

CAMPAGNE

## VILLE APAIÉE, QUARTIERS À VIVRE

VERS LA VILLE  
DE L'AVENIR

# VOYAGE D'ÉTUDES

17 & 18 octobre 2024

LILLE - ROUBAIX

Publication juillet 2025

Photo : ADAV

 réseau vélo  
et marche  
Collectivités engagées pour les mobilités actives

 RUE DE  
L'AVENIR

### INTRODUCTION

Dans le cadre de la campagne « Ville apaisée, quartiers à vivre », lancée par Rue de l'Avenir et le Réseau vélo et marche, avec le soutien de plusieurs partenaires associatifs (FUB, FNE, FNAUT), différentes rencontres et visites ont été menées en France depuis juin 2023.

Ainsi, après les visites de Vitré, Saint-Brieuc, Rennes en juin 2023 et de Chartres en Avril 2024, les journées des 17 et 18 octobre 2024 ont été suivies par 43 participant(e)s à Lille, dans les Weppes et à Roubaix. Ces journées ont permis d'illustrer à travers l'expérience de la Métropole européenne de Lille (MEL), de la ville de Lille et de la ville de Roubaix, comment il est possible, dans un contexte général de transition écologique et climatique, de remettre les mobilités actives et l'aménagement de l'espace public, au cœur de la vie des quartiers mais aussi de développer un maillage pour les parcours cyclistes et piétons en milieu rural.

Rue de l'Avenir et le Réseau vélo et marche remercient chaleureusement l'Association droit au vélo (ADAV) pour son aide précieuse pour l'organisation des deux journées d'échanges et des visites. Créée en 1982, cette association compte aujourd'hui près de 3000 adhérents et anime de nombreuses antennes dans les agglomérations du Nord et du Pas de Calais. Avec 60 correspondants locaux, 9 salariés et 40 conventions signées avec des collectivités de toutes tailles et l'animation du Crem, c'est un acteur majeur pour la promotion des modes actifs et le développement d'actions en faveur de la ville apaisée.

## I LE CONTEXTE DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE (MEL)



*« Lille est une ville-centre qui représente 20 % des habitants de la Métropole Européenne de Lille, soit 5 à 6 % du territoire.*

*L'éloignement des habitants, pour diverses raisons, s'est traduit par du mitage pavillonnaire, dans un contexte où l'automobile était triomphante. Aujourd'hui, on détricote et on sensibilise à nouveau les habitants pour trouver un consensus (raccourcir les temps de trajet en rapprochant le domicile et le lieu de travail, adopter des alternatives à l'autosolisme), quel que soit le lieu où on habite.*

*La coopération entre la métropole, ses communes et les associations, notamment l'ADAV, permet de convaincre les citoyens de faire évoluer leur mobilité. »*

Bernard GERARD, vice-président Voiries-qualité des espaces publics



*« Le plan de mobilité de la MEL, adopté en 2023, fixe des objectifs à l'horizon 2035 : 32 % pour la marche, 8 % pour le vélo et 20 % pour les transports collectifs. Nous avons les moyens d'aller au-delà, grâce à la co-construction avec les acteurs associatifs, l'expertise d'usage, les conseils et les actions de communication.*

*L'action publique doit réunir et doit être bien expliquée. Ainsi la signature du manifeste est symbolique, car elle incarne la volonté de créer un écosystème avec la MEL, les communes et les acteurs associatifs. Néanmoins, chacun sa place !*

*Le tissu associatif continue d'être le poil à gratter, d'être force de proposition, de critiquer et d'interpeller pour faire bouger le curseur plus vite encore. »*

Sébastien LEPRÊTRE, vice-président Mobilités, transports

La Métropole Européenne de Lille (MEL) rassemble 95 communes (dont 4 de plus de 60 000 habitants : Lille, Roubaix, Tourcoing et Villeneuve d'Ascq) et plus de 1,17 million d'habitants (INSEE 2022). Le territoire est à la fois urbain et rural, composé de grandes villes et de villages, c'est la quatrième agglomération par sa taille (672 km<sup>2</sup>) après Paris, Lyon et Marseille. 4,1 millions de déplacements sont réalisés chaque jour par les habitants de la MEL (EMD 2016). L'évolution démographique positive (projections à + 115 000 habitants, + 80 000 emplois d'ici à 2035) prévoit une augmentation de + 400 000 à + 600 000 déplacements par jour.

Pour réussir la transformation de la métropole et accompagner ces évolutions, la MEL dispose d'outils réglementaires et de planification partagés avec l'ensemble des communes. En effet, la qualité d'un espace public ou d'un projet de réhabilitation relève à la fois des domaines de compétences de la MEL et des communes.



