**SEMAINE DE LA MOBILITÉ**
**ALTERNATIVE À LA VOITURE INDIVIDUELLE**
**Les aménagements existants à Hazebrouck**
**et des améliorations nécessaires**
**pour une véritable politique de transports doux**

René FAUVERGUE Érick ROUSSEL
Droit au vélo (ADAV), Partageons la rue,
16 au 22 septembre 2011

Nos sources :
- notre circuit découverte des aménagements cyclables du 21 septembre
- l'étude Ceryx dont la phase 3 publiée en avril 2010
- notre contribution au plan de circulation (19 pages, 38 propositions, octobre 2009, sur http://www.droitauvelo.org/spip.php?article352, paragraphe 4.2. page 5)
notre analyse des double-sens cyclables remise en septembre 2010
- nos propositions d'aménagements dans les rues où des travaux sont prévus (11 pages, mai 2011)
- le plan d'Hazebrouck publié en 2006 comporte les bandes cyclables

Les principes pour un plan de circulation réussi

L'étude CERYX phase 2, comporte des principes et de nombreuses propositions que nous approuvons :

- « diversification des modes de déplacements en privilégiant les transports en commun et les modes doux » (Ceryx phase 2, p.2)
- « accessibilité aux personnes à mobilité réduite » (p.2) : il s'agit d'un aspect fondamental de notre action en faveur des déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Rendre la ville accessible aux personnes fragiles : la priorité donnée à la voiture a provoqué l'exclusion des autres usagers surtout des plus fragiles et démunis - personnes âgées, handicapées, enfants sur le chemin de l'école, parents avec landaus et poussettes-, mais aussi à ceux qui n'ont pas les moyens de payer la voiture....
- « Une approche en terme d'itinéraire. Des aménagements isolés ne suffisent pas pour convaincre les habitants de se déplacer à bicyclette. Des aménagements par touche, sans logique d'itinéraire, n'offrent pas une véritable alternative de mode transport.... » (p.14)
- « développer les liaisons douces (piétons, vélos, transports en commun) » (p.6). « Les aménagements cyclables » (pages 14 et 15)
- « proposer des aménagements contraignants pour diminuer la vitesse et supprimer le transit » (p.6). « Dispositifs de diminution de la vitesse » (pages 10à 13)
- Étendre les zones 30 et de rencontre et surtout : procéder à des aménagements adaptés conformément à la recommandation de l'étude Ceryx : « L'instauration de la zone 30 ne doit jamais être réduite à la simple mise en place de la signalisation verticale » (Ceryx phase 2 page 7, voir les 3 types d'aménagements proposés)
- matérialiser les doubles-sens cyclables comme préconisé par l'étude de l'ADAV et l'étude Ceryx : « généralisation du contre sens cyclable en zone 30 » (phase2, p.15)

Les multiples avantages des déplacements doux sont bien connus et doivent se traduire concrètement par des politique publiques et des aménagements adaptés .

1- Des avancées :

les arceaux de stationnement pour vélos

60 arceaux posés en 2011, une autre série de 30 est prévue

2 devant la poste, 3 devant Espace Flandre, 4 devant la piscine, 2 devant la salle des sports Desbucquois, devant la gare...

Des demandes existent : stade des cheminots, école primaire, association...

*Devant la poste*

*Devant Espace Flandre*

*Devant la piscine : sur un emplacement de stationnement!*

**Suggestions :**

- informer les cyclistes sur les emplacements et le mode de fixation des vélos (fiche ADAV)
- empêcher le stationnement des voitures qui en entravent l'usage
- susciter les demandes
- ne pas installer les arceaux prioritairement sur les espaces piétons mais supprimer aussi quelques places de parking-voitures si nécessaire.

*Les voitures sont parfois trop près des arceaux : salle Desbucquois*

*Les arceaux devant la gare*

**2- <u>De nombreuses infractions au code de la route</u>**
ne permettent pas un déplacement doux à la fois pour les piétons,
les personnes à mobilité réduite, les cyclistes…..
Que faire ?
Des solutions existent pourtant !!

Rue Warein

**Rue N. Ruyssen**

Rue du Moulin **:** la bande cyclable sert de parking pour voitures. Pourquoi ne pas y ajouter des piquets ?

Rue du Violon d'or

Rue Aristide Briand

Une prise de conscience collective est nécessaire.

Rien n'est possible sans un effort de tous.

