

Plan de Mobilité de la Métropole Européenne de Lille

Contribution de l'association Droit au vélo – ADAV à l'enquête publique

1 avril 2023

Table des matières

Contributions d'ordre général.....	2
1. La part modale.....	2
2. Investissements et études.....	2
3. Hiérarchisation du réseau routier	3
4. Opportunité des voies vertes	3
Contributions sur le projet de schéma directeur cyclable	4
1. Réseau + : Ajout de deux barreaux.....	4
2. Réseau + : variante M700.....	5
3. Réseau intercommunal : continuité entre les gares de la Bassée et de Don-Sainghin	6
4. Réseau intercommunal : franchissement de l'A1 entre Seclin et Avelin	7
5. Réseau intercommunal : Rue Jules Guesde à Lomme.....	8
6. Réseau intercommunal : parking de l'aéroport de Lesquin	9

Contributions d'ordre général

La Métropole Européenne de Lille a engagé l'élaboration de son Plan de Mobilité (PDM) - Horizon 2035, pour remplacer le Plan de Déplacements Urbains (PDU) qui arrive à échéance.

1. La part modale

Nous nous interrogeons sur la baisse de l'objectif initial du PDU pour la part modale du vélo, qui était de 10 % et qui est désormais de 8 % dans le PDM. Bien que la part actuelle du vélo dans l'ensemble de la MEL soit loin de l'objectif initial du PDU, les communes sont désormais unanimes pour développer l'usage du vélo, en particulier dans les zones plus rurales comme le Val de Marque ou les Weppes. Cette orientation est une évolution sensible par rapport au moment où le PDU avait été rédigé et est notamment favorisée par la démocratisation du VAE.

En effet, en l'absence d'une offre de transports en commun lourds (Métro, Tramways, BHNS), les communes plus rurales jugent généralement ce mode de déplacement comme la seule alternative crédible à l'usage de la voiture individuelle... à condition d'être doté d'itinéraires sécurisés, aménagements qu'elles réclament aujourd'hui avec insistance comme nous avons pu le constater lors de la concertation préalable.

Aussi nous préconisons de conserver l'objectif général du PDU de 10 % et proposons également de préciser des objectifs distincts en raison de l'hétérogénéité des différents territoires de la métropole. Ainsi il nous semble important de distinguer la ville centre de Lille, où la pratique du vélo peut déjà être estimée entre 10 % et 15 % à d'autres territoires urbains ou au périurbains où cette même pratique reste encore inférieure à 2 %. Sur cette base, pour la ville centre et sa première couronne, un objectif de part modale de vélo proche de celui de Gand, qui est supérieur à 30 %, devrait être envisagé.

2. Investissements et études

Bien que nous partagions les grandes orientations du PDM en matière de mobilité douce, nous alertons sur la nécessité de poursuivre et d'amplifier les efforts financiers pour atteindre l'objectif de 850 kilomètres de liaisons intercommunales et répondre aux demandes des 95 communes. Le budget nécessaire à la réalisation du schéma cyclable à horizon 2035 est estimé à 320 millions. Ce chiffre reste une estimation basée sur des ratios au mètre linéaire, aussi il nous semble nécessaire d'accélérer au maximum les études, en particulier celles des 63 points durs identifiés au schéma pour préciser les besoins en investissements nécessaires à une déclinaison opérationnelle.

Une fois les études réalisées, les priorités pourront plus facilement être arbitrées en fonction de la complexité des procédures et de la temporalité de leur mise en œuvre. Cet aspect nous apparaît particulièrement important pour réussir à résorber au plus vite les discontinuités du réseau cyclable actuel comme ceux des franchissements de l'A1 ou de la ligne TGV. Ces franchissements concentrent l'essentiel des flux de trafic et nécessitent donc une sécurité accrue pour les usagers les plus vulnérables comme nous le rappelle malheureusement régulièrement l'actualité. Il convient donc impérativement d'y réaliser des pistes cyclables et de trottoirs dignes de ce nom si les emprises actuelles le permettent ou d'envisager, en cas d'impossibilité, la pose de passerelle ex-nihilo qui nécessiteront des investissements importants et de longues négociations avec d'autres partenaires comme la DIR, la SNCF ou VNF et qui retarderont d'autant la réalisation des itinéraires inscrits au schéma.

L'exemple des autres agglomérations françaises et étrangères en pointe sur l'utilisation du vélo montrent aussi que les investissements en faveur des modes actifs devront se poursuivre au-delà des objectifs du PDM comme en témoignent les budgets de plus en plus importants alloués aux Pays-Bas, en Flandres ou encore à Strasbourg.

