Vélo et transports publics :

Les usagers du transport public comme les cyclistes sont d'accord sur un point : « la voiture en ville c'est dépassé ». Mais les uns voient le vélo comme un mode dangereux, inadapté pour des déplacements à l'échelle d'une agglomération, concurrent direct de la marche et du transport en commun. Pour les autres, les investissements en faveur du transport collectif sont autant de moins pour les aménagements cyclables ! La question lancée cet automne par Lyon-Métro Transports Publics et l'association la Ville à Vélo fait débat : quels éléments de réponse peut-on apporter ?

G.Laferrère

Des potaux sont placés sur la bande cyclable, entravant le passage des cyclistes

Le vélo n'est pas dangereux

Le danger du vélo est devenu un véritable marronnier pour la presse mais, malgré les articles alarmistes, les statistiques accidents restent stables. Les lyonnais et leurs voisins villeurbannais qui bénéficient depuis juin 2005 du premier système de vélos en libre service (VLS) à grande échelle en font la démonstration : un million de km parcourus chaque mois, auxquels s'ajoutent ceux de la foule nombreuse et anonyme des cyclistes utilisant leur vélo personnel. Résultat : sur les communes de Lyon et Villeurbanne, la progression de 67 % du trafic cycliste induit « seulement » 18 % de cyclistes blessés en plus dont un seul décès en trois ans. Ces données issues du registre des victimes d'accidents de la circulation routière du Rhône sont alimentées par le SAMU et les services d'urgences et sont donc exhaustives. Ce registre, unique en Europe, donne en outre une cotation de la gravité des blessures subies : celles des cyclistes sont nettement moindres que celles des autres accidentés de la circulation. Dans 51 % des cas, le cycliste blessé est seul en cause : faut-il s'en étonner quand la plupart des itinéraires dits « cyclables » **s'encombrent de potelets, se terminent par des barrières ou se confondent avec les trottoirs ?** (voir photo ci-dessus) A tel point que c'est une vraie prouesse à l'honneur des cyclistes si les conflits avec les piétons ne dépassent pas 10 % des accidents répertoriés. Et cerise sur le gâteau : dans les villes où la pratique du vélo se développe, les vitesses des automobilistes baissent significativement.

Le vélo est un mode de déplacement performant en ville

En centre-ville, sur moins de 5 km, le vélo est le plus rapide de porte à porte comparé à la voiture, au bus, au roller ou à la marche. Ce constat validé par la communauté européenne est facile à vérifier : des associations cyclistes ont plusieurs fois mené l'expérience avec rigueur et en respectant le code de la route : Strasbourg, plus récemment, Paris... Evidemment la facilité de stationnement d'un vélo permet au cycliste de gagner de précieuses minutes sur la voiture ! Or, un grand nombre de villes moyennes françaises inscrivent aisément leur centre dans un diamètre de 5 km et, pour les plus étendues, on en traverse la moitié en parcourant une telle distance. Contrairement à ce que croient les non-cyclistes, les distances sont un handicap moindre que les dénivelés, les coupures urbaines en tout genre (voies express et autres contournements périphériques, voies ferrées, grands espaces fermés : hôpitaux, parcs, cimetières...), l'absence d'aménagements sécurisés sur les grands axes et de double-sens dans les rues apaisées et les quartiers résidentiels, le manque de stationnement sécurisé au domicile comme au lieu de destination.

L'attractivité du transport public plafonne en centre-ville

Malgré les investissements massifs en faveur du transport public urbain depuis plus de 20 ans, la fréquentation globale a pendant longtemps stagné.

concurrents ou complices ?

Le nombre de voyageurs a commencé à reprendre une courbe légèrement ascendante en 2006, dans les territoires équipés de modes lourds, type métro et tram. L'investissement pour les transports urbains de province s'élève à 2,5 Md€ et il en faut autant pour les coûts de fonctionnement. Le GART admet que le vélo peut répondre à des besoins de mobilité dans des territoires mal desservis par le transport collectif et faciliter un rabattement vers un mode de transport lourd plus rapide : mais sur le terrain, du fait de l'éparpillement des compétences, les réseaux de transport et la politique cyclable s'élaborent en parallèle plus qu'en symbiose.

Le vélo prend une part de marché au transport public

Sans Vélo'v (système de location de vélos lyonnais), 37 % des usagers auraient effectué leur trajet à pied, 25 % en bus et 10 % en voiture. Il y a donc bien transfert du mode transport en commun vers la souplesse et la liberté d'usage du vélo. Mais s'arrêter à cette analyse brute est une erreur. En effet, **65 % des abonnés à Vélo'v utilisent fréquemment les transports en commun** et 69 % reconnaissent même une fréquentation similaire avant et après souscription de l'abonnement. N'y a-t-il pas contradiction entre ces résultats ? Non car 60 % utilisent Vélo'v pour des motifs non contraints ; c'est donc une augmentation brute de leur mobilité -la petite course faite entre midi et deux qu'on n'aurait pas eu le temps de caser dans son emploi du temps auparavant- et 20 % l'empruntent après minuit donc après l'arrêt du service public. Le vélo permet avant tout de combler les faiblesses du transport public : ruptures de charges, fréquences faibles en heures « creuses », saturation des rames et des bus en heures de pointe, desserte peu performante des communes péri-urbaines...

Le vélo rend le transport public plus performant

Contrairement à la voiture, le transport public ne fait pas du porte à porte ! Il y a toujours une distance à parcourir à pied jusqu'à l'arrêt de bus, de tram, de métro. De plus, les différents matériels n'ont pas la même performance : le métro est plus rapide que le tram, lui-même plus efficace que le bus lorsque ce dernier n'a pas de couloir réservé. La voiture reste souvent la plus rapide et la plus confortable, provoquant une discrimination entre les possesseurs d'automobile et les captifs du transport en commun (scolaires, familles étrangères, personnes inactives...). Le maillage du territoire par les vélos en libre service crée pourtant un nouveau réseau de service public. Le LET (laboratoire d'économie du transport) a démontré, cartes à l'appui, que la potentialité de trouver un vélo tous les 300 m augmente considérablement l'accessibilité de certains quartiers non irrigués par les transports publics, car situés en dehors d'un rayon de 300 m à pied autour des arrêts. Au lien classique « espace public – transport public » s'ajoute une nouvelle dimension, celle liée à l'accessibilité supplémentaire apportée par le vélo. Accessibilité qui devient aussi un atout pour requalifier des secteurs où, jusqu'alors, on hésitait à s'aventurer : la station VLS (vélos en libre service) comme lieu de passage, d'attractivité, permet de voir un quartier sous d'autres angles, de faire tomber les préjugés en côtoyant ses habitants.

La complémentarité vélo – transports en commun n'est pas innée, elle doit s'organiser

Par complémentarité, beaucoup entendent « embarquement des vélos dans les transports publics ». Mettre un mode de transport sur un autre n'a de sens que sur des grandes distances. En urbain, le problème est la démultiplication des offres, non la concentration. Des Autorités Organisatrices (Autorité Organisatrice de Transports Urbains) agissent encore comme si le vélo était l'ennemi : accès aux couloirs bus interdits, pas de stationnement vélo dans les parcs relais ou à proximité des arrêts... Les villes exemplaires (Strasbourg, Montpellier...) cachent le fait qu'ailleurs c'est encore l'ère néolithique : à Lyon, on lit dans la charte vélo - bus, qu'avec une largeur inférieure à 4,50 m, la cohabitation est impossible. A 4,50 m, le couloir mixte bus-vélo est théoriquement possible mais (je cite) « un couloir de 4,50 m (où les vélos seraient autorisés à circuler), même pour des professionnels (chauffeurs de bus ou de taxis) n'incite pas au respect des vitesses ». Cela en dit long sur le respect des vitesses à attendre de la part des non-professionnels dans les zones 30 !

Les aménageurs considèrent souvent que les besoins de stationnement sont satisfaits dès lors qu'il y a une station VLS à proximité alors que l'effet VLS se traduit justement par un extraordinaire coefficient multiplicateur de l'usage du vélo personnel. Lorsque le cycliste se contente d'un mât de signalisation ou d'une barrière, il devient involontairement une gêne pour le piéton, dont l'espace a déjà été réduit par l'implantation de ladite station VLS, des panneaux publicitaires qui l'accompagnent, et souvent de la piste sur trottoir qui la dessert. L'éternel débat « pistes ou bandes » a encore de beaux jours devant lui : pendant que l'on discute, que l'on remet cent fois l'étude du « schéma directeur cyclable » sur le métier, les cyclistes se débrouillent tant bien que mal pour trouver un itinéraire de rabattement direct, rapide et le moins dangereux possible.

Et vous, dans votre ville, complices ou concurrents ?

Geneviève Laferrère

Arrêt de tram avec une station «vélo'v»

G.Laferrère