

Propositions pour une mobilité douce et apaisée à Templeuve-en-Pévèle

Par le collectif Templeuve en transition

templeuve-en-transition.fr

Philosophie de ces propositions

- Notre aménagement actuel (situation générale française) s'est basé sur des déplacements prioritaires en voiture, et les autres (piétons/cyclistes/...) s'adaptent à la voiture.
- Il faut inverser le mécanisme de pensée. Les modes doux doivent devenir les modes prioritaires, c'est la voiture qui s'adapte.
- Nous sommes tous piétons/cyclistes/PMR à un moment de notre journée/semaine/vie

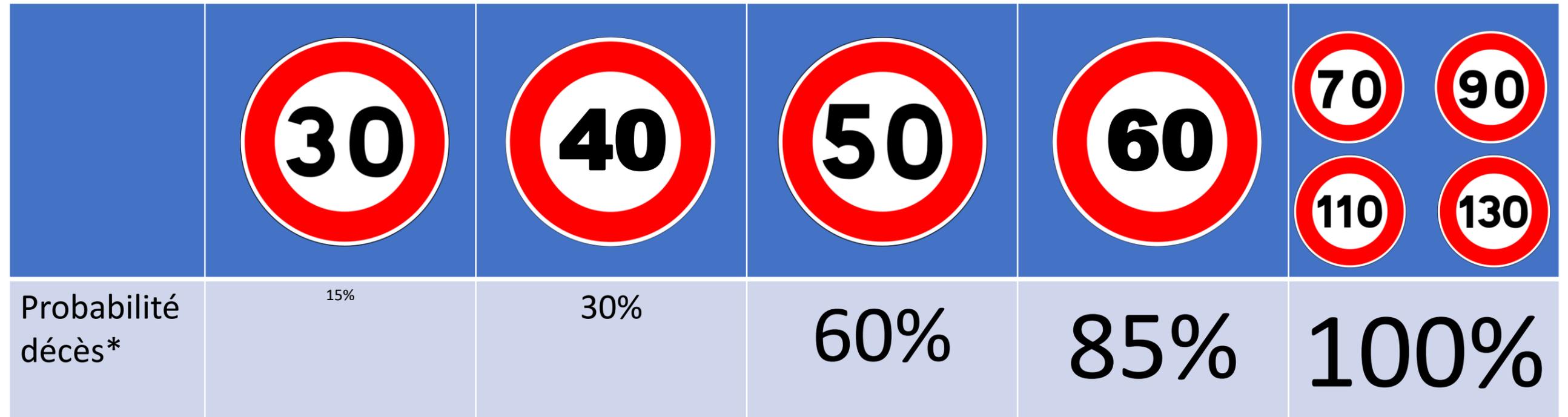
Focus sur les aménagements cyclables

- La présence massive des aménagements cyclables donne un double message :
 - Incitatif pour les habitants à prendre leur vélo
 - Démonstratif pour les automobilistes en montrant que le vélo a toute sa place et qu'il faut faire attention à lui, partout, tout le temps
- Sauf les -18 ans, on peut être automobiliste ET cycliste. Donc même un automobiliste peut être satisfait de ces aménagements ! Il ne faut pas opposer 2 communautés qui se confondent en partie.

Théorème

- **Un piéton/cycliste ne tue pas un automobiliste.**
 - Certains cyclistes/piétons sont morts (*face à des automobilistes*) car ils n'ont pas respecté le code de la route.
 - Mais aucun automobiliste n'est mort (*face à un cycliste/piéton*) même s'il a enfreint le code de la route.
- **Corolaire :**
L'utilisateur vulnérable est le piéton/cycliste.
C'est donc lui/elle qu'il faut protéger.

Probabilité de décès pour piéton/cycliste face à une voiture



* Probabilité bcp plus importante pour un enfant, du fait de sa petite taille et de la zone du choc (bassin/tronc/tête)

Source : SETRA : service d'Études techniques des routes et autoroutes

Rappels sur la vitesse

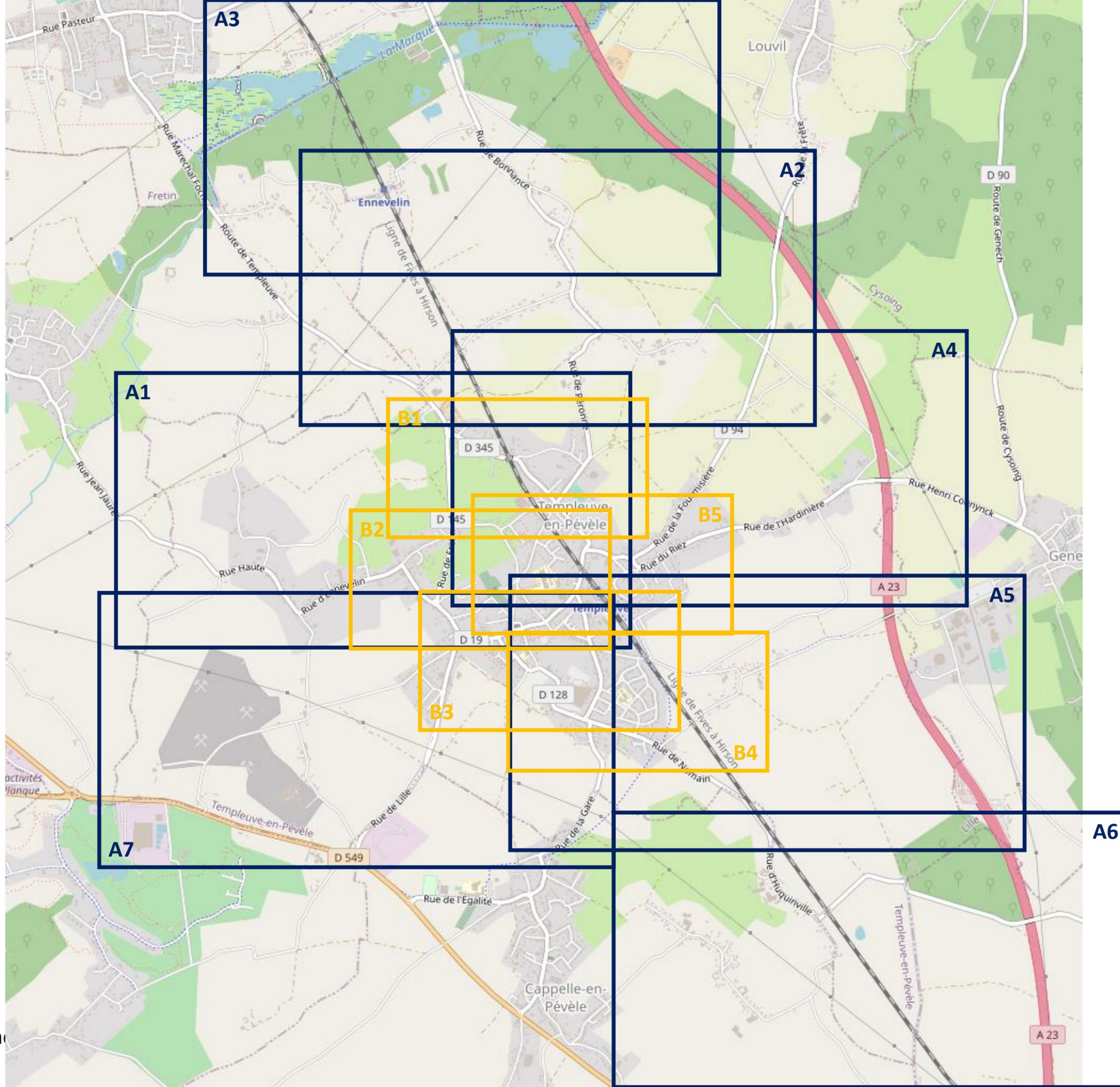
- En ville, rouler à 30 km/h au lieu de 50 km/h fait « perdre » 18 sec pour un trajet d'1km
- Confirmé par l'expérience de Grenoble Métropole avec 43 communes sur 49 passées au 30 km/h généralisé
- Source : CEREMA
<https://www.cerema.fr/fr/actualites/apaiser-circulations-echelle-metropolitaine-cerema-evalue>

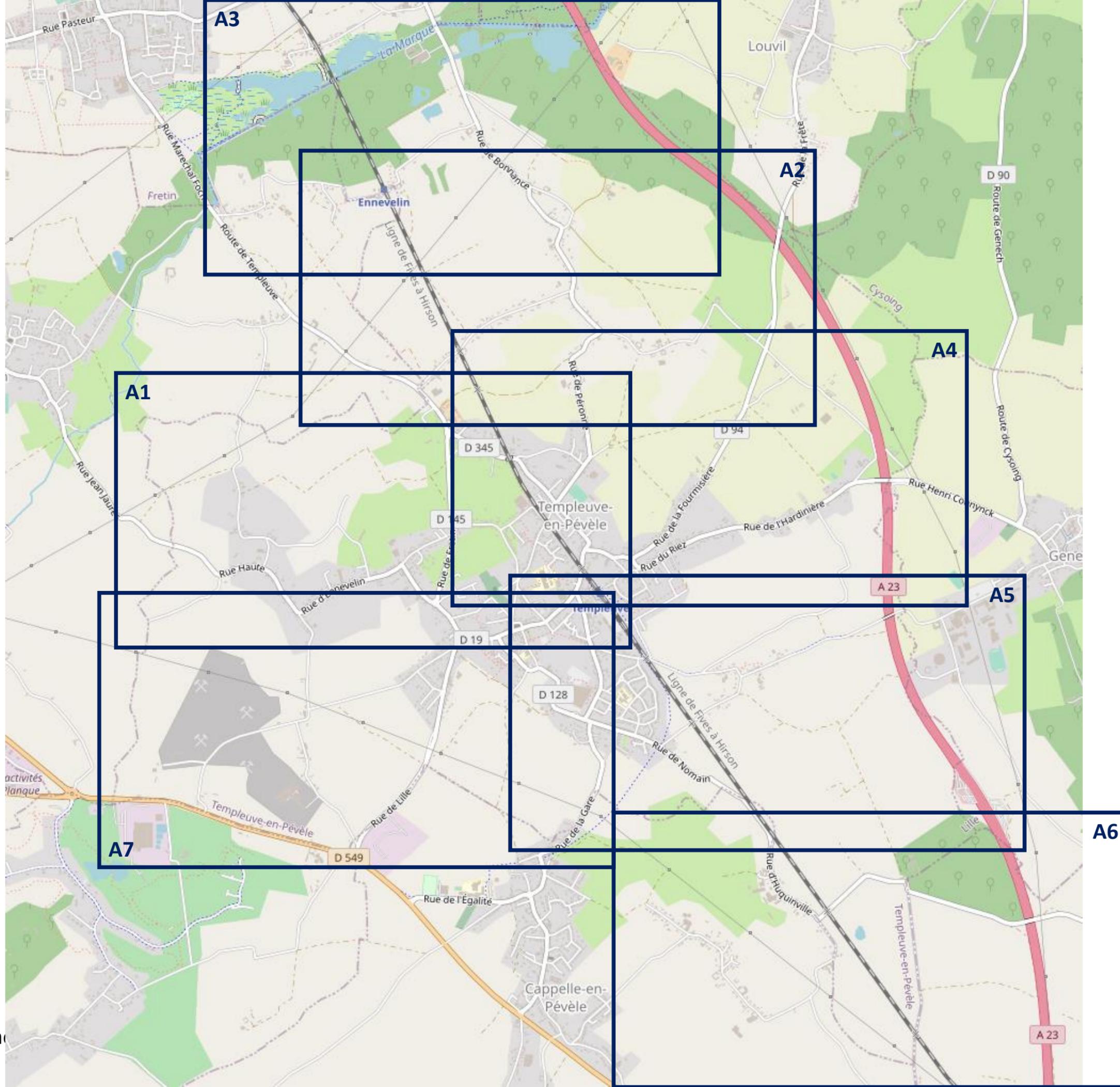


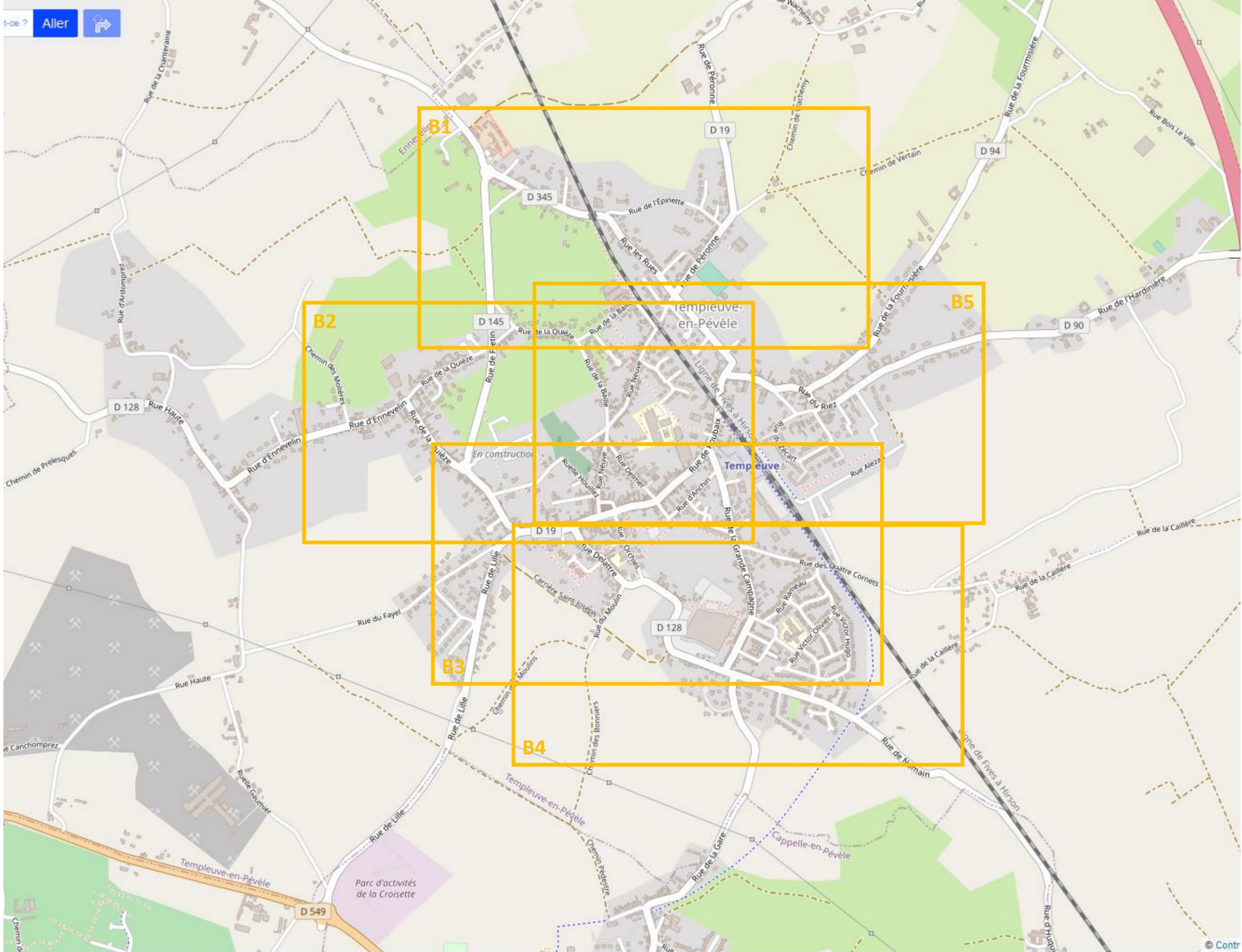
Illustration à Templeuve-en-Pévèle

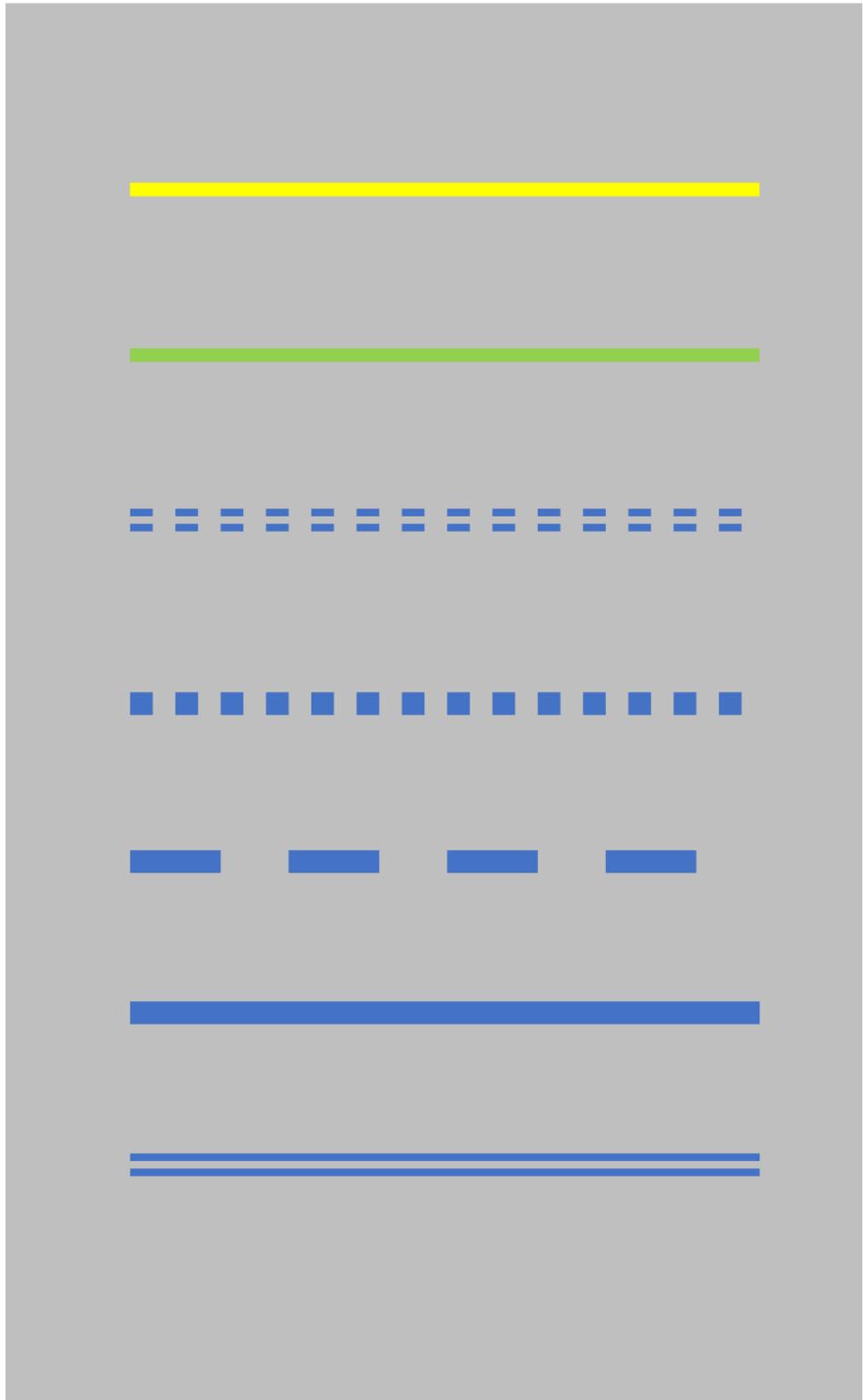
- En passant à 30km/h sur ce trajet, on « perd » 59 sec, et on multiplie par 4 les chances de survie en cas d'accident.











