



Pour des déplacements solidaires et durables en toute sécurité : face à la crise sanitaire adaptons l'espace public métropolitain

Synthèse

Nos propositions en matière d'urbanisme tactique et de déplacements cyclistes et piétons permettent d'atteindre des objectifs en termes de :

- **santé publique** (respect des consignes de distanciation, amélioration de la qualité de l'air, promotion de l'activité physique),
- **métamorphose de l'espace public** (rééquilibrage de la place des différents usages, sécurisation et apaisement),
- **lutte contre les dérèglements climatiques** (augmentation des parts modales de la marche et du vélo et baisse de l'usage de la voiture individuelle).

Leur expérimentation a vocation à être généralisée sur l'ensemble de la Métropole, leur déclinaison devant être adaptée à la réalité et aux spécificités des différents territoires (voir carte à venir). Toutes ces mesures forment un ensemble cohérent visant **la constitution d'un écosystème urbain beaucoup plus favorable à la marche et au vélo**, tant en matière d'aménagement d'infrastructures et de piétonnisation que d'équipement, mais aussi de communication institutionnelle forte et massive et de dispositifs dédiés de participation citoyenne, de co-décision et d'évaluation.

Ces propositions sont à voir comme un *continuum* de mesures à installer progressivement et à adapter au fur et à mesure. Nous allons devoir vivre de nombreux mois avec la crise du Covid-19. **Les déplacements continueront à être réduits au-delà du 11 mai et une nouvelle phase d'augmentation des déplacements devrait se produire en septembre.**

La plupart d'entre **elles coûtent très peu cher**, mais implique que nous fassions enfin **le choix de nous attaquer à l'hégémonie de la voiture**, tant sur nos déplacements quotidiens que sur l'espace public. Pour plus de cohésion sociale et des villes plus humaines, sécurisantes et saines et redonner aux métropolitain·e·s le plaisir de se déplacer dans leur ville.

Nos propositions s'adressent à l'ensemble des Métropolitain·e·s :

- au **plus d'un quart d'entre elles et eux qui n'ont pas de voiture**, mais qui ne souhaiteront pas utiliser les transports en commun lors du déconfinement pour éviter la promiscuité,
- et **aux Métropolitain·e·s motorisés qui pourraient laisser leur voiture au garage** si l'usage du vélo comme moyen de transport quotidien était rendu plus facile et sécurisant

sur notre territoire, en particulier pour les trajets de moins de 3 km (50 % des trajets automobiles en tant que conducteurs).

Pour autant, **tout doit être fait pour que le réseau Ilévia puisse être utilisé en toute sécurité.** Cela passe nécessairement par un **renforcement du service offert et un réajustement des cadences** pour éviter les rames et les bus bondés, et par un travail permettant **d'atténuer au maximum le phénomène des heures de pointe.**

Nos 10 propositions phares

1. **La réouverture immédiate des voies vertes et la création de voies réservées aux cyclistes (et aux bus le cas échéant) sur tous les axes urbains bidirectionnels à plus d'une voie** (2x2 voies et au-delà) et sur les axes cartographiés (carte à venir)
2. **La réduction de la vitesse autorisée à 30 km/h dans l'ensemble du pôle urbain** et la mise en œuvre des moyens permettant le respect de cette limitation.
3. Le déploiement de zones de circulation apaisées *via* la **multiplication de zones de rencontre (vitesse limitée à 20 km/h et priorité aux piétons et aux cyclistes) dans les cœurs de ville.** En ce qui concerne la ville de Lille, très impactée par les trafics automobiles, le passage en zone de rencontre à 20 km/h de l'ensemble des voies aujourd'hui à 30 km/h, afin de rendre la rue aux habitant·e·s.
4. **La piétonnisation horaire** (heures d'entrée et de sortie des écoles) ou permanente **des rues accueillant des établissements scolaires.**
5. **La création concomitante de places de stationnement vélo sécurisées,** dans tous les quartiers du pôle urbain, les zones et rues commerçantes, les bassins d'emplois et à proximité des services publics et hôpitaux.
6. **La neutralisation des espaces de stationnement en surface en cœur de ville** et en zones commerciales en vue de l'élargissement des trottoirs.
7. **La réactivation de l'aide à l'achat de vélo et d'équipement** (casque, antivol, cape de pluie, etc.) et le **remboursement de la remise en état des vélos** des particuliers.
8. **La mise en place d'un dispositif participatif d'observation et d'évaluation des aménagements** et des mesures mis en œuvre et l'organisation d'une concertation avec le monde associatif et les habitant·e·s et **de « comités d'itinéraires »** numériques, espaces d'échange, de proposition et de remontées d'information (incident, secteur dangereux à sécuriser, etc.).
9. **La mise en place d'une communication forte de promotion de la marche et du vélo** en tant qu'activité physique, du sport-santé et contre la sédentarité en lien avec la crise sanitaire que nous vivons.
10. **L'incitation au maintien du télétravail** global ou partiel **et à des horaires aménagés** pour limiter et lisser les besoins de déplacements.

