

VÉLO

« À Nantes, je suis cycliste ; à Royan, je suis automobiliste »

Royannais, parti étudier dans une grande métropole, Nicolas Roger y a mesuré la différence de philosophie en matière de déplacements « doux ». Il s'oriente même professionnellement vers la promotion de l'usage du vélo

Ronan Chérel
r.cherel@sudouest.fr

« Il manque 22 réponses à La Tremblade pour que la ville soit qualifiée au Baromètre des villes cyclables... » Le post date de cinq jours. Sans doute a-t-il déclenché quelques réponses supplémentaires, voire les 22 réponses nécessaires, de fait, pour « qualifier » La Tremblade à ce baromètre. Le post en question a été mis en ligne par Nicolas Roger. Ce Royannais de 24 ans se « passionne » littéralement pour le sujet de la mobilité à vélo. Il a répété l'invitation à participer à cette consultation annuelle sur plusieurs pages Facebook dédiées aux communes du Pays royannais, par pur esprit citoyen.

Nicolas Roger n'a aucun parti pris dans l'industrie du cycle, n'est pas élu local. Il est un simple citoyen, utilisateur du cycle. Enfin, « à Nantes, je suis cycliste ; à Royan, je suis automobiliste », résume l'intéressé. Cette dichotomie tient à un constat simple : Nantes et son agglomération pensent désormais l'intégration du vélo comme mode de déplacement dans tout nouvel aménagement. Royan, pas forcément. Royan et, généralement, les communes du Pays royannais. D'aménagements spécifiques, dédiés, dépendent la sécurité des utilisateurs de cycles, des conditions que Nicolas Roger ne voit pas remplies le long de la Côte de Beauté.

Schéma cyclable

Pour éviter tout mauvais procès contre les décideurs locaux, rappelons que la communauté d'agglomération Royan Atlantique promeut le recours au



Étudiant en ingénierie et architecture à Nantes, Nicolas Roger y profite d'infrastructures dédiées pour ne se déplacer qu'à vélo, ce qu'il regrette de ne pas pouvoir faire à Royan. N.R.

vélo. L'intercommunalité œuvre à la construction d'un réseau maillant tout le territoire, à travers son « schéma cyclable », qui permettra notamment, à terme, de faire le tour de la presqu'île d'Arvert en

Plus une ville est dense, plus le développement d'un réseau cyclable est pertinent

toute sécurité.

Nicolas Roger le premier admet d'ailleurs qu'une différence existe entre une agglomération de la dimension de celle de Nantes et des territoires ruraux et, même, l'agglomération formée par Saint-Palais-sur-Mer, Vaux-sur-Mer, Royan et Saint-

Georges-de-Didonne. Mais le fait est qu'ailleurs, on a pris la mesure de l'enjeu. Illustration. « Il y a quelque temps, j'ai dû effectuer un stage, à 13 kilomètres de chez moi, à Nantes. Je ne me suis pas posé la question, j'ai pu y aller à vélo, alors qu'à Royan, même pour me déplacer de 2 km, je ne prends pas forcément mon vélo, simplement parce que le réseau est peu adapté. »

« Une occasion manquée »

À Nantes, Nicolas Roger suit un double cursus, « architecture et urbanisme ». « J'ai vite pris l'habitude de me déplacer uniquement à vélo. » Au point de nourrir un intérêt quasi professionnel pour le sujet et en faire, d'ailleurs, le sujet de son mémoire de fin d'études, sous un angle spécifique : « La place du

vélo-cargo en ville ». Un angle spécifique, certes, mais Nicolas Roger plaide à travers ce sujet d'un thème plus large et d'avenir, la place du cycle dans nos villes.

L'étudiant ne fustige pas les élus locaux du Pays royannais. Il en convient lui-même, « il est évident que plus une ville est dense, plus le développement d'un réseau cyclable est pertinent ». Un tel réseau trouve sa pertinence, en effet, dans la cohérence du maillage. Chaque nouvel aménagement doit intégrer l'usage du cycle et se raccorder à l'existant. Néanmoins, même si Royan n'a pas été pensée, à la Reconstruction, pour le cycle, Nicolas Roger voit par exemple « dans la réfection du boulevard Briand une occasion manquée » de montrer un certain volontarisme en la matière.

« Aucune piste cyclable n'y a été aménagée... »

La cohabitation coince

En se documentant sur le sujet, Nicolas Roger a mesuré le chemin que la France doit encore parcourir pour promouvoir réellement l'usage du vélo, au moins en milieu urbain. La différence est notable avec la culture néerlandaise en la matière, par exemple. « Là-bas, les plus de 75 ans sont ceux qui parcourent le plus de kilomètres par an à vélo », constate l'étudiant royannais. « Aux Pays-Bas également, on voit se développer aussi l'usage du tricycle, mais pour cela, il faut des pistes dédiées. Il faut véritablement un troisième domaine de voirie dédiée, entre la chaussée réservée aux voitures et les trottoirs. »

Faute d'espaces distincts, ou à force d'espaces partagés, la cohabitation coince, entre usagers du domaine public, à pied, à vélo ou à moteur. « Moins une ville est aménagée pour les vélos, plus on relève d'infractions. Les vélos vont avoir tendance à circuler sur les trottoirs, pour leur sécurité. Moi le premier, je l'ai fait, lorsque je me rendais au lycée Cordouan, simplement parce que je pensais que c'était là que je gérais le moins. »

L'intégration - réelle - du vélo en milieu urbain implique de dépasser nombre d'idées reçues. Nicolas Roger apprend, lui, à les identifier. Il envisage même de se consacrer professionnellement au sujet, une fois son Master II en poche. Si la Ville de Royan cherche des conseils, l'un de ses « enfants » semble disposer à en dispenser...

Pour répondre à l'enquête <https://barometre.parlons-velo.fr/>