

De nouvelles pistes pour séduire la « petite reine »

par Sylvie Luneau

Pendant le confinement, de nombreuses collectivités ont mis en place des pistes cyclables temporaires pour les déplacements quotidiens, une opportunité à exploiter pour les nouveaux élus municipaux. Car, avec seulement 5 % d'usage de la bicyclette pour aller au travail, la France reste bien en dessous de la moyenne européenne. L'occasion de changer de braquet !

Sécuriser les cyclistes

La sécurité est l'un des paramètres essentiels pour développer l'usage du vélo. Les sondages montrent que les Français sont largement favorables au vélo, mais demandent plus de sécurité. « Le problème, c'est que la politique cyclable actuelle se trompe de cible, car elle vise les cyclistes confirmés. Ainsi, le nombre de pistes cyclables a été démultiplié, mais pas celui des cyclistes », explique Olivier Schneider, président de la Fédération des usagers des bicyclettes (FUB). Une étude récente montre aussi une grande différence entre les villes et les campagnes.

Alors que la pratique s'est bien développée en ville (+ 60 %), elle a régressé d'autant partout ailleurs. Le milieu rural investi pourtant dans le vélo, mais essentiellement pour le tourisme et non pour le transport quotidien. Pour tant, au total, en France, 60 % des déplacements font moins de 5 km. « Pour augmenter le nombre de cyclistes, il faut aménager les pistes en pensant, en premier lieu, à ceux qui n'ont pas l'habitude de faire du vélo. L'aménageur doit se poser la question : est-ce que j'emmènerais mon enfant pédaler sur cette route en toute sérénité ? » contextualise le président. Pour donner confiance aux usagers, il ne suffit pas de mettre de la peinture verte sur la route. Il faut véritablement leur donner de la place sur la chaussée et les protéger des voitures. La meilleure solution est la piste cyclable en site propre, c'est-à-dire vraiment séparée de la chaussée.

Donner plus de place aux vélos

Cela passe par la diminution de l'emprise du trafic motorisé au bénéfice des vélos. Aux Pays-Bas et au Danemark, la largeur des pistes cyclables est de 5 ou 6 mètres, alors qu'en France les pistes mesurent généralement seulement 3 mètres de large (1,5 m x 2). Certaines villes cependant vont plus loin aujourd'hui. Ainsi Paris, Nantes ou Grenoble prévoient 4 mètres de large pour faciliter les dépassements entre vélos, mais aussi l'utilisation de triporteurs pour transporter les enfants et en prévision d'une augmentation du nombre des cyclistes. Le Cerema (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) préconise une largeur de 2,5 mètres pour chaque voie unidirectionnelle. Selon le centre d'études, « souvent, de l'espace peut être gagné sur les voies adjacentes, sans nécessairement modifier le nombre de voies ».

Autre possibilité : mieux utiliser les stationnements souterrains et transformer les places de stationnement en aménagements cyclables. Le confinement a entraîné une libération de ces places et permis de tester des aménagements provisoires. « Si les aménagements temporaires donnent satisfaction et sont légitimés par la pratique, il est fort à parier que ces tests seront maintenus », pronostique Thomas Jouannot, spécialiste du vélo au Cerema. Ainsi, à Paris, la rue de Rivoli a été fermée aux voitures afin de favoriser le vélo. Les bus, taxis, véhicules d'urgence et artisans disposent d'un axe spécifique. Cette décision pourrait être pérennisée.

Guider les usagers

Le réseau doit également être facilement identifiable. Certaines collectivités ont choisi de peindre des couleurs sur les pistes. Montreuil par exemple a tranché pour le bleu et indique au sol également les temps de parcours entre deux points. « La promesse d'une piste cyclable est d'aller d'un point A à un point B. Il faut donc créer un véritable réseau et une continuité cyclable. Or actuellement, le plus souvent, le cycliste est abandonné en pleine nature, il doit essayer de se repérer, de survivre aux intersections et se débrouiller pour se garer en arrivant à destination », affirme Olivier Schneider.

