

Élections municipales 2020

Comment développer les mobilités actives à **Bailleul** ?

les propositions de l'ADAV



DROIT AU VÉLO – ADAV

Créée en 1982, l'association Droit au vélo (ADAV) s'est donné pour but de promouvoir et faciliter les mobilités actives (la marche et le vélo) et de manière générale, tous les modes de déplacements respectueux de l'environnement comme moyens de circulation privilégiés, d'améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons et de les représenter dans la région Hauts-de-France.

Elle mène avec ses adhérents des actions de sensibilisation et d'information et propose des solutions d'aménagement de la voirie.

Experte d'usage, Droit au vélo est reconnue comme force de proposition en matière de déplacement à vélo et à pied par de nombreuses collectivités territoriales et organismes publics des Hauts-de-France avec qui elle a signé des conventions de partenariat.

Au 31 décembre 2018, l'association comptait exactement 2111 adhérents.

Espace public saturé par la voiture, air de plus en plus difficilement respirable, cadre de vie dégradé, sédentarité, difficultés financières, densification des villes... les citoyens sollicitent massivement la possibilité de se déplacer autrement qu'en voiture individuelle. La marche et le vélo, seuls ou en intermodalité avec les transports en commun, sont très fortement plébiscités. Ainsi, selon une enquête IFOP de juin 2018, 83 % des Français sont favorables à une augmentation de la place accordée au vélo en ville.

Pouvoir de police, compétence voirie, gestion des écoles et du cadre de vie, espace public, santé, pollution... le maire et son équipe municipale peuvent répondre aux besoins d'évolution des modes de déplacement dans leur ville et impulser le changement dans leur intercommunalité.

Durant le second trimestre 2019, l'Association Droit au vélo – ADAV a réuni ses adhérents et sympathisants chapellois pour répondre à cette question : si vous étiez élu maire demain, que feriez-vous en priorité dans votre ville ?

Vous trouverez ici les propositions du groupe de travail. Nous invitons chaque candidat à les reprendre dans ses engagements.

1. ENCOURAGER LA MOBILITÉ ACTIVE

Pour encourager les déplacements à pied et à vélo, il est nécessaire d'adopter des mesures visant à faciliter les déplacements des cyclistes et des piétons. Leurs itinéraires doivent être sécurisés, agréables et sans obstacles.

Pour parvenir à cet objectif, les propositions sont les suivantes :

a) Zones 30 km/h

L'ensemble des zones 30 doit être pérennisé et étendu : le 30 km/h en ville doit devenir la règle et les vitesses supérieures l'exception. Pour inciter au respect des vitesses, des radars pédagogiques et des aménagements tels que des plateaux surélevés par exemple pourraient être réalisés.

Les abords de la gare, avenue de la Libération, avenue Deschepper, avenue des Nations Unies, devraient passer à 30 km/h.

b) Déplacements des enfants vers les établissements scolaires

Il convient de garantir à chaque enfant la possibilité de se rendre de manière sécurisée dans son établissement scolaire, que ce soit à pied ou à vélo ; pour cela il faut créer un droit opposable pour tout écolier, collégien, lycéen désireux de se rendre dans son centre d'enseignement à pied ou à vélo. Il faut organiser dans chaque école primaire des cours et sorties à vélo. Il faut assurer également de la communication positive sur la mobilité active dans les écoles. Enfin, il faut enfin apaiser le trafic aux abords des établissements scolaires.

c) Encourager la mobilité active chez les élus et les agents municipaux

Si cela n'est pas encore fait, la mairie doit adopter un plan de déplacements d'entreprise encourageant les déplacements professionnels à vélo dans Bailleul centre et vers les hameaux. L'IKV (indemnité kilométrique vélo) devrait être adoptée.

À l'interne des services municipaux, il faut inciter les agents aux déplacements à pied ou à vélo : mise en place de formation et de sensibilisation, accompagnement de sorties scolaires par le personnel municipal, développement d'une flotte de vélos de service.

d) Considérer les piétons et les cyclistes à l'égal des automobilistes

Sols boueux, rupture de parcours, dangers, les travaux de voiries mal gérés peuvent être un cauchemar pour les cyclistes et les piétons. Au-delà de la signature de l'arrêté municipal autorisant les travaux, il faut veiller à ce que tout soit mis en œuvre pour assurer la sécurité et le confort des déplacements des personnes à mobilité réduite, des piétons et des cyclistes. Ainsi, il faut mettre en place des passages provisoires pour les piétons qui soient les plus directs possibles.