2.1. Appliquer le stationnement bilatéral alterné et/ou stationner sur les places libres et proches

Stationnement habituel sur trottoirs de la Petite rue de Cassel alors que
1- la règle du stationnement bilatéral alterné s'impose (comme rappelé dans l'appel au civisme diffusé en septembre 2008 par Ali Brahimi, conseiller municipal délégué aux dossiers de sécurité)
2- des places sont habituellement libres rue Pierre Curie
Photos prises à l'angle de la Petite rue de Cassel et de la rue Pierre Curie

*Petite rue de Cassel*

*Rue Pierre Curie*

2.2. Les piquets ou potelets sont efficaces

Ils préservent l'espace destiné aux piétons et aux cyclistes : les bandes cyclables sont alors moins facilement utilisées pour stationner les voitures. Les prévoir conformes aux préconisations des associations de personnes mal-voyantes (hauteur, couleur...)
Exemples à multiplier : avenue de la Haute Loge, rue du Moulin (en ajouter du côté du pont Rommel), rue Donckèle...

*Potelets avenue de la Haute Loge*

*Avenue de la Haute Loge, chevauchement autorisé : les voitures envahissent le trottoir*

Les incivilités doivent être sanctionnées.

Les égoïsmes n'ont pas leur place dans un projet collectif.

## 2.3. Les trottoirs étroits et encombrés : les piétons doivent descendre sur la chaussée : éviter d'autoriser le stationnement par chevauchement des trottoirs

L'autorisation de stationner sur les trottoirs est un mauvais signal envoyé aux citoyens. Il est urgent d'envoyer des signaux favorables aux modes de déplacements alternatifs à la voiture et non plus la prorité aux voitures

Autoriser le chevauchement sur le trottoir c'est encourager les automobilistes à empiéter encore davantage sur le trottoir (voir ci-dessous avenue de la Haute Loge) jusqu'à obliger, dans bien des cas, le piéton à descendre sur la chaussée!!!

*Avenue de la Haute Loge*

*Avenue de la Haute Loge*

La marche est le mode de déplacement doux et actif à portée de tous mais les embûches sont nombreuses pour les personnes âgées, handicapées ... Les trottoirs doivent permettre au moins de passer correctement avec landau, poussette, fauteuil roulant, déambulateur...

L'abaissement des trottoirs aux passages piétons est une excellente initiative à poursuivre pour faciliter la circulation des fauteuils roulants.

Les alentours des établissements scolaires doivent faire l'objet d'une attention particulière pour encourager les parents à laisser à nouveau leurs enfants aller à l'école à pieds ou à vélo.

Éviter le marquage autorisant le stationnement par chevauchement du trottoir qui confirme malencontreusement la priorité donnée à la voiture au détriment des autres usagers. (voir notre contribution au plan de circulation, octobre 2009, page 8, paragraphe 5, remarque 3, sur http://www.droitauvelo.org/spip.php?article352)

*Rue de Thérouanne*

*Rue de Vieux-Berquin*

## 3. Des exemples à conforter : les bandes et pistes cyclables

Nombre d'hazebrouckois nous témoignent de leur intention d'utiliser davantage leur vélo mais ne se sentent pas en sécurité dans le flot de voitures et regrettent le manque d'aménagements favorables au vélo, en particulier le manque de bandes et pistes cyclables : quantité, qualité, continuité, entretien....

Peu de bandes et pistes cyclables ont été créées ces dernières années. Certaines ont disparu.

### 3.1. Les bandes et pistes cyclables récemment créées

Rue de Caestre : bande cyclable en sortant de la ville, la piste devient bande cyclable pour rentrer en ville

*Difficile d'emprunter la bande cyclable au rond-point*

Rue de Caestre : LA VRAIE piste cyclable indépendante de la voirie mais

- elle est courte et devient très vite bande cyclable puis seulement matérialisée par des pictogrammes
- elle est difficile à prendre à partir du rond-point
- dommage qu'il n'y ait pas davantage de bandes cyclables
- ne pas oublier de couper régulièrement la végétation

*Piste cyclable et voie piétonne indépendantes de la chaussée*

*La piste devient bande cyclable : peu de place pour le vélo, large place pour la voiture et son parking*

Rue des Tennis : prolonger les bandes cyclables jusqu'aux terrains de tennis

*Piste cyclable sur trottoir : un exemple à multiplier*

*Les panneaux sont parfois peu visibles*

3.2. Remettre les bandes cyclables disparues :

Remarques et propositions de notre groupe citoyen sur l'étude CERYX :