Certaines villes se sont réorganisées autour des aménagements cyclables, comme lors du passage du tramway. C'est le cas de Grenoble qui n'a pas hésité à lancer des travaux lourds (déplacement des bouches d'égout, déviation de conduites d'assainissement, adaptation des feux tricolores, suppression des stationnements, modification de la circulation, etc.) pour réaliser son réseau Chronovélo qui, à terme, fera 44 km. Les quatre grandes lignes de pistes cyclables sont nommées par de gros chiffres imprimés au sol, comme les lignes de bus. La métropole a fait appel à une équipe de designers pour imaginer cinq outils signalétiques qui renseignent et accompagnent les usagers.

Limiter le trafic motorisé et modérer la vitesse

Un faible trafic motorisé permet d'assurer la cohabitation vélo/voiture. Des tronçons de rues peuvent être fermés à la circulation, à l'aide de poteaux amovibles pour des besoins ponctuels. C'est aussi l'idée de la zone à trafic limité (ZTL) : un concept italien qui consiste à autoriser uniquement une catégorie d'usagers (riverains, livraisons, etc.) à circuler munis d'un macaron. Nantes métropole a instauré une ZTL en 2012, ce qui a permis de restreindre drastiquement le nombre de voitures. Ainsi, sur un axe central, le nombre de voitures par jour est passé de 25 000 à 5 000, alors qu'en même temps celui des vélos a bondi de 800 à 5 000 par jour. Une autre possibilité est de transformer une rue à double sens pour les voitures en une rue à sens unique, avec double sens pour les vélos. Même en dehors des périodes de crise, il doit être possible de tester des aménagements temporaires.

Proposer des services aux cyclistes

Le vélo ne peut s'imaginer uniquement avec des pistes cyclables, il suppose un véritable « système vélo » : stationnements, passerelles, apprentissage, etc. Le long des pistes, les collectivités peuvent aussi proposer des stations avec différents équipements : bancs, pompes à vélo, outils pour réparer une roue, etc. Le stationnement des vélos est un point clé en ville. L'espace libéré par la baisse du volume du trafic peut permettre de placer du stationnement vélo, sans rogner sur les cheminements piétonniers. Pour pouvoir garer les vélos à domicile, certaines villes mettent des vélobox (enceintes fermées à clef) à disposition. C'est le cas à Montreuil qui a également modifié son PLU et prévoit 1 m² par logement pour stationner les vélos.

Impliquer les élus et développer l'expertise

Le retour de la « petite reine » implique une volonté forte des élus, et en particulier des maires. « Si un adjoint se bat tout seul, sur chaque arbitrage, pour porter la politique cyclable, ça ne marche pas. Il faut que l'enjeu soit bien perçu comme prioritaire, pris au sérieux, et non comme un effet de mode, et soutenu comme tel par l'exécutif » affirme Olivier Schneider. L'inauguration de pistes cyclables peut être un moment fort de communication réunissant, à vélo, les élus locaux et les familles. Il est indispensable de faire appel à des compétences spécifiques et de former les techniciens, notamment pour construire un schéma directeur cyclable. Le Cerema dispense des formations. Le programme Académie des experts en mobilité active (Adma) a aussi été lancé en février et se déroule jusqu'à décembre 2022. Son objectif est de mettre en place une expertise cyclable. Pour cela un portail de connaissances sera mis en ligne et des formations gratuites seront proposées en 2021 par la FUB.

Savoir trouver les financements

Les continuités cyclables sont subventionnées à hauteur de 20 %. Si la commune engage son école primaire dans le plan « savoir rouler à vélo », ce taux de cofinancement est doublé. Par ailleurs, l'Ademe lance régulièrement des appels à projets. Le dernier a connu un véritable succès avec environ 300 candidatures retenues. La dotation de soutien à l'investissement local (DSIL), accessible via les préfectures, prévoit aussi 100 millions d'euros par an pour la mobilité. Pour la sortie du confinement, l'Etat a annoncé un soutien de 20 millions d'euros pour faciliter la pratique du vélo. Enfin, le « coup de pouce vélo » permet d'obtenir une aide de 60 % pour installer du stationnement temporaire (arceau autoportant, empilable, léger). Il subventionne également la réparation des vélos des particuliers et des cours d'apprentissage.

Références

- Etude « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France » (1994-2015) - Inddigo/Vertigo Lab, 2 020.
- Plan vélo 2 018 de l'Etat et ses « continuités cyclables » subventionnées à 50 millions d'euros par an.
- Programme « coup de pouce vélo », lancé le 11 mai 2020, intégré au programme Alvéole, de la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB).