

Transports

Les plans vélo à l'essai

Aix-en-Provence, Avignon, Toulon et Marseille. Les quatre grandes villes de la région veulent toutes développer la pratique du vélo. Mais qu'en est-il réellement sur le terrain ?

Le 12 mai, Marseille avait les honneurs du 13 heures de Jean-Pierre Pernaut. À la Une, avec une information « insolite, qui donne envie d'éclater de rire », précise le présentateur. L'objet de ce reportage hilarant : l'interdiction de circuler à vélo sur les pistes cyclables des terre-pleins du Prado (lire ci-dessous). Un bon prétexte pour passer au banc d'essai les plans vélo des grandes agglomérations de la région : Aix, Avignon, Toulon et Marseille. Nous avons simplement confronté les ambitions affichées par leurs Plans de déplacements urbains* (PDU) à la réalité du terrain. Verdict : peut mieux faire.

Aix-en-Provence

Pionnière du Vélo en libre service (VLS) dans la région, avec ses 200 V'hello déployés en mai 2007 – qui coûteraient 790 000 euros par an sur 13 ans, selon l'opposition municipale –, Aix-en-Provence dispose à ce jour d'environ 10 km de pistes cyclables. L'objectif n° 5 du PDU de la communauté du Pays d'Aix ambitionne de donner « plus de place » aux cyclistes. Comment ? En sécurisant « la pratique du vélo sur les trajets interurbains » et en promouvant « son usage en ville ». Le plan vélo prévoit ainsi « 350 km d'aménagements » d'ici 2015.

Cycliste quasi-quotidien, Romain

se sert de son VTT depuis son domicile, à Saint-Marc de Jaume-gardes jusqu'à son lieu de travail, sur le boulevard de la République, dans le centre d'Aix.

«Je ne sais même pas où sont les pistes cyclables»

Les pistes cyclables, « je ne saurais même pas dire où elles sont. Il y a bien un bout sur le périphérique, mais à part ça... » Voyageant souvent « en Allemagne, aux Pays-Bas », il constate qu'il n'y a « absolument rien ici pour les cyclistes ». Si ce n'est le V'hello. Lorsqu'il circule en centre-ville, il est contraint d'être « un hors-la-loi ». Pour éviter les voitures, il emprunte les couloirs de bus, les trottoirs. « Sinon je risque de me faire écraser », souffle-t-il.

Avignon

La Ville inaugurera son VLS « non publicitaire » début juillet. À ce jour, les Avignonnais disposent de 145 km de pistes et bandes cyclables, de 500 rateliers pour stationner leurs bicyclettes et de « 80 boutons poussoirs mis en place aux feux tricolores des routes secondaires ». Dans la rubrique dédiée à la question sur son site web, la

municipalité indique qu'elle « privilégie, autant que possible, l'utilisation du vélo en ville ». Sans donner de perspectives concrètes, mais avec un slogan : « Avignon sans stress ! »

Pierre reconnaît que des efforts ont été faits, notamment extra-muros. « Pour aller à la gare TGV, les aménagements sont au top, le parcours est super beau », explique le pédaleur patenté. Là où le bât blesse, c'est le long des remparts. « C'est mal foutu. On peut faire tout le tour, sauf entre le bout du quai de la Ligne et la porte Saint-Lazare. » Intra-muros, la situation se complique. « Rue Carnot et rue Carrière, il n'y a strictement rien pour les vélos, alors que les voitures, elles, peuvent stationner des deux côtés de la chaussée. C'est incohérent », juge Pierre. Idem rue Thiers : « C'est du grand n'importe quoi, alors je roule sur la voie de bus, quand des gens n'y sont pas garés en double file... »

Marseille

À Marseille, le PDU de la communauté urbaine, approuvé en février 2006, « prévoit de faire une véritable place au vélo ».

Des tronçons sans cohérence ni connexions

Au-delà des 1 000 vélos en libre service – payés pour 15 ans 2 660 euros l'unité au groupe Decaux, alors que Paris empoche 3,4 millions d'euros par an pour ses Vélib' – une centaine de kilomètres de pistes cyclables est aujourd'hui recensée par les associations de cyclistes. Une peccadille au regard des 300 à 400 km des réseaux lyonnais ou nantais. En la matière, le site internet de la CUM annonce « 130 km d'itinéraires cyclables dans l'agglomération » et « 45 km d'itinéraires cyclables dans la ville de Marseille », sans préciser quand ni où ils seront réalisés. Pour Michel, « c'est trop peu ». Ce sexagénaire pédale à Marseille depuis 50 ans. « À l'époque, le problème ne se posait pas, car il n'y avait pas autant de voitures. Aujourd'hui, c'est la loi de la jungle



Provence. Parfois hors-la-loi, les cyclistes doivent s'armer de courage pour faire du vélo en ville. PHOTO A. MAURI

sur le bitume », observe-t-il. Les 100 km de pistes « sont mal répartis. On peut aller sans souci de Luminy à la Canebière. Les quartiers sud sont aussi bien desservis ». En revanche, au nord et à l'est, « c'est la bérézina. Il y a des tronçons par-ci par-là, sans cohérence, ni connexions entre eux ».

