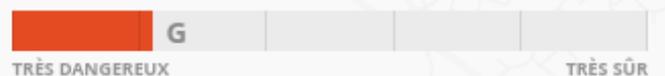
Je peux circuler à vélo en sécurité sur les grands axes dans ma commune



En général, quand je circule à vélo dans ma commune je me sens...



Pour les enfants et les personnes âgées, circuler à vélo est...



Je peux rejoindre à vélo en sécurité les communes voisines



Je peux circuler à vélo en sécurité dans les rues résidentielles



CONFORT

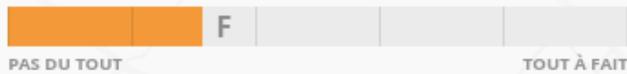
Selon moi, les itinéraires cyclables sont...



L'entretien des itinéraires cyclables est...



Les directions à vélo sont correctement indiquées par des panneaux.



Lors de travaux sur les itinéraires cyclables, une solution alternative sûre est proposée



A vélo, je suis autorisé à emprunter les voies à sens unique à contre-sens



A+

A

≥ 4.3 et < 4.6

EFFORT DE LA VILLE

Selon moi, les efforts faits en faveur du vélo par la ville sont...



La communication en faveur des déplacements à vélo est...



La mairie est à l'écoute des besoins des usagers et usagères du vélo, elle les implique dans ses réflexions sur les mobilités et les projets d'aménagement



Selon moi, le stationnement des véhicules motorisés (voitures, camions, motos...) sur les itinéraires cyclables est...



CONFORT

A vélo, je suis autorisé à emprunter les voies à sens unique à contre-sens



Lors de travaux sur les itinéraires cyclables, une solution alternative sûre est proposée



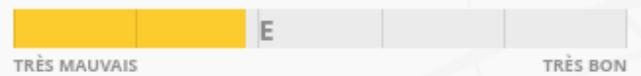
Selon moi, les itinéraires cyclables sont...



Les directions à vélo sont correctement indiquées par des panneaux.



L'entretien des itinéraires cyclables est...



EFFORT DE LA VILLE

La mairie est à l'écoute des besoins des usagers du vélo, elle les implique dans ses réflexions sur les mobilités et les projets d'aménagement



La communication en faveur des déplacements à vélo est...



Selon moi, le stationnement des véhicules motorisés (voitures, camions, motos...) sur les itinéraires cyclables est...



Selon moi, les efforts faits en faveur du vélo par la ville sont...



SERVICES STATIONNEMENT

Dans la commune ou à proximité, trouver un stationnement vélo adapté à mon besoin (durée, sécurité...) est...



Stationner son vélo en gare ou à une station de transports en commun est...



Louer un vélo pour quelques heures ou pour plusieurs mois est...



Dans la commune ou à proximité, trouver un magasin ou un atelier de réparation est...



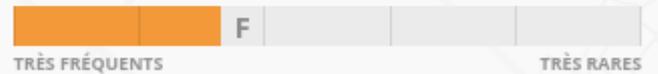
2025

SERVICES STATIONNEMENT

Louer un vélo pour quelques heures ou pour plusieurs mois est...



Selon moi, les vols de vélos sont...



Dans la commune ou à proximité, trouver un magasin ou un atelier de réparation est...



Stationner son vélo en gare ou à une station de transports en commun est...



Dans la commune ou à proximité, trouver un stationnement vélo adapté à mon besoin (durée, sécurité...) est...



2021

EVOLUTION DU RESENTI

Evolution ressentie depuis 2 ans



Evolution des notes globales au fil des Baromètres



2021



2019

EVOLUTION

Evolution ressentie depuis 2 ans



Evolution des notes globales au fil des Baromètres



2019



2021

3) Sites prioritaires à aménager

pour la sécurité des cyclistes et le développement du vélo à Hérouville

En complément de l'expérience des hérouvillais de l'association d'utilisateurs Déraillleurs Calvados, **les points et les commentaires sur la cartographie du Baromètre Vélo** aide à prioriser les travaux sur les axes et lieux sensibles (points rouges et bleus) :

<https://www.barometre-velo.fr/2025/carte/?c=14327#13.6/49.20149/-0.33169>



NB. les commentaires apparaissent **en cliquant sur le point** concerné, s'ils sont en lien.

