

Réponse à « Droit de vélo »

De la part de Thierry DELECOURT, président du comité de soutien à la liste **LAMBRES – ENSEMBLE TOUJOURS PLUS LOIN**, conduite par Martial VANDEWOESTYNE

POLITIQUE DE DEPLACEMENT - MODES DOUX

Quelle politique à destination des modes actifs, vélo et marche, pensez-vous mettre en place ?

La ville de Lambres-lez-Douai est traversée par des « pendulaires », à partir des villes voisines mais aussi du Pas-de-Calais, par les voiries qui rayonnent vers le centre-ville de Douai (rues Lebas, de Douai, de la République et Galliéni) et qui sont des alternatives (courants de fuite) aux RD 643 et RD650, dès lors que celles-ci sont en travaux ou chargées aux heures de travail.

Depuis de nombreuses années, la commune agit pour réduire la vitesse et sécuriser la circulation des piétons. Cela s'est traduit par des rétrécissements de largeurs de voiries, des reprofilages et la mise en place de système ralentisseurs.

Parallèlement à ces investissements, la commune a mis en place et continue de mettre en place des pistes cyclables en site propre lorsque cela est possible ou en tracé inverse sur voirie (rue Gabriel Péri). Dans les derniers projets immobiliers déjà élaborés et qui verront le jour dans le courant de la mandature, des pistes cyclables seront créées (résidence Théodore Monod, en cours de construction) qui se connecteront à la rue Joffre par le chemin des Marlières ou au centre ville de Lambres, par la rue Carnot et au centre ville de Douai, par une piste cyclable en site propre rue de Douai

Notons aussi la future voirie transversale de liaison projetée entre les rues de Douai et de la République qui comportera en sus d'une piste cyclable, une liaison en mode doux avec la rue Macart, par son impasse.

Enfin, Le projet de rénovation du cœur de ville, en cours d'étude comporte également la liaison de la piste cyclable de la rue Clémenceau, avec le centre ville et les berges de la Scarpe, par le quai Mirabeau.

Quels moyens humains consacrez-vous à cette politique ?

Les élus des commissions «travaux, accessibilité, jeunesse, écoles, sports et vie associative » ont délégué pour traiter ces questions de déplacements et de leur sécurité. Les services de la Ville apportent leur concours dans tous les domaines de leur compétence.

Comme pour l'accessibilité, les modes doux de déplacements (marche, 2 roues) sont intégrés systématiquement dans tout projet d'aménagement de la ville et pour cela nous faisons appel aux services des bureaux d'études spécialisés dans les domaines de l'urbanisation et de la voirie.

Les opérations à destination du jeune public, telles que le Brevet d'Education Routière, sont réalisées dans le cadre scolaire par des intervenants qualifiés et par l'Association Cyclotouriste Lambrésienne.

Pour les populations plus âgées, des actions de rappel des règles du code de la route sont organisées en partenariat avec l'association APTS.

Quels moyens financiers consacrez-vous à cette politique ?

Le maintien en état des voiries, la création de pistes cyclables par tracé au sol, les dispositifs ralentisseurs la création de stationnement, réalisés chaque année entrent dans un marché annuel de voirie dont le montant s'élève pour la commune de 100 à 120 000 €.

A cette dépense s'ajoutent les actions ponctuelles qui entrent dans les champs de financement des « amendes de police » sur une ligne budgétaire du conseil général, par exemple cette année, la mise en place d'un feu intelligent a été retenue par celui-ci pour une dépense subventionnée à hauteur de 20 000 €.

Quelle sera votre engagement dans la révision du Plan de Déplacements Urbains et dans son application ?

La commune est représentée au SMTD par un adjoint qui participe à l'élaboration de ce document, lequel concerne tant l'organisation des transports en commun, que l'organisation des autres modes de déplacement.

Les propositions déclinées sont prises en compte dans l'élaboration du renouvellement des voiries communales, de même que dans les créations de zones de logement.

