

ENQUÊTE

Transports

VÉLO : COMMENT FONT-ILS AILLEURS ?

Nantes finance des vélos électriques, Toulouse et Grenoble étendent leurs zones 30, Strasbourg finance des vélo-écoles. Alors que Montpellier attend toujours son "schéma directeur des mobilités", tour d'horizon des idées qui marchent, afin de faire progresser le vélo en ville.

À Montpellier, on ne rechigne pas à aller travailler à vélo. Selon une étude nationale que vient de publier l'Insee, nous sommes 6 actifs sur 100 (6,2 % précisément) à pratiquer le vélo-bout dodo. Pas champions de France, loin derrière les maillots jaunes que sont Strasbourg (16 %), Grenoble (15,2 %), ou Bordeaux (11,8 %). Mais devant Paris, Lyon ou Marseille. Selon la dernière enquête ménages-déplacements, réalisée par l'Agglo de Montpellier en 2014, la part modale du vélo (sa part dans l'ensemble des déplacements des habitants) reste pourtant bien modeste : 3 %, contre 2 % dix ans plus tôt. Juste avant d'être élue en 2014, l'équipe du maire actuel affichait un objectif ambitieux : la porter "de 10 à 15 %". Il y a six mois, Philippe Saurel était beaucoup moins

enthousiaste : "Le vélo n'est pas le mode de déplacement urbain qui va le plus se développer", assurait-il. Estimant que "le vélo n'est pas accessible à tous. Moi, par exemple, je fais partie de ceux qui ne peuvent pas plier le genou et utiliser VéloMag", le système de vélos en libre-service de la Métropole.

Pistes discontinues. Pour Vélocité, une asso représentant les cyclistes montpelliérains, la voirie montpelliéraine n'est pas très "vélo-friendly" : "Les pistes existantes sont trop discontinues, elles s'arrêtent bien souvent brutalement, obligeant le cycliste à continuer sur la chaussée avec les automobilistes", déplore la présidente, Catherine Aberdam. Adjointe de la Ville aux déplacements, Mylène Charde le reconnaît, mais rappelle que le kilomètre

de piste cyclable "coûte cher" ... Avant d'élaborer un plan d'action, la Ville attend l'élaboration, par la Métropole, d'un "schéma directeur des mobilités".

Modérer le trafic auto. Pourtant, ce ne sont pas forcément les kilomètres de pistes cyclables qui favorisent l'usage du vélo en ville. Selon le chercheur Frédéric Héran, spécialiste de l'usage du vélo, "c'est d'abord la modération de la circulation automobile" qui a, partout et de tout temps, boosté la bicyclette (cf. p. 30).

Premiers à se révolter contre le tout-voiture, les Pays-Bas ont inventé les zones 30 dans les années 70. Montpellier ne compte aujourd'hui que quelques quartiers en zone 30 (Richter, Saint-Martin...). Bien loin de Toulouse, où le grand centre-ville, soit 443 km de voiries, est limité à 30 km/h. Le choix de Grenoble est encore plus radical : 43 des 49 communes de la Métropole ont suivi la ville centre, dirigée par l'écologiste Éric Piolle, et instauré le 30 km/h partout !

Investissements. "Seuls les grands axes, soit 20 % des voiries, sont limités à 50 km/h", explique Yann Mangaburu, élu chargé des déplacements à la Métropole de Grenoble. Objectif : plus de sécurité pour les piétons et les cyclistes. Et plus de fluidité pour les voitures : "Quand la vitesse est limitée à 50 km/h, la vitesse moyenne du trafic est de 18 km/h. À 30 km/h, elle passe à 17 km/h", assure l'élu.