L'association obtiendra bientôt **la liste de tous les commentaires**, qui seront transmis à la Ville et à Caen la mer.

LISTE des LIEUX A AMÉNAGER EN PRIORITÉ

1 - Avenue de la Grande Cavée

Sur toute sa longueur, aucune voie cyclable n'a été aménagée.

Or il s'agit de l'axe le plus important de la Ville, qui structure son espace et ses mobilités. Les itinéraires vélo (2 sens) de cet axe sont **fragmentés, illisibles et non protégés.**

Les répondants du Baromètre l'ont placée en 1ère place de leurs demandes en 2025. C'était déjà le cas en 2021. **Une étude de sécurisation cyclable** est demandée, menée par Caen la mer, avec un portage politique actif de la Municipalité d'Hérouville.

*NB. la dernière étude produite par la Caen la mer (à l'occasion du projet Tram 2028) indique que la Grande Cavée bénéficie déjà de pistes cyclables ! **C'est faux** évidemment. **Il faut rendre réel ce qu'indique Caen la mer** (page 177 de l'étude d'impact C2).*

2 - Place du Café des Images

La place centrale de la Ville est un parking entouré de 8 chaussées dangereuses pour les cycles et les piétons. Aucune voie cyclable.

Les traversées vélo n'apparaissent pas au sol : des choix simples et peu coûteux permettraient de rendre visibles les usagers vulnérables.

→ **Proposition de pose de lignes rouges** délimitant les passages cyclables (par exemple la voie inutilisée à l'est du parking, avec l'ancien arrêt de bus en zébras jaunes effacés) et demande de **marquage des traversées en résine rouge**, par exemple entre le trottoir partagé de l'avenue de Bruxelles et cette voie cyclable.

3 - Traversées de la 2x2 voies Caen–Ouistreham : l'une de nos 2 murailles !

→ sécuriser et jalonner ces parcours vélo entre Hérouville-Centre et Montmorency-Canal-VéloFrancette :

3.1 - par la D60 (Lébisey-Colombelles) : dangereuse dans les deux sens, notamment lors des traversées de bretelles de sortie et d'accès : des travaux de création d'une piste bidirectionnelle (côté sud/ville) sont annoncés par Caen la mer depuis 2 ans (?)

Trois accidents corporels de cyclistes ont été recensés récemment sur la D226 à Hérouville (avant le pont de Colombelles). Selon la base nationale des accidents corporels (BAAC 2017-2023), 2 accidents ont eu lieu au croisement entre la rue Verte et la route de Colombelles (1 blessé grave en 2021 et 1 blessé léger en 2022) et 1 troisième au croisement avec la piste cyclable (1 blessé léger en 2019) :
→ quelles décisions politiques ont été prises ?

3.2 - entre le Rond-point des Drapeaux et Montmorency : deux possibilités actuellement inconfortables, dangereuses et en principe **mono-sens** (est-ouest),

a) celle de la bretelle d'entrée et de sortie : BAU+voie de bus, à partir de la statue de la Chouette : dangereux et mono-sens !

b) celle du cheminement piétons sur la butte de la bretelle en forte montée vers l'arrêt de bus, puis la voie de bus ou le trottoir, puis la traversée de la bretelle de sortie, puis traversée vers le Rond-point des Drapeaux (signalétique vélo effacé) : un point noir majeur à résoudre (par exemple par le point 2 bis)

→ Focus sur l'anneau en peinture verte du **Rond-point des Drapeaux** : mal conçu et isolé, son marquage vert est effacé, les gravillons non balayés et les hautes bordures de trottoirs ne permettent pas d'accéder à des zones + sécurisées.

