

« Plus il y a de vélos en ville, moins il y a de danger pour les piétons »

Déplacements. Dans le cadre de l'assemblée générale de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) qui se tient à Saint-Etienne pendant trois jours, un débat était proposé vendredi soir. En face d'une centaine de défenseurs du vélo urbain, trois élus ont tenté de justifier leur politique municipale en matière de vélo.

Venus de Marseille, Toulouse, Angers, Tours, Saint-Brieuc, Mulhouse, ils étaient une centaine de cyclistes, tous représentants d'associations affiliées à la FUB.

Militants, au fait des avancées en matière de code de la route, fervents défenseurs des zones 30 et du double sens cyclable, ils ont fait entendre leurs arguments aux trois élus présents, Jean-Pierre Berger et Pascale Lacour, adjoints au maire respectivement délégués au développement durable et à la circulation et aux déplacements, et Raymond Alliot, conseillère municipale déléguée à la mobilité durable. En question: « le vélo, un outil pour dynamiser la ville ? »

Le double-sens cyclable autorisé en zone 30

Si les trois élus ont reconnu de ne pas faire de vélo en ville, ils ont martelé que « tout le monde doit y avoir sa place ». Et de mettre en avant la zone 30 mise en place depuis quelques semaines: « Une

signalisation horizontale et verticale, sous forme de pictogrammes, va être matérialisée dans les semaines à venir. À chaque entrée de zones 30, un

Un test peu concluant

Environ 80 adhérents de la FUB ont testé, vendredi soir, les aménagements cyclables de la ville. Et leur verdict n'a pas été tendre...

marquage plus design sera posé, symbole de l'identité de la ville. Enfin, les stations VéliVert, au nombre de 27, vont être développées et 18 kilomètres de bandes cyclables vont être ouverts dans la zone 30. »

Des propos et chiffres qui ont suscité nombre de réactions dans la salle: « Tous ces aménagements urbains et autres signalisations sont inutiles puisque, par définition, une zone 30 implique une grande liberté de mouvement pour les piétons et les cyclistes qui peuvent ainsi emprunter des rues piétonnes. Faites simple et économique, appliquez seulement le code de la route, qui évolue dans le bon



Photo Yves Salvat

sens pour faciliter la pratique du vélo en ville. » Liberté qui inclut le tourne-à-droite aux feux rouges autorisé pour les cyclistes, la présence de sas pour les vélos⁽¹⁾ et surtout la généralisation du double-sens cyclable sur une zone 30, si les voies s'y prêtent.

Ce double-sens cyclable, depuis longtemps pratiqué dans nombre de villes françaises telles Strasbourg ou Poitiers, est ardemment défendu par les pratiquants du vélo en ville: « C'est totalement sécurisant pour les cyclistes qui voient l'automobiliste plutôt que de l'avoir dans le dos. » Et les cyclistes stéphanois

d'évoquer la rue du Grand-Moulin à titre d'exemple: « La suppression du double-sens cyclable sur cette rue rompt la continuité sud-nord. Et dans le même temps, une double voie de circulation automobile est autorisée. Vous ne faites qu'opposer les modes de déplacement. » Remarque

à laquelle Pascale Lacour a répondu que « la Stas et les taxis s'opposent à ces double-sens cyclables. Mais nous y réfléchissons. » ■

Pascale Bigay

⁽¹⁾ Un sas vélo matérialisé au sol permet aux cyclistes de démarrer avant les voitures lorsque le feu passe au vert.

Vers une harmonisation à l'échelle de l'agglomération ?

À une question sur l'articulation entre politique de la ville et politique de l'agglomération en matière de déplacements, Jean-Pierre Berger a reconnu que « les autres communes, surtout les plus importantes, attendent de voir ce que la zone 30 donnera à Saint-Etienne avant de l'appliquer. Quant au PDU de l'agglomération, il prévoit bien une continuité des trajets cyclables mais ce n'était pas la priorité jusqu'à présent. On y travaille. »

« La ville est totalement illisible pour un cycliste »

En amont du débat, au départ du musée d'Art et d'Industrie pour rejoindre l'Enise rue des Acières via le centre-ville, la rue Balay et le stade Geoffroy-Guichard, une visite technique des aménagements cyclables de la ville était proposée aux adhérents de la FUB.

Environ quatre-vingts cyclistes, nullement découragés par la pluie, ont posé un regard neuf, la plupart ne connaissant pas Saint-Etienne, mais néanmoins expert sur ces aména-

gements. Et tous sont unanimes quant au choix de leurs mots pour les qualifier: chaotiques, discontinus, inexistantes...

« Saint-Etienne est totalement illisible pour les pratiquants du vélo. On nous présente soixante-quatre kilomètres de bandes cyclables, certes, mais elles sont ponctuées de ruptures. »

Et un participant de fustiger la multiplication des sens interdits, y compris dans les zones piétonnes, « ce qui est totale-

ment opposé au code de la route. Le vélo a le droit de rouler dans les rues piétonnes. Le point positif reste la mise en place récente de la zone 30. »

D'autres ont pointé du doigt l'avenue de la Libération, « où la piste est matérialisée sur le trottoir ».

La surabondance des potelets, « particulièrement accidentogènes et totalement inesthétiques », a également quelque peu surpris les cyclistes.

Repères

Qui est le cycliste stéphanois ?

Pierre-Chanel Hounwanou, étudiant en master en sciences politiques, a présenté les conclusions de son étude sur la pratique du vélo à Saint-Etienne.

Une enquête a été réalisée en novembre 2014 auprès de 120 cyclistes (soit environ 10 % des cyclistes), qui ont été interrogés sur différents points stratégiques.

Il en ressort que 40 % des cyclistes stéphanois sont militants, et qu'environ 75 % sont âgés de 18 à 40 ans. Environ trois quarts des cyclistes font du vélo depuis plus de cinq ans. La majorité d'entre eux sont cadres, employés ou

étudiants, avec seulement 3 % d'ouvriers.

Et surtout, seulement 28 % de Stéphanoises se sont mises au vélo. Peut-être est-ce dû au potentiel danger et à l'absence de pistes cyclables, remarques négatives les plus couramment évoquées par les cyclistes stéphanois, qui soulignent en parallèle la praticité, la rapidité et le plaisir à se déplacer à vélo. À savoir que le cycliste stéphanois, pour la majorité, est adepte des déplacements multimodaux.

L'intégralité de l'enquête sera prochainement en ligne sur le site internet boutiquedessciences.universite-lyon.fr (rubrique « Projets »).