

Quelques propositions concernant le projet de PDU

Ces propositions visent à améliorer un texte déjà riche et intéressant.

A / Remarques concernant uniquement le volet vélo du PDU

Intro

Rappeler le caractère obligatoire de la Loi sur l'air qui exige la réalisation d'aménagements cyclables lors de la création ou de la rénovation de voies urbaines, quels que soient les gestionnaires de la voie et la taille de la commune concernée (article 20 codifié à l'article L.228-2 du Code de l'environnement)

Les expériences de l'ensemble des villes cyclables montrent que le développement de l'usage du vélo ne peut se faire qu'en limitant l'usage de la voiture particulière. Cet aspect est absent alors qu'il rejoint l'objectif du PDU qui spécifie que l'affectation des voies ne doit pas offrir plus de 50 % de l'espace pour les voitures.

Rappeler la création d'un Plan Vélo communautaire

Maison des déplacements

P93. Si la communication et les services sont évoqués et développés, il n'est nulle part fait mention de la création d'une maison du vélo ou plus largement d'une maison des déplacements ou de la mobilité. Une telle structure pouvant accueillir les acteurs qui œuvrent à la promotion du partage de la rue et des modes alternatifs constituerait un maillon essentiel de promotion de ces modes envers le grand public. La très grande majorité des villes françaises et étrangères qui font autorité en matière de déplacements est dotée d'un tel équipement.

Généralisation des doubles-sens cyclables

P91-94. Au-delà de la généralisation des double-sens cyclables dans les zones de circulation apaisée, il apparaît nécessaire d'affirmer la volonté de systématiser ces double-sens pour toutes les rues à sens uniques. Lille Métropole peut pour cela s'appuyer sur son expérience et poursuivre la mise en œuvre des double-sens en dehors des Zones 30. Notons que l'essentiel des double-sens cyclables réalisés avant l'apparition du décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 l'est dans des voies classiques limitées à 50 km/h et que les analyses faites sur ces aménagements montrent qu'ils sont très sécurisants.

Dans cette logique il convient de systématiser le double-sens cyclable lors de mises en sens unique d'une voie ou pour tout projet de création d'une voie à sens unique.

Stationnement des cycles

P92. Si les normes définies par le PDU n'apportent pas de remarques particulières, nous pensons opportun de préciser qu'il conviendra d'encourager les initiatives des partenaires privés et publics également pour les équipements publics et les commerces de proximité ou de moyennes et grandes surfaces.

P96, tableau sur le stationnement des vélos. Il est demandé que l'espace de stationnement dispose de dispositifs « d'ancrage » / « d'attache » des vélos. Ceci doit être complété en demandant que ces systèmes doivent permettre d'attacher le vélo au minimum par le cadre et si possible également par la roue avant.

Il conviendrait également de spécifier que le système d'accès à l'espace dédié au vélo doit être sécurisé et restreint aux utilisateurs. Enfin l'espace doit être accessible, visible et de préférence en rez-de-chaussée

Affirmer la nécessité de réaliser un jalonnement cyclable

P 94. Le jalonnement est évoqué mais il nous semble nécessaire de développer cette notion en insistant sur le fait qu'il s'agisse d'un véritable besoin et d'un moyen de promotion de l'usage du vélo. Il convient également qu'une estimation financière d'un jalonnement cyclable apparaisse dans le tableau reprenant la programmation et les estimations financières.

Affirmer le caractère structurant et utilitaire des voies vertes

P94. Si l'on ne parle plus que d'un réseau cyclable principal, la description du réseau de voie verte n'aborde que le fait qu'il soit principalement situé sur des « bords à canaux » et qu'il vise à relier les espaces naturels du territoire.

Au-delà de cet objectif, il convient de rappeler que les voies vertes doivent **desservir les centres-villes et servir d'ossature au réseau cyclable structurant**, et à ce titre, bénéficier d'un **revêtement adapté pour un usage quotidien**. Cet élément essentiel a largement été mis en valeur lors des Etats Généraux du vélo, qui se sont déroulés fin 2009, avec les exemples de Strasbourg, Grenoble et Courtrai. Ces villes cyclables se sont toutes appuyées sur les voies vertes pour constituer leur réseau cyclable structurant et ainsi offrir de véritables pénétrantes vers les centres villes. Ces aménagements permettent le rabattement à vélo de la périphérie vers les centres-villes sur des distances supérieures aux aménagements classiques sur voirie. Les comptages réalisés à Strasbourg démontrent l'importance de ce réseau avec des fréquentations en semaine, pour des déplacements domicile-travail, bien supérieures à celles relevées pour le loisir, essentiellement le dimanche.

Résorber les coupures

P93. Si la question des coupures est évoquée, il semble nécessaire de développer cette notion en demandant à favoriser (ou multiplier) la création de passerelles (ou passages inférieurs) réservées aux modes doux (actifs) pour permettre le

franchissement à vélo de rocades, voies ferrées, cours d'eau, afin d'assurer aux piétons et cyclistes la continuité d'itinéraires sécurisés...

B/ Apports sur la carte du Schéma directeur cyclable

Quelques axes qu'il nous semble important de voir figurer sur la carte :

- La liaison de type **voie verte en bord à canal entre Haubourdin et Bois-Blancs** n'apparaît pas contrairement au précédent PDU. La continuité cyclable existe pourtant dès à présent entre Haubourdin et le site de la Pierrette à Sequedin. Elle reste toutefois à conforter. Il convient en aval de maintenir l'objectif de réaliser la jonction avec Bois-Blancs. La solution alternative qui figure sur la carte avec l'utilisation de la rue Galilée à Loos et le Mail du Bon Pêcheur à Haubourdin est certes intéressante mais ne saurait remplacer une liaison directe en bord à canal pour accueillir cette véloroute européenne ;
- La **liaison Halluin-Roncq-Neuville-Tourcoing le long des RD 191 et 639** mérite de figurer dans le schéma directeur cyclable. L'aménagement de cet axe pour les cyclistes est demandé par les villes de Tourcoing, Roncq et Halluin. Il faciliterait les échanges à vélo entre ces localités. Le trait pointillé, plus au nord, ne permettra pas la réalisation d'un itinéraire cyclable continu du fait d'emprises insuffisantes liées à un bâti trop dense. De plus cet axe est fort dénivelé. Seul l'itinéraire le long des RD 191 et 639 permet une liaison rapide sur ce territoire ;
- Les **bd du G^{al} Leclerc et Gambetta à Roubaix**. Cet axe, dans le prolongement de la piste du Grand Boulevard, dessert le véritable centre ville de Roubaix : le pôle d'échange de l'Eurotéléport. Il doit par conséquent figurer au schéma. C'est par ailleurs une des priorités de la ville de Roubaix ;
- Le **franchissement sur l'A1 qui permet de relier Seclin à Avelin (RD 549)** qui figurait dans l'ancien PDU. Il s'agit aujourd'hui d'une véritable coupure qu'il convient de résorber pour favoriser la desserte du futur pôle d'échange de la gare de Seclin ;
- La **liaison Vendeville, Fâches, Lesquin** avec le franchissement de l'A1 (RD 952/917/655) ;
- Le **franchissement de l'A1 entre Ronchin et Lesquin** (rue de Lesquin / rue Voltaire) ;
- Les **rues Javary et Chaude Rivière à Lille**, qui desservent les gares mériteraient de figurer en trait plein et non en pointillé ;

La lecture de la carte montre de nombreux oublis et erreurs, citons entre autres :

- l'oubli du projet de liaison cyclable qui figurera dans le quartier Tournebrides à Capinghem et qui permettra la desserte de St Philibert ;
- le nouveau franchissement de la Deûle en aval de Wambrechies ne figure pas sur la carte ;

- le halage au sud du Parc Mosaïc n'est pas entièrement cyclable entre La Bassée et Mosaïc. La carte indique pourtant un aménagement continu. Par ailleurs entre Don et le Canal d'Aire la rive gauche est cyclable et permettrait la desserte du pôle d'échange ;
- à Wambrechies, la voie de contournement est indiquée comme étant pourvue d'aménagements cyclables ce qui n'est pas le cas ;
- l'itinéraire cyclable entre Fort de Mons et le Lac du Héron n'existe que partiellement : la rue J. Guesde n'a pas d'aménagements cyclables.
- le tracé des véloroutes prête à discussion, notamment celui de la véloroute Hondschoote-Armentières qui suit la RD 933. Ce type de RD ne correspond en rien aux critères définissant une véloroute.

