



Propositions d'adaptation de l'arrêté « Cycliste pied à terre »

Afin de promouvoir des alternatives à l'utilisation de la voiture, en particulier en encourageant la marche et le vélo, nous soutenons fermement l'idée d'apaiser la circulation automobile, à la fois en réduisant le nombre de véhicules en circulation ou en stationnement et en limitant leur vitesse. Nous saluons ainsi les efforts déployés par la ville de Lille ces dernières années, en particulier depuis la mise en place de son plan de déplacement en 2016. Les initiatives telles que la réduction de la vitesse à 30 km/h, les travaux de voirie visant à élargir les trottoirs et à créer des pistes cyclables, la planification d'itinéraires cyclables, l'ouverture de la Maison des Mobilités Durables et l'élargissement du stationnement payant contribuent non seulement à renforcer la sécurité des cyclistes et des piétons, mais également à améliorer la qualité de vie de tous les habitants.

S'il reste encore beaucoup à accomplir, les orientations prises ces dernières années laissent augurer une place dévolue aux modes actifs de plus en plus significative. Aussi, nous espérons, et sommes convaincus, que cette dynamique s'amplifiera encore dans les années à venir, et en tant que partenaires engagés, nous espérons naturellement être consultés à un stade précoce dans le processus de planification des projets à venir.

Nous apprécions et encourageons également l'extension des zones piétonnes qui favorisent l'attractivité piétonne et cyclable de la ville. Toutefois, nous sommes conscients que la densité de population élevée dans certaines rues de ces zones peut parfois rendre la cohabitation inconfortable entre les modes actifs, et que certains cyclistes peuvent adopter un comportement inapproprié.

Aussi, si nous ne remettons pas en cause l'intégralité de l'arrêté, nous estimons que le périmètre d'exclusion des vélos, en particulier le samedi, crée une véritable coupure urbaine pour les cyclistes, d'autant plus qu'il n'existe pas d'alternative crédible pour assurer une desserte fine du Vieux Lille.

Afin de rendre cette transition plus fluide et consensuelle, nous proposons les adaptations suivantes :



A. [Accorder certaines dérogations permanentes à des publics spécifiques :](#)

- **Permettre aux riverains de partir et rentrer chez eux à vélo.** Il serait en effet ubuesque que des riverains puissent quitter leur domicile ou rentrer chez eux en voiture, comme actuellement, et pas à vélo.
- **Permettre aux entreprises utilisant des vélos (en particulier les biporteurs et tripoteurs) pour leurs activités économiques de continuer à travailler** et ainsi soutenir une économie vertueuse. Une négociation avec l'association des **Boîtes à vélos** nous semble nécessaire pour étudier des solutions adaptées.
- **Les vélo-porteurs adaptés au transport des personnes en situation de handicap ou âgées** (tels que ceux de la société HappyMoove , sollicitée par le CCAS de Lille dans le cadre d'une convention pour le transport de personnes et dont le service devient aujourd'hui impossible).
- Examiner la possibilité d'accorder une autorisation spéciale aux **personnes rencontrant des difficultés à se déplacer à pied**, mais qui peuvent utiliser un vélo (éventuellement en fournissant un certificat médical).

Il est à noter que les professionnels qui utilisent des vélos évitent autant que faire se peut les zones piétonnes et que lorsqu'ils y circulent le font déjà à vitesse très réduite.

B. [Autoriser certaines rues du périmètre à la vitesse du pas pour maintenir une desserte du centre à vélo et permettre l'accès à vélo des principales aires de stationnement \(arceaux\) :](#)

Pousser un vélo dans une zone piétonne est souvent plus dérangerant pour les piétons qu'un déplacement au pas (car plus encombrant et avec les pédales libres qui occasionnent une gêne certaine pour les piétons).

La carte en pièce-jointe propose :

- **D'ouvrir certains tronçons de la zone piétonne pour permettre aux cyclistes d'accéder aux parkings à vélos**, notamment ceux situés à l'intérieur de la zone. Cela ne pourra être que bénéfique pour le commerce local.
- D'accorder des dérogations pour traverser la zone piétonne en suivant des itinéraires spécifiques afin de **garantir une continuité du réseau cyclable et assurer une desserte de proximité. Nous proposons d'exclure la circulation des cyclistes dans les rues où la cohabitation avec les piétons nous semble effectivement problématique : zone piétonne permanente et pour la zone piétonne temporaire du samedi un ensemble homogène constitué des rues Esquermoise, Lepelletier, Grande Chaussée, Clefs.** Cet ensemble de rues peut naturellement être discuté.



C. Faciliter et sécuriser le contournement de transit :

Comme nous l'avons à plusieurs reprises mentionné, il nous semble aujourd'hui nécessaire d'orienter les cyclistes qui transitent en dehors de l'hypercentre. C'est à ce titre que nous avons il y a quelques années demandé la réalisation de la piste cyclable de la rue du Molinel.

- Mettre en place un système de signalisation et de jalonnement pour **guider les cyclistes en transit en les orientant** hors de la zone piétonne : axe Carnot, Canonniers, Place de la Gare, Molinel, République et axe Pont de Fives, Réduit/Déportés, Molière, Jean Bart, Gauthier de Chatillon, Jacquemars Gielée.
- Renforcer la présence policière afin de **dissuader le stationnement ou les arrêts sur les aménagements cyclables** tels que les bandes cyclables et les sas vélo, tant qu'il n'existe pas de pistes cyclables continues.

Dans l'espoir que nos propositions retiendront votre attention, nous nous tenons naturellement à votre disposition pour en discuter et évoquer au besoin, au cas par cas, la situation des rues de la zone temporaire du samedi.

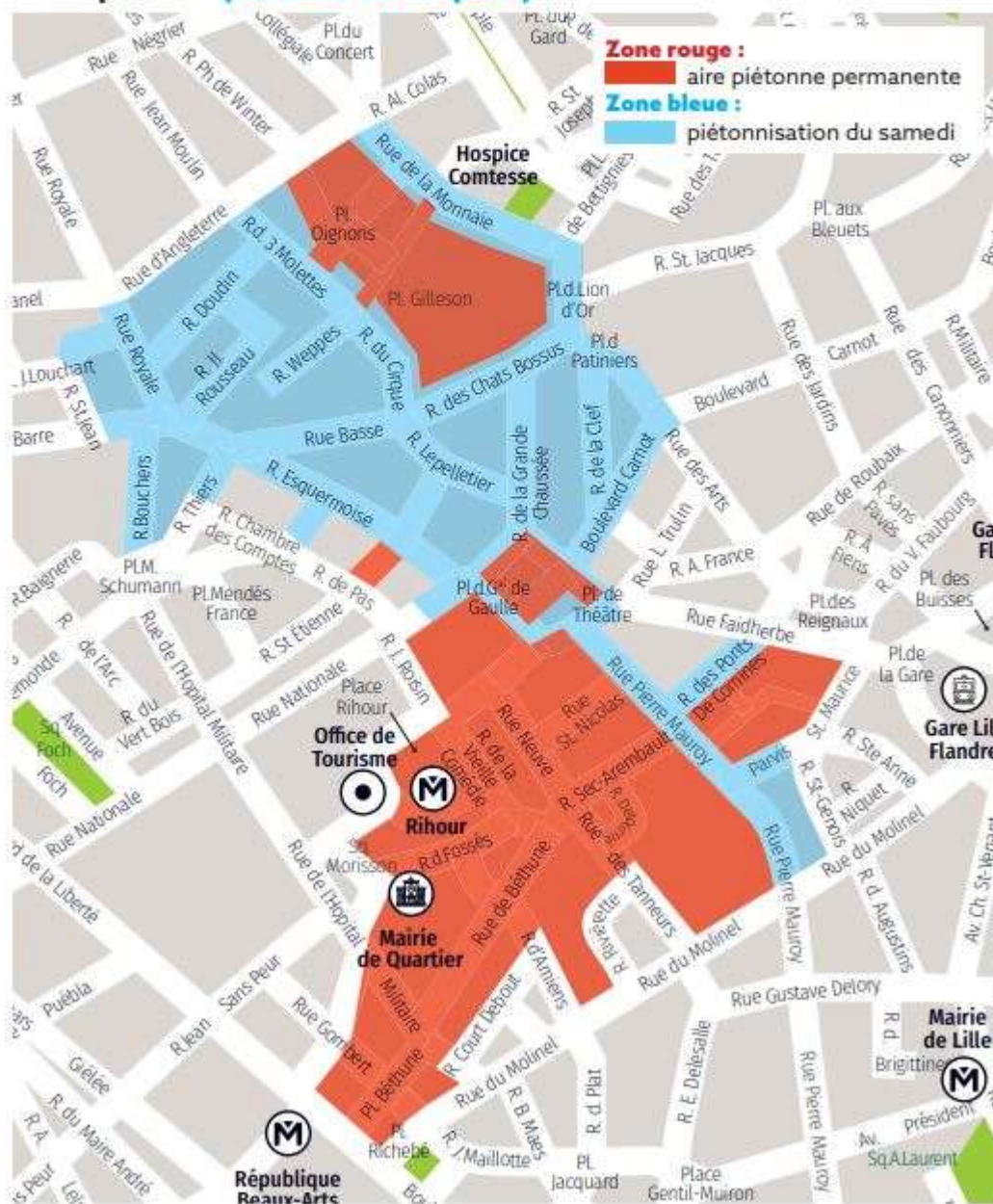
Notre souhait est de pouvoir encourager tous ceux qui se déplacent autrement qu'en voiture individuelle et montrer que Lille est une ville favorable aux piétons et aux cyclistes.

Les adaptations proposées nous sembleraient concourir à un apaisement profitable au plus grand nombre et ainsi rendre la coexistence harmonieuse entre les différents usagers tout en améliorant la sécurité et la qualité du cadre de vie de la population.

D. ZONE ACTUELLE :

Dans les zones piétonnes, les usagers de vélos, de trottinettes et autres planches à roulettes doivent **mettre pied à terre :**

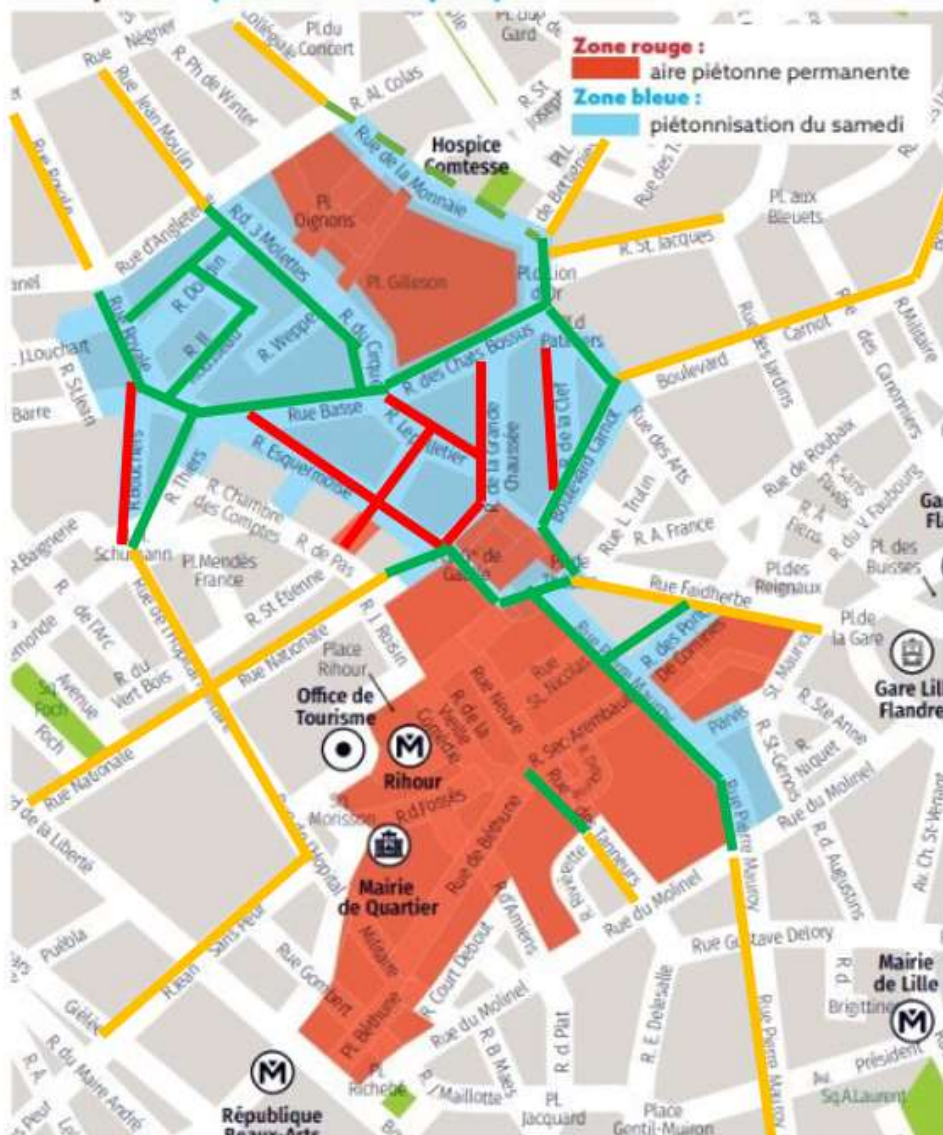
- tous les jours de 11h à 22h dans les aires piétonnes permanentes **(en rouge sur le plan)**
- le samedi de 11h à 19h dans le secteur de piétonnisation temporaire **(en bleu sur le plan)**



E. ZONE ADAPTEE :

Dans les zones piétonnes, les usagers de vélos, de trottinettes et autres planches à roulettes doivent **mettre pied à terre** :

- tous les jours de 11h à 22h dans les aires piétonnes permanentes **(en rouge sur le plan)**
- le samedi de 11h à 19h dans le secteur de piétonnisation temporaire **(en bleu sur le plan)**



Rouge : interdiction (sauf situations particulières)

Vert : Cyclistes autorisés à rouler à la vitesse du pas

Jaune : continuité itinéraire