3. Hiérarchisation du réseau routier

Il est crucial d'inciter les villes de la métropole à adopter des plans de circulation qui hiérarchisent le réseau routier et empêchent le transit dans les quartiers. Cette mesure est la plus efficace pour libérer de l'espace pour les modes actifs, comme l'a démontré la ville de Lille en 2016 pour son centre-ville. Grâce à cette initiative, la pratique du vélo a augmenté de plus de 40 % instantanément.

4. Opportunité des voies vertes

Le schéma directeur comprend un important linéaire de voies vertes, principalement aménagées sur des chemins de halage et d'anciennes voies ferrées. Ces voies constituent des sites propres qui doivent être mieux valorisés afin de favoriser la mobilité quotidienne des piétons et des cyclistes, au-delà de leur simple usage récréatif. En effet, les voies vertes offrent une formidable opportunité de développer les mobilités actives sur notre territoire, à l'instar de ce qui se passe dans d'autres régions de France et dans les pays où le vélo est un moyen de transport courant.

Cependant, les déplacements utilitaires sur ces voies sont actuellement entravés en raison de revêtements inadaptés. Il serait donc souhaitable de repenser ces aménagements pour permettre une utilisation plus aisée et sécurisée des voies vertes par les usagers.

Contributions sur le projet de schéma directeur cyclable

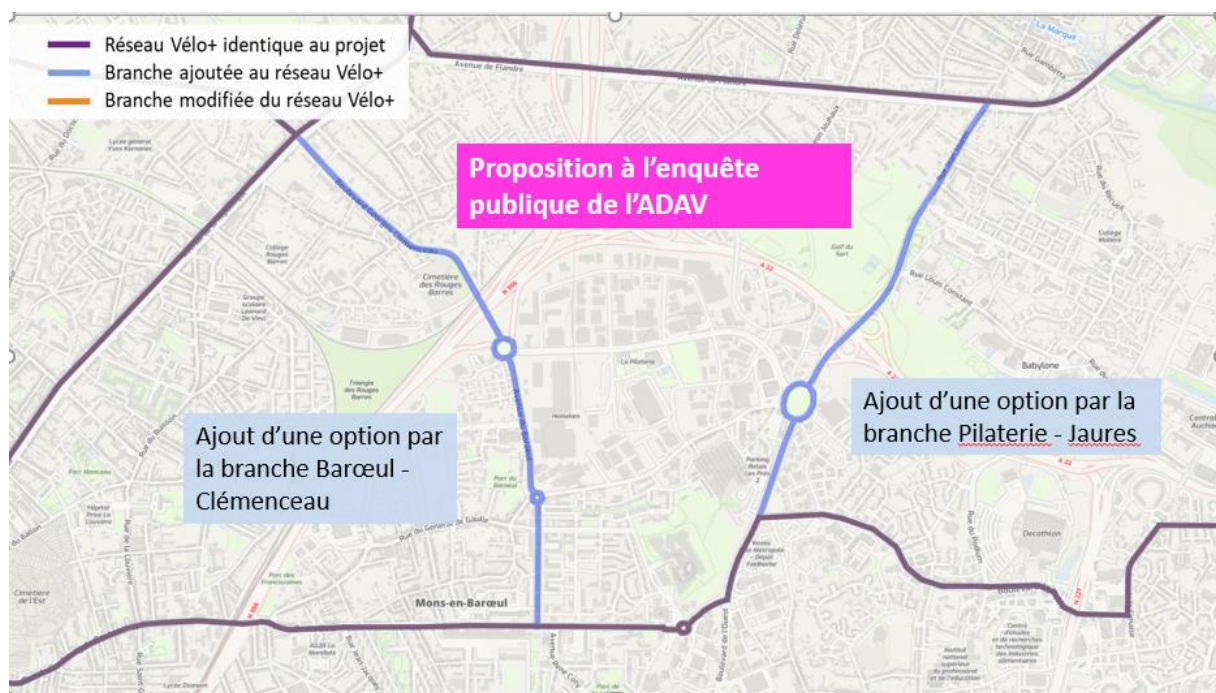
Le plan de mobilité doit intégrer dans son action 35 le schéma directeur cyclable à horizon 2035, pour lequel l'association Droit au vélo – ADAV a été étroitement associée à son élaboration et nous en remercions la MEL.

Sur les itinéraires identifiés au schéma directeur cyclable, nous proposons d'apporter quelques légères modifications.