Photo : Rue de l'Avenir

## I Les éléments clés de la méthode

### I La charte de l'espace public

La MEL s'est dotée d'une charte de l'espace public en 2021 partagée avec ses 95 communes. Cette charte fixe trois ambitions claires : favoriser une mobilité bas-carbone, aménager des espaces publics à vivre, garantir la résilience du territoire. Chaque projet fait l'objet d'une grille d'évaluation pour qualifier l'espace public avant et après travaux et d'engagements minimaux à respecter par niveau (insuffisant, acceptable, avancé ou exemplaire). La MEL anime aussi une commission intercommunale à l'accessibilité depuis 2009 et celle-ci est automatiquement consultée, en phase de conception des projets de voirie de plus de 2 millions d'euros HT.

Résultat : En décembre 2023, le territoire comptait 2 134 km de zones apaisées, dont 1 657 km de zones 30 et 83 km de zones de rencontre.



Photo : Rue de l'Avenir

## I Le plan de Mobilité de la Métropole Européenne de Lille

Le plan de mobilité à horizon 2035, a été voté en 2023 et comprend 52 actions. Il vise à accompagner des changements de comportements modaux afin qu'ils soient plus orientés vers un usage de la marche à pied et du vélo, selon la logique du bon mode pour le bon déplacement. Pour ce faire, il s'avère nécessaire de généraliser la "ville à 30 km/h" au sein des espaces urbains du territoire métropolitain.

### L'action 34, vers un écosystème vélo

Pour le vélo, l'objectif est de passer de 2 à 8 % de part modale en 2035, recruter de nouveaux

cyclistes grâce à des aménagements attractifs, sécurisés et confortables.

L'action 34 vise aussi à animer un écosystème d'acteurs qui abonde dans la qualité de politique cyclable. Elle compte six axes : services nombreux, apaiser les villes, accessibilité, stationnement vélo, informer, communiquer et ouvrir une fenêtre de dialogue pour accompagner les cyclistes.

La logique du schéma cyclable s'articule sur deux niveaux de hiérarchisation des voies (le réseau VéloPlus (230 km) et un réseau intercommunal (620 km de liaisons).

### FOCUS

Sur 850 km de liaisons intercommunales, dont 230 km de liaisons Vélo Plus :

**391 km** sont déjà existants et jugés satisfaisants,

**212 km** existants sont à améliorer pour répondre aux standards actuels,

**247 km** sont à créer de toute pièce.

En complément, ce schéma cyclable, co-construit avec l'ADAV, identifie 63 points durs de franchissement (réseaux autoroutiers, fluviaux et ferrés). À ces liaisons intercommunales, s'ajoute le réseau secondaire de desserte locale.



Photo : Rue de l'Avenir

## I Le plan Marche La stratégie métropolitaine en faveur de la marche, une démarche concertée (2018 – 2021)

L'enquête ménage (2016) montre que la marche est le deuxième mode de déplacement sur le territoire de la MEL. Avec 1,2 million de déplacements à pied chaque jour, la MEL est aussi une des métropoles françaises où on marche le plus (après le Grand Lyon). Ces chiffres sont néanmoins en recul depuis 10 ans, notamment chez les jeunes et les seniors, au profit des trajets en voiture sur des courtes distances.

Ces chiffres ont interpellé la MEL, qui a lancé une large concertation en 2018 pour en comprendre les raisons, avant de voter en 2021 sa stratégie métropolitaine en faveur de la marche. Son approche écosystémique repose sur trois axes (concevoir une métropole marchable pour tous, les usages et la sensibilisation) qui ont été intégrés dans le plan de Mobilité en 2023. Voici quelques exemples de leviers et mises en œuvre pour conforter la marche :

- Développement des rues scolaires : la MEL compte 40 rues scolaires et 15 autres sont en projet ;
- Des piétonisations temporaires, comme le samedi et dimanche ;
- Projet de déploiement d'une signalétique piétonne dans les communes ;
- Réalisation de plans piétons de proximité aux arrêts de bus (Liane) et propositions d'itinéraires bis (contexte de travaux ou pour tester de nouveaux itinéraires) ;
- Création d'une cartographie des oasis de fraîcheur.



Photo : Rue de l'Avenir

## I Les autres actions en faveur de la ville apaisée et des modes actifs

### I Vélo Plus : un service de mobilité à l'échelle métropolitaine

Avec 12 radiales et 230 km à aménager, le réseau Vélo Plus est destiné, au même titre que le métro et le tramway, à concurrencer l'usage individuel de la voiture. Il repose sur six composantes clés : + de confort, + de sécurité, + d'efficacité, + de visibilité, + de lisibilité, + de capacité. Il a été conçu avec l'appui de bureaux d'étude et de l'expertise de l'ADAV.

