

Saisine Plan de déplacements urbains

13 novembre 2009

Contribution de Olivier FLAMAND

Une ambition vélo pour le prochain PDU

Le PDU de la prochaine décennie se doit d'être en ligne avec la lutte contre le changement climatique en même temps qu'avec la tendance lourde en faveur des économies d'énergies. Aussi Nantes Métropole devra proposer un bouquet de solutions pour pallier le ralentissement de l'usage de l'automobile, le vélo sera forcément de celles là puisqu'il est, avec la marche à pied, le seul mode qui ne consomme pas d'énergie utilisable à d'autres fins.

Le président du conseil communautaire a déclaré à la presse que Nantes métropole présentera à l'automne un plan vélo qui « ne sera pas de l'eau tiède » : une ambition est donc affichée.

En avance de quelques mois, Bordeaux a déjà présenté son plan vélo visant 15 % de part modale pour la bicyclette, ce qui donne une idée de la jauge qui pourrait être retenue chez nous. Mais quel que soit le niveau choisi à Nantes, un défi est lancé à l'autorité organisatrice des transports : comment passer des 2 % de déplacement à vélo déclarés aujourd'hui à un nombre à deux chiffres ?

Un changement de méthode semble inévitable et je propose ici en quelques lignes des réflexions partagées avec l'association Place au Vélo.

Question de majorité

Le premier plan de déplacement urbain a été lancé en 1991. Il consacrait l'idée que des aménagements de voirie étaient nécessaires à l'usage du vélo, on a donc vu naître en quelques années un réseau de couloirs cyclables, réalisés d'autant plus facilement qu'ils ne requéraient pas de travaux de voirie, une simple partition de l'espace public étant opérée par un tracé de peinture au sol. Tant la rapidité de déploiement de ce réseau que sa visibilité sur les axes principaux ont assuré le succès de cette méthode. Ces couloirs cyclables n'avaient alors aucune assise juridique, il a fallu attendre une mise à jour du code de la route en septembre 1998 pour que les « bandes cyclables » soient enfin reconnues par la loi. Elles se sont depuis popularisées partout dans l'hexagone.

Ce réseau contente une frange de la population, cyclistes au quotidien rompus aux aléas de cet aménagement pas toujours respecté par les véhicules motorisés, mais il ne répond pas à la demande de la plus grande partie de la population qui souhaiterait se voir offrir une plus grande sécurité.

En outre la disponibilité foncière pour la réalisation de nouvelles bandes cyclables est limitée : tout ce qui était facilement réalisable l'a été, désormais le nombre de kilomètres d'aménagements réservés aux cyclistes stagne et l'extension du territoire de la communauté urbaine n'y a pas changé grand chose. Rehausser l'objectif de 570 à 846 km en 2003 n'y a rien changé : le réseau métropolitain réalisé plafonne à 373 km.

Je propose de synthétiser ainsi : le schéma cyclable a 18 ans, il est donc majeur et doit pour passer à la vie adulte quitter ses habits trop petits et délaissés son régime infantile qui visait avant tout à sa croissance.

Les bonnes recettes

Si la recette nantaise conduit à 2 ou 3 % de part modale vélo c'est parce que la population qui adhère à ce principe est trop limitée. Ne doit-on pas dès lors regarder comment le déplacement à vélo est conçu dans les villes où la population plébiscite les aménagements cyclables avec plus de 10 % des trajets à bicyclette ? A Copenhague, qui affiche 32 % de déplacements à vélo, l'aménagement cyclable type est une piste cyclable rehaussée de 5 cm par rapport à la rue, située entre celle-ci et le trottoir. Aux carrefours, des feux contraignent les cyclistes à l'arrêt mais leur apportent une sécurité indéniable en leur assurant un temps réservé, toutes les voitures étant arrêtées, pour la traversée. En Allemagne, les trottoirs sont généralement partagés entre vélos et piétons, en Angleterre les aménagements cyclables à part de la circulation auto sont privilégiés et donnent naissance comme en Suisse à un réseau de véloroutes dense et bien jalonné. Les villes d'Italie du Nord où l'usage du vélo est très répandu mélangent de larges zones piétonnes ouvertes aux bicyclettes, les itinéraires dans les parcs et jardins et les pistes cyclables séparées.

Le sujet est technique, les techniciens chatouilleux et nombreux sont les arguments contre l'imitation des solutions étrangères qui ont toutes des défauts intrinsèques. Mais force est de constater qu'il n'y a pas d'usage généralisé du vélo sans aménagement cyclable séparé de la circulation automobile.

On touche là au dogme, répété jusque dans la synthèse du Conseil de Développement et contre lequel j'avais pourtant eu l'occasion de m'élever, que la voirie doit être partagée.

Ce principe semble résonner dans les esprits comme s'il y avait un parallèle à faire avec la mixité sociale, séparer serait négatif dans le sens où les citoyens vivraient à part sans faire cause commune.

Dans les faits il faut tout de même bien reconnaître que toutes les modifications d'usage de la voirie qui sont intervenues au cours du précédent PDU ont donné lieu à une séparation des modes : le tramway, le busway, les couloirs pour lignes chronobus réservent l'espace pour leur usage exclusif. Le développement du périphérique aussi consacre un usage exclusif de la voirie pour l'automobile, les coulées vertes sont pour leur part réservées aux piétons. Aussi je reste dans l'incompréhension de cet axiome élevant la mixité au rang de vérité absolue, puisque les faits le contredisent.

Certes, la diminution de la vitesse des véhicules, si elle est organisée par l'aménagement de l'espace urbain, permet de faire cohabiter pacifiquement les différents modes. Cependant ce serait se fourvoyer que d'espérer qu'un grand nombre d'adeptes du vélo, issus d'une génération spontanée miraculeuse, créeront demain les conditions de l'apaisement de la circulation dans toute la métropole. C'est pourquoi les aménagements cyclables doivent précéder la pratique du vélo et non pas être suspendus à une densité préalable d'usagers. Si la métropole veut convaincre ses habitants de changer leurs habitudes, il faudra les écouter avant toute chose et pour le déplacement vélocipédique répondre à la demande majoritaire d'une sécurité augmentée vis-à-vis des véhicules. Les efforts de persuasion et de communication seront vains si une preuve tangible de l'engagement de la puissance publique n'est pas donnée au travers du déploiement rapide, visible et concerté d'un réseau cyclable très sécurisant.

Tout comme les transports en commun qui ont su jouer sur l'effet de vitrine de quelques lignes de tramway, des itinéraires cyclables « lourds » peu nombreux (5, 10 ?) mais traversant toute l'agglomération peuvent revitaliser le réseau existant. Les zones 30, les rues tranquilles verraient, par effet ricochet, la densité de vélos augmenter et les conditions de la pacification de l'ensemble des circulations seraient réunies sur un territoire infiniment plus étendu que celui des quelques itinéraires réservés aux cyclistes. Les solutions techniques existent certainement aujourd'hui, il n'est pas besoin d'inventer un concept révolutionnaire. C'est dans le dosage fin des aménagements de la voirie, je leur fais confiance, que les techniciens sauront trouver les solutions adaptées aux particularismes de la ville et offrir à l'agglomération le réseau cyclable qu'elle attend.