VILLENEUVE
EN TÊTE
avec Gérard Caudron

Association Droit au Vélo (ADAV)

Le 09 mars 2020

Objet : Nos engagements pour développer les mobilités actives et la pratique du vélo à Villeneuve d'Ascq

Madame, Monsieur,

L'association Droit au Vélo est un partenaire actif pour la promotion de la pratique du vélo sur le territoire villeneuvois et métropolitain.

Je me permets en premier lieu de vous remercier pour votre implication citoyenne qui permet, notamment au cours de cette campagne municipale, de mettre en avant l'enjeu de la pratique du vélo et plus largement de l'évolution des mobilités actives sur notre territoire.

Dans ce cadre, vous avez souhaité interpeller les candidats aux élections municipales de Villeneuve d'Ascq autour de 10 propositions pour développer les mobilités actives. A cette fin, vous trouverez ci-jointe la réponse au questionnaire que vous nous avez adressé.

Le modèle du « tout automobile » est à bout de souffle. C'est un constat de plus en plus partagé et qui justifie de renforcer les transports publics, de rendre davantage de place aux mobilités actives dans nos aménagements publics et d'accélérer le soutien à la pratique du vélo et aux mobilités actives.

C'est une question qui touche à la fois aux enjeux de mobilité, de transition écologique et de santé publique. Cela implique de repenser la manière de se déplacer en rééquilibrant les différentes formes de mobilités au quotidien (marche, vélo, transports publics…).

Villeneuve d'Ascq dispose pour cela de nombreux atouts avec un réseau cyclable qui traverse l'ensemble des quartiers de la ville et d'un large réseau de chemins piétonniers qui datent de l'origine de la ville nouvelle. Nous avons eu à cœur de conforter ces aménagements ces dernières années dans le cadre des programmes d'investissement portés par la MEL avec par exemple les aménagements sur l'avenue du Pont de Bois, le giratoire Saint-Ghislain ou bien encore la rue Charles Lebon. Mais il nous faut continuer et amplifier le mouvement.

Cela implique tout d'abord de mener un travail pour apaiser nos espaces publics. A l'image de la ville de Lille, de Douai et de nombreuses autres villes en France, **nous proposons que Villeneuve d'Ascq devienne une « ville 30 »**. Il s'agira pour nous

de réduire la vitesse par défaut à 30 km/h dans tous les cœurs de quartier afin d'apaiser les flux de circulation, de renforcer la sécurité des villeneuvois et d'encourager le développement des mobilités actives. Seuls les grands axes structurants seront maintenus à à 50 km/h afin de garder de la fluidité.

Un travail pédagogique sera également mené sous la forme de « carte des temps » et d'une nouvelle signalétique pour indiquer les temps de trajet à pieds et en vélo entre les points d'intérêts.

Les écoles sont également un lieu d'apprentissage intéressant. Nous soutiendrons ainsi les initiatives qui promeuvent l'apprentissage du vélo et des règles de sécurité qui vont avec. En lien avec les associations de parents d'élèves, nous prévoyons de remettre au goût du jour les ramassages piétons (ou pédibus) ainsi que les vélobus. Nous travaillerons ainsi à la mise en place de Plans de déplacements dans les écoles qui intégreront une réflexion sur la circulation aux entrées/sorties de classe, les aménagements de sécurité nécessaires…

Nous nous mobiliserons également à l'échelle de la Métropole Européenne de Lille pour **renforcer le niveau d'investissement du Plan vélo afin de pouvoir supprimer prioritairement les « points durs » identifiés sur notre territoire** tels que le giratoire Saint-Ghislain, les rues Jean Jaurès, Bouderiez, Fives, les traversées du Boulevard du Breucq ou bien encore les discontinuités cyclables avec les villes voisines. Nous privilégierons naturellement les pistes cyclables séparées lorsque la configuration des lieux le permet. Dans les autres situations, nous travaillerons sur les rénovations de voiries à des aménagements de bandes cyclables ou « chaucidou ».

Nous devrons aussi adapter certaines voiries déjà équipées de bandes cyclables peu sécurisantes pour en modifier le revêtement et/ou les transformer en pistes cyclables quand cela est techniquement possible (exemple de la rue de la Châtellenie, boulevard Montalembert).

Je m'engage également à porter auprès des autres élus métropolitains la création d'une Commission dédiée au développement du vélo avec l'ensemble des villes de la MEL pour aboutir à un constat et à une ambition partagée autour du Schéma cyclable.

Par ailleurs, je suis ouvert à étudier toutes les possibilités offertes par le Code de la route qui permettent d'encourager la pratique cyclable. En la matière, j'ai deux lignes directrices : la sécurité de tous(tes) et la concertation. Dans ce cadre, nous pourrons mettre en place des doubles-sens cyclables, sas-vélo, vélorue… Nous souhaitons notamment nous emparer de ce dernier dispositif pour proposer une expérimentation dès le début du prochain mandat.

