



Bref compte-rendu de la journée du Club des villes et territoires cyclables 31 mars 2015, Hôtel de Ville de Paris

Rédaction Daniel Rigaud

Le vélo sans couture, les coupures urbaines

Typologie des coupures urbaines

Frédéric HERAN¹ a présenté les différents types de coupures urbaines :

- les linéaires infranchissables : autoroute, voie ferrée, fleuve... ;
- les barrières de trafic : les artères que la vitesse et la densité de la circulation rendent dangereuses ;
- les voiries impraticables : boulevard sans aménagement piéton et cyclable ;
- les coupures surfaciques : zones d'activités, enclaves urbaines qu'il faut contourner.

Pour Frédéric Héran, les coupures urbaines sont la cause principale de la quasi-disparition des cyclistes dans les années récentes. Les périphéries cumulent ces coupures urbaines, la Seine-Saint-Denis en est une illustration évidente. Ceci explique qu'aujourd'hui, le vélo progresse dans les centres urbains (Paris intra-muros) et régresse dans les périphéries (banlieue).

Vélo à Saint-Denis a tenu à faire remarquer que la politique du Conseil départemental ne risque pas d'améliorer cette situation, étant le seul département francilien à diminuer le rythme de création d'aménagements cyclables (passant de 10 km/an sur la période 1999-2006 à 5 km/an sur 2007-2012).

Les réponses à apporter

Les réponses pour résorber les coupures urbaines relèvent d'abord d'une meilleure connaissance de la géographie (cartographie des coupures), de la réduction de la vitesse (facteur de ségrégation des espaces urbains) et de l'amélioration des franchissements (passerelles).

Nantes a, par exemple, décidé d'un plan généralisé de modération de la vitesse, y compris dans les zones périphériques dans l'optique d'une agglomération à 30 Km/h. Grenoble est en cours d'adoption d'un plan identique. A Lyon, un tunnel mode doux a été inauguré en 2013 sous la colline de la Croix Rousse. Strasbourg traite une coupure par an (budget 500 000 € par coupure).

Sans aller jusqu'au fameux Hovenring, pont suspendu et circulaire, situé en périphérie d'Eindhoven aux Pays-Bas (coût 8 millions €) qui permet de franchir un important carrefour (<http://creapills.com/les-idees/pont-suspendu-permet-aux-cyclistes-traverser-carrefour-danger>) des solutions existent. Par exemple, une passerelle en encorbellement sur les ponts existants (on pense au franchissement de la Seine particulièrement ardu en dehors de Paris comme le montrent les cas de l'Ile-Saint-Denis, de Saint-Ouen ou d'Épinay-sur-Seine) ou les voies de chemin de fer (faisceau ferré nord).

¹ Universitaire à Lille 1 et auteur de l'excellent ouvrage « Le retour de la bicyclette », qui connaît un bon succès de librairie avec à 2 400 exemplaires

Vive la crise des finances publiques !

Alfred PETER, paysagiste auteur de nombreux aménagements liés aux tramways (Strasbourg, Bordeaux, Dijon...) introduit son propos de manière provocatrice en affirmant que l'actuelle « panique » face à la raréfaction de l'argent public constitue une « bénédiction » pour les tenants des mobilités douces. En effet, cela permet de rompre avec la culture « hardware » où toute solution passe par des infrastructures, désormais solution trop coûteuse à envisager.

Après la période des « 30 glorieuses », qui a laissé des stigmates difficiles à effacer, les « 30 pas glorieuses » ont laissé aux ingénieurs et aux techniciens routiers le soin de dessiner la ville, dont une des conséquences est l'inflation des ronds-points et la prédominance de la culture du transit.

Changer de paradigme

La crise actuelle est porteuse d'un changement de paradigme en permettant une logique « systémique » qui inverse les priorités. A titre d'exemple, le plan piéton de la Métropole de Bordeaux institue la marche comme élément souche de la mobilité d'où tout découle. Cela consiste à inverser la logique actuelle en mettant en premier le piéton (qui n'est plus considéré comme de la piétaille), puis le vélo et seulement en dernier les voitures. Ainsi, le plan marche de Bordeaux va supprimer 150 feux rouges qui sont autant d'obstacles à un espace public apaisé.

Pour Alfred Peter, seule une intervention massive permet son acceptabilité. Si vous supprimez 10 places de stationnement, les riverains concernés se battront pour que cette mesure concerne un autre secteur... alors que si vous en supprimez 100 places, les égoïsmes locaux sont forcément dépassés. Alfred Peter plaide pour des aménagements expérimentaux et pour qu'ils soient mis en œuvre de manière festive, seule méthode pour dépasser les « moi je ». Il indique ainsi que les unités territoriales de la voirie à Bordeaux sont désormais équipées de tables et de chaises pour organiser des événements festifs avec les habitants.

Le cas de Grenoble illustre le renversement de référentiel

Yann MONGABURU, de Grenoble Métropole vice-président chargé des déplacements, rappelle le contexte favorable en matière de cyclabilité lors de l'arrivée de l'équipe d'Eric Piolle. La politique antérieure avait réalisé 300 km de voies cyclables, 70 % des voiries dans la ville centre de Grenoble ont été aménagées, mais seulement 20 % sur le reste de l'agglomération. Pourtant cette politique a connu une rupture en 2009 où le budget pour les modes actifs ne représentait plus que 400 000 €, en 2015 la nouvelle équipe l'a porté à 2,6 millions € avec comme objectif ambitieux de multiplier par 3 la part modale du vélo à 2020.

Cela implique une révision des politiques non plus de voiries mais désormais d'espaces publics en faisant des modes actifs (piéton, cycles) les déterminants de la politique de mobilité. Cela conduit à développer pour les vélos différentes modalités de déplacement (à l'instar de celles dont disposent les voitures), des voies de longue distance de type voie express vélo (ou autoroute vélo), de moyenne distance, continues et fluides et celles de proximité en partage avec les autres modes de déplacement (piéton, voiture) qui ne nécessitent pas de lourds aménagements.

Ne pas céder aux solutions de facilité : feux rouges, zone 30, potelets

Cela signifie également de ne pas céder aux solutions de facilité que sont les feux rouges, qui sont réglés pour la circulation des voitures et pénalisent les piétons et les cyclistes (certaines villes mettent en place des « ondes vertes » réglées sur le passage des vélos à 20 km/h).

Les zones 30 sont également vues comme des solutions de facilité qui doivent être dépassées. Grenoble a décidé d'introduire une rupture en choisissant de modérer de manière globale la vitesse. Le 50 km/h doit devenir une exception et le 30 km/h la règle. Il s'agit d'un enjeu symbolique, celui de changer de référentiel.

Autre solution de facilité, les potelets qui fleurissent sur l'ensemble des villes, le cas de Toulouse est cité comme étant réputée contenir plus de potelets que d'habitants. Si la multiplication des potelets dans les années 80-90 a signifié une reconquête des trottoirs pour les rendre aux piétons, cette solution n'est désormais plus efficace avec l'intrusion parfois massive des deux roues motorisés sur les trottoirs. La floraison des potelets dangereux pour les déplacements des personnes fragiles ou à mobilité réduite est emblématique des dysfonctionnements de la ville et de son urbanité.

Les seules réponses sont des mesures de police, outil que la récente décentralisation des contraventions mettra aux mains des élus locaux courageux et volontaires pour pénaliser les infractions, et l'éducation des citoyens sur le partage de l'espace public. Grenoble mise également sur l'expérimentation en donnant la parole aux habitants pour décider collectivement des aménagements. Ainsi, les riverains d'une rue ont-ils proposé de mettre leur rue en pleine terre en réservant un passage piéton et cycliste afin de pouvoir le planter...