

Un plan pour de nouveaux aménagements cyclables

Métropole européenne de Lille – Nord (90 communes, 1,1 million d'habitants). La pratique du vélo reculant, elle investit davantage pour créer des voies et aider à l'achat.



© MEL - Vincent Lecoq

Le constat est sans appel : selon la dernière enquête sur la mobilité au sein de la Métropole européenne de Lille (Mel), la part des déplacements à vélo a reculé entre 2006 et 2016, passant de 2 à 1,5 % des 4,1 millions de parcours recensés quotidiennement sur son territoire (70 % inférieurs à 5 km). Quand les trajets en voiture et en transports en commun ont respectivement augmenté de 1,5 point (57,5 %) et de 1 point (11%), tandis que ceux réalisés à pied baissaient de 2 points (30 %). « Malgré les efforts déjà entrepris, l'usage du vélo reste en dessous des objectifs du plan de déplacements urbains (PDU) qui prévoyait de le faire passer de 2 à 10 % entre 2010 et 2020 », reconnaît Anne Voituriez, vice-présidente chargée des modes doux au sein de la Mel. De fortes disparités existent selon les territoires. Ainsi les déplacements à vélo atteignent 3 % à Lille Centre (+ 40 %), mais seulement 1 % sur le reste de la Mel,

Depuis le 1^{er} avril, la métropole s'engage à rembourser 25 % du prix d'achat d'un vélo classique avec un plafond fixé à 150 euros. Un coup de pouce pour remettre les habitants en selle.

100

kilomètres de nouvelles pistes cyclables vont être créées d'ici 2020. Aujourd'hui, la métropole de Lille en compte 850 km.

notamment à Roubaix et Tourcoing (- 60 %). À titre de comparaison, ils s'élèvent à 16,5 % sur le versant flamand de l'Eurométropole lilloise (Courtrai). Des résultats décevants compte tenu de la mise en service du VLille, fin 2011. L'étude souligne que le VLille représente 12 % des déplacements à vélo avec, là encore, de grandes différences selon les villes. Ainsi, 75 % des usages se condensent à Lille Centre qui ne représente que 21 % de la population de la Mel. Son versant Nord-Est (Roubaix, Tourcoing, Wattrelos...) est à la traîne (2,5 % des utilisations du

VLille) alors qu'on y trouve 29 % des stations de location. La Mel prévoit d'ailleurs de redéployer environ 50 stations du versant Nord-Est dans d'autres communes où la demande existe (Willems, Loos, Fâches-Thumesnil, Hem...).

Réduire les points durs

Pour inverser la tendance, la Mel va surtout investir davantage. « Ainsi, le budget dédié aux aménagements cyclables atteindra 30 millions d'€ d'ici à 2020 dont 5 à 10 millions d'€ de subventions. On passe donc d'une moyenne d'investissement annuel de 2,5 M€ à au moins 7 M€ par an », se réjouit Alexis Marcot, directeur mobilité à la Mel. Ces investissements prévoient la création de 100 km de voies cyclables complétant les 850 km déjà aménagés. Dès 2017, 22 km seront réalisés, notamment en voie verte. Parallèlement, il est prévu de traiter 20 des 60 points « durs » recensés, comme

Le plan vélo de la Mel

- Un budget de 30 M€ est prévu de 2017 à 2020
- Création de 100 km supplémentaires de voies cyclables
- Résorber 20 des 60 points durs identifiés sur le territoire de la Mel
- Aide à l'achat correspondant à 25 % du prix TTC du vélo neuf, plafonnée à 150 € pour un vélo traditionnel et à 300 € pour un vélo à assistance électrique. www.lillemetropole.fr/melavelo

les secteurs dangereux du Pont de Fives, à Lille, et du carrefour Alsace, à Roubaix. Au-delà, la Mel propose une aide à l'achat de vélo neuf pour chaque foyer, correspondant à 25 % du prix total et plafonnée à 150 € pour un vélo classique et à 300 € pour les électriques. Lancée le 1^{er} avril, la Mel a reçu plus de 2 000 demandes enregistrées en un mois dont 50 % ont déjà été remboursés. « Nous prolongeons la mesure jusqu'au 30 septembre et une rallonge budgétaire de 600 k€ en complément des 100k€ initialement prévus sera soumise au conseil de la Mel », annonce Damien Castelain, président de la Mel. Ce plan est globalement salué par l'Association « Droit au Vélo » des Hauts de France (ADAV). « Nous nous réjouissons de voir la hausse des moyens consacrés aux aménagements cyclables même s'ils sont inférieurs à ceux préconisés initialement pour atteindre les objectifs du PDU, à savoir 75 millions d'€. L'aide à l'achat est très positive car elle porte à la fois sur les vélos traditionnels et les électriques », souligne Sébastien Torro-Tokodi, chargé de concertation à l'ADAV. Toutefois, selon lui, les aménagements cyclables ne suffisent pas. « Il faut davantage contraindre l'usage de l'automobile comme l'ont fait toutes les villes référentes dans ce domaine. Nous notons d'ailleurs que le nouveau plan de circulation adopté par Lille, fin 2016, tant décrié par les automobilistes, a vu une hausse de 42 % du nombre de cyclistes sur 11 de nos points de comptage lillois en un an », conclut-il. **François LECOQC**