Ainsi la commune a tracé une piste cyclable dans la nouvelle zone d'habitation constituée par la résidence Théodore Monod. Elle a obtenu le passage de la ligne de transport du SMTD venant du Raquet, vers le centre-ville de Douai. Ainsi, en sus des logements familiaux qu'elle comporte, la desserte de l'EHPAD nouvellement créé et la zone proche d'habitations destinées à des personnes âgées sera réalisée.

En cas de chantier de rénovation de chaussée dans la ville, prévoyez-vous des aménagements cyclables, comme l'impose la loi ?

Chaque rénovation de voirie est l'occasion systématique de se poser la question de la réalisation d'un aménagement de transport en mode doux. Par exemple, des changements de sens de circulation et des aménagements de sécurité ont d'ailleurs été réalisés pour permettre de sécuriser l'accès à l'école primaire Galliéni, une piste cyclable a été réalisée lors de la réhabilitation de la rue P. Semard.

Mais la partie ancienne de la ville, avec des voiries étroites, présente plus de contraintes pour réaliser de tels aménagements. Pour cela, le projet de réhabilitation du cœur de ville en cours d'étude doit permettre de redessiner les sens de circulation, de définir une zone de rencontre, où le piéton sera prioritaire et ainsi de mieux répondre à cette question.

De même, les actions du PADD, contenu dans le projet de nouveau PLU de la commune répondent également à cette préoccupation, en améliorant les accès en modes doux au collège de Lambres et aux établissements publics de la rue du Maréchal Leclerc.

Enfin, la ville réalise chaque fois que cela est possible, par acquisition foncières, de nouvelles surfaces de stationnement, de manière à libérer les trottoirs du stationnement abusif afin de faciliter la circulation des piétons.

Que pensez-vous des propositions de « Droit d'Vélo Douaisis » ? Parmi celles-ci, quelles sont celles qui vous semblent importantes et prioritaires ?

Instauration de zones 30 dans la ville, à l'exception de quelques axes structurants.

Nous partageons cette préoccupation, lorsqu'elle s'applique aux zones où la sécurité le réclame, par exemple les rues étroites, les abords des écoles et établissements recevant du public, le centre ville.

Mise en place de double sens cycliste.

Nous approuvons cette proposition. Toutefois une telle réalisation doit être comprise et admise. Lorsque la réalisation correspond à une ligne de circulation en mode doux, parfaitement identifiée et utilisée, elle est facilement admise des riverains. Dans le cas contraire, si cela impose des déplacements plus longs aux riverains qui ne verraient pas passer de cyclistes ou très peu, il semble difficile de justifier auprès d'eux la cohérence d'exécution.

Limitation de l'usage des stops ou feux qui contraignent la progression des cyclistes.

Une telle disposition qui paraît contraire au code de la route, lequel s'applique à tous ne peut avoir notre aval.

Vote d'un budget annuel (25 €/habitant).

Un budget de ce montant, ce qui représenterait environ 135 000 € par an pour Lambres, réservés exclusivement aux opérations de cette nature amputerait les possibilités globales d'entretien des voiries, des dispositifs d'éclairage public et de mise aux normes d'accessibilité. Notre volonté est bien de continuer à développer les déplacements modes doux dans notre ville. Les aménagements réalisés pour ces déplacements font souvent partie de programmes de travaux plus larges et les investissements engagés dans ce domaine peuvent être différents selon les années.

Fort investissement de la municipalité au sein du SMTD, pour développer les transports en commun et les modes actifs.

C'est déjà le cas, un adjoint ayant siégé au bureau du SMTD, lors de l'étude du PDU. Un adjoint représente actuellement activement la commune dans ce syndicat.

Volonté politique affirmée d'appliquer le prochain PDU et particulièrement la réduction de la part modale de la voiture.

La ville agit pour faciliter l'usage des modes doux, piétons et vélos. Par contre il apparaît difficile pour une commune qui héberge sur son territoire un constructeur automobile, d'afficher une volonté de réduction de la part modale. Un tel objectif doit être compris de tous et partagé. En la matière, il n'apparaît pas qu'il s'agisse d'une mission première d'une collectivité.