La journée sans voiture de 2019 doit être reconduite.

2. DÉVELOPPER LES DÉPLACEMENTS A VÉLO

a) Planifier et impliquer les élus et la population pour promouvoir une culture vélo

L'adoption en début de mandat **d'un plan vélo et des mobilités actives bailleulois** en complément et en cohérence avec les différents plans vélos existants ou en cours d'élaboration à l'échelon départemental ou intercommunal (CCFI) permettrait de fixer des objectifs à atteindre et de suivre leurs réalisations.

Un élu municipal devrait être en charge de l'élaboration et du suivi du plan vélo et des mobilités actives bailleulois ainsi que du suivi du plan vélo de la CCFI. De même, la mise en place d'un comité vélo composé d'élus, de techniciens et de citoyens se réunissant au minimum 4 fois par an garantirait la mise œuvre du plan.

La prochaine municipalité doit s'impliquer dans les projets du CD 59 de réaménagement du rond point Mélusine et le pont sur enjambant les voies SNCF reliant le rond point Mélusine aux zones commerciales.

b) Développer un réseau cyclable cohérent

Pour développer la pratique du vélo dans Bailleul et ses hameaux, il faut multiplier et mailler les aménagements cyclables en priorisant de véritables pistes cyclables, accessibles par tous types de cyclistes quel que soit leur âge.

Les pistes et bandes cyclables doivent être larges et prioritaires aux intersections. Il faut veiller à ce qu'elles ne soient pas occupées par du stationnement illégal ou par des poubelles.

Ces voies dédiées aux vélos devront prévoir une place suffisante pour les carrioles destinées au transport d'enfants. A titre d'exemple, **la bande cyclable de la rue de Verdun est trop étroite** et devrait être élargie. Ou encore, **le marquage au sol du contre-sens cyclable de la rue Arnouldstraete devrait être renforcé.**

Quand la création de pistes n'est absolument pas possible, il faut veiller à la mise en place de bandes cyclables, qui à la différence des pistes ne sont pas séparées physiquement des voies de circulation générales.

Dans chaque sens unique, sauf impossibilité manifeste, il faut généraliser les **double sens cyclables**. Ceux-ci ont l'avantage d'apporter des « raccourcis » aux cyclistes, d'apaiser la circulation, de diminuer le nombre de carrefours à franchir et bien souvent d'éviter des voies à plus grande circulation. À ce jour, dans bon nombre de sens unique, le double sens cyclables n'a pas été mis en place et peut l'être :

- rue de l'Empereur,
- rue Abbé Désiré Carmel,
- allée des Accacias,
- rue Jean Macé,
- vieux chemin des loups,
- rue reliant la route de la blanche maison à la déchetterie (oui, on peut se rendre à la déchetterie à vélo !)

- avenue Pierre de Coubertin,
- rue Charles Flahaut,
- rue des Viviers,
- rue Frédéric Moeneclay,
- rue de l'Ancienne postes aux chevaux,
- rue de Maréchal Foch,
- rue de la fontaine,
- haut de la rue du Musée,
- etc.

Lorsque la voirie et la circulation le permettent, il faudrait développer des **chaucidous** (chaussée à circulation douce sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe). **Par exemple Plumstraete vers le Steent'je**

Pour améliorer la sécurité lors des déplacements des cyclistes, les **sas-vélos aux carrefours à feux seront pérennisés** et des « **cédez-le passage cycliste au feu** » **seront mis en œuvre**.

La suppression des répétiteurs de feux pourrait être expérimentée. Cela favoriserait le respect des sas-vélo par un éloignement forcé.

Il faut faire respecter les aménagements cyclables en luttant contre les comportements dangereux de certains automobilistes comme le stationnement sur les pistes et bandes cyclables. Si la prévention et les campagnes de communication ne donnent pas assez de résultats, des actions plus coercitives doivent être menées.