Favoriser le vélo passe aussi, pour les villes les plus volontaristes, par des investissements conséquents : Bordeaux et Grenoble affichent des "plans vélo" de dizaines de millions d'euros. Certaines initiatives sont coûteuses, d'autres beaucoup moins. Ci-contre, un tour d'horizon des idées qui font avancer le vélo. —

Henri Frisque



Grenoble loue des boxes à vélo

★ Grenoble n'a pas attendu d'avoir un maire cycliste et écologiste, en 2014, pour mener une politique très volontariste en faveur du vélo. Mais la collectivité et son intercommunalité veulent passer une vitesse supplémentaire. "Nous voulons tripler la part modale du vélo, en passant de 4 % à 12 % à l'horizon 2020", proclame Yann Mangaburu, président du syndicat mixte des transports de l'intercommunalité et vice-président en charge des déplacements. La collectivité a identifié deux freins à l'usage du vélo : "Le sentiment d'insécurité sur l'espace public et la crainte de se faire voler son vélo." La Métropole met donc le paquet sur les aménagements, et sur le stationnement "Autour de la gare de Grenoble, nous allons bientôt livrer le plus grand silo à vélos de France", soit 1200 places au total. Autre innovation actuellement expérimentée : la mise à disposition de boxes à vélo. "C'est ce que fait la ville de Londres, pour ceux qui n'ont pas de stationnement pour vélo dans leur résidence." Les boxes, qui seront stationnés sur la chaussée, pourront accueillir chacun sept vélos. Coût pour l'utilisateur : 49 € par an. Deux cents vont être installés dans la ville en 2017.



Toulouse étend ses zones 30

★ Alors que Paris veut généraliser les zones 30 à l'horizon 2020, Toulouse l'a déjà fait pour son centre-ville depuis mai 2015. Dans la capitale régionale, 443 km de voiries sont désormais limitées à 30 km/h. Un mouvement lancé dans les années 2000, poursuivi par les municipalités successives, et achevé en 2015 avec le quartier Chaussées/Ponts-Jumeaux. La mesure a d'abord été lancée pour améliorer la sécurité des piétons : une voiture met 30 mètres pour freiner à 50 km/h, quand il lui en faut 13 à 30 km/h. Mais elle bénéficie aussi aux cyclistes : "Les vélos peuvent emprunter les rues à 30 km/h à contresens", explique l'élu en charge des déplacements doux, Jacqueline Winnepenninckx. "Au début, il a fallu un peu de pédagogie, mais maintenant, c'est entré dans les habitudes." Les grands axes structurants restent limités à 50 km/h. Et certaines zones dites "partagées" sont limitées à 20 km/h : "Ce sont des zones où vélo, piétons et voitures peuvent cohabiter." Certains usagers déplorent cette prépondérance des zones mixtes, déplore le blog spécialisé "Vélo Toulouse". Qui estime que, "en revanche, les contresens cyclistes et les tourne-à-droite sont plutôt appréciés par les cyclistes". La Métropole de Toulouse dit consacrer 10 M€ par an au vélo, dont 6 M€ à des aménagements spécifiques.

* Midi Libre du 9 juin 2016.

À Montpellier, près de la gare, les vélos peuvent emprunter la rue Durand à contresens. Bien, mais pas suffisant pour les adhérents de l'association Vélocité (Élisabeth Martinez, Hans Demes et Éric Boisseau).





PHOTO BRUNO KUNZMANN/REUTERS

Nantes finance des vélos électriques

★ 50 millions d'euros : c'est le montant que la Métropole de Nantes investit dans son "plan vélo" pour la période 2015-2020. Dans la corbeille : 200 km de voies cyclables supplémentaires, 3 000 places de stationnement à la gare, ou encore 2 500 vélos supplémentaires en location longue durée. Avec une ambition affichée : porter la part modale du vélo de 3 % (6 % sur les boulevards urbains) à 12 % en 2020. Parmi les initiatives originales financées par le plan vélo : une généreuse contribution (jusqu'à 25 % du prix et avec un plafond de 300 €) à l'achat par les salariés des entreprises nantaises d'un vélo à assistance électrique (VAE). Objectif : les inciter à utiliser un vélo sur une plus grande distance. "Au départ, quand elle a été lancée en 2010, cette mesure était destinée à tous, pour lancer le marché de niche du VAE", explique un porte-parole de la collectivité. En quatre ans et demi, 3 500 vélos électriques ont ainsi été subventionnés. À partir de septembre 2014, la Métropole a réservé la mesure aux salariés inclus dans un "plan de mobilité entreprise". Ils ont été, depuis, 2 500 à en bénéficier. Leur profil type : plutôt des femmes, âgés en moyenne de 47 ans, travaillant dans le secteur tertiaire. Quant au grand public, il bénéficie toujours de subventions : mais dorénavant pour l'emploi de "vélo-cargos", bipoteurs, triporteur et tandems familiaux.