1. Réseau + : Ajout de deux barreaux

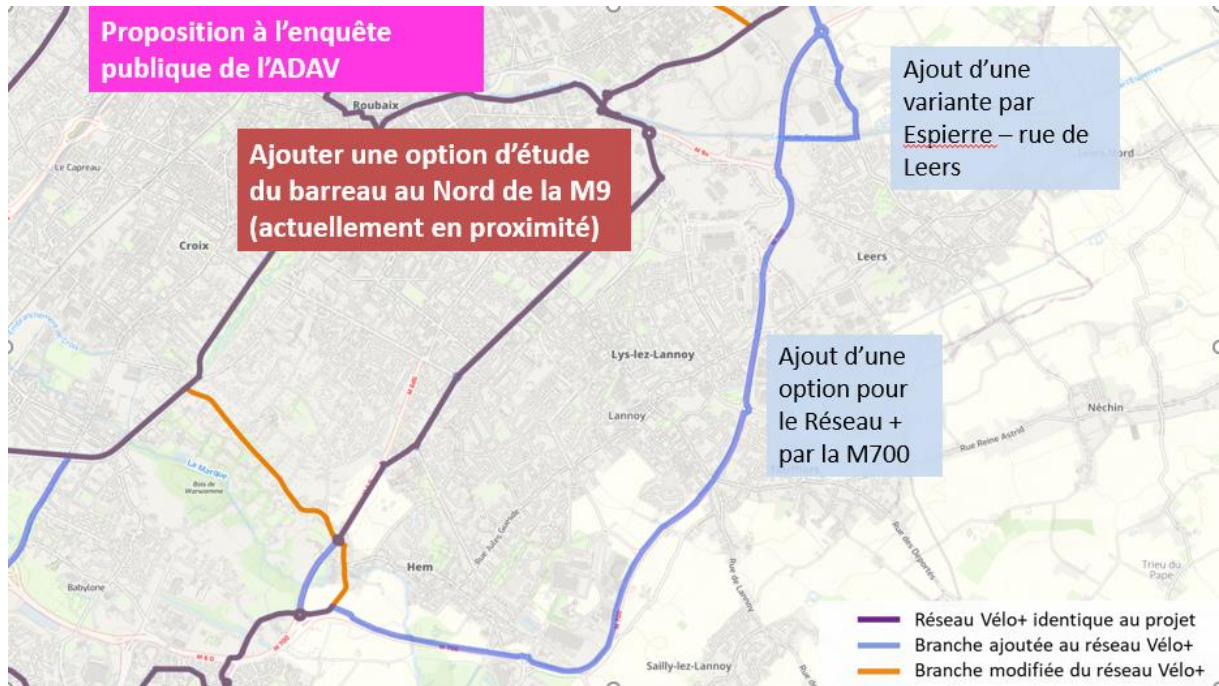
Sur le réseau +, qui serait l'équivalent des réseaux express des autres agglomérations, nous proposons l'ajout de deux barreaux qui permettraient des liaisons transversales entre l'axe constitué par le Grand Boulevard et celui qui doit relier les gares de Lille à Villeneuve d'Ascq en passant par Mons en Barœul :

- Ajout d'une option par la branche Pilaterie - Jaures
- Ajout d'une option par la branche Barœul – Clémenceau