Remettre en place sur le terrain les bandes cyclables qui figurent sur la carte comme existantes alors qu'elles ont disparu en totalité ou en partie sur le terrain :

rue de la Rochelaise,

rue de Calais : de la rue d'Aire à la rue de Thérouanne et entre la rue de Sercus et la rue Deveyer

rue de Caestre, de la rue Notre-Dame à la rue des Tennis

Remettre à double sens sur le terrain les bandes cyclables qui figurent à double sens sur la carte mais sont à simple sens sur le terrain : rue Notre-Dame, rue de Thérouanne, du collège à la rue de Calais.

Rue de la Rochelaise, la bande cyclable est disparue

Autres bandes cyclables disparues :

- avenue Masson Beau de la rue Notre Dame à la rue de la Rochelaise.
- Rue Notre Dame de la rue d'Ypres à la rue de Bailleul

Des continuités cyclables sont ainsi disparues

**<u>Suggestion</u>** : sous le pont inférieur : des bandes cyclables permettraient de remonter la file de voitures en sécurité ce qui constituerait un signal en faveur du vélo.

3.3. Faire respecter les bandes cyclables existantes devenues parfois parkings pour voitures :

Empêcher le stationnement systématique des voitures sur certaines bandes cyclables : rue du Moulin, rue Warein...

Dans ces rues les voitures stationnent illégalement à cheval sur la bande cyclable et sur le trottoir : la pose des piquets ou potelets sur les trottoirs, le long des bandes cyclables, entraverait ce stationnement illégal.

3.4. Créer de nouvelles bandes et pistes cyclables

Nous approuvons nombre de propositions de l'étude Ceryx (phase 2, pages 23, 25, 27 ) commandée par la mairie :

– « créations de bandes cyclables sur la rue Verlyck avec réduction de la largeur de voirie pour une circulation apaisée » (Ceryx p.23)
– « créations de bandes cyclables sur l'avenue Jean Bart avec réduction de la largeur de voirie pour une circulation apaisée » (Ceryx p.23)...

Mais attention : les cyclistes ne sont pas là pour réguler la vitesse : il faut éviter d'exposer les cyclistes à l'accident. Nombre de nos interlocuteurs témoignent : la peur de l'accident est un frein important à l'usage du vélo.

Des aménagements sont nécessaires : chicanes, ralentisseurs....

Maintenir les projets de <u>nouvelles bandes cyclables</u> prévus par l'étude Ceryx, même dans des rues étroites comme rue du Moulin, rue Verlyck, avenue Jean Bart.

Si la <u>rue du Moulin</u> est maintenue dans la situation actuelle ( sens unique du pont Rommel vers la rue Warein) : prévoir le double sens cyclable avec une seule bande cyclable positionnée à contre sens, le long des voitures en stationnement. On tempère ainsi le stationnement illicite sur l'actuelle bande cyclable puisqu'elle disparaît ; on diminue le risque de collision du cycliste lors de l'ouverture intempestive d'une portière.

Si cette proposition de double sens cyclable n'est pas retenue : il est indispensable de poursuivre la pose de piquets (potelets ) tout le long de cette rue où ils existent déjè sur une longueur importante.

Ces 2 propositions permettraient de montrer aux habitants de la rue mais aussi à tous les citoyens que les incivilités surtout aussi répétées ne sont pas admissibles.

**4. Rue Hollebecque près du parking……..22.09.2011**

Des voitures mal garées rue Hollebecque et un parking…à moins de 20 mètres...
VIDE !!
....dans la rue de la gendarmerie!!

5. Zones 20 et 30 : extension progressive pour pacifier le trafic

Appliquer les préconisations de l'étude Ceryx : étendre et harmoniser les zones 20 et 30 (phase 2, carte p.23) et procéder à des aménagements adaptés conformément à la réglementation : « L'instauration de la zone 30 ne doit jamais être réduite à la simple mise en place de la signalisation verticale » (Ceryx phase 2 page 7, voir les 3 types d'aménagements proposés)

Les aménagements doivent être cohérents avec la limitation de vitesse applicable (article R 110-2 du code de la route, décret 2008-754 du 30-7-2008) afin d'inciter réellement les automobilistes à ralentir et de rendre visibles les zones de circulation pacifiées

Une zone 30 pourrait converger vers la place et sans discontinuité depuis les principaux lieux importants : la gare, la poste, la cité scolaire des Flandres, le collège Fernande Benoist, les lycées St Jacques, Depoorter, St Joseph, la piscine, Espace Flandres, le stade, la maison de la musique...

