

TRANSPORTS Vélo : comment Courtrai montre l'exemple

Publié le jeudi 15 octobre 2009 à 06h00



Aux abords de la gare de Courtrai, le vélo est roi. Photos Hubert Van Maele

Entre 1998 et 2006, et même s'il progresse à Lille, l'usage du vélo a diminué de 21 % dans la métropole. Le contraste n'en est que plus criant avec Courtrai, ville belge modèle.

CHRISTELLE JEUDY > christelle.jeudy@nordeclair.fr

Pas besoin de demander aux habitants de Courtrai et environs si le vélo compte dans leur vie : la réponse se donne en image pour qui prend la peine de passer la frontière. Dès l'entrée de ville, et malgré les averses du jour, les vélos glissent sur l'asphalte sans avoir besoin de forcer le passage pour prendre le dessus sur les voitures : normal, les pistes cyclables sont aussi nombreuses que variées et du côté de la gare, on trouve même, menant jusqu'au bord des quais, des voies exclusivement réservées aux cyclistes. Pas besoin non plus de se prendre la tête pour se demander où garer son vélo en quasi-sécurité : la SNCB, équivalente belge de notre SNCF, a investi dans un immense garage protégé. Ajouté à d'autres équipements similaires, cela représente au bas mot plus d'un millier de places où stationner les vélos aux abords de la gare. « Ça semblait suffisant, mais c'est déjà presque saturé et une étude en cours semble montrer que la demande future sera d'environ 2 500 places. Ce qui est déjà prévu », explique Jeroen Vanhoorne, le « Monsieur » vélo de la ville de Courtrai invité à témoigner aujourd'hui aux États généraux du vélo (lire ci-contre).

Autant de stationnement spécifique pour les vélos, de quoi faire rugir de jalousie ne serait-ce que les Lillois qui, eux, n'ont pas l'équivalent aux abords de Lille-Flandres ou Lille-Europe. Mais ça n'est pas tout. « Dès 2004, une étude sur les routes fonctionnelles du vélo a permis de sélectionner les circuits les plus sécurisés pour aller à l'école, au travail ou dans les magasins, à vélo bien sûr », poursuit le technicien. Une étude qui n'est pas restée lettre morte, « les années suivantes, on a réalisé des axes, sécurisé des carrefours, créé des bandes cyclables, avec toujours une vision globale du vélo dans la ville en tête. » Et dans l'hypercentre, les parkings pour voitures ne sont pas privilégiés. Mieux encore, des routes réservées aux vélos permettent d'effectuer en toute sécurité le trajet domicile-travail. Bitume, lumière, pose de petits ponts pour traverser les carrefours, tout a été pensé pour la sécurité des cyclistes, « et nous veillons à ce que ce réseau soit bien entretenu », ajoute Jeroen Vanhoorne pour qui « chaque grand projet actuel prend aujourd'hui en compte la place du vélo, en lien avec la région flamande qui dispose d'un code de bonnes pratiques sur le vélo. »

Une prime incitative au vélo

Idéalement implantée près de la gare, l'association Mobiel - dont le but est de contribuer à la mobilité - propose des locations de vélo. Mais pas seulement. Ici, on répare, on entretient des vélos, on vend aussi des équipements.... « et on donne notre avis sur les aménagements prévus à Courtrai, tout en contribuant à certains », note le coordonnateur des lieux, Stijn Tyteca. Lui a définitivement opté pour le vélo comme principal moyen de transport. À la vente de sa voiture, il a eu la possibilité de disposer pendant trois ans d'un abonnement gratuit dans les transports en commun. Et comme tous les Belges encore, il reçoit chaque mois une somme - versée par son employeur - pour rembourser les kilomètres effectués à vélo pour rallier son lieu de travail. « Une mesure fédérale et une indemnité non imposable », ajoute-t-il. À ses côtés, Robert Itoko Lilenga, rappelle que le rôle de Mobiel est « surtout de promouvoir la culture du vélo. » Mais est-ce vraiment utile dans une Flandre occidentale où enfourcher un vélo semble aussi naturel que prendre sa voiture chez nous ? « C'est vrai qu'ici, faire du vélo est très populaire et depuis qu'on est enfant. Mais il faut cultiver et entretenir cela », estime Robert. « Et puis, il faut toujours rappeler que faire du vélo, c'est agréable, bon pour la santé. Je fais chaque jour à vélo les 6 km séparant ma maison de mon travail... et je mets le même temps que quand je prenais ma voiture ! », sourit Stijn Tyteca. Et les deux salariés de Mobiel de reconnaître, presque désolés pour nous, que « c'est bien cela qu'il manque en France, chez vous : la culture du vélo. » À seulement 30 km de Lille, Courtrai se pose donc réellement en exemple pour de nombreux défenseurs du vélo.

