



Circuler à vélo à Montpellier ? Un sujet d'importance !

janvier 2018

Pourquoi circuler à vélo en milieu urbain ?

Certes rouler à vélo contribue à la baisse des émissions de gaz à effet de serre. L'Ademe évalue à 64 millions de tonnes le CO₂ dû à la mobilité urbaine (soit près de la moitié des émissions des transports).

Mais d'autres arguments sont souvent mis en avant par les cyclistes eux-mêmes :

* en milieu urbain, on va **aussi vite voire plus vite en vélo** qu'avec tout autre mode de déplacement (et encore davantage si l'on tient compte du stationnement, dans le cas de la voiture). C'est d'autant plus vrai quand le réseau cyclable est continu et adapté aux itinéraires les plus fréquentés. Vélocité Grand Montpellier va lancer en 2018 une étude comparative des différents moyens de transport sur quelques itinéraires types ;

* le vélo est **pratique**, sauf éventuellement lorsque des arceaux font défaut ; il est silencieux, augmente le degré de liberté, l'autonomie et la ponctualité ;

* faire du vélo est **économique**, à la portée de tous les revenus alors que le coût d'un véhicule à moteur est souvent sous-estimé ;

* selon l'Inserm, la pratique du vélo « *limite la sédentarité susceptible d'accroître l'exposition aux maladies cardio-vasculaires, à l'obésité, au diabète, à l'hypertension et à certains cancers* ». Elle accroît la capacité de concentration et se révèle excellente pour le moral.

Quel constat ?

Le vélo reste un moyen de transport marginal bien moins courant et populaire qu'au début du XX^{ème} siècle, alors qu'il était bien moins efficace et que la voirie était souvent pavée ou en terre battue...

Pourtant, en semaine, un tiers des déplacements font moins de 2 km (3 sur 5 moins de 5 km). 60 % des déplacements de 1 à 3 km sont encore réalisés en voiture (28 % de ceux de moins d'1 km).

En Occitanie, en 2013, 31 % des déplacements domicile-travail font moins de 10 km (36 % en 1999). 97 000 actifs résidant dans l'aire urbaine de Montpellier y travaillent.

Avec 2,5 %, l'Hérault se situe au 13^{ème} rang des 100 départements selon le critère de la part des actifs allant travailler à vélo. 6,2 % des Montpelliérains actifs ayant un emploi vont travailler à vélo. Cette proportion situe Montpellier au 7^{ème} rang des 41 communes de plus de 100 000 habitants, loin derrière Strasbourg, Grenoble et Bordeaux, trois villes au dessus de 10 % qui ont développé une politique anticipatrice en faveur du vélo.

Ce taux augmente avec la taille de la ville (sauf à Paris) : il passe de 0,5 % dans les villes de moins de 500 habitants à 6 % en moyenne pour les villes de plus de 200 000 habitants.

Montpellier est récemment monté sur le podium des 3 villes les plus embouteillées de France (classement GPS Tomtom 2015) : 115 heures sont perdues en moyenne par un automobiliste montpelliérain dans les bouchons, soit plus de 14 journées de 8 h !

Un relief assez plat et une météo clémente sont propices à un développement du vélo. Dans des villes de taille comparable, beaucoup mieux aménagées pour le vélo que Montpellier (telles Münster en Allemagne, Malmö en Suède, Bordeaux et Nantes en France, Utrecht aux Pays-Bas etc.), les conditions sont moins favorables au coup de pédale.

Halte aux clichés !

Ces clichés servent souvent de prétexte plus ou moins avoués pour ne pas franchir le pas. Quelques exemples :

- « *Le vélo c'est la voiture du pauvre* ». Ce cliché persiste. L'engin à moteur reste un signe extérieur de « réussite ». Quand il y en a, les stations de vélo en libre service les moins utilisées sont souvent situées dans les quartiers populaires. En réalité, les cadres vont plus souvent au travail en vélo. (4,2 % pour les cadres de la fonction publique, professions intellectuelles et artistiques en 2015).
- « *Le vélo, c'est réservé à la ballade du dimanche* ». Pédaler, même en ville, serait l'apanage des plus musclés, qui aiment l'effort et transpirent en lycra. Or, en partant à l'heure et en roulant tranquillement, la plupart des trajets en ville ne font pas transpirer.
- « *En roulant en vélo, on respire de l'air pollué* ». Certes l'air des villes, y compris à Montpellier, est pollué à cause du trafic automobile mais il est prouvé qu'il ne l'est pas moins dans un habitacle de voiture, même climatisé.
- « *Le cycliste est gênant* ». Qu'il pédale sur une voie sans espace dédié, c'est une « gêne » même si un feu rouge arrêtera bientôt la voiture concernée. Qu'il dépasse une file de voitures dans un embouteillage, cela passe pour une provocation. Il est parfois contraint de partager un trottoir étroit avec des piétons.
- « *Le vélo c'est dangereux* ». Pourtant plus que le cycliste, c'est l'environnement dans lequel il évolue qui est dangereux, surtout en l'absence d'espaces dédiés. Le nombre de morts à vélo, avec ou sans casque, est beaucoup plus faible que celui en voiture. Les cyclistes contribuent par leur présence même à ralentir la circulation et donc à réduire le danger.