Relier progressivement l'ensemble par UNE ZONE 30 SUR TOUT LE CENTRE . permettrait une harmonisation des règles : les automobilistes repèreraient mieux la vitesse à respecter. Dans cette zone 30, le contresens cyclable serait autorisé, conformément au code de la route.

LA ZONE 20 : priorité aux piétons mais quels aménagements pour en faire réellement une ZONE DE RENCONTRE ?

Le sas permet au cycliste de tourner en sécurité aux feux tricolores

6. Agenda 21 : fixer des objectifs en faveur des modes de déplacements doux, adopter des indicateurs

Conformément à l'Agenda 21 il est opportun

– de mettre en place des outils de mesure et d'évalution en particulier à propos des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.
– de fixer des engagements annuels évaluables grâce à ces indicateurs

Propositions d'indicateurs :

6.1. Indicateurs internes à la mairie

– nombre d'arceaux pour les vélos des employés municipaux en mairie, aux ateliers....
– nombre de vélos, vélos à assistance électrique, triporteurs... à disposition des services municipaux, nombre d'usagers, nombre de déplacements (par semaine?)
– nombre de véhicules par type de motorisation (essence, gazole, GPL, électrique, hybride...)
– modes de déplacements des employés municipaux pour venir travailler : voiture, marche, vélo, TER, train+vélo, covoiturage
– nombre de véhicules stationnés dans le parking des employés municipaux, rue Hollebecque
– nombre d'utilisateurs de la navette entre le parking des employés municipaux, rue Hollebecque et la mairie

6.2. Indicateurs en ville

– zones 30, zones 20 : nombre de rues, longueur
– nombre d'arceaux
– nombre de rues comportant des bandes et pistes cyclables,
– nombre de mètres (kilomètres!?) de bandes et pistes cyclables
– nombre de vélos pour les services de police
– modes de déplacements des habitants : taux de déplacements à vélos.... – nombre de plans de déplacements scolaires, en entreprises...
– nombre de double sens cyclables (DSC), longueur
– nombre de sas à vélos aux feux tricolores

## 7- Une piste cyclable peu coûteuse pour sortir d'Hazebrouck par la rue de St Omer

Le contournement a coupé les petites routes : les cyclistes doivent emprunter les grands axes pour sortir de la ville. Quelques aménagements peu coûteux rue de Saint-Omer et sur l'ancienne route permettraient de créer une piste cyclable sur presque 1km de faciliter la sortie des cyclistes vers le Bois des 8 Rues, lieu de promenade apprécié.

*Face au garage Autoexpo : le vélo pourrait rouler sur le trottoir une fois aménagé*

*Rond-point de la rue de Calais*

*Un passage existe derrière le rail de sécurité*

*Le passage piéton sur le contournement mérite une nouvelle peinture*

*Schoenheer Straete vers le Bois des 8 Rues*

## 8- **Favoriser la circulation des cyclistes en généralisant les doubles-sens cyclables.**

Matérialiser les doubles-sens cyclables comme préconisé par

- l'étude Ceryx : elle propose de « généralisation du contre sens cyclable en zone 30 » (phase2, p.15)
- l'étude de l'ADAV, le tableau et le courrier remis en septembre 2010 précisent :

### *8.1. Dans la zone 30 conformément à la législation.*

Il apparaît nécessaire que le plan de circulation se conforme à la législation qui systématise le double-sens dans les zone 30 depuis le 1er juillet 2010 (décret 2008-754 du 30 juillet 2008). Ce type d'aménagement est très sécurisant et permet aux cyclistes d'éviter des détours par des axes plus chargés en trafic (voir fiche-conseil 1 de Droit au vélo).

### *8.2. Au delà de la zone 30, le double-sens cyclable devrait également se généraliser.*

L'ouverture d'autres doubles-sens cyclables est souhaitable en même temps que l'élargissement de la zone 30 du centre-ville vers la gare (rue Nationale, rue Donckèle, ..), et vers les rues de Verdun et de la Rochelaise pour la zone 30 du quartier de la Haute Loge .