A revoir ensemble (résines rouges, bandes sécurisantes, itinéraires pertinents).

3.2 bis - proposition de créer un passage souterrain piétons-cycles sous la 2x2 voies : entre le N-1 du centre commercial du Val St-Clair et le quartier St-Clair (Montmorency, secteur de la Rue de l'église) **ou une passerelle** adaptée.

3.3 - par la Passerelle jaune : problème d'entretien, de confort (bordures) et de lisibilité des accès de part et d'autre (jalonnement de l'itinéraire)

3.4 - par la Rue du Connétable : piste partagée surelevée mais dangereuse, not. au niveau de la bretelle d'accès. Rendre visible la piste au sol par de la résine rouge et la mise en place d'une priorité d'insertion des vélos sur la chaussée pour qu'ils soient respectés.

3.5- par le Souterrain de la piscine : modifier les barrières existantes et installer un éclairage de nuit (les obstacles trop serrés et l'obscurité dissuadent beaucoup de cyclistes de passer par ce tunnel).

4 - Traversées du Périphérique : désenclaver les cyclistes hérouvillais !

4.1 - Par le pont du Centre Baclesse : piste cyclable existante à entretenir, présence de nombreux trous,

4.2 - par le Pont de la Pierre Heuzé : 2 étroites pistes récentes, créées sur le pont en réduisant les 2 trottoirs.

Les 2 ronds-points de chaque côté de ce pont (à Caen et à HSC) restent très dangereux, malgré les aménagements récents : les pistes sont traitées comme des trottoirs.

La vitesse motorisée n'est pas canalisée, les priorités ne sont pas logiques, les cyclistes ne sont pas respectés lorsqu'ils traversent, le confort est inexistant (bosses, bordures, caniveaux, arrêts, feuilles et aucun déneigement / idem piétons).

4.3 - Entre la Pierre Heuzé et le Boulevard de la Paix, aucune traversée n'est actuellement possible en raison de la longueur du périphérique (une muraille infranchissable) et de la superficie de l'échangeur quadruple de la Porte d'Angleterre (superficie plus grande que celle de l'enceinte du Château de Caen).

→ **Proposition de passage souterrain piétons-cycles pour désenclaver les hérouvillais.** Techniquement, ce passage sous le périphérique peut être créé entre le bas de l'avenue Victor Vinde et le quartier Savary (dans le talus du virage du boulevard de la Haute Folie).

4.4 - par le Boulevard de la Paix : peu engageant (trottoirs cyclables ou bandes cyclables), les véhicules circulent trop vite. Imaginer autre chose que le statu quo.

4.5 - par la VéloFrancette : RAS, sinon un problème d'éclairage l'hiver et de sous-dimensionnement de la voie verte (très fréquentée matin, soir et WE) et de pratiques cyclosporives dangereuses (prévenir les clubs FFC locaux).

5 - Avenue du Val St-André : faire aboutir les négociations avec Mary Automobiles pour la cession foncière nécessaire à la construction de **la piste cyclable toujours en projet** (il y aurait largement la place pour tous les usages ; cette bande de terrain n'est pas utilisée).

Au **Rond-point du lycée Allende**, repenser les traversées (actuellement non correctement signalées) et les connexions cyclables : résine rouge et pictos vélo + suppression des bordures de trottoir (blocage incompréhensible, à cet endroit, de la piste sur trottoir de la rue Guyon de Guercheville)

6 - Axe Grande-Delle-Fleming : nouvelle piste cyclable sous les arbres (très bien !) et trottoir partagé avec les piétons (moins bien) -> **voir contribution en annexe** d'un cycliste membre du groupe de travail sur ce chantier récemment livré

6.1 - Demande de matérialisation des **traversées** vélo en résine rouge, not. au croisement compliqué de cet axe avec **la rue Pasteur**, toujours non cyclable malgré la largeur importante (les trottoirs servent de parking PL)

6.2 - Au **petit rond-point du Bois** (boulangerie), dangerosité du fait de l'absence de marquage rouge et de la **trop grande vitesse des véhicules de l'av. du Haut Crépon**, qui pourraient être ralentis par de larges plateaux-ralentisseurs.