Strasbourg finance des vélos-écoles

★ Strasbourg a beau être considérée comme la capitale française du vélo (et la quatrième ville au palmarès mondial du Copenhagenize Index), elle veut continuer à convertir ses habitants à la petite reine. Selon une étude réalisée fin 2015 par la Métropole, 51 % des Strasbourgeois enfourcheraient un vélo au moins une fois par mois. Comment toucher tous les autres ? "Ce qu'on fait pour promouvoir le vélo semble convaincre ceux qui en font déjà", reconnaît l'élu en charge du vélo à la Métropole, Jean-Baptiste Gernet. Le conseiller métropolitain y voit un "enjeu social" : "Dans le centre-ville élargi, la part modale du vélo est de 14 %. Elle tombe à 3 % en périphérie, dans les secteurs d'habitat social." En clair, le vélo plaît surtout aux étudiants, aux CSP+ et aux bobos. La collectivité va donc accentuer son soutien financier aux actions de "vélo-école" menées par l'association CADR dans les quartiers défavorisés. Objectif : apprendre, ou réapprendre à des adultes à devenir usagers du vélo. "Les principaux bénéficiaires sont des femmes sédentaires, sans emploi, et sans permis de conduire, qui retrouvent ainsi de la mobilité. C'est un bel outil d'émancipation."

EN BREF
 - Plus le Montpellierain est proche du centre, plus il enfourche facilement son vélo : 5 % dans l'Escusson, contre 1,6 % en périphérie.
 - Les Danois préfèrent le vélo parce que c'est plus rapide (56 %), c'est plus simple (37 %) et c'est moins cher (29 %). 5 % parce que c'est bon pour l'environnement.
 - Selon le Copenhagenize Index, les villes les plus favorables au vélo dans le monde sont : Copenhague, Amsterdam et Utrecht.
 - Strasbourg est 4^e, Nantes 7^e, Bordeaux 8^e.



Bordeaux étend son réseau Vcub

★ Revenu de la première de la droite, Alain Juppé enfourche de nouveau son vélo dans sa ville de Bordeaux. Classée 8^e ville au monde par le Copenhagenize Index, sa Métropole vient de lancer en décembre un deuxième plan vélo. À la clé, pas moins de 70 M€ d'investissements d'ici à 2020, pour atteindre 15 % de déplacements à vélo (4 % aujourd'hui). Principal investissement : près de 20 M€ pour étendre le système de vélo en libre-service. Lancé en 2010, le Vcub bordelais propose aujourd'hui 1 700 engins, accessibles 24h/24 dans 174 stations, réparties sur toute la métropole. Des petits vélos qui roulent, qui roulent : 2,5 millions de voyages par an. Du coup, la collectivité veut implanter des nouvelles stations, au rythme de 10 par an, en privilégiant "les lieux d'implantation à fort potentiel de fréquentation ou en complément de stations saturées qui ont démontré leur utilité". Autre axe du plan vélo : communiquer pour inciter les Bordelais à enfourcher leur bicyclette. Mais pas en leur serinant que c'est bon pour la santé ou pour l'environnement. "À Copenhague, note la Métropole, 50 % des cyclistes disent avoir tout utilisé le vélo parce que c'est plus rapide, et 27 % parce que c'est moins cher."