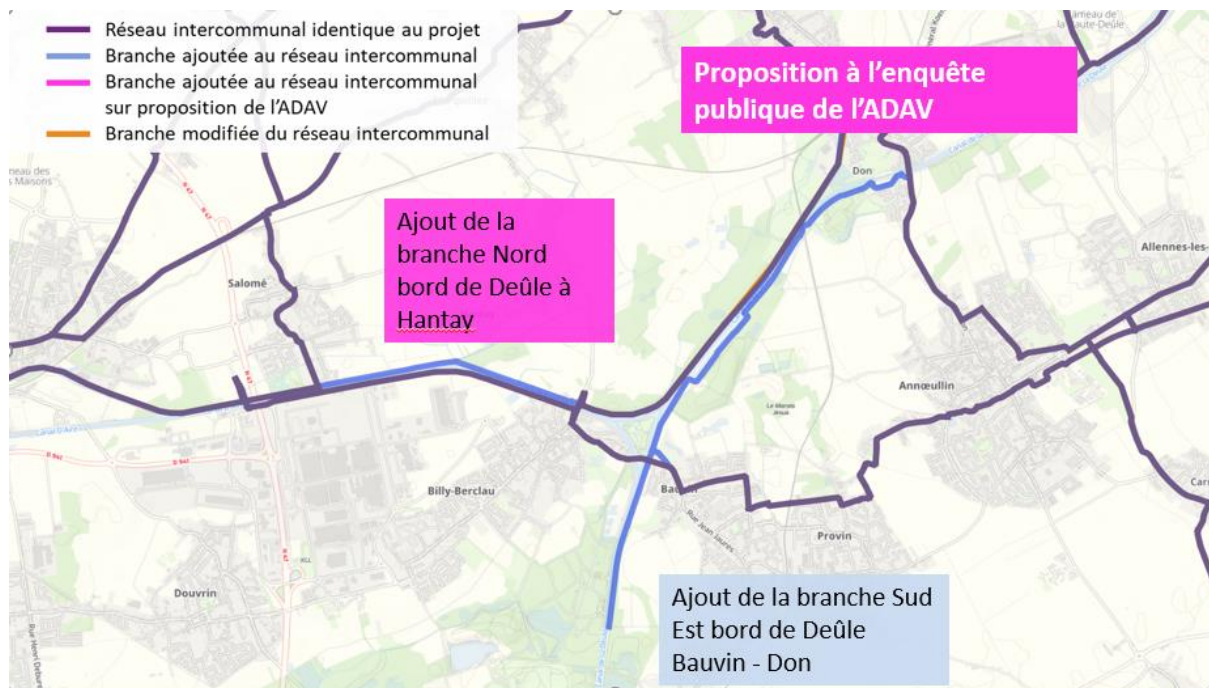
2. Réseau + : variante M700

Sur le Réseau + il nous semblerait également opportun de mettre en variante la M700 pour faciliter la liaison entre le Versant Nord Est et Villeneuve d'Ascq (métro) et ajouter une option d'étude pour le barreau Nord de la M9 afin de relier Roubaix à l'itinéraire de la M 700.



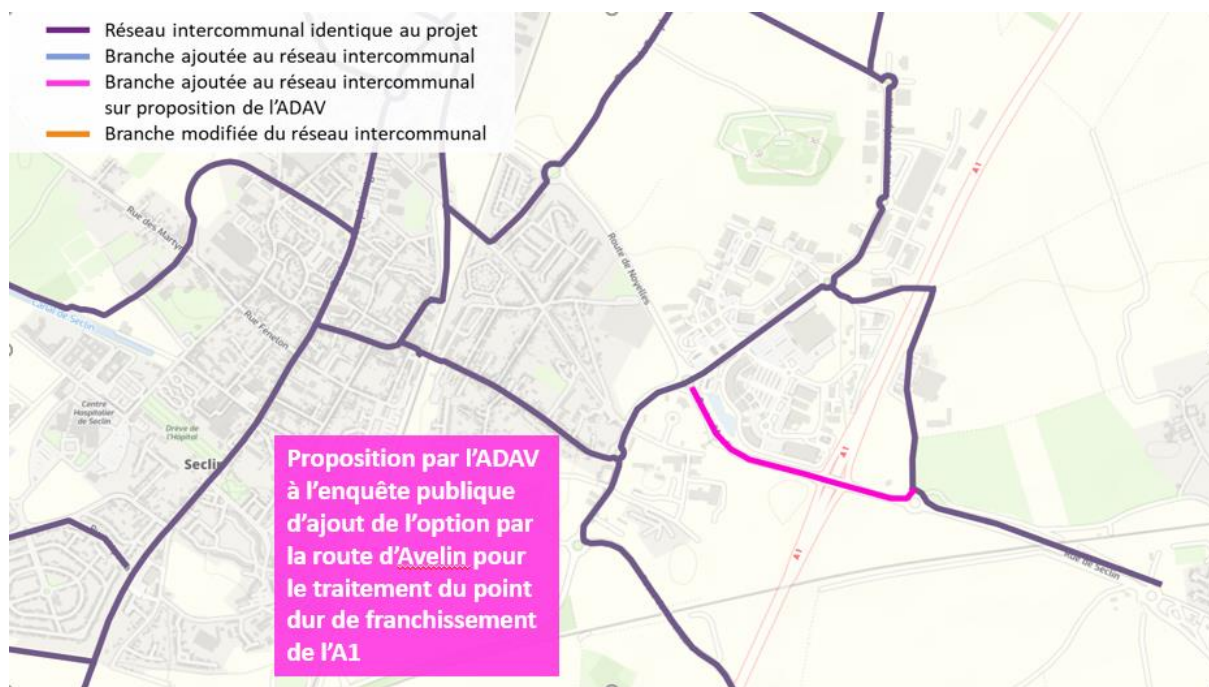
3. Réseau intercommunal : continuité entre les gares de la Bassée et de Don-Sainghin

Sur le réseau intercommunal nous proposons de rajouter la branche nord du Canal de la Deûle au niveau de Hantay pour assurer une continuité sans changement de rive entre les gares de La Bassée et de Don-Sainghin.