L'implantation des parkings vélos sécurisés et des stations « vélople » prête également à discussion. La carte ne mentionne que les vélopoles existants sans indiquer la perspective de développer ce type d'équipement au niveau des pôles d'échanges majeurs de la métropole : l'Eurotéléport à Roubaix, l'Hôtel et de Ville et Pont de Bois à Villeneuve d'Ascq, les gares à Lille.

La station Citée Scientifique mériterait au minimum un parking sécurisé.

C / Remarques d'ordre général sur la modération de la vitesse

Un rythme de création des zones 30 bien trop lent

L'objectif est de doubler les zones 30 à l'horizon 2020, en passant de 600 à 1200 km en 10 ans, pour arriver à terme à 2400 km. A ce rythme, LMCU sera une ville 30 en 2040, soit 26 ans plus tard que Strasbourg qui veut y parvenir dès 2014.

Cet objectif ne nous apparaît pas assez ambitieux et il n'est pas compréhensible pour les usagers. Comment admettre si longtemps que certains quartiers soient en zone 30 et d'autres non. La modération de la circulation ne devient lisible et admise que quand elle est généralisée. D'où l'importance d'aller vite.

Or, nous pouvons réaliser des zones 30 beaucoup plus vite, comme y sont parvenues de nombreuses villes en Europe. En 1985, Hambourg avait déjà plus de 50 % de sa voirie en zone 30. Zurich a réussi à créer 80 zones 30 au cours de la seule année 2000.

Pour devenir une ville 30, Lille doit accepter « d'industrialiser » le processus d'aménagement des zones 30. C'est possible à moindre coût et de façon suffisamment esthétique comme le montrent de nombreuses villes. Par exemple, on ne peut pas dire que les zones 30 de Zurich soient ratées ou particulièrement laides. Au contraire, elles sont simples, très lisibles et plutôt esthétiques et tout cela à un coût bien moindre qu'à Lille.

Rappelons que les zones 30 contribuent fortement à apaiser la ville. Les piétons traversent plus facilement la rue et les cyclistes peuvent se déplacer en bien meilleure sécurité. La vitesse moyenne des automobilistes est peu affectée.

Quid de la modération de la circulation sur les artères ?

Il est préconisé que « chaque nouveau projet de "déplacements" ou réaménagement d'espace public en milieu urbain intègrera un principe de partage équitable de l'espace avec :

- 50 %, au maximum, d'emprise dédiée à l'automobile (circulation et stationnement) ;
- 50 %, au minimum, de l'emprise affectée aux autres modes de déplacements, à la végétalisation des abords, ou à d'autres usages urbains. ». C'est une excellente chose, mais cela reste flou : rien n'est dit sur la modération de la circulation sur les artères.

Il pourrait être indiqué clairement que les grands axes :

- seront remis à double sens (comme le font de nombreuses grandes villes aujourd'hui : Nantes, Bordeaux... et Lille avec la rue Solferino),
- ne comporteront pas d'ondes vertes trop rapides (30 km/h maximum),
- seront ramenées autant que possible à deux fois une voie (comme l'a fait Nantes sur toutes les voies d'accès à la ville... et dernièrement Roubaix sur la rue Jean Jaurès),
- seront mises en zone 30 dans leurs parties les plus commerçantes (de nombreux exemples...).

Une hiérarchisation des voies trop importante

Les 5 niveaux de voirie préconisés sont trop nombreux. Certes, l'analyse est poussée, mais les automobilistes comprendront-ils un tel schéma ? On peut en douter.

4 niveaux de voirie suffiraient, en ne distinguant qu'un seul réseau de desserte systématiquement en zone 30.