7 – Avenue du Haut Crépon et Bois de Lébisey

7.1 – Axe cyclable de l'avenue du Haut-Crépon : la piste cyclable bidirectionnelle est-elle toujours en projet ? Le besoin existe et cette piste éviterait les conflits d'usage avec les piétons (2 trottoirs partagés + 1 chemin partagé).

Manque de signalétique : après les travaux sur les réseaux il y a plusieurs années, les pictos vélo sur les **trottoirs partagés** ont disparu et n'ont pas été renouvelés.

7.2 – Traversée des salariés à vélo de l'entreprise CENEXI : en l'absence de piste cyclable bidirectionnelle de ce côté, une traversée cyclable sécurisée vers le chemin partagé avec les piétons (sous les arbres) est nécessaire. Préconisation d'un **plateau traversant** avec signalétique et résine rouge.

Ce plateau permettra aussi de limiter la vitesse des véhicules sur cet axe.

7.3 - Traversées devant le parking de la Fonderie : dangers de toutes parts, pavés inconfortables et sans marquage rouge aux 2 carrefours, grandes poubelles en permanence sur la voie piétons-cycles etc.

7.4 - Rue des Eudistes : problème de lisibilité du marquage vélo (effacement)

7.5 - Accès au chemins forestiers du Bois : manque d'entretien régulier, notamment du côté de la D226 au nord (fossés boueux à franchir, déchets, nids de poule dans l'impasse du terrain des gens du voyage).

8 – Quartier de Lébisey

8.1 - Carrefour routier de Lébisey D60-D226 : très dangereux toute la journée. Les voies cyclables et les traversées vélos doivent être identifiées en résine rouge et la circulation régulées par bouton-poussoir (comme sur les feux juste à côté).

8.2 – Chemin partagé de la micro-forêt de Lébisey : parcours sympathique, mais quelques accidents de vélos en raison du manque d'entretien (manque de visibilité due à la végétation non taillée)

8.3 – Traversées cyclables à matérialiser en rouge, chemins partagés à entretenir régulièrement (recharger en sable compacté pour éviter la boue ou bien à refaire en enrobé, beaucoup plus durable), petites zones de pavés inconfortables et glissants

8.4 – Avenue de Garbsen : traversées à matérialiser en rouge + **retrait des potelets (beaucoup d'accidents de nuit nous ont été remontés. Ils ont été installés au centre de la piste bidirectionnelle et sont peu visibles, inutiles et dangereux)**

9 - Avenue Charles de Gaulle (ex-route de Lion) : bonnes pistes bidirectionnelles, fréquentation importante et satisfaction globale.

9.1 - Traversées peu visibles (sortie Baclesse, sortie CHU, boul. Becquerel, insertion depuis la rue Pasteur), à signaler par résine rouge,

9.2 - Entretien insuffisant (nettoyage régulier du talus du parking du CHU : les deux institutions laissent pourrir la végétation qui a fini par verser sur la moitié de la piste = voie réduite et glissante !!)

10 - Quartier Montmorency :

10.1 - Boulevard de la Paix : trottoir partagé ou bande cyclable (bof bof) aménagements discontinus, qui parfois disparaissent... Vraiment pas incitatif.

10.2 - Flécher les itinéraires vélo vers le centre-ville d'HSC (jalonnement et accès soignés à la passerelle jaune, aux passages souterrains, à la bretelle etc.)/
Flécher et soigner les itinéraires vélo vers la voie verte du Canal (VéloFrancette) pour tous les publics.

11 - Avenue de la Valeuse et Avenue du Val

11.1 – Av. de la Valeuse : aucune voie cyclable malgré la largeur, on est « poussé » par les voitures, même aux feux.