Nous pensons que notre ville, avec ses commerces et ses services, doit rester accessible à tous et notamment les personnes ayant des difficultés pour se déplacer à pieds ou en vélo. Pour cela nous aménageons la voirie pour permettre les déplacements modes doux mais aussi des voitures, avec des équipements pour limiter la vitesse et faciliter le déplacement sécuritaire des piétons et vélos.

Aujourd'hui l'industrie automobile met sur le marché des véhicules de plus en plus propres, mieux adaptés pour la circulation urbaine, et recyclables à près de 95%. Notons que la commune s'équipe de véhicules électriques, peu polluants (actuellement 3 véhicules et un achat projeté en 2014).

Adhésion au Club des Villes et territoires Cyclables.

La Ville participe déjà à de nombreux organismes (aide à la création d'entreprise, développement durable, soutien au milieu associatif, aux lycées et collèges...). Elle est toutefois intéressée par tous les échanges d'information sur ces sujets.

Désignation d'un adjoint chargé des modes actifs au sein de la municipalité.

L'adjoint chargé des travaux, de l'urbanisme et de l'accessibilité est naturellement chargé de cette question.

Dans les aménagements de voirie, priorité donné aux modes actifs, en lieu et place de stationnement.

La réussite des aménagements réside dans l'acceptation de tous à leur mise en œuvre. Dans ce domaine, la commune communique en ce sens en privilégiant l'écoute et la concertation.

Soutien de la municipalité aux associations intervenant sur la sécurité routière, dans les écoles et collèges.

C'est bien le cas actuellement.

Mise en place avec le SMTD, d'un service de location de longue durée de vélos (VTC, pliants, à assistance électrique).

Cette proposition est intéressante, si le SMTD la reprend, lors de son renouvellement, la commune soutiendra cette idée.

Mise en place d'un Pédibus, et vélobus dans les écoles primaires pour limiter l'usage de la voiture pour se rendre à l'école.

Cette action a été conduite au cours de ces dernières années scolaires, sans succès... Il est toujours possible de renouveler l'expérience à la prochaine rentrée scolaire.

En conclusion :

La commune a engagé depuis de nombreuses années, des actions dans le domaine de l'accessibilité et du développement des modes doux de transport, ce qui la place en état de conformité proche de 100 % avant l'échéance de 2015, en ce qui concerne l'accessibilité.

Les actions menées par la Commune, en matière de sécurité viennent d'être reconnues par l'Association de la Prévention Routière. En effet notre ville a été nommée cette année au concours national des Echarpes d'Or, qui a pour vocation de récompenser les initiatives marquantes prises au niveau local pour améliorer la sécurité routière,

que ce soit dans le domaine de l'infrastructure, de l'éducation, de la sensibilisation ou de l'incitation au respect du code de la route.

Lambres fait aussi partie des communes qui ont présenté le plus de dossiers de réalisation d'actions de sécurité routière, pour l'attribution de subventions d'investissement sur la ligne du Conseil général, relative à la répartition des amendes de police, notamment pour des aménagements de sécurité aux abords des écoles.

La Commune investit chaque année en la matière et entend poursuivre ces investissements en concertation étroite avec les associations représentatives et les habitants.

Thierry DELECOURT, reste à votre disposition pour tout complément d'information.

Réponse de Droit d'Vélo Douaisis

Le bureau de Droit D'Vélo Douaisis a pris acte des engagements de la Liste emmenée par Martial Vandewoestyne à Lambres lez Douai. Des projets en cours (éco-quartier) ou à venir (rues de Douai et de la République en sens unique voitures avec Double-Sens Cyclable, mais le projet est annoncé depuis de nombreuses années, la rénovation du centre-ville) sont intéressants, surtout s'ils sont intégrés à une continuité d'itinéraires vers le centre-ville de Lambres ou vers Douai. On peut reconnaître à la municipalité sortante une volonté affichée de favoriser les modes actifs, mais la réalité n'est pas à la hauteur de l'annonce : emprise importante de la circulation automobile, avec des aménagements cyclables peu nombreux, discontinus, avec des trottoirs souvent encombrés par les stationnements de voitures gênants la progression des piétons, et particulièrement les Personnes à Mobilité Réduite. Des possibilités intéressantes de déplacements cyclables sont bloqués : berges de la Scarpe entre Courchelettes et Douai, circulation cyclable entravée entre le Square Le Chatelier, la Résidence Delestraint et le centre-ville. Les collégiens devraient pouvoir se rendre en plus grand nombre au collège en vélo, si les conditions de sécurité étaient satisfaisantes.