Au-delà des aménagements, sa mise en œuvre repose sur une identité visuelle propre, avec un marketing particulier : pour mieux identifier les

liaisons, la MEL a en effet opté pour un enrobé ou une résine rouge de manière systématique. Bien que peu contrasté de nuit, ce choix présente l'avantage d'une meilleure visibilité des traversées, une meilleure cohabitation entre piétons et cyclistes et un entretien facile et économique. Les lignes sont aussi matérialisées par le numéro de l'itinéraire (1+ flèche – pastille ronde). Les 12 radiales seront aménagées au fur et à mesure, avec un déploiement progressif de la signalétique et des aires de service.



Photo : Rue de l'Avenir

**Rue du Molinel à Lille, ancienne 4 voies en cours de requalification avec une piste bidirectionnelle pour le réseau Vélo Plus, des couloirs bus, de larges trottoirs, des espaces végétalisés avec la plantation de 120 arbres et maintien d'une seule voie de circulation en tête-bêche.**

## I Logique d'itinéraires cyclables : zoom sur le secteur des Weppes

Avec 95 communes, certaines très rurales, il n'est plus possible de répondre politiquement et écologiquement à la demande de nouvelles routes. La MEL s'applique à travailler depuis la ville-centre et à créer un maillage, piéton et cyclable, entre les communes péri-urbaines grâce à de grandes liaisons qui se déploient vers des espaces de service (gares, groupes

scolaires, etc.). Pragmatique, la démarche de compromis vise à identifier les voiries supports des grandes liaisons qui peuvent être aménagées à la marge en s'autorisant une mixité piétons / cyclistes du fait de territoires péri-urbains où les flux sont moindres qu'en centre-ville.



### Paroles d'intervenants

***“ La logique cyclable intercommunale, soutenue par les élus, s'adresse aux personnes qui portent la croissance du vélo : les habitants de la seconde couronne, qui ont besoin d'une mobilité quotidienne, n'ont plus les moyens d'avoir une ou deux voitures, mais qui n'ont pas non plus les moyens de vivre à proximité de leur lieu de travail. ”***



**Aménagement mixte pour desservir l'institut Sainte-Marie à Beaucamps-Ligny**

## FOCUS

### Desservir un établissement scolaire de 3000 élèves implanté dans un village de 700 habitants.

Au collège / lycée Sainte-Marie à Beaucamps-Ligny, avec l'action pionnière d'un enseignant, les élèves ont peu à peu, comme les habitants, sollicité des aménagements cyclables séparatifs pour rejoindre l'établissement. Réalisée depuis moins d'un an, la création d'une piste / trottoir encourage aujourd'hui à la pratique du vélo ainsi que diverses actions d'accompagnement : parking, club vélo, animations pour élargir le nombre de pratiquants.

**Résultat** : une cinquantaine d'élèves et une quinzaine de professeurs se rendent au collège à vélo. Reste une réelle difficulté pour mettre en œuvre Le Savoir Rouler à Vélo (SRAV) compte tenu de la question de la responsabilité qui se pose hors les murs.



Photo : Rue de l'Avenir

Le réseau Vélo Plus se déploie aussi en milieu péri-urbain



## Paroles d'intervenants

**" Si ces itinéraires ne sont pas toujours « dans les clous » des préconisations du Cerema et ne sont pas « la Rolls Royce de l'aménagement », ils participent néanmoins à une réappropriation progressive de l'espace par tous les modes et surtout ils offrent des itinéraires sécurisés."**

## I V'lille : Plus de mobilité alternative en libre-service

V'lille est le système de vélos en libre-service de la métropole lilloise, inauguré le 16 septembre 2011. En 2022, le dispositif a été complété de 38 nouvelles stations portant le total à 261 pour 2 600 vélos.

En 2023, la Métropole Européenne de Lille a lancé un appel à manifestation d'intérêt (AMI) pour le déploiement d'un service de location de trottinettes électriques et de VAE en libre-service. 66 communes ont choisi d'accueillir pleinement ou partiellement ces services. Environ 3 000 engins sont aujourd'hui déployés sur 1 395 emplacements.

**Résultat : En 2024, la MEL est dotée d'une quarantaine de sites de comptage cyclistes permanents.**

**Un doublement de la fréquentation des compteurs « historiques » est observé sur 10 ans, avec de fortes progressions sur Lille et la première couronne depuis 2016 (+ 5 à 10 % par an sur certains itinéraires). Une plateforme pourra être consultée prochainement et communiquera les données à un mois, redressées avec la connaissance du territoire.**



Photo : Rue de l'Avenir

## I LE CONTEXTE LILLOIS



*« La politique du 50 / 50, décidée dans le PDU en 2011, est une ligne de conduite sur laquelle il n'y a pas de débat : pour tout nouvel aménagement ou réhabilitation, on dédie au maximum 50 % de l'espace à la voiture (voies de circulation et stationnement).*