Zone 30



Zone de rencontre 20 km/h



C'est la qualité/conception de l'aménagement qui limite la vitesse plus que la peur du gendarme.

Bande cyclable double sens

Bande cyclable uniquement d'un côté

Vélorue (interdiction de doubler les vélos)



Piste cyclable uniquement d'un côté (= séparée de la chaussée)

Piste cyclable double sens (= séparée de la chaussée)

Les vélorues

- Dans les rues dangereuses ou quand le doublement des cyclistes n'est pas souhaitable, il faut **EXPLICITEMENT** indiquer que le vélo doit se mettre au milieu de la chaussée.



Les vélorues

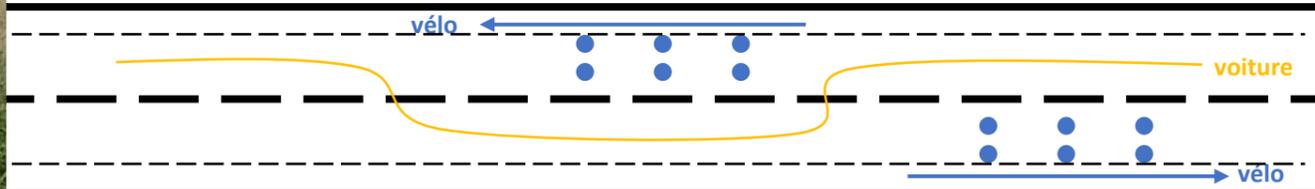
- Rue neuve
- Rue de Roubaix
- Place du général de Gaulle
- Rue Delattre
- Rue d'Orchies
- Rue Delmer
- Rue de la Baille



A1



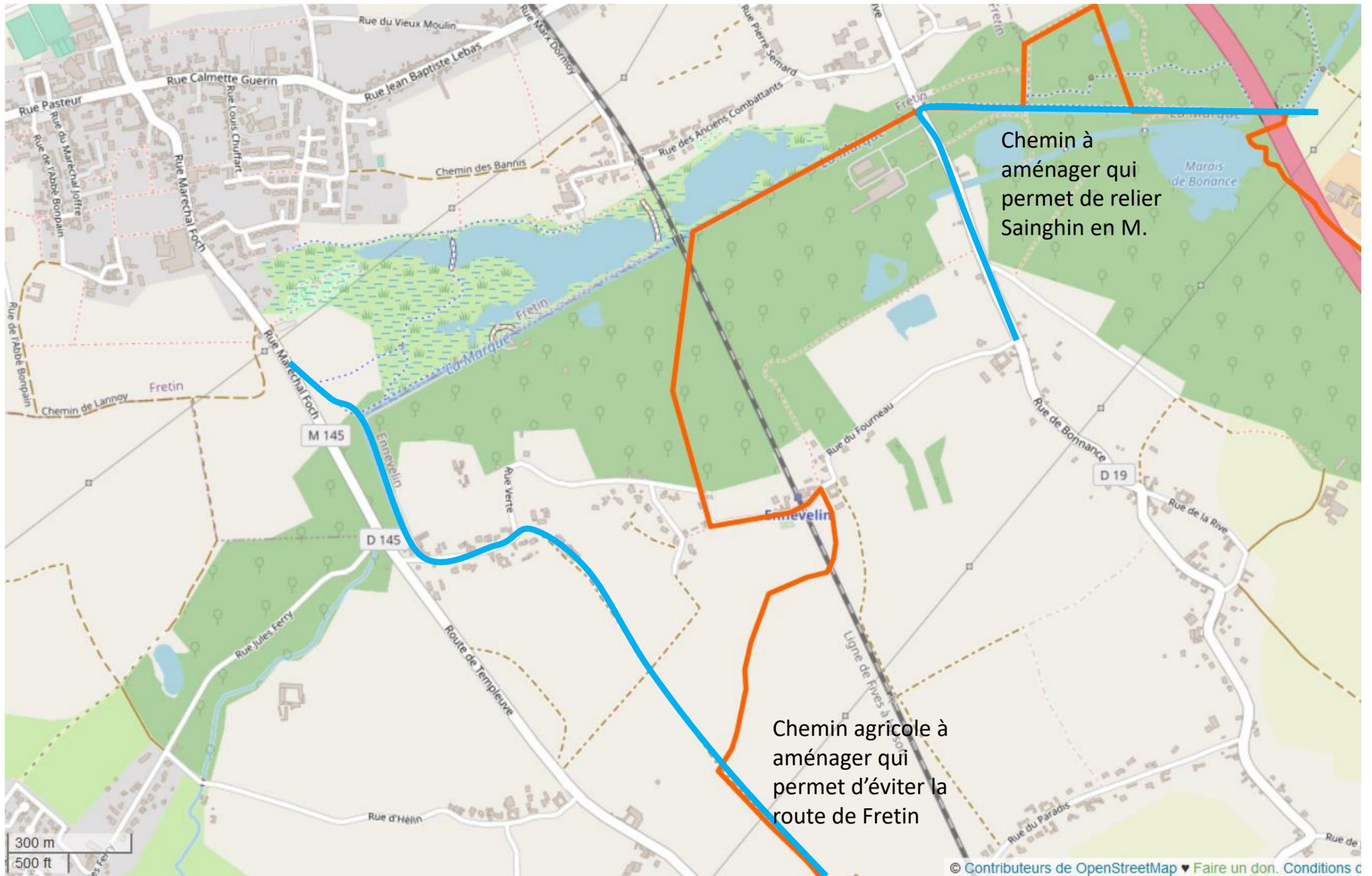
Pour casser la vitesse sur cet axe à 50, installer 1 double rétrécisseur avec des poteaux qui laisse passer les vélo tout droit si bande cyclable. Inutile si piste dissociée de la chaussée voiture.