Quand Droit d'Vélo réclame une limitation de l'usage de la voiture individuelle, en particulier en centre-ville, il ne s'agit pas d'interdire la circulation automobile. N'oublions pas que si la voiture est « un outil de liberté », elle est aussi à l'origine de pollutions graves et d'atteintes à la santé humaine. Notre région paie un lourd tribut avec toutes les pollutions industrielles ou autres et celle de la voiture n'est pas la moindre. Lorsque nous aurons quitté le règne du tout-voiture, nous retrouverons un cadre de vie apaisé, et le plaisir de déambuler dans les centre-villes.

Le bureau de Droit d'Vélo se réjouit de l'ouverture d'esprit de la future municipalité et de sa volonté de travail avec l'association de cyclistes du Douaisis. Nous resterons vigilants pour la mise en œuvre de ces engagements sur le prochain mandat.

Réponse particulière sur quelques points précis :

Instauration de zones 30 dans la ville, à l'exception de quelques axes structurants.

Nous partageons cette préoccupation, lorsqu'elle s'applique aux zones où la sécurité le réclame, par exemple les rues étroites, les abords des écoles et établissements recevant du public, le centre ville.

DDV : Nous apprécions cette prise de position, même si nous souhaiterions généraliser cette notion plus largement.

Mise en place de double sens cycliste.

Nous approuvons cette proposition. Toutefois une telle réalisation doit être comprise et admise. Lorsque la réalisation correspond à une ligne de circulation en mode doux, parfaitement identifiée et utilisée, elle est facilement admise des riverains. Dans le cas contraire, si cela impose des déplacements plus longs aux riverains qui ne verraient pas passer de cyclistes ou très peu, il semble difficile de justifier auprès d'eux la cohérence d'exécution.

DDV : N'invertissons pas l'ordre des choses et la justification : les sens unique sont apparus parce que le stationnement voiture s'étendait dans les rues et empêchait la circulation voiture à double-sens. Nous demandons que, lorsqu'il y a sens unique voiture, alors il y ait double-sens cyclable

la mise en place d'un feu intelligent

DDV : Droit d'Vélo n'apprécie pas les feux intelligents, car ils ne reconnaissent pas les cyclistes, les obligeant à s'arrêter.

Limitation de l'usage des stops ou feux qui contraignent la progression des cyclistes.

Une telle disposition qui paraît contraire au code de la route, lequel s'applique à tous ne peut avoir notre aval.

DDV : Notre suggestion concernant les stops est mal comprise : faire en sorte que les stops soient des balises de priorité pour les cyclistes est du ressort des pouvoirs publics nationaux. En tant que cyclistes, nous demandons que les autorités locales n'utilisent pas les stops pour casser les vitesses des automobilistes.

Volonté politique affirmée d'appliquer le prochain PDU et particulièrement la réduction de la part modale de la voiture.

La ville agit pour faciliter l'usage des modes doux, piétons et vélos. Par contre il apparaît difficile pour une commune qui héberge sur son territoire un constructeur automobile, d'afficher une volonté de réduction de la part modale. Un tel objectif doit être compris de tous et partagé. En la matière, il n'apparaît pas qu'il s'agisse d'une mission première d'une collectivité.

Aujourd'hui l'industrie automobile met sur le marché des véhicules de plus en plus propres, mieux adaptés pour la circulation urbaine, et recyclables à près de 95%. Notons que la commune s'équipe de véhicules électriques, peu polluants (actuellement 3 véhicules et un achat projeté en 2014).

DDV : A nouveau, notre intention n'est pas l'interdiction de la voiture en ville, mais sa limitation, avec les bienfaits dont nous parlions plus haut en terme de calme, d'amélioration de la santé par la marche et le vélo.