[attention : 2 références à des numéros de page à compléter (**en gras**)]

À Lille, une politique du vélo encourageante, mais qui reste à améliorer !

Ce mandat municipal s’achève sur un bilan mitigé. Toutes les mesures à l’ordre du jour des dernières élections de 2007 n’ont pas abouti, et certaines manquent pour offrir au vélo la véritable place qu’il mérite. Si la volonté politique était bien présente chez certains élus, leur « poids » politique n’a semble-t-il pas été suffisant pour convaincre l’ensemble de la majorité. Or pour qu’une politique cyclable digne de ce nom aboutisse, un soutien fort de l’ensemble de l’exécutif est nécessaire. Pour être efficace, nous le répétons inlassablement, une politique cyclable doit reposer sur trois grandes thématiques incontournables et interdépendantes, théorisées par le chercheur en économie des transports Frédéric Héran (qui prépare un ouvrage sur l’histoire du vélo en Europe, ndlr) sous les termes de « système vélo » et qui sont : l’infrastructure cyclable, les services au vélo et la communication.

L’infrastructure cyclable

Dès 2008, de grands espoirs planaient sur le monde du vélo en France avec le décret du Code de la Route rendant obligatoire la mise à double-sens cyclable des rues à sens unique des zones à circulation apaisées (aires piétonnes, zones de rencontre et zones 30). Les villes avaient jusqu’à 2010 pour le mettre en application. Mais le constat est venu rapidement qu’elles ne tiendraient pas les délais. Ce sera le cas de Lille. Certes nous avons réussi à faire adopter son principe mais ce dossier est encore trop souvent remis en cause et menacé de suspension. Ainsi cet été le gel de la mise en conformité des rues ne dépassant pas 3,50 m de largeur, et ce malgré des études menées par les services démontrant la faisabilité avec un minimum d’intervention, nous est parvenu par voie de presse… sans doute la crainte de froisser certains électeurs à l’approche des municipales. Alors que les budgets avaient été votés pour réaliser toutes les rues restantes, ceux-ci n’ont pas été dépensés en 2013. Mais suite à un récent retournement de la situation, nous pouvons espérer qu’elles le seront durant le premier trimestre 2014, ce qui aura l’inconvénient de repousser un peu plus la nécessité de généralisation de ce type d’aménagement pour être correctement compris, notamment par les automobilistes.

En dehors de la mise en conformité des zones 30, quelques aménagements d’importance ont cependant pu voir le jour mais en plus faible nombre qu’au mandat précédent. L’avenue Kennedy, passage redouté des cyclistes jusqu’en 2011, a bénéficié d’un remaniement de fond en comble avec la création de deux pistes cyclables, le faisant passer de quatre à deux voies auto à sens unique ; un second couloir bus-vélo sur Louis XIV en remplacement de la bande cyclable, bandes cyclables sur la rue du Faubourg de Béthune, une partie de la rue de Douai, rue de Belle-Vue, rue Saint-Venant, rue Delory, une bande cyclable rue de Lannoy dans le sens de la montée ; suppression récente de deux voies auto sur le boulevard Vauban au profit de couloirs bus/vélo de bien meilleure facture que la bande cyclable trop étroite qui servait de stationnement automobile aux établissements scolaires. La mise à double-sens cyclable des rues Jacquemars-Giélée, de Loos, de Valmy, et plus récemment des rues Gustave-Delory et Jean-Jaurès…, venant confirmer l’intérêt du double-sens cyclable sur des rues limitées à 50 km/h pour les rendre plus perméables et les apaiser par la suppression de voies auto.

Mais de nombreux autres aménagements de voirie que nous jugeons prioritaires sont attendus avec impatience pour mailler ce réseau structurant qui peine à assurer une réelle continuité pour les cyclistes. Il s’agit principalement des accès à la ville intra-muros : portes d’Arras, des Postes et de Valenciennes, pont de l’avenue de Dunkerque, avenue Léon-Jouhaux, rue Javary, boulevard Carnot, rue du Faubourg-de-Roubaix, rue Pierre-Legrand, rue Chaude-Rivière et avenue Willy-Brandt, rue du Faubourg-d’Arras… La quasi-totalité de ces points ont fait l’objet d’études auxquelles nous avons activement participé afin que le cycliste soit correctement pris en compte, mais leur planification est souvent retardée pour cause budgétaire, et sans doute manque de volonté politique car cela nécessiterait souvent une remise en cause de la place de la voiture qui accapare l’essentiel de l’espace sur ces axes.

Petite satisfaction mais qui aurait pu prendre bien plus d’ampleur encore : la mise en œuvre du cédez-le-passage cycliste dans les carrefours à feu en « T » ou en tourne-à-droite, avec un premier axe réalisé (de la rue Nationale à la rue du Faubourg de Roubaix), et un deuxième (du pont de l’avenue Beethoven au pont de Tournai) qui devrait l’être en tout début d’année 2014. Il n’est pas inutile de rappeler que c’est l’ADAV qui a proposé de travailler par axe pour rendre plus compréhensible cette mesure plutôt que de réaliser une nouvelle « expérimentation »  sur une dizaine de carrefours comme initialement proposé.

Le stationnement des vélos, autre grande thématique entrant dans la notion d’infrastructure cyclable, bénéficie pour sa partie courte durée (arceaux vélo installés sur l’espace public) d’un bon suivi et surtout d’un budget dédié qui permettent des réalisations rapides et programmées (voir article à ce sujet publié dans l’Heurovélo n°71), avec comme conséquence le doublement des installations entre le mandat 2001-2007 et l’actuel, portant à plus de 400 installations annuelles et rapportant le total à plus de 3 000 emplacements, soit 6 000 places, présentes sur l’espace public.

Le bât blesse par contre du côté du stationnement dit de longue durée, avec la fermeture annoncée mais non concertée de l’abri vélos de plus de 500 places de la gare Lille-Flandres sans solution de repli pour les deux prochaines années (voir article correspondant **page ?**) !

Parmi les projets qui n’ont pas pu voir le jour, citons par exemple la requalification de la quarantaine de locaux utilisés par la société Numericable pour son réseau téléphonique. Une dizaine devaient être récupérés par la Ville pour en faire des locaux de stationnement vélo résidentiel. Mais de nombreux écueils ont ponctué sa concrétisation, dont celui, et non des moindres, du paiement de la redevance par Numericable pour pouvoir continuer à utiliser ces locaux. Un accord n’a jamais été trouvé pour qu’ils puissent être adaptés à un usage public. Finalement, un seul sera requalifié, mais pour un autre usage, par ailleurs tout aussi important : il accueille en effet le nouvel atelier d'aide à la réparation de l’ADAV qui a vu le jour à la mi-décembre (voir article correspondant **page ?).**

Les services

On pourrait presque parler de spécificité franco-française, mais il a depuis été exporté dans de nombreux pays ayant besoin d’un bon électrochoc pour faire (re)découvrir la pertinence du vélo utilitaire : il s’agit bien entendu du Vélo en Libre Service (VLS). Réclamé avec impatience depuis le lancement en 2007 du Vélib à Paris, le V’lille a finalement vu le jour en 2011, comprenant une large offre de services ne se limitant pas comme dans beaucoup d’autres villes au seul VLS. Autre avantage, celui d’être déconnecté des marchés publicitaires et faisant partie intégrante de l’offre de l’exploitant du réseau de transports en commun. En plus de la location de longue durée complétée depuis cette année de vélos à assistance électrique et pliants, des abris vélos et des arceaux sortent de terre à proximité immédiate de nombreux nœuds de transports en commun répartis sur l’agglomération lilloise. À terme, c’est près d’une trentaine de lieux qui seront ainsi équipés. Le coût reste élevé, mais le coup de projecteur offert par le V’lille a donné un vrai coup d’accélérateur pour la promotion de l’usage du vélo. Dans le même temps, cette offre doit impérativement s’accompagner de mesures visant parallèlement à limiter la place accordée à la voiture. C’est le constat qui se vérifie en comparant des villes voisines : ce qui est vrai à Lille, où la pratique a connu un vrai boom avec un doublement du nombre de vélos en centre-ville, ne l’est pas dans les trois autres grandes villes de la métropole. Tourcoing, Roubaix et Villeneuve d’Ascq voient la pratique stagner et l’utilisation du V’lille anecdotique alors qu’elle explose à Lille.

La communication

C’était une grosse lacune du mandat précédent, c’est devenu un réel atout de celui qui se termine. Des campagnes thématiques aux événements réguliers, en passant par l’affichage de messages sur les arceaux de stationnement à destination des cyclistes pour les sensibiliser aux moyens d’éviter le vol, de nombreuses actions ont été menées pour s’adresser à la population de façon à remettre le vélo sur le devant de la scène. Une certaine régularité a sans doute manqué pour rendre cette dimension de la politique cyclable incontournable et allant de soi, même si le soutien à l’organisation de la Fête du Vélo a jusqu’à présent été sans faille. Il est à espérer que les pratiques de villes aux dimensions comparables se développent sur l’agglomération lilloise, comme celle de Gand qui programme sur le long terme des campagnes visant à sensibiliser l’ensemble des Gantois avec une charte propre qui rappelle les avantages du vélo.

Bilan contrasté donc mais qui nous permet d’affirmer que la politique menée à Lille depuis 2001 de réduction de la place de la voiture porte ses fruits et favorise une augmentation de la part modale du vélo, comme en attestent le succès du V’lille et nos comptages mensuels. Ces derniers, effectués à l’intersection de la rue Nationale et du boulevard de la Liberté, font passer, entre 2001 et 2012, la part modale du vélo de 5 à plus de 30% sur la première et de 1 à 15% sur le deuxième. Il reste aujourd’hui à poursuivre sur cette voie en prenant à bras le corps les aménagements prioritaires du réseau structurant que nous avons évoqués précédemment. À quand le traitement des portes des Postes et d’Arras, de ceux de la rue Javary et du pont de l’avenue de Dunkerque, de l’avenue Willy-Brandt… ? Autant de passages obligés mais sans cesse repoussés.

Michel Anceau et Sébastien Torro-Tokodi