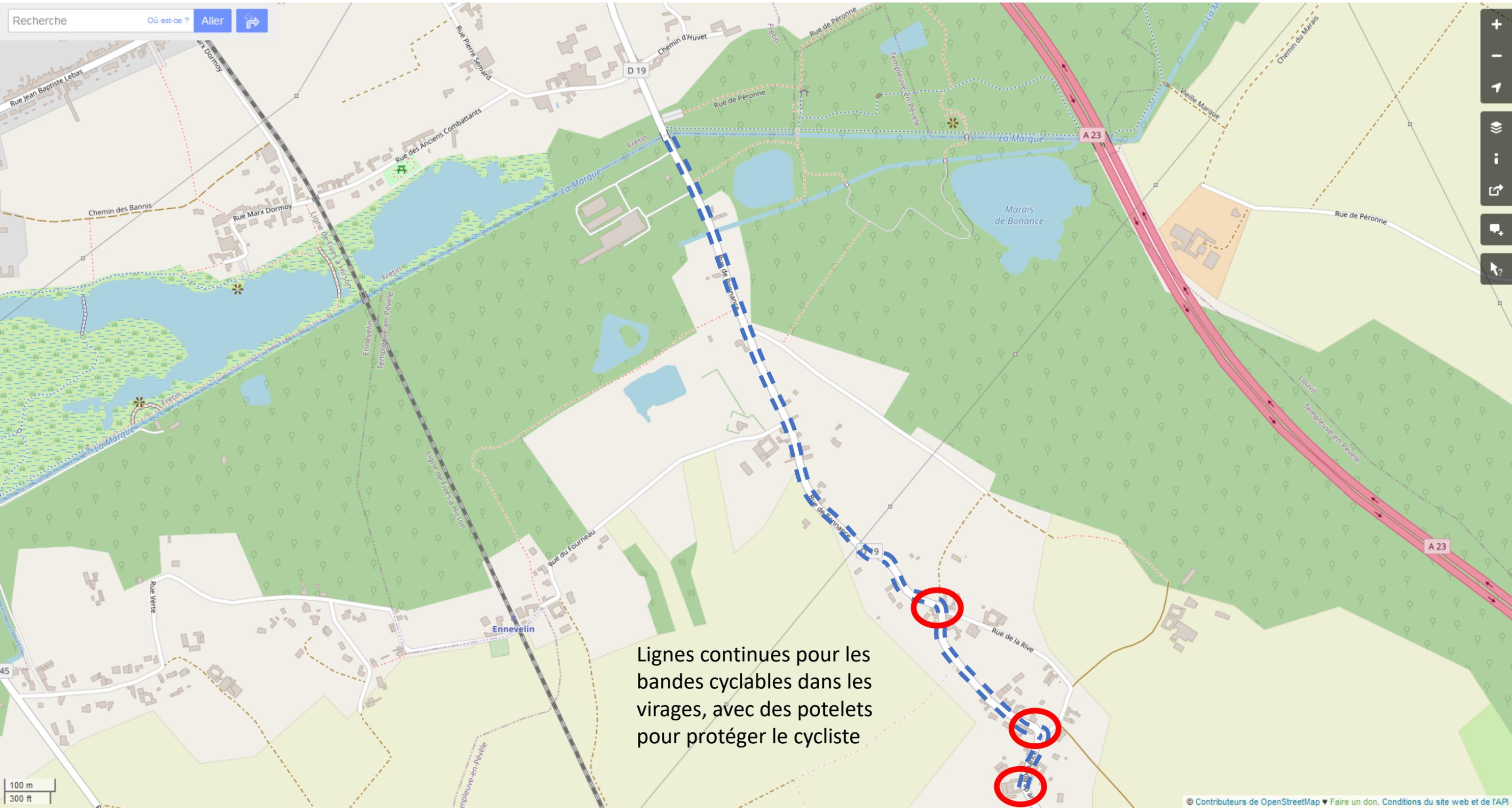


A2



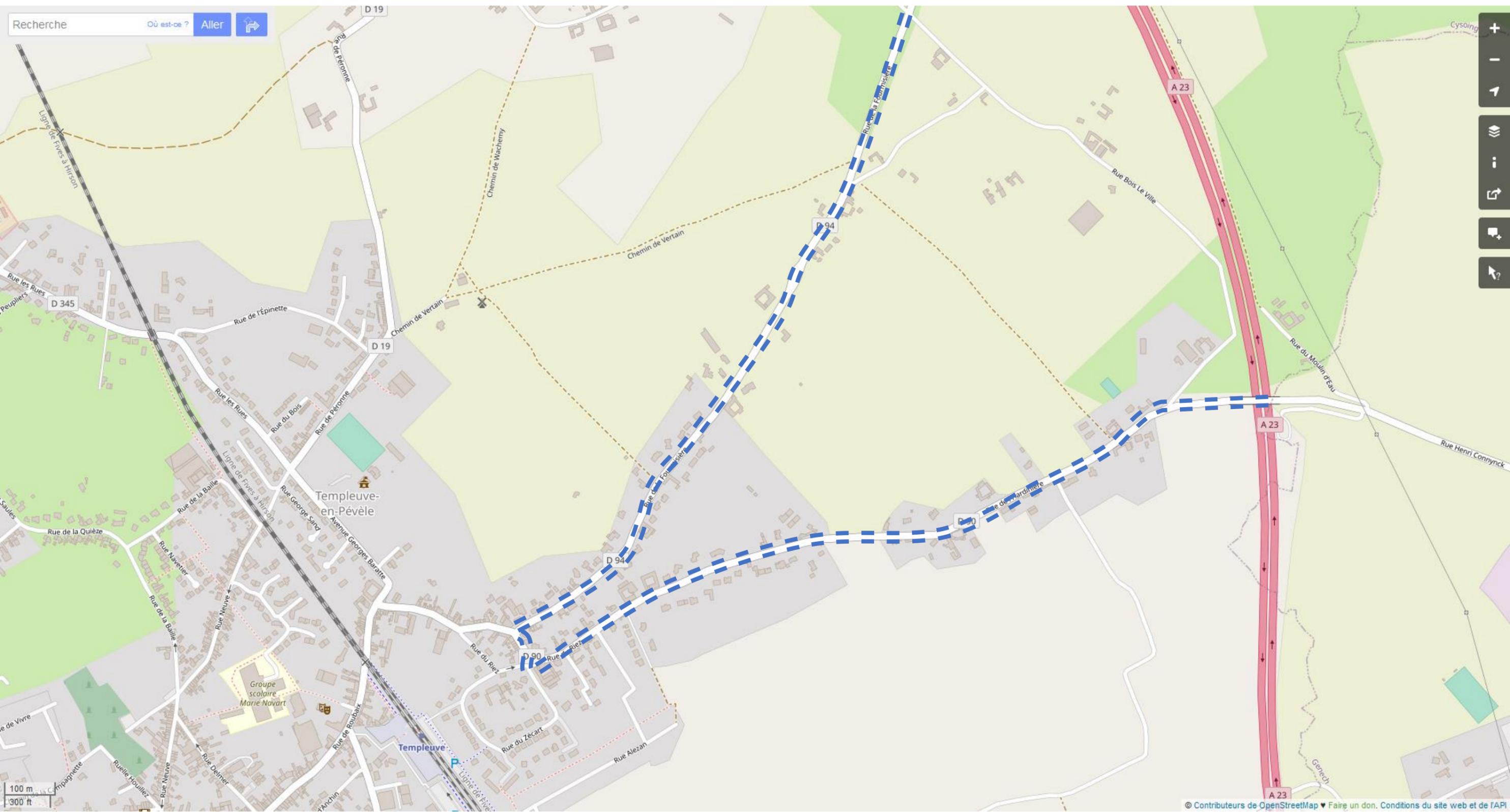
Complément A2 pour liaison Templeuve > Fretin



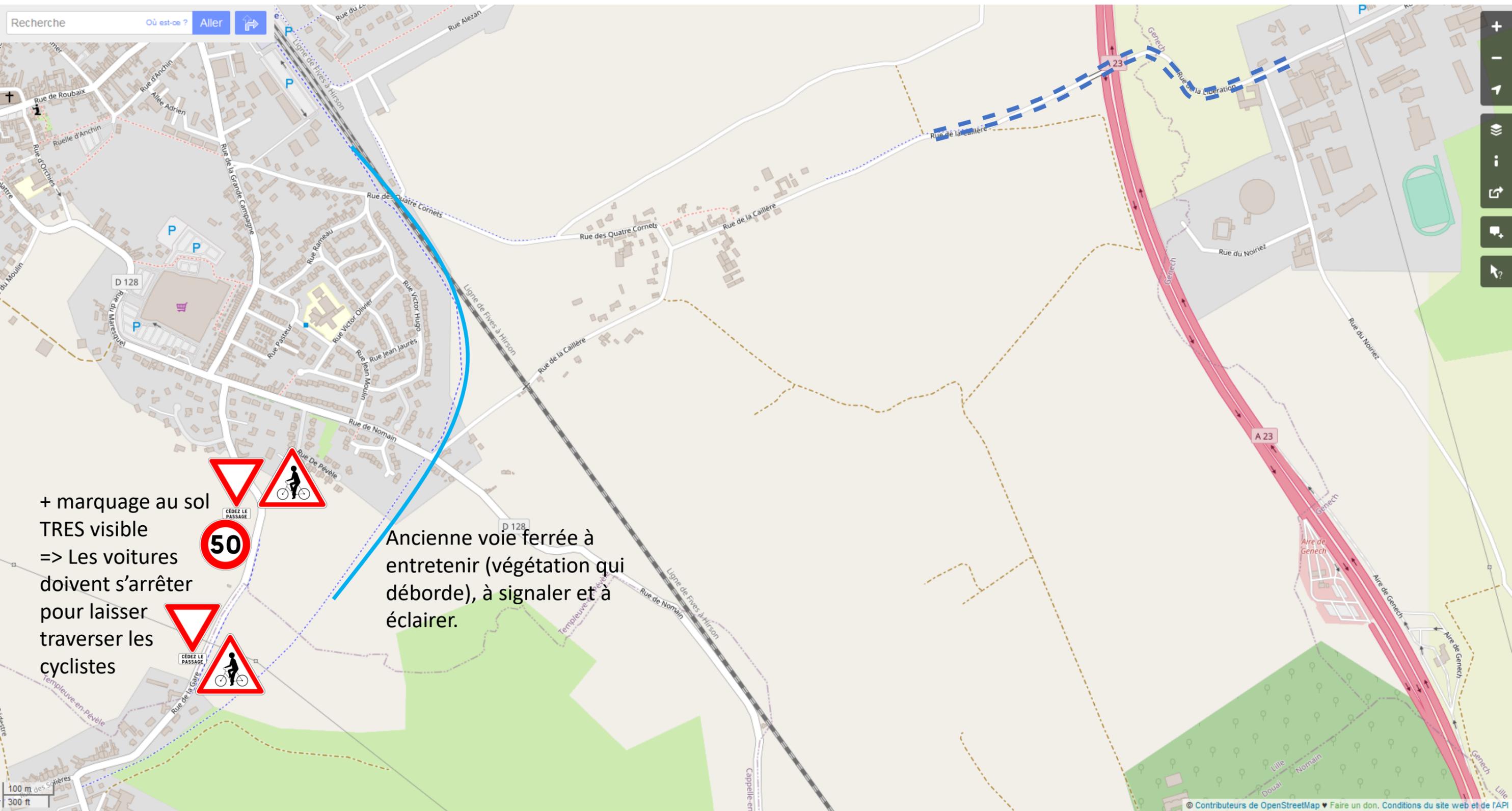


Lignes continues pour les bandes cyclables dans les virages, avec des potelets pour protéger le cycliste