*Les autres 50 % sont dédiés aux cyclistes, piétons, transports en commun, mais aussi à la biodiversité. Ce principe se traduit par la création de nouveaux aménagements cyclables, la reconquête de l'espace public dans le cadre de différents grands projets faisant la part belle aux cyclistes, aux piétons et à la végétalisation. Agir sur les modes de déplacement se gagne aussi par des actions de sensibilisation : remise en selle pour adultes, soutien à l'écomobilité scolaire pour redonner une place aux enfants, actions de sensibilisation régulières. »*

Pierre POSMYK, adjoint à la biodiversité et aux mobilités actives

Avec 238 695 habitants intra-muros au dernier recensement en 2022, Lille est la dixième ville la plus peuplée de France, mais aussi la principale commune de la MEL. Ville locomotive, elle est une bonne illustration de la politique de déplacement de la métropole. En premier lieu, quelques indicateurs permettent de prendre la mesure du caractère écosystémique de la politique de déplacement à défendre. 40 % des émissions de gaz à effet de serre du territoire lillois sont liées au secteur des transports. 42 % des Lillois n'ont pas de voiture et 70 % des déplacements inférieurs à 3 km se font à pied. 95 % des Lillois vivent à moins de 300 mètres des transports en commun existants.

Ainsi, en matière de mobilité durable la ville de Lille porte quatre ambitions :

- **L'ambition écologique** : réduction de l'empreinte carbone des déplacements et amélioration de la qualité de l'air.
- **L'ambition sociale** : accès de tous à la mobilité : ressources modestes et réduction de la dépendance à la voiture
- **L'ambition d'aménagement du territoire** : éviter la centralité au profit de « hubs » de mobilité aux principales portes de la ville, pour desservir les quartiers sous-dotés.
- **L'ambition sociétale d'amélioration de la qualité de vie** : une pratique plus attrayante des modes actifs (marche à pied, vélo, trottinettes non motorisées...) et des transports en commun.

L'atteinte de ces quatre ambitions s'articule autour de mesures visant l'apaisement de la ville : la réduction de la place de la voiture individuelle et sa vitesse, des aménagements visant une meilleure cohabitation des usagers sur un espace public partagé, des services incitant le développement de la pratique du vélo et de la marche.

## I Les éléments clés de la méthode

### I La généralisation du 30km/h et le principe du 50/50

La ville de Lille a généralisé le 30 km/h en octobre 2019 et désormais 85 % de la voirie est apaisée. Grâce à la règle du 50/50, c'est-à-dire 50 % maximum dédié à la voiture (stationnement compris), établie par le PDU en 2011 et l'adoption en 2016 du plan de

circulation, qui interdit la traversée automobile de la ville d'Est en Ouest, la remise en question de la place de la voiture en favorisant sa dimension utile, permet une transformation de Lille au profit des piétons et cyclistes.



Photo : Rue de l'Avenir

**Zone 30 devant la gare Lille Flandre et suppression du trafic de transit avec le plan de circulation de 2016**

Plusieurs aménagements ou réaménagements témoignent ainsi d'une volonté de donner une plus grande place pour les modes actifs (rétrécissement de chaussées, pistes cyclables, élargissement des trottoirs, traitement des franchissements). Par ailleurs des requalifications de sites et une politique

de végétalisation soulignent une valorisation de l'espace public comme bien commun. Les exemples les plus emblématiques de cette approche globale sont la rue Molinel, le boulevard Carnot, la rue Pierre Mauroy, le secteur de la Porte de Paris.



#### Paroles de participants

***“ Pour avoir grandi à Lille, la transformation de la ville est assez dingue et repose sur des changements marquants et radicaux pour accorder un espace conséquent à la végétalisation et au piéton. Ce qui m'a marqué, c'est aussi l'apaisement sonore de la ville et la qualité de vie.***

***La métamorphose est impressionnante. Je serai curieux de revenir dans plusieurs mois pour connaître les premiers retours d'expérience de ces aménagements, notamment la cohabitation piétons/cyclistes.”***



Photo : Rue de l'Avenir

**Bd Carnot après réaménagement : passage à 1 voie par sens, plantation d'arbres, suppression du stationnement sauf livraison, création d'une piste cyclable bidirectionnelle, élargissement des trottoirs.**

## I Stationnement automobile payant

En septembre 2022, le conseil municipal a voté une délibération déterminant les principes régulant l'organisation du stationnement pour les années 2022 à 2025. Trois quartiers étaient concernés et depuis octobre 2024, le stationnement payant s'est étendu aux quartiers de Fives, Saint-Maurice Pellevoisin et Bois-Blancs. Le stationnement payant amène également des recettes à la MEL dans le cadre du forfait post stationnement.

