Le retour de la bicyclette, par Frédéric Héran

Votre ville est-elle accueillante aux cyclistes ?

À l'approche des municipales, les associations de cyclistes urbains se mobilisent pour pointer les insuffisances des politiques de déplacements en faveur des cyclistes, via le fameux baromètre. Même si cet outil est déjà très riche, il est utile de prendre un peu de recul et de se demander comment le vélo est intégré dans la politique générale de déplacements urbains.

Pour comprendre si votre ville est accueillante aux cyclistes, il ne suffit pas de compter les kilomètres d'aménagements cyclables ou le nombre d'arceaux pour vélos. Certaines villes ont beaucoup de pistes et bandes cyclables et sont pourtant très peu cyclistes, car la voiture y reste reine. C'est le cas de la communauté urbaine de Dunkerque qui, avec autant de linéaire d'aménagement cyclable par habitant que Strasbourg, n'a qu'une part modale vélo modeste de 2 % (voir la précédente chronique). Une politique de ville favorable aux cyclistes doit s'inscrire dans une politique de déplacements urbains cohérente qui remette à leur juste place tous les modes de déplacement.

Pour faire simple, il existe trois grandes politiques de déplacements urbains : « le tout automobile », « le tout transports publics » et « la priorité accordée aux modes actifs ».

1/ Le tout automobile

Il consiste à accorder la priorité à la voiture en toutes circonstances : les autres modes de déplacement ont le droit d'exister et même de se développer, mais il n'est pas question qu'ils gênent les automobilistes.

Concrètement, cela signifie qu'il est impensable de supprimer une file de circulation ou des places de stationnement au profit des autres modes, de verbaliser ou a fortiori d'enlever les voitures stationnées illégalement sur les trottoirs ou les aménagements cyclables, de supprimer des places de stationnement sur des places publiques, des terre-pleins ou des contre-allées, de ralentir les voitures pour sécuriser les rues ou même d'allonger les temps d'arrêt aux feux pour faciliter les traversées des personnes vulnérables.

Il faut d'énormes pressions ou des circonstances dramatiques (un enfant accidenté...) pour infléchir cette politique et obtenir de maigres résultats. Au mieux, quelques mesures sont prises mais restent homéopathiques : elles ne concernent que quelques rues et placettes de l'hypercentre ou les alentours immédiats d'un monument historique ou d'un lieu emblématique (l'hôtel de ville, l'église, le théâtre, l'école primaire...). Les rares aménagements consentis (trottoirs, pistes cyclables, couloirs de bus...) sont créés dans des espaces résiduels ou des rues peu fréquentées pour ne surtout pas gêner le trafic auto, ce qui rend ces aménagements peu utiles et discontinus.

De très nombreuses petites villes et beaucoup de villes moyennes en sont encore à ce stade. Les élus et techniciens affirment avec candeur : « Pourquoi voulez-vous embêter les automobilistes ? Ils ont besoin de leur voiture. » Ils sous-entendent que l'accès à une voiture, c'est nécessairement signe de progrès et de liberté et que les nuisances occasionnées sont négligeables.

2/ Le tout transports publics

Il consiste à accorder la priorité aux transports publics en toutes circonstances, au détriment de la voiture... et des modes actifs qui leur sont subordonnés.

Concrètement, cela signifie qu'il ne faut pas hésiter à prendre des files de circulation ou de stationnement automobile, pour aménager une ligne de tramway ou un couloir de bus, à créer des pôles de correspondance sur certaines places (la grand place, la place de la gare...), à multiplier les parcs relais aux terminus des principales lignes pour inciter les automobilistes à délaisser leur voiture, à donner la priorité aux transports publics aux carrefours à feux, à interdire les cyclistes dans les couloirs dès que cela pourrait ralentir les bus, à ajouter des barrières pour canaliser les piétons qui pourraient s'aventurer dans les sites propres... L'objectif est d'assurer à tout prix une bonne vitesse commerciale aux transports publics, afin d'améliorer leur attractivité et leur rentabilité.

Les villes qui ont réalisé des tramways (une quarantaine en France) sont souvent dans cette logique. Le vélo doit surtout servir au rabattement sur les transports publics et ne pas les concurrencer. Pas question que les cyclistes roulent entre les rails du tramway, alors que cela ne pose pas de problème en centre-ville quand le tramway roule lentement. Des aménagements cyclables compliqués sont parfois réalisés le long des voies et souvent interrompus dès que ça coince.

À vrai dire, les ambitions sont souvent bien moindres et on reste alors largement dans une politique de type tout automobile. D'accord pour donner la priorité aux transports publics en créant par exemple des bus à haut niveau de service (BHNS), avec des couloirs réservés et une bonne fréquence, mais sans trop gêner quand même les automobilistes. Dans nombre de villes moyennes qui ont mis récemment en place de tels BHNS (Amiens, Pau, Bayonne-Anglet-Biarritz, Angoulême...), les couloirs de bus sont finalement moins