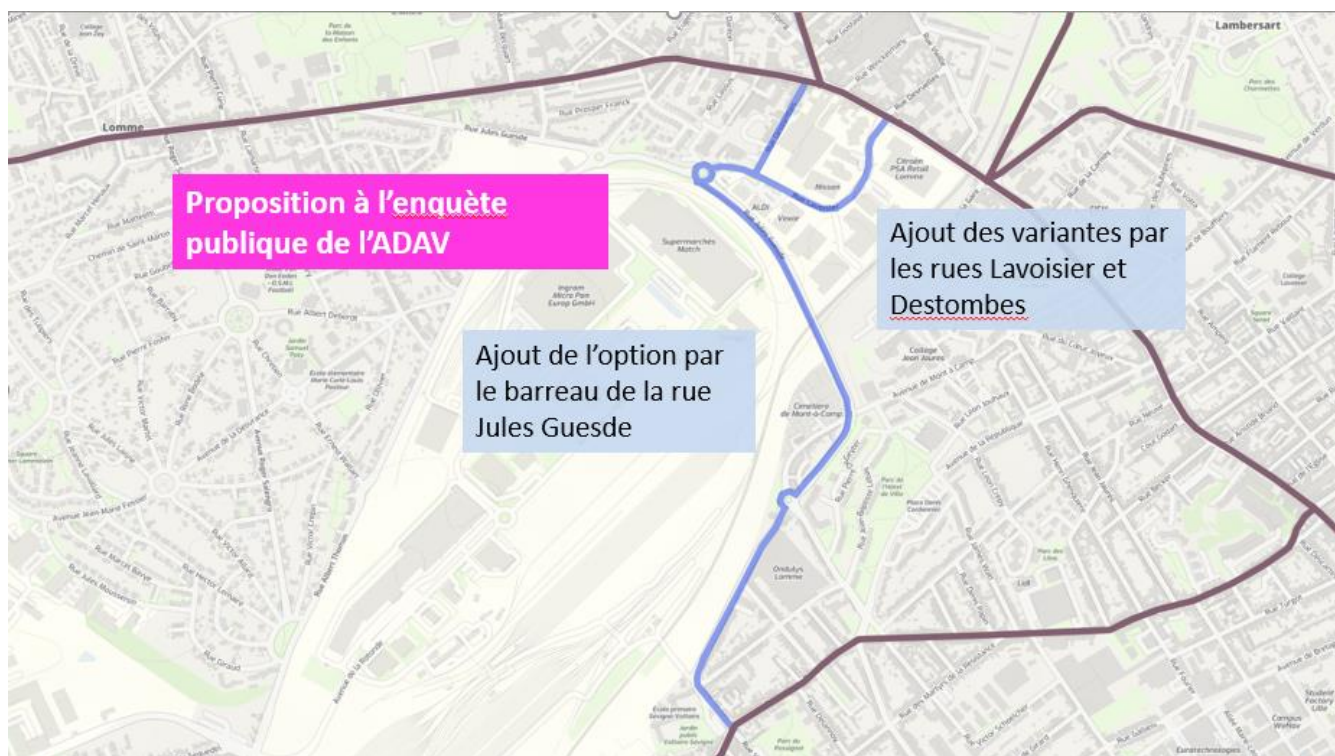
4. Réseau intercommunal : franchissement de l'A1 entre Seclin et Avelin

Concernant le point dur de franchissement de l'A1 entre Seclin et Avelin, l'ADAV demande l'ajout de l'option par la route d'Avelin (M549 – échangeur de Seclin) pour faciliter la connexion entre le territoire voisin de la CCPC au pôle multimodal de la gare de Seclin. La proposition initiale qui passe plus au Nord par le chemin de Tournai ne nous apparaît pas réaliste pour une bonne desserte de ce pôle multimodal du fait du détour imposé tout comme la liaison par le Sud. L'étude d'une passerelle apparaît ici nécessaire.



5. Réseau intercommunal : Rue Jules Guesde à Lomme

Toujours sur le réseau intercommunal, nous proposons d'ajouter à Lomme la rue Jules Guesde, déjà équipé d'aménagements cyclables qu'il convient de valoriser et qui permettrait une meilleure desserte du territoire



6. Réseau intercommunal : parking de l'aéroport de Lesquin

Enfin nous proposons l'ajout d'un barreau dans le parking de l'aéroport de Lesquin pour assurer une continuité d'itinéraire