Texte intégral

La pandémie à laquelle nous sommes confrontés nous contraint à repenser la manière dont nous vivons dans nos villes. Pendant le confinement, mais aussi après pour éviter une nouvelle vague de contamination, **il nous faut faciliter le respect des consignes sanitaires en réinventant l'usage de l'espace au bénéfice de toutes et tous et en le libérant de ce qui l'encombre habituellement** : les voitures et les espaces de stationnement et de circulation qui leur sont dédiés. C'est ainsi que nous contribuerons à sauvegarder la santé des Métropolitain.e.s sans perdre de vue l'impérative lutte contre les dérèglements climatiques et contre la pollution de l'air.

Les mesures d'urbanisme tactique que nous proposons pour l'ensemble du territoire de la métropole européenne de Lille et déclinées selon les spécificités des territoires qui la composent ont un triple avantage :

- elles permettent **dès maintenant de laisser davantage de place aux piétons et aux cyclistes sur l'espace public, alors que le trafic automobile a significativement diminué**, facilitant la reconquête de l'espace jusque-là dédié à la voiture que nous appelons de nos vœux depuis longtemps, et dans un contexte où l'élargissement des trottoirs, par exemple, est nécessaire au respect des mesures de distanciation physique dans le cadre des sorties autorisées (promenade, activité physique, achats de première nécessité, files d'attente, etc.),
- **d'anticiper le déconfinement** lors duquel le respect des consignes sanitaires sera d'autant plus difficile à tenir que le nombre de personnes sur l'espace public croîtra significativement en raison de la reprise des activités et au moment duquel nous souhaitons éviter que les personnes ne souhaitant pas prendre les transports en commun ne se tournent vers la voiture individuelle, en leur donnant la possibilité de privilégier les modes de transport actifs que sont la marche et le vélo,
- **de constituer un accélérateur de mobilité durable** en enclenchant enfin une transition écologique d'ampleur en matière de rééquilibrage des usages l'espace public et de déplacements dans notre Métropole, que nous défendons depuis très longtemps également.

De manière générale, **les modes actifs sont à privilégier parce qu'ils ne polluent pas, ne participent pas aux dérèglements climatiques et sont bons pour la santé** en permettant aux personnes de pratiquer une activité physique régulière. Leur pratique, en particulier celle du vélo, pourrait exploser, puisque, dans la Métropole, 52 % des déplacements en voiture en tant que conducteur sont inférieurs à 3 km et près de 85 % moins de 10, tandis que 50 % des déplacements réalisés avec Ilévia sont inférieurs à 3,6 km (Enquête Déplacements 2016). Des distances qui peuvent être couvertes à vélo.

En outre, les déplacements à pied, à vélo ou en transport en commun sont beaucoup plus efficaces collectivement et nécessitent beaucoup moins d'espace public que la voiture. **Favoriser la marche, le vélo et les transports en commun, c'est mettre en œuvre une politique de déplacement véritablement solidaire et économe en espace public.**

Débits maximaux selon les modes par mètre de largeur de voirie

| Mode | Personnes par heure | Ecart / auto |
|-----------------------------------|---------------------|--------------|
| Automobile en circulation urbaine | 270 | 1 |
| Automobile sur autoroute | 750 | 3 |
| Bicyclette | 1500 | 6 |
| Bus dans la circulation générale | 2700 | 10 |
| Piéton | 3600 | 13 |
| Train de banlieue | 4000 | 15 |
| Bus sur voie réservée | 5200 | 19 |
| RER (« surface rapid rail ») | 9000 | 33 |

Source : United Nations, 1984.