A4



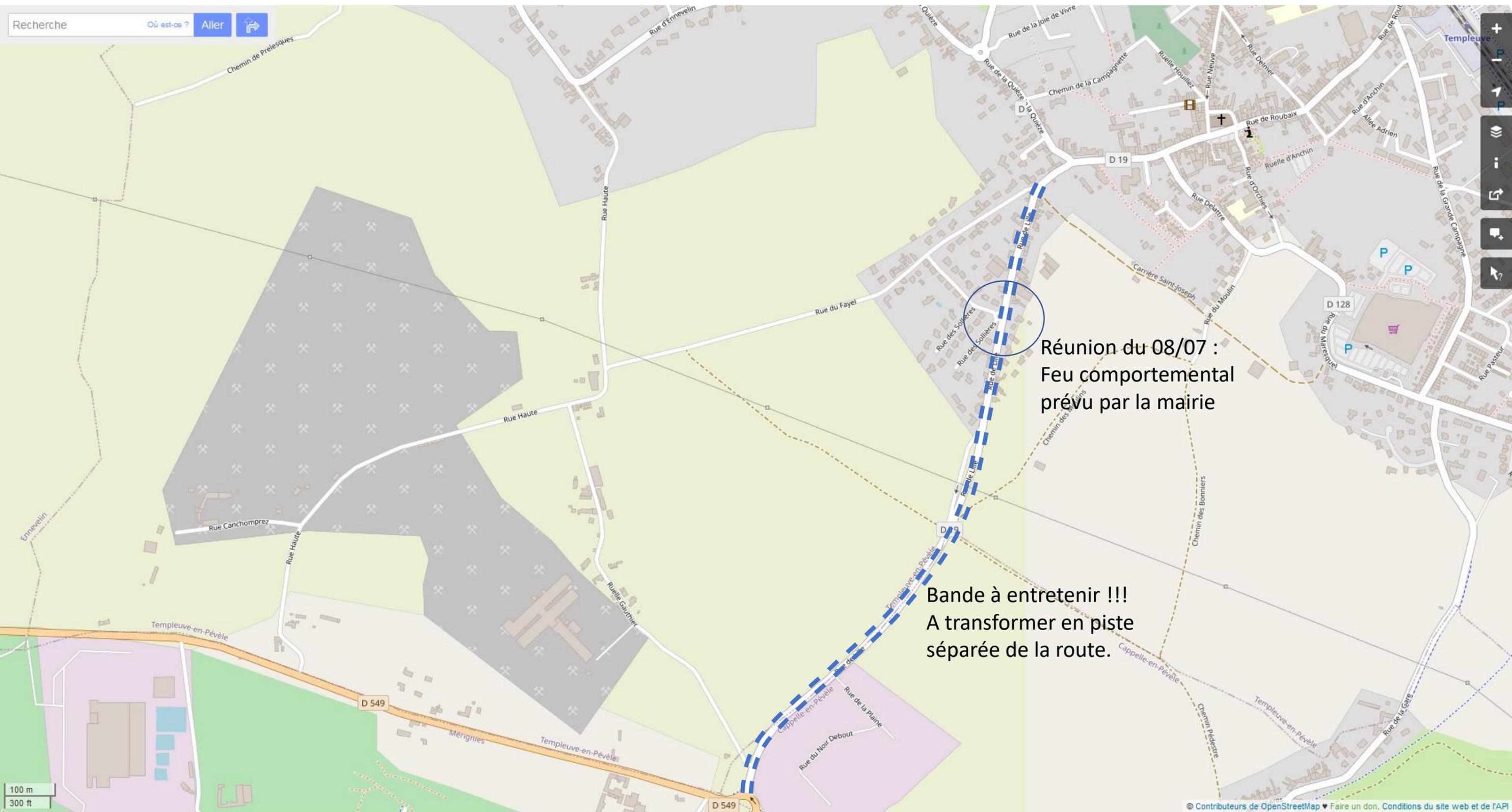
A5



+ marquage au sol
TRES visible
=> Les voitures
doivent s'arrêter
pour laisser
traverser les
cyclistes

Ancienne voie ferrée à
entretenir (végétation qui
déborde), à signaler et à
éclairer.





B1





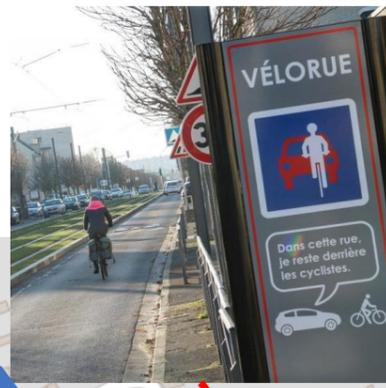
Feu à déclenchement auto si $v > 50$ et bouton piéton/vélo pour assurer continuité de la rue de la Quièze



Traversée cimetière autorisée aux vélos et piétons (signalétique l'indiquant explicitement)

Virage interdit aux voitures (plots démontables pour ducasse ou camion poubelle)





Protéger le trottoir devant le magasin informatique avec des potelets

Rendre les chicanes « poreuses » pour les vélo et contraignantes pour les voitures

Déplacer les poteaux plastiques/bordures du virage rue Demesmay > rue de la Quièze (qui augmentent la courbure pour les voitures) de manière à laisser passer les vélos sur la droite et de les protéger dans le virage

Scénario 1/3 : une rue de Roubaix en sens unique pour limiter le transit et apaiser l'accès aux commerces

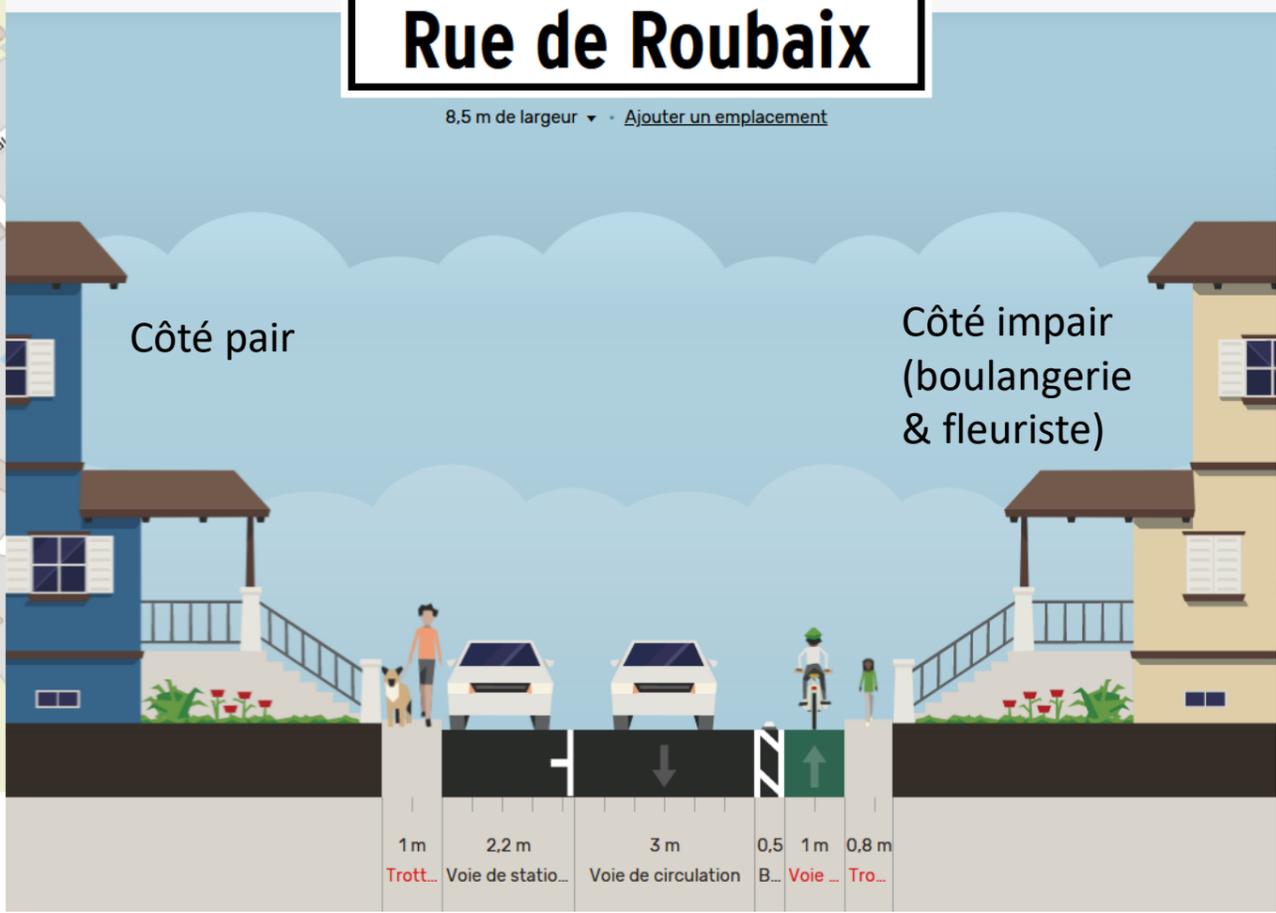
Une boucle de circulation à Templeuve

- Orienter le flux de voitures/camions dans un sens unique
- Favoriser les modes doux en double sens