Le risque de vol est un frein très important au développement du vélo. C'est un des sujets qui revient souvent en premier lors des échanges avec les cyclistes. Pour lever ce frein, il faut généraliser les arceaux vélo à proximité des établissements publics, des commerces et des services à la population.

Comme cela sera prochainement imposé par la loi afin de sécuriser les traversées des piétons en améliorant leur visibilité, les abords de tous les passages piétons seront équipés d'arceaux vélos. De plus, lors des événements, nous mettrons en place un espace de stationnement vélo gardé. Des abris vélos résidentiels seront aussi proposés aux riverains qui ne peuvent stationner leur vélo à domicile. Enfin, une grande concertation sera engagée avec les bailleurs, les promoteurs immobiliers et les chefs d'entreprises pour développer fortement des stationnements sécurisés adaptés à chaque situation. L'offre en stationnement vélo et des arceaux doit être renforcée à l'extérieur et à l'intérieur des établissements scolaires.

Enfin, conformément aux demandes des cyclistes, il faut veiller à l'entretien des aménagements cyclables, en particulier l'entretien des marquages au sol délimitant les zones dédiées à la mobilité active (ex : sas vélo et bande cyclable) et à la mise en place d'une signalisation verticale conforme au code de la route (ex : doubles sens cyclables).

c) Commerces / services

Afin de permettre des déplacements à vélo vers l'ensemble de la commune, il faut implanter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces, des écoles, des équipements communaux (notamment salles et terrain de sports), du cinéma, de la gare, des arrêts de bus, parcs et jardins publics, des cimetières (Bailleul et

La Crèche), des églises, etc.

Il faut rencontrer les gestionnaires des zones d'activités (Leclerc, zone Décathlon, zone Aldi, Brico dépôt, Lidl, etc) afin que soient installées des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") et des abris à vélo.

d) Liaisons vers communes limitrophes

Sans attendre l'adoption du plan vélo de la CCFI, il faut travailler avec les communes limitrophes (françaises et belges) afin d'améliorer, le cas échéant créer, des connexions entre les différents réseaux cyclables locaux. Il s'agit ici de compléter et mailler les itinéraires cyclables existants vers les hameaux et les communes limitrophes (Meteren, Saint Jans Cappel, Nieppe, Steenwerck, le Doulieu, Merris, Dranouter, Nieuwkerke, etc).

3. DÉVELOPPER LES DÉPLACEMENTS À PIED

Simple, conviviale, accessible à tous ou presque, bonne pour la santé psychique et physique, la marche est non seulement bénéfique à ceux qui la pratiquent mais l'est aussi pour le commerce de proximité. Elle est parfaitement complémentaire aux déplacements à vélo et en transport en commun. Peu consommatrice d'espace, elle répond aux besoins de densification des villes.

Ainsi, il faut veiller à ce que chaque trottoir soit libéré de tout obstacle (voitures, poteaux, poubelles, etc.). Une personne en fauteuil roulant ou une personne âgée doit pouvoir se déplacer facilement partout. Il faut procéder à la révision du stationnement automobile sur les trottoirs en vue de laisser plus de place aux piétons. Il faut installer du mobilier urbain (exemple : potelets) partout où cela est nécessaire pour empêcher le stationnement automobile et garantir un itinéraire piétons.

A titre d'exemple, rue Coisne et Lambert, la gestion du stationnement hors des trottoirs permet de libérer les trottoirs au profit du piéton et de casser la vitesse automobile. Ce type d'aménagement doit pouvoir être généralisé dans la plupart des rues bailleuloises. De plus, **le coût de cet aménagement est dérisoire** (marquage horizontal et vertical)

Aussi, l'abaissement des bordures à zéro au niveau des passages piétons doit être achevé et accompagné de dalles podotactiles et de potelets afin d'empêcher le stationnement automobile gênant.

Les traversées piétonnes aux feux tricolores peuvent voir leur sécurité améliorée par l'augmentation du « cycle piéton » (le piéton doit pouvoir commencer à traverser avant que la circulation automobile venant de la rue perpendiculaire soit autorisée).

Les **cheminements en schiste rouge des rues Pharaon de Winter et Werkeinstraete**, ainsi que l'ensemble de mails piétons **devraient être recouverts d'enrobés bitumineux** afin de les rendre accessibles aux piétons par tout temps.