Les aménagements permettant de faire de la place aux modes actifs sur l'espace public doivent impérativement être associés à **des mesures facilitatrices de l'usage de ces modes**, en particulier du vélo, qui nécessite des moyens de stationnement, d'entretien et de réparation adéquats et facilement accessibles.

Nos propositions reposent sur de nombreux travaux, à commencer par ceux du Cerema, et découlent d'exemples concrets de mise en œuvre de l'urbanisme tactique, à Bogota, Calgary ou Berlin, mais aussi des réflexions menées à Grenoble et à Montreuil. **La déclinaison locale de ces mesures (cartographie à venir), est inspirée des travaux de l'ADAV, de la FUB et des remontées de militant·e·s écologistes de terrain.** L'urgence de leur mise en place n'est malheureusement pas compatible avec une concertation citoyenne préalable des habitant·e·s et des usager·e·s.

Cependant, l'urbanisme tactique a le mérite d'être rectifiable : **nuls travaux coûteux et difficilement réversibles, mais le droit d'expérimenter, de se tromper et de corriger ! Des expérimentations dont l'opportunité et la pertinence devront être évaluées collectivement**, à travers des dispositifs de démocratie participative larges et solides. C'est dans les phases d'évaluation et de décision de pérennisation des aménagements que nous proposons de donner aux métropolitain·e·s la place qui leur revient, de l'échelle du quartier à l'échelle de la Métropole dans son ensemble. Ces propositions sont donc à voir comme un *continuum* de mesures à installer progressivement et à adapter au fur et à mesure. Nous allons devoir vivre de nombreux mois avec la crise du Covid-19. **Les déplacements continueront à être réduits au-delà du 11 mai et une nouvelle phase d'augmentation des déplacements devrait se produire en septembre.**

Des aménagements, enfin, dont le caractère temporaire induit **des coûts limités dans un contexte où les deniers publics se feront encore plus rares** en raison des pertes des recettes dues aux mesures de confinement.

Pour décupler l'usage du vélo comme mode de déplacement du quotidien, nous proposons de :

- **garantir la sécurité des cyclistes et des piétons** par :
 - **la réduction de la vitesse autorisée à 30 km/h dans l'ensemble du pôle urbain** et la mise en œuvre des moyens permettant le respect de cette limitation,
 - **la réouverture immédiate des voies vertes,**
 - **la mise en œuvre au plus vite d'aménagements cyclables sécurisés temporaires** (mais susceptibles d'être pérennisés), **continus** et évitant les conflits d'usage avec les piétons (grâce à un marquage au sol clair), d'une signalétique claire et abondante et d'un **contrôle strict de leur respect** (tolérance zéro contre le stationnement sauvage),
 - **la création de voies réservées aux cyclistes (et aux bus le cas échéant) sur tous les axes urbains bidirectionnels à plus d'une voie** (2x2 voies et au-delà),
 - **la création de sas vélos** sur les axes non équipés et l'augmentation de leur capacité ailleurs,
 - **la création concomitante de places de stationnement vélo sécurisées**, dans les quartiers résidentiels du pôle urbain où le stockage à domicile n'est pas

possible, dans les zones commerciales, les bassins d'emplois et à proximité des services publics et hôpitaux,

- la **modification des cycles de feux sur les grands boulevards de Lille à Roubaix-Tourcoing** (avenues de la République, de Flandre et de la Marne), pour faciliter la circulation des cyclistes sur les pistes cyclables implantées,

- la **sécurisation de « la voie des facts » ralliant Villeneuve d'Ascq à Lille** par des aménagements temporaires, associés à une mise à disposition d'un parc vélo en libre-service à proximité directe des parkings du stade,

- le **renforcement de l'entretien des pistes cyclables** pour assurer la sécurité des cyclistes,

- **faciliter l'accès à la pratique du vélo** par :

- la **réactivation de l'aide à l'achat de vélo et d'équipement** (antivol en U, cape de pluie, etc.) et la mise à disposition d'outils de réparation (pour encourager l'usage du parc de vélos « dormants »), déclinables au niveau des communes,

- le **remboursement de la remise en état des vélos** des particuliers, finançant l'auto-réparation ou la réparation d'un vélo existant ou des cours de vélo-école, en doublant l'aide de l'État,

- le **renforcement du dispositif de prêt de vélos** entre particuliers,

- **l'organisation d'une bourse aux vélos**, en partenariat avec les particuliers et les acteurs économiques du territoire, ainsi que d'événements dédiés au troc et/ou à la réparation de vélo, ainsi qu'à la remise en selle,

- **l'organisation massive de formations d'apprentissage de la pratique du vélo** ou de remise en selle en partenariat avec les maisons de quartier et les centres sociaux avec mise à disposition d'un parc de vélos,

- la **mise en œuvre du Forfait mobilité au sein de la Métropole** (le travail est en cours, mais n'a pas encore abouti) en concertation avec les organisations syndicales,

- **promouvoir massivement l'usage du vélo** par :

- **une communication forte, claire et ferme de la Métropole** pour promouvoir le vélo et la marche et pour faire connaître les règles et les conseils de sécurité pour l'usage du vélo,

- la **réouverture des véloroutes voies vertes et voies cyclables aujourd'hui fermées**,

- la **publication des données GPS des aménagements cyclables temporaires**,

- une **formation des polices municipales** aux actions favorables à la pratique du vélo et de la marche,

- **mettre en œuvre les conditions de pérennisation d'une politique vélo ambitieuse** par :
 - la **mise en place d'un dispositif participatif d'observation et d'évaluation des aménagements** et des mesures mis en œuvre et l'organisation d'une concertation avec le monde associatif et les habitant·e·s pour identifier les voies à pérenniser après expérimentation de ces aménagements temporaires,
 - la **mise en place de « comités d'itinéraires »** numériques, espaces d'échange, de proposition et de remontées d'information (incident, secteur dangereux à sécuriser, etc.) à destination des usagers d'un même parcours interurbain et de la MEL,
 - la prise d'un **engagement ferme**, à faire adopter dès que possible par le Conseil métropolitain, **en faveur d'un budget vélo permettant un bond en matière d'usage du vélo** et de report modal,
 - la **création d'un écosystème économique favorable à la pratique du vélo** *via* la mobilisation et le soutien des acteurs de l'ESS,
 - le **soutien aux ateliers vélo** pour leur assurer, en concertation avec les services de la Préfecture, une reprise d'activité rapide et respectant les consignes sanitaires (autorisation d'extension de l'activité sur un parking pour augmenter la distanciation physique, prêts de locaux temporaires, financements de fonctionnement pour les emplois et l'achat de kits d'outils supplémentaires).

La crise sanitaire doit également nous amener à accélérer le développement d'une métropole piétonne, en particulier dans les secteurs les plus fréquentés où mettre en place des solutions temporaires susceptibles de perdurer sur le long terme. Des mesures en faveur de la marche doivent aussi être prises autour des commerces (pour laisser de la place aux files d'attente), de certains équipements publics et points d'intérêt collectif. Nous proposons de :

- **construire un espace public sécurisé en faveur du piéton** en :
 - intensifiant le déploiement des zones de circulation apaisées *via* la **multiplication de zones de rencontre (vitesse limitée à 20 km/h et priorité aux piétons et aux cyclistes) dans les cœurs de ville** et la neutralisation des espaces de stationnement (hors stationnement PMR) en vue de l'élargissement des trottoirs ; afin de rendre la rue aux habitant·e·s :
 - pour la ville de Lille, très impactée par les trafics automobiles, le passage en zone de rencontre à 20 km/h de l'ensemble des voies aujourd'hui à 30 km/h,
 - pour l'ensemble de la MEL, la possibilité pour les habitant·e·s de demander la transformation de leur rue en « *slow street* » (rue apaisée) également limitée à 20 km/h.
 - augmentant le confort et l'attractivité de la marche par **l'installation de bancs sur l'espace public**,
 - assurant **la continuité et une largeur suffisante des cheminements**, y compris autour des chantiers,