Rue de Roubaix

8,5 m de largeur - Ajouter un emplacement

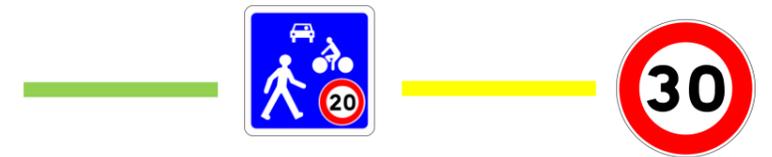


Côté pair

Côté impair
(boulangerie & fleuriste)

Atouts de ce scénario :

- Les personnes venant de la rue Demesmay accéderont facilement aux parkings face à la boulangerie Desmarescaux et à la place de l'église
- Les personnes venant de la voie ferrée accéderont facilement au parking d'Anchin
- Allègement de la circulation sur le croisement Delattre/Demesmay
- En changeant le sens de la rue chuffart, on supprime la dangerosité du croisement avec la rue d'Anchin (très faible visibilité)
- Dédoubler l'arrêt de bus « lycée » de la place en le mettant sur la place (trajet du matin) et au bout de la rue d'Orchies (trajet du soir)



B3

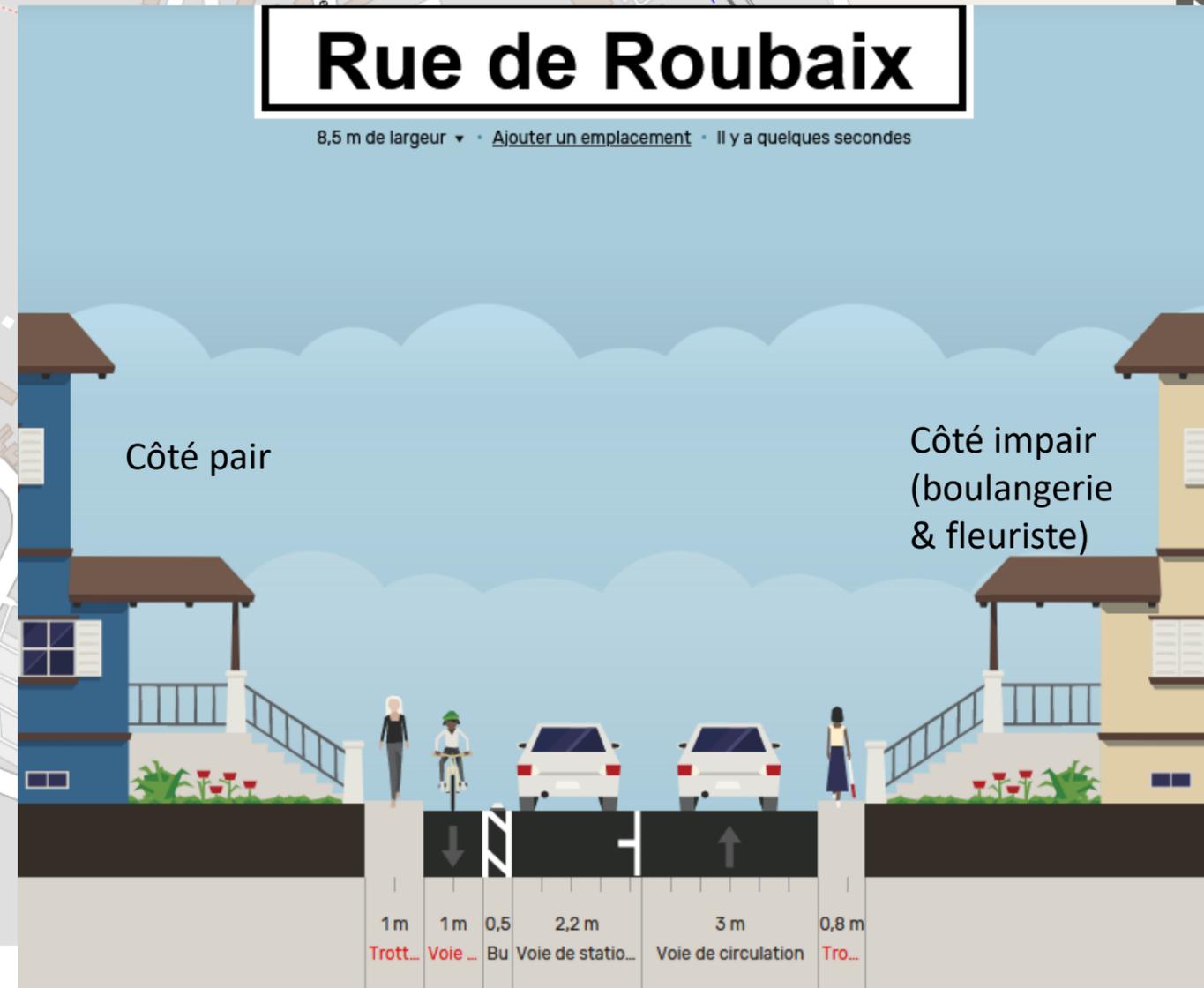
Scénario 2/3 : une demi-boucle pour limiter le transit (traversée uniquement) sur la place

Une demi-boucle de circulation à Templeuve

- Orienter le flux de voitures/camions dans un sens pour quitter la place, et donc limiter le transit sans arrêt sur la place.
- Favoriser les modes doux en double sens



Section qui reste en double sens pour permettre un accès à la place par les 2 côtés. Cependant il ne serait possible (en voiture) de quitter la place qu'en partant vers la rue Dumesmay. A vélo, il est possible de partir des 2 côtés évidemment.



Rue de Roubaix

8,5 m de largeur · Ajouter un emplacement · Il y a quelques secondes

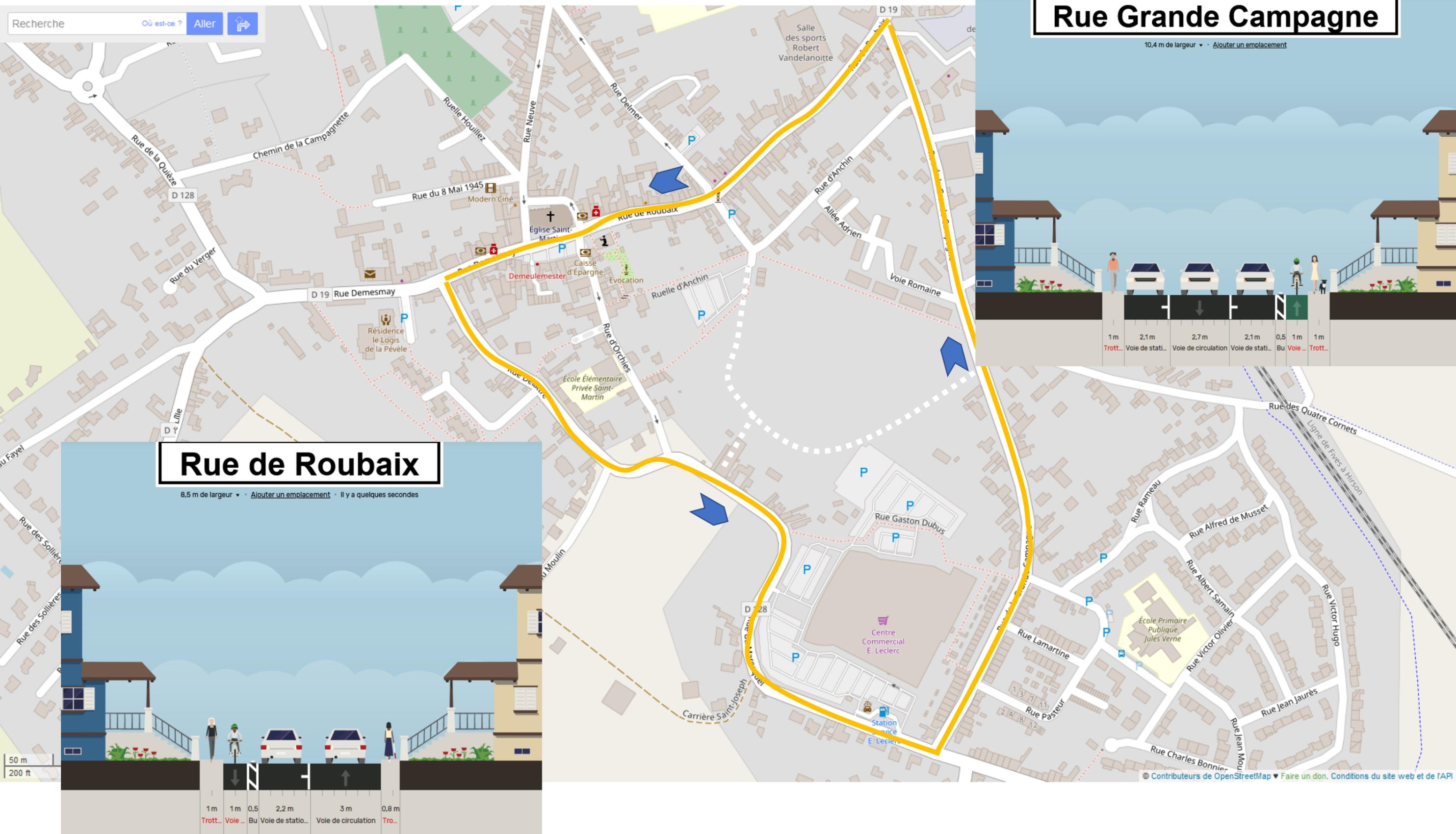


B3

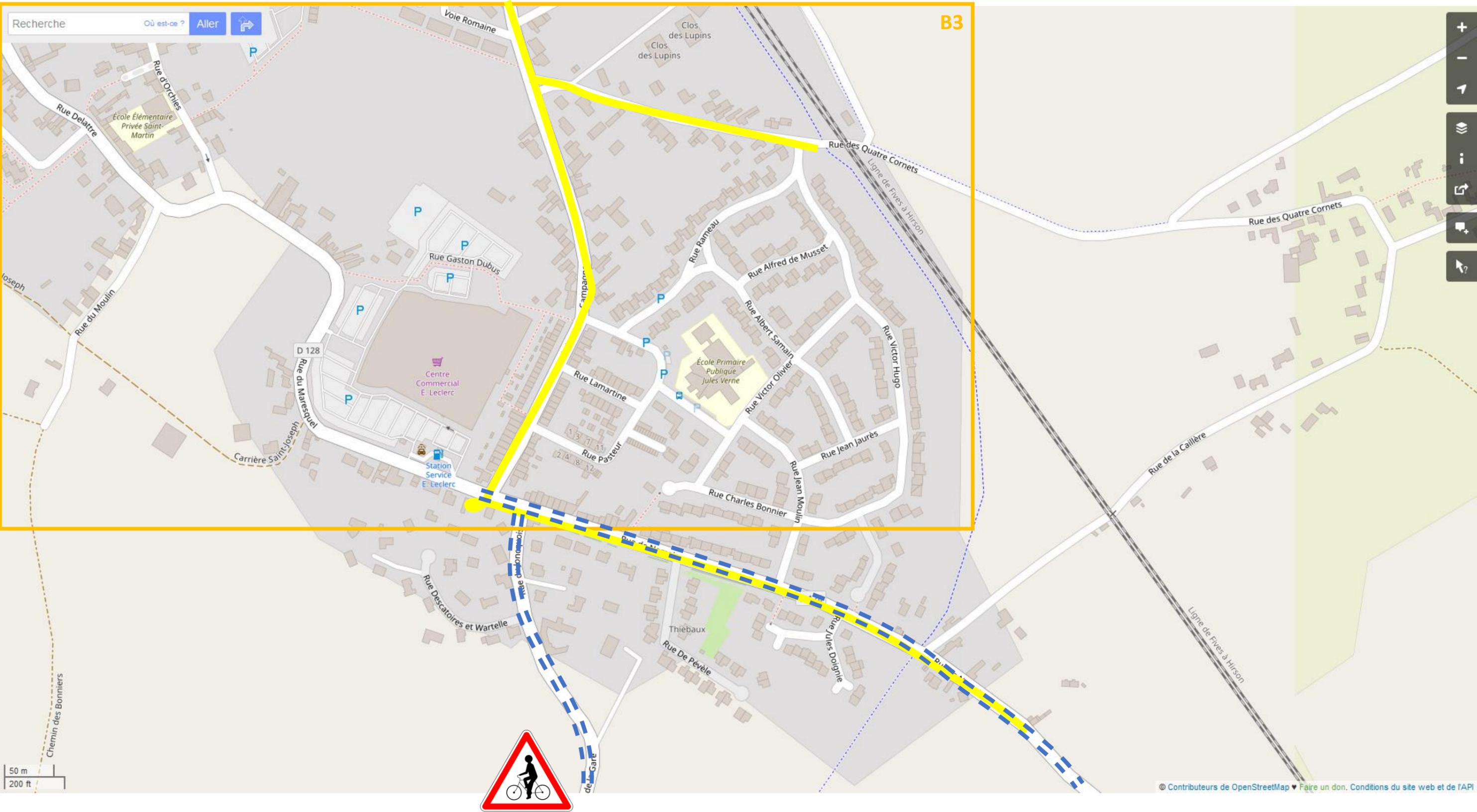
Scénario 3/3 : une boucle complète pour libérer vraiment de la place pour les mobilités douces

Une boucle de circulation à Templeuve

- Orienter le flux de voitures/camions dans un sens unique
- Favoriser les modes doux en double sens