11.2 - HDV-Drakkar : repenser les bandes et pistes cyclables existantes, mal conçues malgré le potentiel sur cet axe.

11.3 - Rond-Point du Drakkar : son anneau cyclable est une bande (pointillés). On demande à le protéger (séparation par bordures et résine rouge aux croisements) et à le faire entretenir (taille des branches et des haies piquantes).

11.4 - Drakkar-C.Cial : bande cyclable dangereuse dans un sens, trottoir partagé dans l'autre (avec des trous et des feuilles), traversées pénibles et dangereuses.

11.5 - Entre les Centres commerciaux (Val St-Clair) : finaliser l'intention de départ en protégeant les parcours vélo de chaque côté.

La signalétique vélo au sol maintenant totalement effacée : proposition d'inversion des voies trottoir / piste cyclable (revêtement sableux inadapté aux cycles), mettre en place les pictos vélos sur l'enrobé.

12 - Quartier Haute-Folie :

12.1 - Boulevard de la Haute-Folie : aucune voie cyclable sur cet axe parallèle au périph, alors que ce serait pratique (évite le détour par le secteur Château d'eau).

12.3 - Passage souterrain vers Caen (sous le périph, vers l'av. Victor Vinde) dans le talus du virage du boulevard (hôtel) : comme expliqué plus haut.

12.4 - Av. de Berlin : voies cyclables à faire respecter, not. au niveau des parkings et lors des marchés (stationnements VL sur la piste : non praticable).

12.3 – Rond-point Savary : l'arrivée en biseau de la piste bidirectionnelle de l'Av. de Bruxelles n'est pas correcte, les cyclistes ne peuvent **pas facilement s'insérer sur la chaussée** par un virage aussi important (environ 300° !).

S'ils souhaitent tourner à gauche, ils ont tendance à couper le RP en sens inverse, ou en passant par le trottoir à gauche vers le passage piétons, pour accéder à la piste devant le collège Varignon (à améliorer également).

13 – La « Citadelle douce », un cœur de ville piétonnier occupé par les voitures.

13.1 - Place du Château d'eau, la rampe temporaire construite pour la rénovation des résidences **CROUS** devrait être conservée pour permettre l'accès des cycles.

13.2 - Place de l'Europe : doubler les escaliers de rampes (ou de goulottes) pour rendre accessible aux vélos la « Citadelle douce » jusqu'au bout (place des terminus **Twisto** : escaliers sans rampes !).

13.3 – Entretien de la voirie intérieure : trop de trous, de pavés cassés, de nids de poule... les véhicules qui passent ici quotidiennement **gênent et détruisent le secteur piétonnier**.

La Citadelle n'est plus « douce » depuis la décision municipale de créer des parkings VL en zone piétonne, un non-sens urbanistique qui choque encore.

Hérouville est même la seule commune à avoir mis en place, sur la Grande Cavée pour accéder au nouveau parking Place de l'Hôtel de Ville, une **voie protégée pour les voitures avec signalétique au sol dédiée** (mais pas de voie cyclable) !

14 - Presqu'île hérouvillaise

14.1 - Pont tournant de Colombelles : en principe, le projet de nouveau franchissement sur la canal prévoit des accès vélo et des voies cyclables protégées et aux normes. Nous restons à la disposition des autorités compétentes pour les conseiller (finitions).

14.2 - Rond-point industriel Hérouville - Colombelles : reste à aménager, avec pistes et traversées en rouge, à l'occasion de la pose du nouveau pont tournant de Colombelles.

14.3 - Projet municipal de nouveau quartier « Archipel » : pour l'instant il n'est pas prévu de voie cyclable séparée (pour le transit inter-quartiers), mais uniquement sur chemins et dans les zones piétonnes autour des immeubles : **ce choix minimaliste n'est pour l'instant pas adapté** aux besoins de déplacement autour de ce quartier neuf qui se veut exemplaire.

