

Actualité Métropole

Métropole lilloise : des doubles sens cyclables dans 600 rues

mardi 06.07.2010, 05:10 - PAR STÉPHANIE FASQUELLE



Dans les rues à sens unique, seuls les vélos auront le droit de rouler dans les deux sens.

| DÉPLACEMENTS URBAINS |

Alors que le Tour de France glisse aujourd'hui sur les routes du Nord, à 50 km/h de moyenne, la communauté urbaine dévoilait, hier, son plan de développement des pistes cyclables dans les rues à sens unique, en zone 30. Objectif : couvrir 117 km d'ici fin 2011... sans froisser les riverains.

Les doubles sens cyclables vont se multiplier sur les routes de la métropole dans les mois qui viennent : des rues à sens unique, le plus souvent en zone 30, vont être dotées de pistes cyclables à contresens des voitures. Seuls les vélos seront autorisés à y rouler dans les deux sens. Ce dispositif est rendu obligatoire par un décret du 30 juillet 2008 applicable depuis cinq jours.

Ces pistes permettent de « *mieux se voir pour éviter l'accident, résume Vinciane Faber, conseillère Verte à LMCU, chargée du plan vélo. Le cycliste voit la voiture arriver, et inversement. Il y a également moins de risque de chocs dus aux ouvertures de portières* ».

Selon une étude nationale, ce double sens ne causerait pour l'instant aucun accident.

Les services de LMCU ont repéré 600 rues (117 km) dans la métropole. Budget de l'opération : 2 millions d'euros. « *Notre politique vélo change de braquet, formule Éric Quiquet, vice-président LMCU aux transports. La délibération adoptée le 17 avril 2009 (suivie d'états généraux du vélo à l'automne 2009) indique notre volonté de créer une vraie métropole cyclable, en multipliant par cinq la part du vélo d'ici 2020.* » Selon la dernière étude ménages menée dans la métropole, la part du vélo, sur l'ensemble des modes de déplacement, est de 2 %, « *sans doute 6 % pour Lille intra-muros* », estime l' élu. Pour faciliter la vie des cyclistes, de nombreux arceaux sont installés (400 par an à Lille), notamment autour de points importants de transports en commun. Mais les pistes doivent aussi être plus nombreuses et proposer des parcours continus. Le développement des contresens cyclables y participe.

« Pour 2010, 25 % des 117 km concernés seront faits », indique Vinciane Faber. Éric Quiquet renchérit en mentionnant douze chantiers actuels à Haubourdin, une dizaine à La Madeleine ou à Lambersart, et des programmes partout dans la métropole, de Marquillies à Saint-André, en passant par Comines, Leers ou Tourcoing. Et Lille ? « *Nous avons connu un raté au Faubourg de Béthune car nous avons mal communiqué* », admet Vinciane Faber. Trois pistes avaient poussé sans prévenir, les riverains avaient pesté contre les places de stationnement soudainement perdues. « *Vu l'ampleur du chantier, 117 km, on ne veut pas que cela se passe mal avec les riverains, on ne peut s'abstenir de communiquer. Nous accompagnerons aussi la création des pistes par des travaux de voirie pour ralentir les voitures* », indique É. Quiquet. Un dépliant vient d'être édité et sera distribué dans les boîtes des rues concernées, à mesure des chantiers. •

ZOOM

• Que dit le décret du 30 juillet 2008 ?

Le décret 2008-754 du 30 juillet 2008, applicable au 1er juillet 2010 (depuis cinq jours donc), introduit dans le « code de la rue » la généralisation des doubles sens cyclables en zone 30. Le principe : seuls les vélos peuvent y rouler dans les deux sens. La voie qu'ils empruntent à contresens est symbolisée par une bande sécurisée (marquage identifiable au sol). L'entrée de la rue est équipée d'un nouveau panneau de signalisation. Les voitures doivent rouler à 30 km/h, sur la droite de la route, et croisent donc les cyclistes par la gauche. Elles peuvent dépasser les cyclistes qui roulent dans le même sens qu'elles, tout en gardant une distance d'un mètre lors du dépassement.

• Quelles dérogations ?

Si auparavant, le maire d'une commune devait prendre un arrêté pour faire circuler les deux-roues dans les deux sens, c'est à présent l'inverse.

L'arrêté devra être pris pour ne pas appliquer la règle. Vinciane Faber, conseillère LMCU chargée du plan vélo, indique que seule la dangerosité prouvée de la mesure sera un argument recevable. Le reste - une rue trop étroite, des places de stationnement devant être supprimées - ne sera pas pris en compte. « Après tout, le but est aussi de faire ralentir les automobilistes. » • ST. F.