AILLEURS DANS LE MONDE

Amsterdam : 50 000 places de stationnement

★ La capitale des Pays-Bas dispute à Copenhague la première place sur le podium de la première ville cyclable au monde (60 % des déplacements intra-muros se font à vélo). Pour faire face à cet afflux (18 000 vélos stationnés tous les jours autour de la gare), la ville va construire 50 000 places de stationnement à vélos supplémentaires. Et instaurer des périodes de stationnement gratuit, pour éviter que les vélos ne stationnent trop longtemps au même endroit.

Utrecht construit le plus grand parking du monde

★ Cette ville néerlandaise de 316 000 habitants veut faire du vélo son premier moyen de transport. Sa priorité : pallier le manque de places de stationnement. Elle prévoit de construire le plus grand parking à vélos au monde à la gare centrale. Ce parking de 12 500 places, sur trois niveaux, sera livré en 2018.

Copenhague : des ponts pour les cyclistes



★ Dans la capitale du Danemark, près d'un déplacement sur deux (45 %) se fait à vélo. La ville est conçue pour les cyclistes : ils ont leurs voies dédiées, leurs carrefours aménagés, leurs propres ouvrages d'art. Le pont cyclable est l'infrastructure privilégiée des urbanistes à Copenhague. Quatre sont actuellement en projet, quatre autres ont déjà été érigés. Le plus remarquable d'entre eux : le "Cykelslangen" ou "serpent à bicyclettes", pont cyclable qui ondule à travers le port.

PHOTO D.K.

Montpellier à vélo : attention, dangers !

De Celleneuve au centre-ville à vélo : c'est l'itinéraire favori d'Élisabeth Martinez, secrétaire de l'association Vélocité. La Gazette l'a suivie.

Ca fait trois ans que je n'ai pas conduit de voiture. Le vélo, c'est idéal pour une ville comme Montpellier ! Revêtue de l'uniforme du parfait cycliste - casque et gilet fluo -, Élisabeth Martinez nous donne rendez-vous, tout sourire, à la station Celleneuve, avec un autre membre de son association, Éric Boisseau.

Idéal, le vélo à Montpellier ? Oui, mais à condition d'être constamment vigilant et de contourner les obstacles. Premier sur notre chemin : route de Lodève, une voiture garée sur la bande cyclable, devant une station-service, nous oblige à faire un écart. Nous obligeons par l'allée de Paris pour rejoindre la rue Pierre-Causse. Sans interdit pour les voitures, mais nous avons le droit de l'emprunter : un discret panneau "sauf cyclistes" nous y autorise. Un peu plus loin, la rue rejoint et longe l'avenue de la Liberté, où circule un flot continu de voitures.

Impression trompeuse. Nous nous engageons sur une piste cyclable à double sens, très défraîchie mais spacieuse. "On a l'impression d'être en sécurité, mais c'est une impression trompeuse." Car, un peu plus loin, l'avenue de la Liberté croise la D65, un grand axe de circulation qui permet de rejoindre l'A9. Les voitures en provenance de l'avenue des Garrats débouchent à trois endroits sur la rue Causse, avant de rejoindre l'avenue de la Liberté. "Les conducteurs regardent naturellement à gauche avant de s'insérer dans le trafic. Et comme ils ne regardent pas à droite..." Effectivement, plusieurs automobilistes nous coupent la route sans ralentir et sans nous jeter un regard. "Il y a bien un panneau pour les avertir, mais il est trop loin", déplore Éric Boisseau. Nous rejoignons l'avenue de Lodève.

Le long de la ligne trois du tramway, l'itinéraire commence par une zone limitée à 20 à l'heure, et partagée pour les voitures, les piétons et les cyclistes. Encore une voiture mal garée, mais qui ne nous empêche pas de passer.

Gare : pas de place pour les vélos. Nous poursuivons notre route sur une confortable piste cyclable. Mais avant de rejoindre le cours Gambetta, elle disparaît et nous devons emprunter la voie du tram au niveau de la station Les-Arceaux. "Il faut faire attention à ne pas se bloquer la roue dans le rail." Sur le cours Gambetta, la piste cyclable réapparaît, matérialisée au milieu du trottoir, sur la droite. Mais visiblement, les nombreux piétons qui se pressent devant le magasin Tati ne sont pas au courant. Plutôt que

de fendre la foule à grands coups de sonnette, nous nous engageons sur la chaussée.

Direction la gare, en passant par la rue Durand, une rue limitée à 20 km/h, où les vélos ont le droit de passer dans les deux sens. "Mais ce n'est pas indiqué dans notre sens", constate Élisabeth. Un peu difficile de croiser les bus qui l'empruntent à cette heure de la journée. À la gare, mieux vaut ne pas avoir besoin de garer son vélo. Les rares arceaux sont trustés par les motos et les scooters. "La SNCF devait construire une vélo-station dans le cadre de la rénovation de la gare, mais le projet a été abandonné, pour boucler le financement", regrette Éric Boisseau. Un garage sécurisé est accessible dans le parking du Nouveau-Saint-Roch, mais trop loin aux yeux des cyclistes. "Quand on voit ce qui a été fait pour les vélos autour des gares de Strasbourg ou de Bordeaux..." — H.F.



Avenue de Lodève, les cyclistes doivent, à certains endroits, passer sur les rails du tramway. Risqué.

"LES PISTES CYCLABLES, C'EST TRÈS CHER"

La Gazette. Montpellier a moins d'aménagements cyclables que Grenoble ou Strasbourg. Pourquoi ce retard ?

Myriam Charades. J'ai fait mes études à Strasbourg : je me déplaçais tout le temps à vélo. Mais à Strasbourg, c'est plat, à Montpellier, ça monte et ça descend. À Montpellier, on a eu une culture de la voiture, à Strasbourg moins. Il y a aussi une différence de mentalité et d'usage du vélo. Grenoble et Strasbourg ont mis en place une politique en faveur du vélo dans les années 90. Ici, ça a été le cas beaucoup plus tard. Bien sûr, on a envie de rattraper ce retard. Mais pas en faisant des pistes cyclables partout : c'est très cher, et ce n'est pas parce qu'on en fait que les gens vont se ruiner sur le vélo. Nous avons récupéré la voirie dans un état lamentable. Il y a beaucoup à faire.

Pendant les élections municipales, votre liste a promis de faire passer la part modale du vélo à 10 puis à 15 %, contre 3 % en 2014. C'est toujours votre objectif ?

Ce serait fabuleux si on pouvait y arriver. Mais il faut sortir du mode dogmatique : Montpellier a été la ville du tout-voiture, puis le tram est arrivé et c'a été tout tram, parfois au détriment des piétons. Nous voulons travailler sur la mobilité en général, sur l'intermodalité, et sur tous les modes de déplacement pour les mettre en cohérence. Nous voulons donner les outils aux

Montpelliérains pour pouvoir choisir selon leurs usages et leurs besoins. Nous travaillons actuellement, au niveau de la Métropole, à l'élaboration d'un schéma directeur des mobilités, qui sera connu dans quelques mois. Ce schéma nous permettra d'avoir un diagnostic pour connaître précisément les besoins des cyclistes. On saura alors quels outils mettre en place : s'il vaut mieux développer les fréquences de bus ou travailler les pistes cyclables, et pour quels usages.

D'autres villes misent sur les zones 30 pour ralentir le trafic automobile et favoriser le vélo. Est-ce Montpellier ?

Nous travaillons de façon concertée avec Stéphanie Jannin, adjointe à l'urbanisme, et Luc Albernhe, chargé de la voirie, pour mettre en place des zones 30 dans les nouveaux quartiers. Ce qui est intéressant pour les piétons comme pour les cyclistes. Montpellier avance assez vite dans ce domaine. Dans les autres quartiers, dès qu'il y a des demandes dans certaines rues, nous essayons de travailler sur l'ensemble d'une zone, pour aménager tout l'espace en zone 30. —

Myriam Charades, adjointe déléguée aux déplacements et à la circulation à la Ville de Montpellier.