En parallèle, je souhaite que la ville se mobilise sur ses compétences propres afin d'encourager la pratique du vélo dans les déplacements du quotidien. **Cela passe en premier lieu par des solutions de stationnement sécurisées.** Le travail est déjà engagé avec le déploiement actuellement d'un réseau d'arceaux à vélo sur l'ensemble de la ville et notamment à proximité des équipements publics et points d'intérêt. De la même manière, des abris à vélos sont en cours de déploiement dans les écoles de la ville. Il nous faudra également réfléchir en lien avec les usagers et les Conseils de

quartier à des solutions de stationnement pour vélos par « îlot de vie ». Cela pourrait prendre par exemple la forme de « huches à vélos ».

A l'occasion des grands événements, nous continuerons de proposer des solutions dédiées pour le stationnement des vélos. C'est déjà le cas par exemple pour la Foire aux associations ou le Feu d'artifice du 14 juillet pour lesquels nous proposons un parking gardienné.

Je souhaite également que nous proposions des solutions innovantes pour les déplacements du quotidien. La ville soutiendra les initiatives permettant la mise à disposition de vélos cargos. J'ai d'ailleurs déjà validé le permis de construire pour l'implantation d'une « boîte à vélos cargo » et d'une station d'entretien de vélo à proximité de la Halle Canteleu (secteur Cousinerie).

En parallèle, **je souhaite installer des stations vélos gratuites à proximité de lieux stratégiques** afin de permettre aux cyclistes de regonfler leurs pneus et d'effectuer des petites réparations le plus facilement possible.

Enfin, en tant qu'employeur, **je souhaite que la ville donne l'exemple en proposant pour ses agents une indemnité kilométrique vélo** en plus de la mise à disposition déjà effective d'une flotte de vélos de service.

L'ensemble de ces engagements seront notamment portés par un(e) élu(e) délégué au développement des mobilités actives et du vélo qui sera votre interlocuteur privilégié. Nous souhaitons également renforcer le travail de co-construction de ses politiques en nous appuyant sur des Conseils de quartier renforcés, la mise en place d'un budget participatif ainsi que sur la mise en place d'un Conseil écologique local.

J'espère avoir répondu de manière complète à votre interpellation citoyenne. Mon équipe et moi-même restons naturellement disponibles pour vous exposer nos propositions.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Gérard Caudron

Maire de Villeneuve d'Ascq
pour la liste « Villeneuve en Tête »

Elections municipales 2020

Comment développer les mobilités actives à Villeneuve d'Ascq ?

Les 10 propositions de l'ADAV

DROIT AU VÉLO - ADAV

Créée en 1982, l'association Droit au vélo (ADAV) a pour but de promouvoir et faciliter les mobilités actives (la marche et le vélo), 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.
Elle compte plus de 2400 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 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.
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 l'agglomération.

Vous trouverez ici 10 des propositions de l'ADAV.
Nous invitons chaque candidat.e à se positionner sur ses engagements.

L'ADAV vous propose de compléter ce questionnaire et de nous le retourner avant le 15 février par mail
L'association publiera (site internet, réseaux sociaux) les réponses et organisera une conférence de presse ldébut mars pour les rendre publics.

1. Nous faciliterons les déplacements des cyclistes et des piétons et rendrons leurs itinéraires sécurisés, agréables et sans obstacles :

1.1 En apaisant la circulation automobile :

- par la généralisation des zones 30 : le 30km/h en ville doit devenir la règle et les vitesses supérieures l'exception.
- par des plans de circulation qui empêchent le trafic de transit dans les quartiers et zones résidentielles.

☑ **Oui**

☐ **Non**

Commentaire : *Pourquoi ? A quelle échéance ? Comment ?*
Notre programme prévoit de faire de Villeneuve d'Ascq une "ville 30" en généralisant le 30 km/h dans les coeurs de quartier. Le 50 km/h sera maintenu sur les axes structurants qui bénéficieront d'aménagements dédiés. Une réflexion sera menée sur les plans de circulation afin de réduire le trafic de transit.

Association droit au vélo - ADAV
23 rue Gosselet
59000 Lille
03 20 86 17 25

1.2. En multipliant les aménagements cyclables sur les axes à forte circulation automobile en priorisant de véritables pistes cyclables. Quand ce n'est absolument pas possible, nous veillerons à la mise en place de bandes cyclables (agencement non séparé physiquement des voies de circulation générales). Enfin, les espaces partagés piétons-cyclistes ne seront développés qu'en dernier recours et sous condition que les trottoirs soient très larges.