Et si on adaptait le territoire ?

En 1971 il s'agissait « d'adapter la ville à l'automobile » (G. Pompidou). Aujourd'hui il s'agit de lutter contre l'engorgement urbain, la pollution et le réchauffement climatique en rendant les villes « cyclables ». Le coût des infrastructures dédiées au vélo, qui s'insèrent facilement dans le tissu urbain tout en libérant de l'espace public, est limité : **à débit identique**, une piste cyclable est 200 fois moins chère qu'une autoroute urbaine, 25 fois moins chère qu'un tramway.

Anticiper est le propre de la politique : les perspectives d'essor du vélo en ville sont très importantes, inéluctables. Or à Montpellier et dans sa Métropole, la politique en faveur du vélo n'est pas du tout à la hauteur des enjeux : pas de budget identifié, pas ou peu de programme et des propos traitant le vélo comme un sujet mineur. Ainsi « les grandes orientations mobilités » de Montpellier Méditerranée Métropole (MMM, juin 2017) n'évoquent que très accessoirement le vélo en le plaçant sur le même plan que la trottinette !

Un « Schéma directeur des modes actifs » est annoncé par MMM qui prévoit de « développer des axes structurants » et de « programmer des aménagements afin d'offrir davantage de pistes cyclables ». Mais où est la concertation avec les citoyens et les associations ? En attendant, une recherche « vélo » sur le site de MMM renvoie 2 échos : « *la journée annuelle du vélo* » et « *aller à la plage à vélo* »...

MMM affiche 4 volets dans sa politique sportive: « *le soutien aux clubs sportifs de niveau national, aux manifestations sportives de niveau national ou international, l'éducation sportive des plus jeunes (natation et patinage sur glace) et la création d'équipements* ». La pratique du vélo au quotidien et l'éducation cycliste des jeunes sont exclus !

Que faire ?

La transition cyclable est un choix politique et des villes de France ont pris le virage. Pour les courtes distances, celles qui sont facilement parcourables à vélo ou à pied, la voiture et les 2 roues motorisés sont concurrents dans un espace public limité. En effet, les citoyens n'effectuent en moyenne que 3 ou 4 déplacements par jour en semaine. L'essor d'un mode de transport s'effectue donc au détriment d'un autre. Il ne s'agit pas de s'attaquer aux automobilistes ou aux motards mais de les convaincre, éventuellement par la contrainte, de l'intérêt d'effectuer certains trajets autrement.

L'objectif est d'arriver à un code de la rue, qui permette un partage. On peut lister quelques pistes :

- limitation générale et progressive de la vitesse en ville avec l'objectif d'un seuil à 30km/h (avec dérogations éventuelles à 20 ou 40) ;
- généralisation du « cédez le passage au feu » pour tourner à droite ou pour aller tout droit en l'absence de croisement ;
- généralisation des doubles sens cyclables, circulation en milieu de voie en « zone apaisée » ;
- proportionnalité des peines pour une infraction commise et différenciation selon le type d'usager (piéton, cycliste, conducteur de véhicule motorisé) et selon la dangerosité (dont le stationnement gênant sur les trottoirs) ;
- facilitation de la mobilité des handicapés par l'autorisation de l'accroche d'une remorque au porte-bagage, de la circulation avec remorque sur les aménagements cyclables ;
- création d'itinéraires cyclables (pistes cyclables ou marquages au sol) à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines (article L228-2 du Code de l'environnement) et création d'un itinéraire temporaire,

piste ou bande cyclable, lors de la suppression d'un itinéraire permanent dus à des travaux de longue ou courte durée ;

– promouvoir l'instauration systématique de l'indemnité kilométrique vélo dans les Plans de déplacements d'entreprise (article L. 3261-3-1 du Code du travail).

Une politique cyclable cohérente est davantage qu'un ensemble de mesures ponctuelles. Elle devrait être présente à tous les stades des projets pilotés par la municipalité ou la métropole. Sa gouvernance doit être simplifiée et centralisée. Or la dualité Commune-Métropole a dilué les compétences et les prises de décisions sur de trop nombreux échelons, au niveau politique ou administratif.

Et ailleurs quoi de neuf ?

En France :

. Un Plan vélo a été annoncé le 13 décembre 2017 par Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. « *Il faut arrêter de regarder le vélo avec condescendance, en considérant que c'est un sujet mineur... il y a une aspiration de nos concitoyens à un changement culturel sur ce sujet.* ». Quatre dimensions sont annoncées dans ce plan : santé publique, infrastructures, éducation, fiscalité.