- poursuivant le **développement d'une signalétique piétonne et de cartes de temps de parcours** et en proposant des itinéraires alternatifs entre les différentes stations de métro et pôles structurants de transports en commun pour inciter à la marche,
- optimisant massivement les traversées de carrefour *via* la **suppression de la moitié des feux tricolores sur tous les carrefours où la faible circulation ne les nécessitent pas** (la présence de feux tricolores poussent les automobilistes à rouler plus vite et font perdre du temps aux autres usagers),
- **améliorant la visibilité des espaces de traversée** et la en place de chicanes temporaires pour ralentir la circulation dans les secteurs les plus dangereux,
- **revoir le cadencement des feux tricolores** de manière à sécuriser et à favoriser la marche,
- généralisant la **suppression des places de stationnement 5 mètres avant les passages piétons** (rendue obligatoire par la loi LOM),
- **développer le report spatial des véhicules et de réglementer le stationnement en centre-ville** en :
 - **renforçant la communication métropolitaine sur les parkings relais** et leur capacité de stationnement et en mettant à disposition gratuitement les parkings du stade Pierre-Mauroy,
 - **neutralisant de nombreux espaces de stationnement en surface** en cœur de ville tout en communiquant sur les autres espaces de stationnement disponibles, en particulier pour les riverains,
 - délimitant clairement la place des modes motorisés, en **renforçant la verbalisation par les polices municipales et nationale du stationnement gênant (tolérance zéro sur tout le territoire métropolitain)** et des infractions mettant en danger les cyclistes et piétons et en communiquant sur la tolérance zéro,
 - délimitant l'ensemble des aménagements par un marquage très visible, en bandes continues pour signaler l'interdiction aux véhicules motorisés.
- **sécuriser l'accès aux établissements scolaires et aux crèches** en :
 - **piétonnisant les rues avoisinantes** aux heures d'entrée et de sortie des écoles, voire au-delà pour favoriser les activités aux abords des écoles, qui doivent être sécurisés,
 - **adaptant la durée des cycles de feux aux abords** des écoles,
 - repensant les parvis d'écoles (ou aires de dispersion) et **en supprimant les déposes minutes**,
 - identifiant et promouvant les itinéraires sécurisés d'accès aux écoles *via* la **mise à disposition des parents d'élèves d'outils numériques et de communication pour organiser des pédibus ou vélobus** à destination des établissements scolaires,

- en **créant des circuits cyclables sécurisés convergeant vers tous les établissements scolaires** (écoles, collèges, lycées) et en vérifiant que les parcs vélos sont fonctionnels dans les établissements.
- **inciter à aller à l'école à pied** *via* **l'élaboration de plans de déplacement établissement scolaire** (PDES) en partenariat avec l'Éducation nationale et les établissements de l'enseignement privé, la promotion de la pratique de la marche associée à destination des collégiens et des lycéens, une communication sur le code de la rue,
- **promouvoir massivement la marche comme mode de déplacement sain et confortable** par :
 - une **communication sur l'espace public autour de l'objectif de 10 000 pas quotidiens**,
 - une **communication en faveur de l'activité physique**, du sport-santé et contre la sédentarité dans le contexte de crise sanitaire que nous vivons.

Afin d'**éviter la saturation des moyens de transports**, en particulier aux heures de pointe, les besoins de déplacements liés au travail et à la scolarité doivent être diminués et lissés par :

- **relayer la recommandation gouvernementale d'un maintien du télétravail pendant les 3 premières semaines du déconfinement**, voire au-delà en fonction de l'évolution sanitaire sur le territoire métropolitain. Dès maintenant, penser la poursuite à moyen et long terme du télétravail, en réunissant des conditions plus adaptées en termes d'équipement, de temps de télétravail, de bien être des salariés ou d'ergonomie du lieu de travail,
- s'agissant des activités ou des missions non télétravaillables, **inviter les employeurs à décaler les horaires** (une demi-heure, voire une heure), en tenant compte des situations individuelles (horaires de correspondance, horaires de crèche ou école...),
- si une partie seulement des tâches sont télétravaillables, proposer aux salariés de les réaliser depuis leur domicile en début et en fin de journée, pour leur **permettre d'emprunter le réseau de transports en commun en dehors de l'heure de pointe**,
- concernant les sites desservis par le réseau de bus d'Ilévia, accompagner ce décalage horaire pour **proposer des grilles horaires adaptées**,
- **mettre à disposition l'ensemble des outils réalisés par le Bureau des Temps** dans le cadre de l'expérimentation Heures de Pointe, et apporter un soutien aux employeurs pour aider les salariés individuellement à modifier leurs habitudes de déplacement.