☑ **Oui**

☐ **Non**

Commentaire : *Pourquoi ? A quelle échéance ? Comment ?*
Toutes les opérations de voirie intégrent une réflexion sur la place du vélo et des piétons. Les pistes cyclables séparées sont systématiquement privilégiées lorsque cela est physiquement possible (par exemple dans le cadre des aménagements en cours entre le giratoire St Ghislain et la rue Louis Constant). Quand cela n'est pas possible (notamment les quartiers anciens), nous nous engageons à trouver des solutions alternatives comme le développement de chaucidou.

1.3. En traitant les points durs repérés par les habitants et les associations cyclistes (traversées d'axes structurants, carrefours, giratoires…).

☑ **Oui**

☐ **Non**

Commentaire : *Pourquoi ? A quelle échéance ? Comment ?*
Les points durs identifiés sur la ville seront traités prioritairement au cours du mandat dans le cadre des programmations de voirie de la MEL. Il s'agit du giratoire St Ghislain, des rues Jean Jaurès, Bouderiez, Fives, de la traversée du Boulevard du Breucq ou bien encore des discontinuités avec les villes voisines. Ce travail d'identification des points durs devra être fait dès le début de mandat en lien avec l'ADAV et les Conseils de quartier.

1.4. En mettant en place les dispositifs prévus au Code de la route pour faciliter les déplacements à vélo : Double-sens cyclables, sas-vélos et « cédez-le passage cycliste au feu ».

☑ **Oui**

☐ **Non**

Commentaire : *Pourquoi ? A quelle échéance ? Comment ?*
Toutes les possibilités offertes par le Code de la route doivent être étudiées dans le cadre des aménagements de voirie et ce, dès à présent. Nous n'avons pas de tabou en la matière, nous donnons la priorité à la sécurité et au développement des mobilités actives. Double-sens cyclables, sas-vélos, "cédez-le passage cycliste" ou bien encore "vélorue" sont autant de dispositifs qui pourront être déployés.

2. Nous ferons respecter les aménagements cyclables :

2.1 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, nous serons plus coercitifs.

☑ **Oui**

☐ **Non**

Commentaire : *Pourquoi ? A quelle échéance ? Comment ?*
Nous renforcerons la communication et les outils pour prévenir les comportements dangereux (communication grand public, sensibilisation dans les établissements scolaires, poursuite du déploiement des radars pédagogiques, signalisation...). En parallèle, la Police municipale sera amenée à verbaliser les comportements dangereux comme les stationnements sur les voies cyclables). Une réflexion sera menée sur la vidéo verbalisation.

2.2. En veillant à un entretien régulier des aménagements cyclables (aménagements nettoyés, salage et déneigement en priorité, trous rebouchés…).

☑ **Oui**

☐ **Non**

Commentaire : *Pourquoi ? A quelle échéance ? Comment ?*
Nous veillerons, en lien avec les équipes de propreté de la ville, à renforcer l'entretien des aménagements cyclables. Un budget dédié pourrait être mis en place par la MEL.

3. Nous généraliserons les arceaux vélo à proximité des établissements publics et des commerces (le risque de vol est un frein très important au développement du vélo).

☑ **Oui**

☐ **Non**

Commentaire : *Pourquoi ? A quelle échéance ? Comment ?*
Nous déployons actuellement un réseau d'arceaux vélo sur l'ensemble de la ville pour compléter le maillage. En parallèle, nous avons déjà programmé la construction d'abris à vélos dans les écoles. Une enveloppe supplémentaire de 100 000€ a été débloquée fin 2019 pour ces opérations. Par ailleurs, nous souhaitons trouver des solutions de stationnement sécurisés par îlots de vie (exemple des huches à vélos). Le futur budget participatif permettra également d'y travailler en lien avec les habitants.

4. Nous mettrons en place une signalisation spécifique pour faire connaitre les itinéraires alternatifs intéressants (aujourd'hui connus uniquement des habitants du secteur) en concertation avec les associations cyclistes (jalonnement).

☑ **Oui**

☐ **Non**

Commentaire : *Pourquoi ? A quelle échéance ? Comment ?*
Les changements de pratiques nécessitent de lever des freins psychologiques et des idées reçues. L'information sur les temps de trajets à pieds et à vélo est donc stratégique. Un travail pédagogique sera mené sous la forme de "carte des temps", d'une nouvelle signalétique entre les points d'intérêt mais également optimisation du dispositif "metrominuto" de la MEL.

5. Nous veillerons à ce que chaque trottoir soit libéré de tout obstacle (voitures, poteaux, poubelles...) pour faciliter 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 l'environnement et pour le commerce de proximité.

☑ **Oui**

☐ **Non**

Commentaire : *Pourquoi ? A quelle échéance ? Comment ?*

Des campagnes de prévention seront mises en place. Les zones de stationnement anarchiques seront réorganisées et sécurisées.