Si la mesure est impopulaire, elle s'est traduite par un phénomène d'évaporation des voitures (recul de 20 % environ grâce à du report modal, usage de garages personnels, changements d'habitudes, etc.) rééquilibrant l'espace en faveur des modes actifs et de la végétalisation. Le tarif résident est complété par deux niveaux de tarifs solidaires calculés en fonction des revenus et du nombre de voitures.

## I Plus de services pour les vélos !

Avec le concours de l'ADAV, la ville de Lille expérimente l'implantation de 160 box à vélo, nommés « huches à pain ». Le taux d'occupation est bon et ce système de stationnement est plébiscité. Ainsi, 10 autres seront prochainement installés pour porter le nombre total à 800 places. Néanmoins, l'entretien et la nécessaire réactivité en cas de dégradation constituent une gestion lourde en interne. Ainsi, ce service de stationnement

est complété par une offre de stationnement vélo sécurisé privée Cycloparc d'indigo (271 places), une vélo station de 430 places à proximité de la gare Lille-Flandres, portée par un partenariat SNCF, MEL et ville de Lille. S'y ajoutent un réseau de 13 000 arceaux, complété d'une flotte de 120 arceaux provisoires positionnés sur l'espace public lors des manifestations (braderie de Lille). Enfin, la ville compte 4 bornes « coup de pompe ».



Photo : Ville de Lille

## I Les autres actions en faveur de la ville apaisée et des modes actifs

### I Piétonisations temporaires et arrêté «cycliste, pied à terre»

Après plus d'un an d'expérimentation, la ville de Lille a décidé, depuis mai 2021, de pérenniser et systématiser la piétonnisation d'un large périmètre en centre-ville le week-end. L'extension de la piétonnisation au samedi a d'ailleurs permis une fréquentation établie à 80 000 piétons. Depuis 2023, pour améliorer la cohabitation piétons / cyclistes un arrêté « cycliste pied à terre » s'applique : tous les jours, entre 11h00 et 22h00 (sauf le dimanche

20h00) dans les aires piétonnes permanentes ainsi que le samedi de 11h00 à 19h00 dans le secteur de piétonnisation temporaire. Un jalonnement d'itinéraires alternatifs est en cours d'élaboration (première piste cyclable nouvellement créée rue du Molinel) pour faciliter le contournement de l'espace piétonnier et des arceaux vélo sont déployés tout autour du périmètre.

## I La place de l'enfant dans la ville

Depuis 2020, la ville de Lille met en œuvre le dispositif des « rues scolaires » et en 2024 en compte déjà 18 sur 25 écoles. L'ADAV anime la démarche et reçoit de nombreuses demandes d'écoles et collèges volontaires. S'y ajoutent les « Rues aux enfants, rues pour tous », qui proposent des animations ponctuelles pour se réapproprier l'espace public.

En 2023, la ville de Lille a adopté son quatrième Projet Educatif Global, avec une forte ouverture sur la thématique de « La ville à

hauteur d'enfants », concrétisée par la création d'un laboratoire qui lui est dédié. Co-animé entre 2022 et 2024, par l'élue Charlotte Brun<sup>1</sup> et le sociologue Clément Rivière, le laboratoire a organisé une dizaine de rencontres (dont six réunions thématiques axées sur le jeu, la culture, la créativité, l'égalité, la ville durable, le numérique, la mobilité) pour construire le socle de l'écriture d'une charte.

<sup>1</sup> adjointe au maire de Lille - Ville éducatrice et ville à hauteur d'enfant et vice-Présidente de la Métropole Européenne de Lille Climat, Transition énergétique, Energie



### Paroles d'intervenants

**“ Plus de 1000 enfants (conseil municipal des enfants, périscolaires des écoles, enfants et adolescents fréquentant les centres de loisirs) ont été associés à la rédaction, la relecture et l'illustration du document. Cette charte compte 18 engagements qui ont été adoptés à l'unanimité en conseil municipal en juin 2024. Ils se déclineront par des actions concrètes dans les prochains mois et années. Un document synthétique et communicant, compréhensible pour un enfant de 9 ans, est affiché dans toutes les écoles.”**



Photo : Rue de l'Avenir

## I Une Maison des Mobilités Durables

Une Maison des Mobilités Durables a ouvert ses portes en septembre 2023. Située à proximité de la gare de Lille Europe, c'est un lieu de manifestations central qui permet d'informer et sensibiliser les habitants sur les solutions de déplacement existantes. Cinq conseillers

mobilité y reçoivent tous les publics. Plusieurs événements, ponctuels ou réguliers, y sont organisés : brocantes à vélo tous les premiers mardis du mois, fête des mobilités en mai, ateliers de concertation, expositions, remises en selle, etc.