Toulon

Si le Var pourra bientôt se targuer d'une des plus longues pistes cyclables de France, avec à terme 130 km d'aménagements entre Six-Fours et Saint-Raphaël, Toulon fait figure de parent pauvre.

La ville la plus paresseuse pour la pratique du vélo

La Fédération française des usagers de la bicyclette (FUBicy) a attribué à la ville son « Clou rouillé », qui sanctionne la com-

mune française faisant le moins d'efforts pour la pratique et le développement urbains du vélo. Les Toulonnais doivent en effet se contenter de moins de 40 km de voies cyclables. Le site web du PDU de l'agglomération reconnaît que la traversée de Toulon est un « point noir » pour les cyclistes, sans mentionner de projets chiffrés. « En dehors, c'est le top. En ville, c'est mal foutu », résume Anna, une jeune femme de 26 ans. Tous les jours, elle descend en centre-ville à vélo pour aller travailler. Être cycliste à Toulon, « ce n'est pas une super idée. Ils implantent des tronçons au coup par coup, au fil des travaux de rénovation des routes. Des fois, les pistes s'arrêtent au beau milieu d'un carrefour, ou montent sur les trottoirs. Et ça génère des conflits avec les piétons et les voitures », déplore-t-elle.

GEOFFREY DIRAT

*Le PDU est une démarche de planification sur 10 ans. Il définit les principes d'organisation des transports des personnes et des marchandises, de circulation et de stationnement, en promouvant les modes moins polluants et économes en énergie.

L'avis d'expert

■ Directrice du bureau d'étude MHC Conseil, Marie-Hélène Chagel conseille les collectivités locales sur leurs politiques transports. À ses yeux, « on ne peut développer le vélo sans mettre en place des structures sécurisantes ». En la matière, elle ne jette pas la pierre aux villes et relève une distorsion de la temporalité. « Entre la décision politique et sa mise en œuvre, il peut s'écouler trois ou quatre ans. Il faut faire des études, concerter la population et lancer des appels d'offres avant la mise en chantier », détaille-t-elle, en soulignant que les élus n'ont « ni le temps politique, ni les moyens financiers de mettre en pratique leurs ambitions ». Au-delà, elle regrette que « les piétons, les vélos et les voitures aient perdu l'habitude de cohabiter » et déplore un « manque d'éducation à la rue », qui incomberait aux collectivités. « On peut certes saluer leurs efforts, mais elles essayent de travailler sur les comportements par le petit bout de la lorgnette. Il n'y a aucune pédagogie à la mobilité, juste une mosaïque d'intentions, pas forcément cohérentes. » Elle préconise plutôt des campagnes sur « le bien bouger ensemble afin que les usagers prennent conscience des autres. Mais ça, ce n'est pas inaugurable. »

G. D.

Marseille



Marseille, le 22 mai. Sur le Prado, la cohabitation est impossible les jours de marché. PHOTO A. MAURI

Quand Ubu fait du vélo sur le Prado

« Sauf moins de 8 ans roulant au pas. » Juchée sur la selle de son vélo, Cristelle reste interdite devant ce panneau apposé sur l'un des accès de la piste cyclable du boulevard du Prado. « C'est complètement contradictoire. Plus loin, un autre panneau indique "espace partagé, cyclistes respectez les piétons", remarque la jeune prof de français qui se rend boulevard Périer. Lorsqu'on lui signale qu'une riveraine âgée a obtenu du tribunal administratif de Marseille l'annulation des arrêtés autorisant la circulation des cyclistes sur ces terre-pleins, elle tombe des nues. « C'est tout bonnement absurde. »

Pas tant que ça, selon Sandra, une marcheuse qui emprunte tous les jours le terre-plein. Régulièrement, elle est témoin d'accidents entre cyclistes et piétons. « La dernière fois, un gamin de 10 ans a percuté une mamie. Il est reparti comme il est

arrivé, à fond, sans se soucier de la vieille dame », raconte la trentenaire. Elle-même a failli se faire renverser deux fois. « Les piétons marchent partout. J'avoue, ce n'est pas évident de slalomer pour les vélos. Mais ils roulent beaucoup trop vite ».

« C'est une ineptie, une connerie sans nom. » Gérard ne mâche pas ses mots. Arrêté au feu rouge entre le boulevard Périer et le Prado, il n'en revient toujours pas. « Comment peut-on créer une piste cyclable et l'interdire ensuite aux vélos ? », s'interroge-t-il en regrettant emprunter les voies de bus. Le feu passe au vert. « C'est tout bonnement ubuesque », lance-t-il en appuyant sur ses pédales. Comprenant « l'incompréhension des usagers marseillais », la Ville a fait appel de la décision du tribunal administratif.

G. D.