6. Nous encouragerons la pratique de la marche et du vélo par les écoliers, collégiens, lycéens de la commune :

6.1 En garantissant à chaque élève la possibilité de se rendre de manière sécurisée dans son établissement, que ce soit à pied ou à vélo (aménagements en proximité des établissements, lutte contre le stationnement sauvage, restreindre ou supprimer la circulation devant l'établissement aux heures d'entrées et sorties, développement de vélobus et pédibus…).

☑ **Oui**

☐ **Non**

Commentaire : *Pourquoi ? A quelle échéance ? Comment ?*
Nous mettrons en place des plans de déplacement dans les établissements scolaires en lien avec les parents d'élèves et les équipes éducatives. Nous y discuterons des aménagements nécessaires, de la circulation et des stationnements. Nous souhaitons par exemple encourager le développement de pédibus et vélobus. Un programme de construction d'abris à vélos dans les écoles est d'ailleurs en cours.

6.2 En organisant dans chaque école primaire des cours et sorties à vélo.

☑ **Oui**

☐ **Non**

Commentaire : *Pourquoi ? A quelle échéance ? Comment ?*
Nous encouragerons les équipes éducatives à mettre en place des cours sur la partique du vélo et les règles du code de la route. Nos éducateurs sportifs pourront y prendre part. Nous intégrerons cela également dans nos CAL.

7. A l'interne des services municipaux, nous inciterons les agents aux déplacements à pied ou à vélo : sensibilisation, incitations, développement d'une flotte de vélos de service…, mise en place de l'IKV

☑ **Oui**

☐ **Non**

Commentaire : *Pourquoi ? A quelle échéance ? Comment ?*
Nous prévoyons de discuter avec les agents et les organisations syndicales d'un plan de déplacement des services municipaux. Nous renforcerons la flotte de vélos de service dans les différents bâtiments qui hébergent des services. Par ailleurs, nous prévoyons la mise en place de l'indemnité kilométrique vélo en direction du personnel municipal.

8. Nous mènerons des campagnes de communication fortes auprès des habitants sur la pollution causée par l'utilisation exclusive de l'automobile, sur les aménagements cyclables créés, sur les avantages des mobilités actives sur la santé, l'environnement et le cadre de vie.

☑ **Oui**

☐ **Non**

Commentaire : *Pourquoi ? A quelle échéance ? Comment ?*
Plus globalement, nous souhaitons mettre l'accent sur les enjeux et défis en matière de santé environnementale (pollution de l'air, perturbateurs endocriniens...). Le Conseil écologique local que nous souhaitons mettre en place aura un rôle moteur en matière de sensibilisation des habitants et de mise en mouvement vers d'autres pratiques en matière de mobilité.

9. Nous nommerons un.e élu.e « référent vélo » qui sera spécifiquement chargé.e des mobilités actives. Sa compétence l'amènera à sensibiliser les autres élu.e.s de sa commune et à faire remonter ces problématiques au niveau de l'agglomération et au sein des instances de mobilité.
Il.elle veillera à la mise en place et la tenue régulière d'un Comité vélo rassemblant élu.e.s, services municipaux, associations d'usagers (l'ADAV et des associations cyclo) et experts techniques. Le Comité vélo sera chargé de suivre la mise en place de ces engagements et de faire des propositions.

☑ **Oui**

☐ **Non**

Commentaire : *Pourquoi ? A quelle échéance ? Comment ?*
Nous souhaitons renforcer le pilotage des politiques en direction des mobilités actives. Nous sommes favorables à la création d'un Comité Vélo en lien avec les élu(e)s référents, les services, l'ADAV et les associations... Nous nommerons un(e) élu(e) chargé du développement des mobilités actives et du vélo. Il travaillera naturellement en lien avec la MEL sur ce sujet.

10. Nous demanderons à la MEL de coordonner la mise en place à l'échelle de l'agglomération d'un Plan vélo : aménagements (définir des axes à compétence agglomération, faire des préconisations aux communes, rechercher des financements…), services (vélos location longue durée, mise en place de parking vélos lors des évènements de l'agglomération…), communication (messages positifs sur le vélo, sensibilisation…).

☑ **Oui**

☐ **Non**

Commentaire : *Pourquoi ? A quelle échéance ? Comment ?*
La MEL a un rôle majeur pour inciter à la pratique du vélo de par sa compétence en matière d'aménagement des voiries. Nous nous engageons à demander un renforcement de l'enveloppe financière dédiée au Plan vélo afin de supprimer les points durs, de travailler à un Réseau Express Vélo, de veiller aux continuités cyclables entre les villes et à accompagner les dispositifs déployés par les villes.