## I LE CONTEXTE ROUBAISIEEN



« Nous sommes allés trop loin dans le tout voiture. Le plan de circulation, voté à Roubaix en 2023, est parfois mal perçu et mal compris, car il prévoit la suppression progressive des 2x2 voies ou 1x2 voies, ainsi que le développement de zones 30 sur l'ensemble des quartiers et devant les écoles. Ces mesures et aménagements sont complétés par un ensemble de leviers pour réintroduire de la vie sociale, locale et commerçante à Roubaix. »

Alexandre GARCIN, adjoint au maire Transition écologique et énergétique, espaces publics, mobilités stationnement

Situé au Nord-Est de la métropole lilloise, Roubaix est accessible par la route, le rail, et pour les distances plus restreintes, les transports en commun : la ligne 2 du métro, qui relie Lomme à Tourcoing, passe par le centre-ville de Roubaix et ses quartiers Ouest. La ligne de tramway « Eurotéléport-Gare Lille Flandres » dessert six arrêts sur Roubaix. L'arrivée d'un nouveau tramway en 2025 - 2027, reliera le nord de Tourcoing à Hem (5 km) en passant par l'avenue des Nations Unies, la place de la Liberté et Eurotéléport.

Le plan de mobilité de la ville de Roubaix, voté en 2023, s'appuie sur 7 axes dont l'acceptabilité passe plus facilement par l'expérimentation et rend possible une transformation profonde de la ville, par petites touches, qui interviendra au bon moment, notamment pour l'arrivée du tramway reliant Tourcoing et Hem.

## I Les éléments clés de la méthode

### I Suppression des 2x2 voies ou 1x2 voies

Cette mesure repose sur une volonté politique forte d'agir sur l'apaisement de la ville. La suppression des 2x2 voies ou 1x2 voies, qui sont une incitation à la vitesse, participe à réduire la vitesse automobile et libère de l'espace qui peut être consacré à autre chose ou dédié à d'autres modes.



Photo : Rue de l'Avenir

## FOCUS

**Aménagement avenue des Nations Unies**

L'avenue des Nations Unies, longue de plus de 2 kilomètres, est l'une des artères les plus fréquentées de la ville. Aujourd'hui, la circulation piétonne est importante, mais elle reste « de passage ». Des bandes cyclables existent, mais elles sont peu sécurisantes à proximité des voitures. Les travaux de l'avenue des Nations-Unies, par la réduction du nombre de voies circulées et leur emprise (de 5 mètres pour double sens à 3,50 mètres pour sens unique), visent à aménager les contre-allées pour assurer un espace apaisé et sécurisé pour les piétons, créer une voie cyclable en site propre, créer des places de stationnement le long de l'avenue, végétaliser la voirie et préparer l'arrivée du tramway sur cet axe.



## Paroles de participants

***“ Roubaix est connue pour ne pas être une ville riche. Cette visite montre que redonner une place aux piétons et cyclistes n'est pas un délire de “bobos” et est aussi pertinent dans des quartiers populaires.”***



Photo : Rue de l'Avenir

## I Un schéma directeur cyclable

En 2016, le schéma directeur cyclable a été voté. En 2020, durant la pandémie, de grands linéaires de coronapistes ont été élaborés, en prenant le soin d'identifier les itinéraires jugés pérennes. Le développement du réseau s'appuie sur un programme d'investissement sur trois périodes et jusqu'à 2026. Depuis 2023, les panneaux Cédez le passage cycliste - M12 sont généralisés.

Depuis 2021, la ville propose en semi free floating des trottinettes et vélos pour mettre en visibilité les mobilités alternatives à la voiture. A terme, l'objectif est de créer une vingtaine de hubs de mobilité (offre vélo, trottinettes, scooters, TC, conciergerie, etc.) dans les quartiers.

## I Une ville marchable pour tous

La ville de Roubaix dispose d'un schéma directeur piéton depuis 2021, ce dernier a été élaboré à partir de l'identification des places et des stations les plus fréquentées et où se dessinent naturellement les axes piétons. La prochaine étape sera, à partir d'un diagnostic piéton, d'identifier les points noirs (là où on

ne passe pas) et les points gris (passages difficiles et manques de sécurité). A ce titre, la création de la traversée piétonne Eurotéléport est un aménagement emblématique qui vient répondre à la problématique des frontières urbaines.

### FOCUS

**Située entre Mac Arthur Glen et la Place de la Liberté, Eurotéléport est une zone très fréquentée par les roubaisiens et est le centre névralgique du réseau de transports en commun à Roubaix : place, station de métro, terminus du tram et arrêt de plusieurs lignes de bus. De nombreux automobilistes l'empruntent chaque jour. Pourtant, cette zone était identifiée comme une frontière étanche entre la zone commerciale et le centre-ville. Des aménagements ont donc été créés pour remédier à cette situation.**

**Eurotéléport est devenue une zone de rencontre : la vitesse automobile est limitée à 20 km/h et les piétons sont prioritaires. Pour ralentir la vitesse des automobilistes, des travaux de voirie ont été entrepris pour passer de 2x2 voies à 2x1 voie : la voie vélo/bus se prolonge tandis que les voitures doivent s'introduire sur la voie vélo/bus à l'arrivée sur la zone Eurotéléport. De grandes bandes de peinture rose, bleue et orange ont fait leur apparition. Cet urbanisme tactique laisse plus de place aux piétons, permet d'imaginer des usages différents de l'espace et préparer l'arrivée de la nouvelle ligne de tramway. Les feux ont aussi été supprimés.**



Photo : Rue de l'Avenir

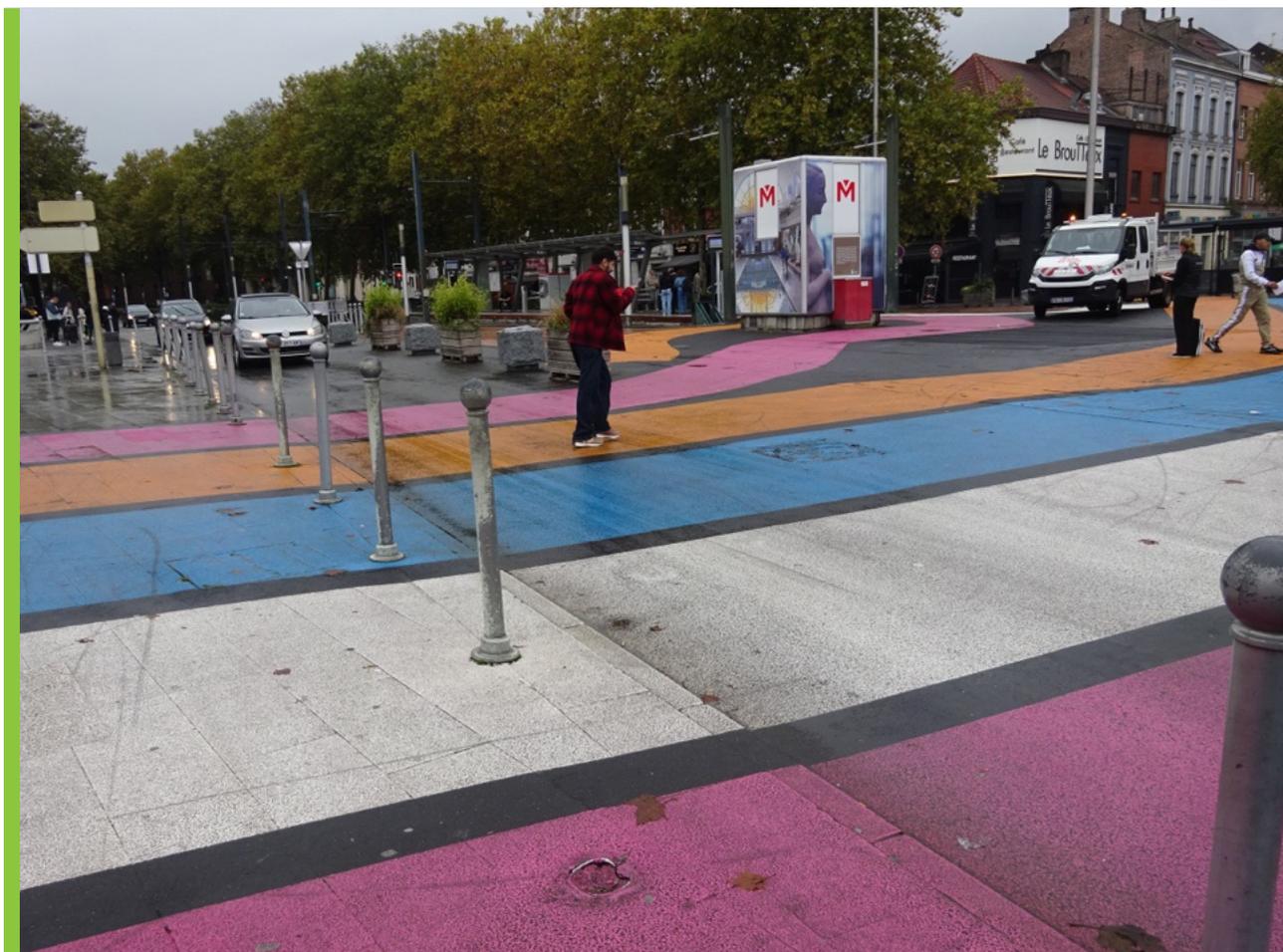


Photo : Rue de l'Avenir



## Paroles de participants

***“ Cette traversée colorée réduit le passage du bus et de la voiture. Il n’y a pas de séparateur et je suis étonné par la citoyenneté qui s’est faite naturellement. Cela marche mieux que les feux. On passe en zone de rencontre et et l’on a beaucoup de possibilités d’aménagement. “***