Comme Luc Coveliers, chargé de mission à l'Association droit au vélo (ADAV), qui rappelle qu'en Belgique, de nombreuses mesures sont prises « depuis au moins 20 ans » pour développer la pratique du vélo. Comme la généralisation des doubles sens cyclables, « alors que pour en faire en France, il faut se battre en permanence, sans cesse convaincre. » « Et le vélo a été l'absent complet du Grenelle de l'environnement », conclut le chargé de mission pour qui « Courtrai est la ville cyclable la plus proche de la métropole lilloise. » Et qui montre la voie.

Débloquer cinq millions d'euros en 2010 pour développer le vélo

Faire passer la ligne budgétaire communautaire dévolue au développement du vélo de 1 million d'euros en 2009... à 5 millions dès 2010 : c'est la volonté affichée par les élus des Verts, le vice-président Éric Quiquet en tête. Un défi de taille. Adoptée en avril dernier par les élus communautaires, la délibération cadre « mobilité » a fixé une ambition sur la métropole : multiplier par cinq l'usage du vélo et pour ce faire, les aménagements, notamment de voirie, doivent suivre. Le vice-président aux transports, Éric Quiquet (Verts), et Vinciane Faber, conseillère communautaire en charge du plan Vélo, ont exposé l'objectif à atteindre, et pas plus tard que l'an prochain : faire passer la ligne budgétaire dévolue au développement du vélo dans la métropole du million d'euros actuel à 5 millions. « Et dans le budget 2010 que nous voterons en février à la communauté urbaine, il y aura bien cette somme d'inscrite », souligne Éric Quiquet pour qui il s'agit bien maintenant de passer à une vitesse supérieure. Une prochaine délibération devra d'ailleurs préciser le nombre de kilomètres d'aménagements cyclables souhaités par les Verts, en plus des 320 km actuels. « C'est l'infrastructure qui crée le comportement et les 5 millions d'euros vont permettre de développer un linéaire cohérent et continu » d'aménagements cyclables, « tout en répondant ainsi aux demandes des maires », précise Éric Quiquet. Et pas question pour le vice-président aux transports que l'endettement de Lille Métropole soit avancé pour reculer sur les projets de développement du vélo. « Cette politique est la moins coûteuse et la plus efficace et si on ne prend pas aujourd'hui le train en marche, on s'en mordra les doigts plus tard », objecte Éric Quiquet. Et cinq millions d'euros pour l'élu des Verts, c'est « un coût tout à fait raisonnable. La délibération cadre a été adoptée en avril par 80 % des élus communautaires, il faut des moyens et comparé à d'autres politiques, 5 millions d'euros, c'est peu de choses. » w C.J.

Mobilité dans la métropole : la part du vélo s'élève à 2 %

Un sondage a été réalisé sur Internet par la communauté urbaine en préalable aux États généraux de ce jeudi : sur 1 000 personnes interrogées, 60 à 65 % estiment que le point noir est le manque de continuité des aménagements cyclables. Continuité des aménagements cyclables et stationnement des vélos sont les deux principaux axes de la politique de développement du vélo souhaitée par la communauté urbaine de Lille. Et si on compare l'offre en stationnement pour les vélos dans la métropole lilloise avec celle de Courtrai, « c'est le jour et la nuit », sourit Éric Quiquet. « Et en Belgique, il y a des pistes cyclables partout », ajoute Vinciane Faber. Pas d'étonnement, dès lors, quand les élus des Verts citent quelques pourcentages explicites : alors qu'à Courtrai, la part du vélo dans les déplacements des habitants s'élève à 20/25 %, dans la métropole lilloise, elle n'est que de 2 % ! « Qu'on se hisse à 20 %, c'est un objectif qu'on peut atteindre avant 2020 », assure Éric Quiquet. Avec la ville de Lille, les élus Verts expliquent alors travailler à de « gros aménagements qui vont changer le paysage. » Il faut ainsi des arceaux pour stationner les vélos durant 2/3 heures, « mais aussi du stationnement de courte durée, et sécurisé. » Le développement du vélo en libre service est aussi une piste évoquée : 13 % des 1 000 métropolitains sondés estiment en effet que le système serait une solution pour augmenter la part vélo dans les déplacements. Les vélopoles, où les usagers peuvent louer un vélo, sont au nombre de six dans la métropole, « et celui d'Armentières fonctionne à plein, nous avons un projet pour agrandir le garage à vélos », précise Éric Quiquet. Qui ne cache pas que le projet est d'en ouvrir un autre en gare de Lille Flandres, « c'est aujourd'hui un gros manque. » Manque de locaux aussi pour abriter des vélos dans les immeubles : Vinciane Faber explique que la ville de Lille va créer une subvention pour inciter les bailleurs et syndicats à prévoir des locaux pour qu'on puisse y ranger ses vélos. La somme qui serait alors allouée est encore à l'étude. wC.J.