. Adopté en avril 2015, le Plan vélo de la ville de Paris a pour objectif de tripler la part des déplacements à vélo d'ici 2020 en passant de 5% à 15% du total des trajets effectués.

Il dispose d'un budget de 150 millions d'euros :

- 63 millions d'€ pour l'aménagement de pistes cyclables ;
- 30 millions d'€ pour financer le programme « Paris à 30 km /h », et notamment la mise à double sens cyclable de l'ensemble des rues, en dehors des grands axes qui seront maintenus à 50 km/h ;
- 7 millions d'€ pour la création de plus de 10.000 places de stationnement vélos ;
- 10 millions d'€ pour l'aide à l'achat de vélos et cyclomoteurs électriques, de triporteurs et vélos cargos ;
- 40 millions d'€ dédiés aux aménagements cyclables dans le cadre des projets de transport en commun et de réaménagement des grands axes, des places et à la création d'un réseau express vélo.

. Selon le 3ème Schéma directeur des aménagements cyclables (2017/2030) de la Communauté d'agglomération de la Rochelle, « *inciter aux déplacements à vélo est un enjeu majeur* » ; ce plan prévoit de faire passer la part du vélo dans les déplacements de 7 % à 14 % d'ici 2030.

A l'étranger :

La Charte rédigée lors de la conférence Vélocity de Bruxelles en 2009 prévoyait d'atteindre en 2020 une part modale de 15% pour les vélos (un chiffre incitatif relativement bas). Elle a été signée par une cinquantaine de villes en Europe dont seulement 4 en France.

Voir aussi

- Vélobs, l'outil cartographique interactif de Vélocité Grand Montpellier <http://www.velocite-montpellier.fr/velobs/>
- Synthèse de la campagne de comptage de Vélocité Grand Montpellier en novembre 2017 <http://www.velocite-montpellier.fr/synthese-de-la-campagne-de-comptage/>

Pour en savoir plus :

- Frédérique Héran, « Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050 », Paris, La Découverte, coll. « Cahiers libres », 2014, 160 p., ISBN : 978-2-7071-8202-9.
- Olivier Ramezon, « Le Pouvoir de la pédale. Comment le vélo transforme nos sociétés cabossées ». Paris, L'écopoche 2017, 205 p., ISBN 978-2-37425-068-7
- Le blog d'Olivier Ramezon : www.transports.blog.lemonde.fr
- Conférences Vélocity en particulier celle de Vienne (Autriche) en juin 2013 <http://velo-city2013.com>
- Enquête nationale transport 2008 (et 1994). <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports/s/transport-voyageurs-deplacements.html>
- INSEE : « Aller au travail à vélo » (en Occitanie) <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2555735>
 - « Partir de bon matin, à bicyclette... » (France) <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2557426>
 - « En Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, des déplacements domicile-travail de plus en plus nombreux et plus longs ». <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2019768>
- « Les Français et la mobilité durable : quelle place pour les déplacements alternatifs à la voiture individuelle en 2016 ? » http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits_editoriaux/Publications/Datalab_essentiel/2016/Datalab-essentiel-36-les-francais-et-la-mobilite-durable-septembre2016.pdf
- Les Français et la mobilité durable : quelle place pour les déplacements alternatifs à la voiture individuelle en 2016 ? <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/publications/c/revue-cgdd-mobilite-francais.html>
- émissions de CO2 : <http://www.gblanc.fr/spip.php?article601>
- « Distances de déplacements et effet de serre, Où sont les enjeux en milieu urbain ? » Fiche Certu 2008 http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Mobilite_et_GES_enjeux_en_milieu_urbain_cle0442f1.pdf
- Portail du vélo à Grenoble <http://www.velo-grenoble.fr/>
- Le Plan vélo de la Communauté urbaine de Bordeaux <http://sedeplacer.bordeaux-metropole.fr/Velo/Se-deplacer-a-velo/Le-plan-velo-metropolitain>
- Code de la rue à Bordeaux http://www.bordeaux.fr/images/ebx/fr/groupePiecesJointes/8282/6/pieceJointeSpec/114670/file/codedelarue_102011.pdf--
- Avec un nouveau plan vélo, Strasbourg peut-elle devenir championne du monde de la petite reine ? <http://www.20minutes.fr/strasbourg/2012307-20170211-nouveau-plan-velo-strasbourg-peut-devenir-championne-monde-petite-reine>
- Les villes les plus cyclables d'Europe : Amsterdam, Copenhague, Utrecht, Bordeaux et Séville, Nantes et Anvers, Eindhoven, Malmö, Berlin, Dublin, Munich. <https://www.citycycle.com/13239-les-10-villes-les-plus-cyclables-deurope/>