## I Les autres actions en faveur de la ville apaisée et des modes actifs

### I 70 % de la ville en zones 30

La ville de Roubaix développe des zones 30, quartier par quartier, tout en conservant quelques axes à 50 km/h. En 2024, la ville comptabilise 70 % de zones 30. L’Alma a été le premier quartier à passer en zone 30. Sa mise en œuvre a été laborieuse (aménagements de chicanes, chantiers) et le principe retenu est

désormais de procéder par du marquage en entrées et sorties de quartier, puis de réaliser les aménagements appropriés et strictement nécessaires. Si les habitants ont une bonne image du 30 km/h, la vitesse commerciale des transports en commun est un sujet délicat sur trois grandes lignes.

## I Un centre-ville piétonnisé

Afin de limiter la circulation automobile de transit, des bornes escamotables ont été installées à l'entrée de la Grand Place, du Contour Saint Martin et de la Grand Rue. La création de cette zone piétonne vise à redonner vie au centre-ville, permettre aux roubaisiens de se promener et aux touristes à découvrir le patrimoine et les commerces de Roubaix. Les accès pour les riverains et les livraisons sont possibles de 7h à 10h30. A partir de 10h30, la zone devient intégralement piétonne.

L'accès est alors interdit sauf pour les services de secours et seuls les riverains qui y ont un garage sont alors autorisés à y rentrer.

Cette piétonnisation s'accompagne par une végétalisation, notamment des façades des maisons et immeubles, par la pose de câbles nécessitant l'autorisation des propriétaires, complété par des actions en matière de street art. Le dispositif « Ma boutique à l'essai » favorise l'installation de nouveaux commerces.



Photo : Rue de l'Avenir

## I Un stationnement régulé pour libérer l'espace public

Avec la réforme de décentralisation du stationnement payant sur voirie en 2018, le stationnement est payant dans l'hypercentre et depuis 2022, il s'étend sur les quartiers Nord et Ouest. Si l'apaisement du centre-ville se vérifie, des efforts sont à faire pour mieux articuler le stationnement payant en voirie (tarif plus avantageux) et en ouvrage (image négative et taux d'occupation de 50 %, voire inférieur).

Le stationnement des cars de tourisme et bus a aussi été déporté sur des boulevards où l'une des deux voies de circulation a été transformée en stationnement Bus. En complément du schéma directeur de circulation des poids-lourds, une étude d'opportunité est en cours pour développer un centre logistique du dernier kilomètre pour Roubaix et le versant Nord-Est.



Photo : Rue de l'Avenir



# 10 | MESURES POUR DES VILLES APAISÉES ET DES QUARTIERS À VIVRE

Rue de l'Avenir, le Réseau vélo et marche et leurs partenaires la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, France Nature Environnement et la Fédération des Usagers de la Bicyclette ont lancé une campagne nationale « Ville apaisée, quartiers à vivre ».

Son objectif est d'inciter et de soutenir les collectivités à maintenir et à améliorer la qualité de vie en ville et l'attractivité de ses quartiers, dans un contexte marqué par l'accélération du changement climatique et la raréfaction des ressources.

A cette fin, un Manifeste a été adopté par les co-organisateur de la campagne et les associations partenaires et fera l'objet d'une large diffusion pour recueillir des signatures de villes, d'associations et de personnes à titre individuel.

Les Maires de ces villes déjà engagé(e)s dans une politique de réduction du nombre de véhicules automobiles et de développement des alternatives principales (marche, vélo, transports collectifs) ont souhaité, par leur signature du Manifeste « Ville apaisée, quartiers à vivre », soutenir, en particulier, les 10 mesures proposées par les initiateurs de cette campagne.

Vous trouverez ci-après le QR Code du Manifeste et des 10 mesures :



10 mesures



43 collectivités  
15 associations nationales  
80 associations locales  
ont déjà signé le Manifeste !

Rejoignez-les !



Collectivités



Associations



Françoise Rossignol & Chrystelle Beurrier,  
co-présidentes  
du Réseau vélo et marche.  
> [villes-cyclables.org](http://villes-cyclables.org)



Marie Prémartin et Philippe Zanolla,  
co-président.e.s de Rue de l'Avenir  
> [ruedelavenir.com](http://ruedelavenir.com)

Cette campagne a pour partenaires la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, France Nature Environnement, la Fédération des Usagers de la Bicyclette



Elle bénéficie du soutien de l'ADEME et du ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation

