

La métropole a 384 km d'itinéraires cyclables, mais la situation varie beaucoup selon les villes

Vélo en ville : « Le bon exemple belge »

Longtemps, elle fit parler d'elle pour ses manifestations pacifiques mais râleuses, dans les villes métropolitaines oublieuses du vélo. L'an dernier encore, à Roubaix, elle s'est insurgée contre la ligne à haut niveau de service rue Gambetta, pour la même raison. Depuis 1982, l'Association Droit au vélo défend la petite reine.

Avec ses 700 adhérents, l'association poil à gratter, aidée en 2001 par l'arrivée d'écologistes cyclistes sous le beffroi lillois, s'est imposée comme un interlocuteur fiable, sans perdre de ses convictions. Son président, Benoît Cousin, fait le point.

Nord Eclair : quels sont les grands chantiers de l'ADAV pour 2006 ?

Benoît Cousin : « S'étendre au-delà de la métropole lil-

loise grâce à la récente signature d'une convention avec le conseil général du Nord, bientôt celui du Pas-de-Calais. D'après la loi, les réfections de voirie, y compris celles gérées par le département, doivent prendre en compte tous les usagers, piétons et cyclistes inclus. C'est ce que nous faisons déjà à la communauté urbaine. Nous souhaitons aussi donner notre avis sur l'aménagement des voies vertes et améliorer le contact

avec Roubaix, où il reste beaucoup à faire. Enfin, nous nous battons pour toujours plus d'arceaux à vélo. Il y en a 600 à Lille, leur nombre a doublé en deux ans, il faudrait que cela double tous les ans ».

NE : après toutes ces années, estimez-vous que la communauté urbaine compose, dès le départ, avec les cyclistes ?

B.C. : « Les cyclistes sont pris en compte dans les villes, notamment Lille et Tourcoing. Le gros combat reste celui des entrées de ville, avec les grands carrefours, les ponts : voyez la liaison entre Lille et Fives. La multiplicité des interlocuteurs, est souvent un prétexte pour ne rien faire ».

NE : qu'en est-il du plan de déplacements école ?

B.C. : « Deux expériences ont été menées en 2005 à Lallaing et Tourcoing. Il s'agit d'encourager les parents à laisser les enfants gagner l'école à vélo, encadrés



Benoît Cousin, président de l'ADAV.

par des membres de l'ADAV et des parents. C'est un gain de temps, un facteur d'autonomie, cela règle le problème des parkings. Nous espérons créer cette année un poste à mi-temps ».

NE : de l'autre côté de la frontière, depuis 2004, un « Code de la rue » belge a généralisé les contresens cyclables et les zones 30 en ville (80 % du cœur de Bruxelles devrait y passer). Quelles conclusions en tirez-vous ?

B.C. : « Il n'y a que de bons exemples. A Bruxelles, les contresens cyclables sont devenus la règle, alors qu'ils demeurent chez nous une exception et un épouvantail, sauf à Lille où ils rentrent dans les mœurs. En Belgique, les employeurs versent, sans charge, jusqu'à 0,15 € par kilomètre quand l'employé vient à vélo. L'automne dernier, le Congrès des villes cyclables, réuni à Lille, a voté une motion demandant l'institution d'un "chèque déplacements", sur le même principe, ne plus donner l'avantage à la voiture ».

Propos recueillis par Elodie De Vreyer



En Belgique, quand on roule à vélo, on peut toucher jusqu'à 330 € d'indemnités annuelles exonérées de charges pour l'employeur.