### *8.3. Normes pour établir les doubles-sens cyclables*

Selon les recommandations du CERTU (Centre d'études sur les réseaux et les transports urbains), les double-sens cyclables sont possibles dans la quasi-totalité des zones 30 avec un simple marquage au sol (logos+ flèche) si le trafic journalier est inférieur à 5000 véhicules (voir Fiche vélo : Les double-sens cyclables). Au delà, ou si l'emprise le permet, il convient de peindre une bande cyclable à contresens. Dans tous les cas il est important de porter un soin particulier au traitement des carrefours pour éviter la surprise des usagers des voies transversales. Au besoin quelques places de stationnement peuvent être supprimées pour améliorer la visibilité. Cela contribue également à la sécurité des piétons et permet l'installation d'arceaux pour les cyclistes.

Proposition actuelle : expérimenter les double sens cyclables dans quelques rues en particulier celles où des travaux sont prévus : rue Nationale, rue Donckèle, rue Pihen, Dehaene, Ruyssen, du Moulin

9. Itinéraire cycliste Hazebrouck-Aire sur lla Lys, par les petites routes

Les services municipaux ont posé un revêtement en schiste rue Heerstraete vers Morbecque afin de faciliter le passage des cyclistes qui peuvent ainsi éviter d'emprunter le CD916 particulièrement dangereux.

Ce revêtement est actuellement trop meuble pour la pratique du vélo (hors VTT). Il mériterait une couche de "liant" pour le rendre davantage praticable pour les vélos une fois que le côté morbecquois sera aussi aménagé.

Nous préconisons évidemment que cette portion de la rue Heerstraet soit interdite à tous véhicules sauf vélos et engins agricoles

*L'entrée à partir du chemin des champs du côté d'Hazebrouck*

*Entrée de la rue du côté de Morbecque*

10- La semaine européenne de la mobilité alternative à la voiture individuelle sept 2011

*Atelier entretien des vélos par Trait d'Union au CANM*

*Marquage de vélos contre le vol*

*Vente de vélos d'occasion*

*La visite de Étienne FOREST, Président de l'ADAV (à gauche)*

*Stand ADAV au CANM*

*Stand ADAV pendant Hazebrouck Ville ouverte*

*Inauguration du circuit des Oratoires à Morbecque*

*Inauguration du circuit des Oratoires : Max Herbaut, maire de Morbecque, Jean-Pierre Allossery et Françoise Polnecq, conseillers généraux*

*Départ du circuit de repérage des aménagements cyclables en présence du maire, de plusieurs adjoints et conseillers municipaux*

*Les cyclistes devant arceaux de la gare lors du circuit en ville (septembre 2011)*

Conclusion

Une ville plus conviviale, plus tranquille, où l'espace est mieux partagé entre les usagers, cela n'a pas de prix et ne se marchande pas. La voiture est un mode de transport parmi d'autres ni plus ni moins. Il est donc nécessaire de mener une politique équitable en faveur des modes de déplacements doux.

Le coût des aménagements cyclables et piétons est faible par rapport au coût des aménagements automobiles :

– construction et réfection des routes
– construction et réfection des parkings
– espaces occupés : comment mettre en oeuvre le Plan Local d'Urbanisme qui prévoit la densification urbaine si on laisse la voiture individuelle comme moyen prioritaire de déplacement en ville et le besoin de stationnement qui en découle ?

Les avantages du développement des modes de déplacements doux et d'un partage plus équitable de la rue sont bien connus et visibles dans les villes qui ont amorcé de telles politiques, en France et à l'étranger :

– davantage de convivialité, d'apaisement : mieux-vivre ensemble
– meilleure santé pour tous : moins de pollution , davantage d'exercice physique
– accessibilité de la ville pour tous : enfants, personnes âgées, personnes handicapées, parents avec poussettes et landaus....
– moindre coût pour la collectivité et pour chacun
– redécouverte de la ville
– meilleur respect de l'environnement local et global : diminution de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre, conformément au Plan Climat et à l'Agenda 21....

Tels sont les objectifs et suggestions de l"ADAV (Droit au vélo) qui propose de continuer le partenatiat engagé avec la municipalité d'Hazebrouck et les autres communes du pays Coeur de Flandre.

René FAUVERGUE
Érick ROUSSEL
Droit au vélo (ADAV), Partageons la rue
www.droitauvelo.org
hazebrouck@droitauvelo.org