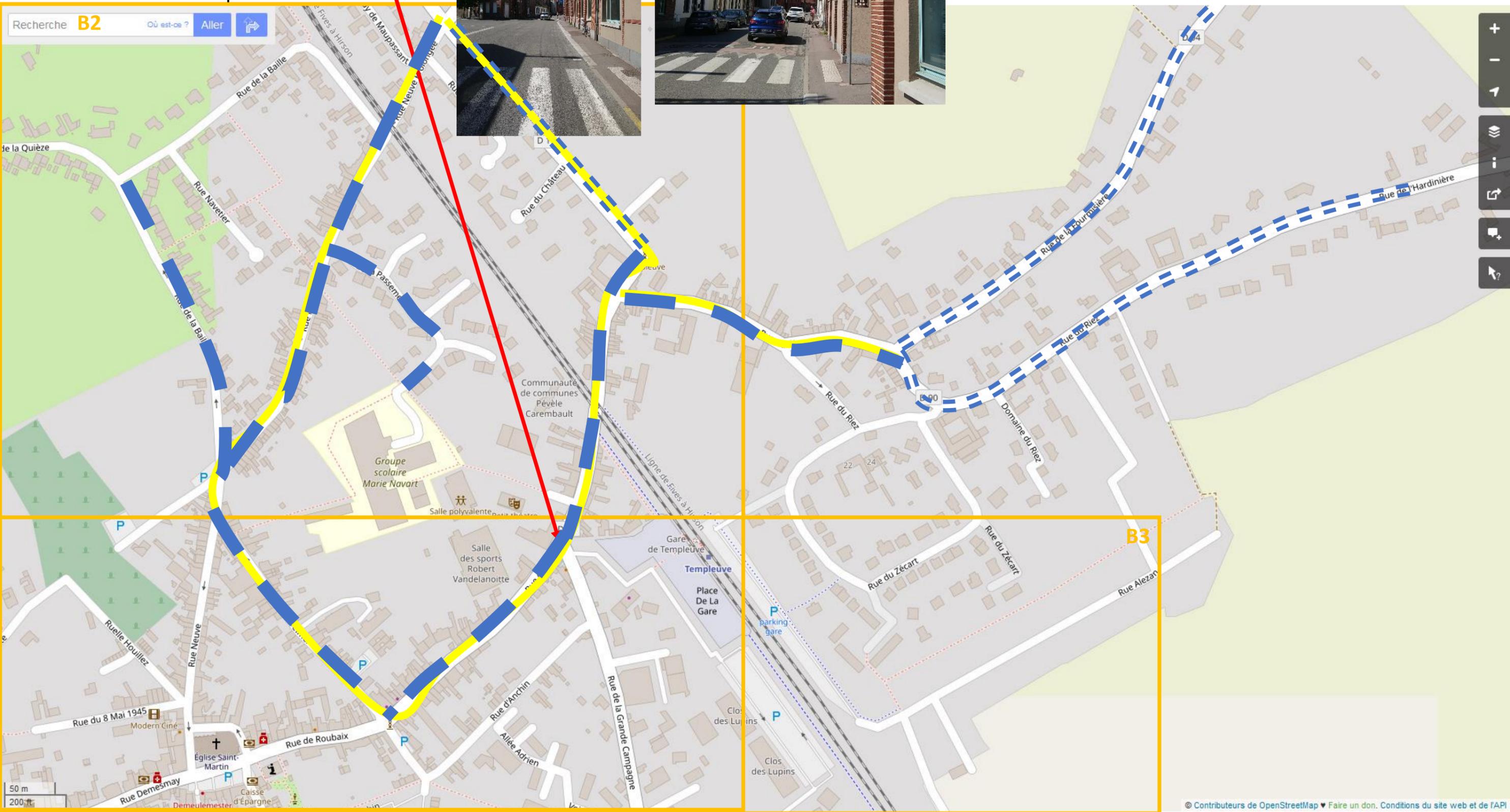


B4



B5

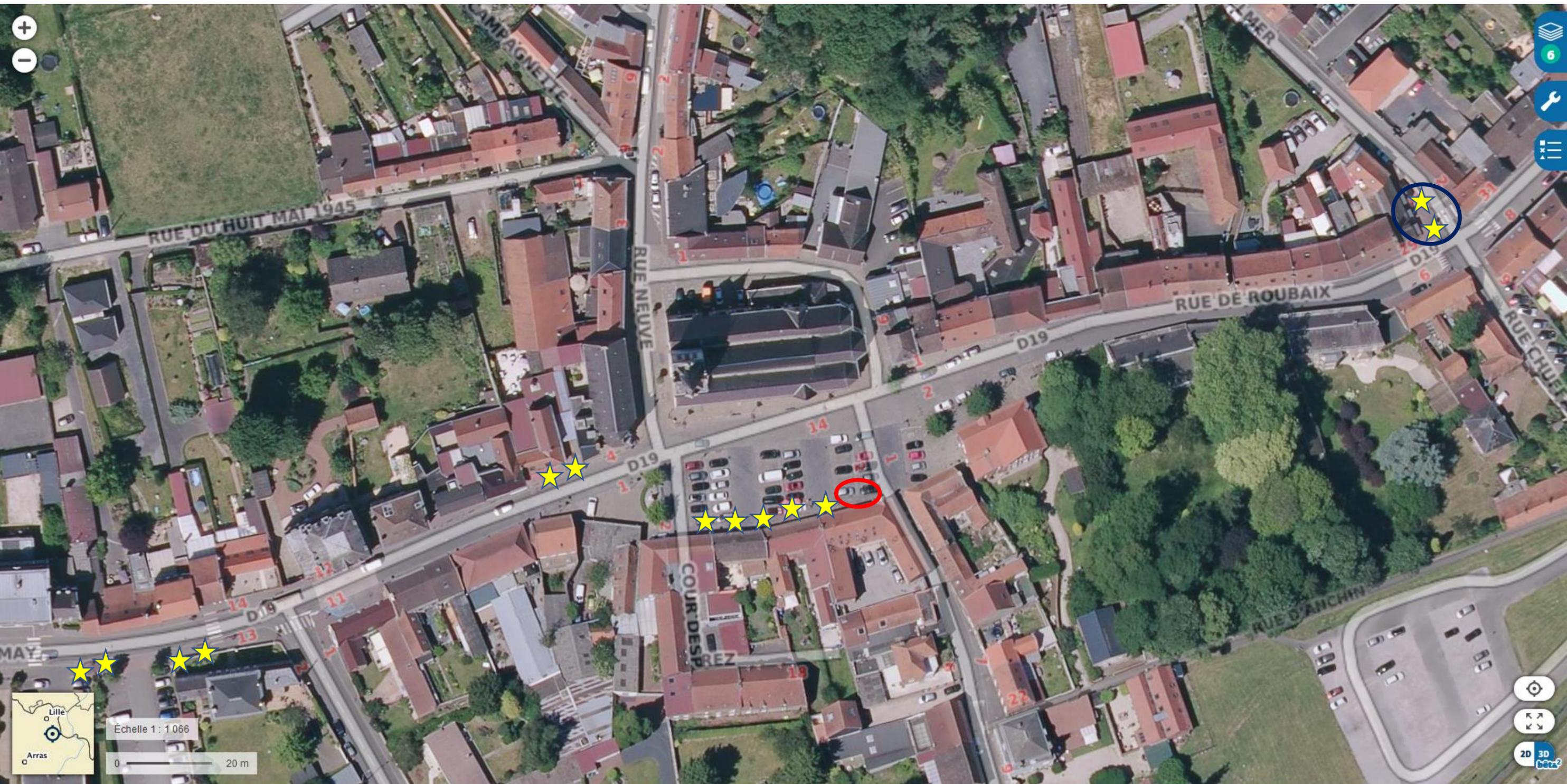
Panneau 30 visible au dernier moment (caché par le bâtiment) => À déplacer



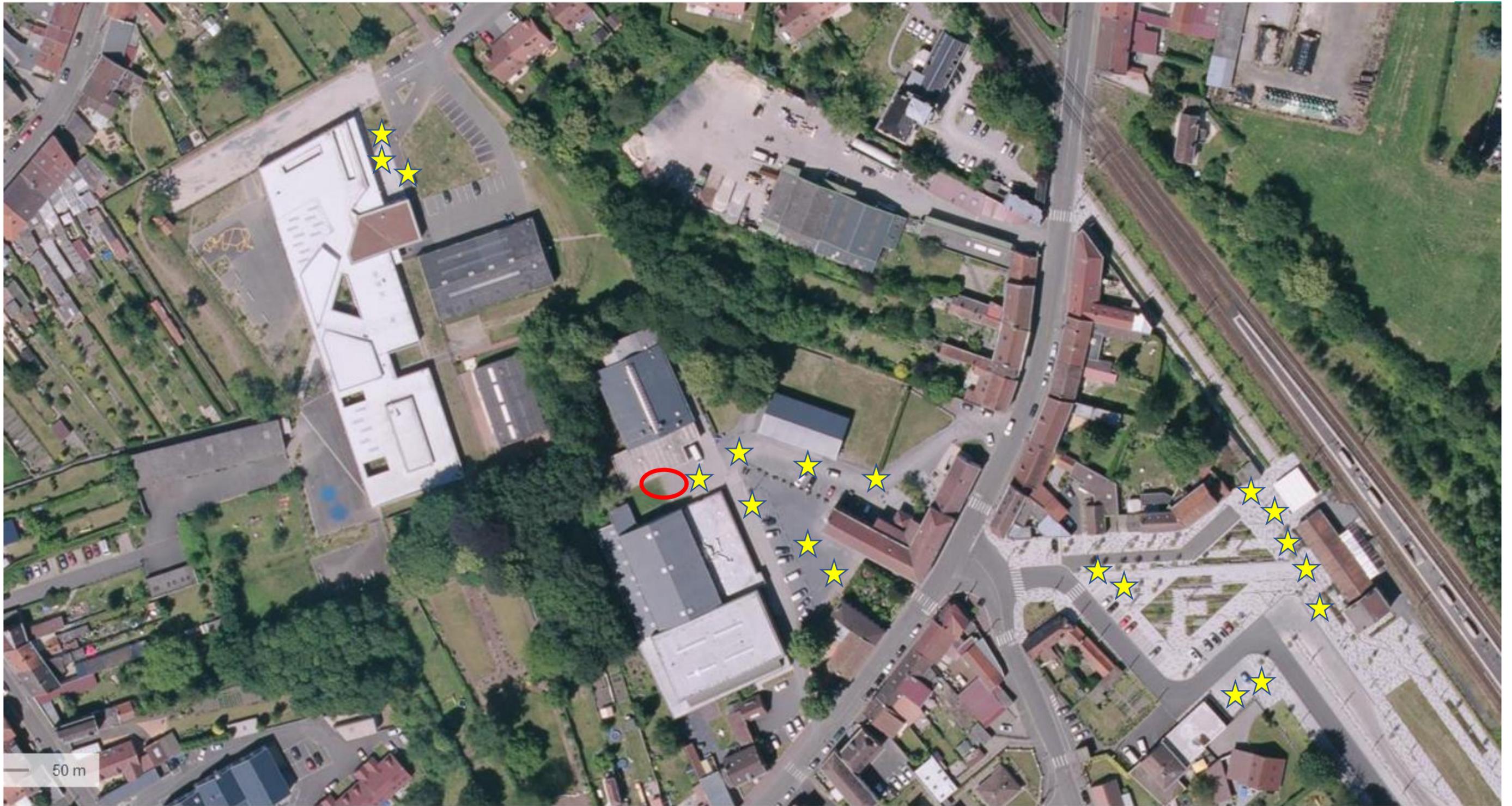
★ Ajouter des arceaux vélo sécurisés sur la Grand Place.

○ Les stationnements vélo actuels sont soit tordus, soit inaccessibles car des voitures se mettent devant.

Protéger le trottoir devant le magasin informatique avec des potelets



- ★ Ajouter des arceaux vélo sécurisés
- Les stationnements vélo actuels sont soit tordus, soit inaccessibles car des voitures se mettent devant.





Anticiper les stationnements vélo au cinéma, à la halle couverte et maison médicale



Ecole Jules Verne : à préciser avec des parents d'élèves et riverains



Ces aménagements sont à compléter par :

- Une mise en cohérence avec les voiries
- L'étude de l'éclairage
- L'installation des stationnements vélos sécurisés (avec des protections des zones autour contre le stationnement automobile)
- Amélioration des abris bus (mairie, grand place, etc)
- Matérialiser les voyettes piétonnes et les éclairer

Actions à venir

- Semaine européenne de la mobilité en septembre
- Sortie vélo avec le collectif pour tester et promouvoir les aménagements réalisés d'ici là (septembre)