Nous sommes à la disposition des aménageurs pour travailler sur ce secteur.

4) Stationnement vélo

→ **Sur chaque parking, la transformation de places de stationnement VL en stationnements vélo** serait un acte politique fort.

Un ratio d'1 place VL neutralisée sur 20 permettrait rapidement d'installer partout des arceaux vélos en nombre. Un cycliste hérouvillais vous propose de convertir des places VL sur les grands parkings en stationnement vélo sur 3 places contiguës.

→ **Choisir des arceaux en U plus simples**, solides et espacés entre eux : c'est moins coûteux, pratique et plus polyvalent (tous types de vélos).

→ **Confier à 2 agents hérouvillais, circulant à vélo, le recensement de tous les lieux à renforcer en arceaux vélo.**

→ **Engager un dialogue** concret sur le nombre et le lieu des stationnements vélo :

- **avec les commerçants, les professions médicales et les supermarchés** (stationnement vélo de courte durée),
- **avec les établissements scolaires** (écoles, collèges, lycées + le CROUS),
- **avec les entreprises / les employeurs hérouvillais** (stationnement à la journée, services vélo, sensibilisation RSE) : exemple de l'entreprise CENEXI,
- **et surtout avec les bailleurs sociaux** pour leurs résidences hérouvillaises (stationnements vélo de courte et de longue durée).

Enfin, il est proposé le déploiement, facilement réalisable à Hérouville, de solutions de **stationnement extérieur fermé, de type « vélobox »**.

A l'image de la solution installée à Bordeaux, ce sont des parkings vélo sécurisés **faciles à mettre en œuvre et peu coûteux**.

Chaque box permet d'accueillir 5 vélos et sont placés sur une place de parking VL. Partagé avec 5 locataires, chacun a son emplacement et sa clé. Sur inscription des habitants, la box est installée à partir de 5 demandes dans un quartier. La proposition et le recensement des besoins ferait l'objet d'une communication adaptée et d'un démarchage.

5) Entretien de la voirie cyclable et des services vélo

Cette question-là ne devrait plus se poser.

Or beaucoup de cyclistes insistent auprès de nous pour que soit mentionnée la nécessité **d'entretenir aussi fréquemment les voies cyclables que les voies routières :**

- **Revêtements** : reprises d'enrobés, comblement des nids de poule, redressement des plaques techniques, rechargement des creux boueux sur les voies sableuses, etc.
- **Balayage** des gravillons, de la terre et des feuilles avant que les voies soient inutilisables,
- **Déneigement et prévention du verglas** (actions rarement effectuées),
- **Taille des haies et des branches** gênantes (tout autour du RP du Drakkar et au coin sud-est du par exemple) lors du passage et pour améliorer la visibilité (voir et être vu).

ANNEXE

Proposition de Réseau express vélo (2024) sur le bassin de vie caennais

L'association a proposé un **réseau de pistes cyclables majeures**, larges et sécurisées, permettant un transit cycliste quotidien :

<https://www.derailleurs-calvados.fr/pour-un-reseau-express-velo-2/>



La Ville d'Hérouville est concernée par le passage de 4 grandes voies cyclables :

1 - l'axe Caen - Hérouville-Centre - Blainville : par le boulevard Clémenceau et le **tunnel à créer** sous le périphérique caennais (entre le quartier Savary et la rue d'Hérouville à Caen),

2 - l'axe Caen - CHU - Biéville (D60) : la route départementale est doublée depuis 2023 d'une voie cyclable partagée bidirectionnelle,

Deux boucles vélo périphériques passeraient par Hérouville :

3 - l'axe Grande Cavée - Parc St André (entre le canal et le CHU),

4 - et la piste bidirectionnelle attendue le long de la D226 (Colombelles - Lébisey).

→ Voir aussi le **cahier technique (téléchargeable)** qui reprend les grands principes d'aménagement cyclable (revêtement, largeur, virages, signalétique au sol etc.) de ce type de réseau cyclable majeur.