

Villes cyclables : les bonnets d'âne audois

BAROMÈTRE. Narbonne et Carcassonne à la traîne.

C'est une première en France. À l'initiative de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB), un baromètre des villes cyclables a été publié le 16 mars dernier. De quoi donner de l'eau au moulin de Vélocité Narbonne et Carca Vélo, deux associations affiliées à la FUB, qui luttent depuis de nombreuses années, parfois contre vents et marées, pour donner au vélo toute sa place dans nos villes.

Car à la lecture des résultats, les deux plus grandes villes audoises récoltent les bonnets d'âne. Dans sa catégorie (entre 50 000 et 100 000 habitants), Narbonne se classe en avant-dernière position sur 60 villes, avec une note de 2,08 sur une échelle de 6. Pas

beaucoup mieux pour Carcassonne qui se retrouve en queue de peloton des villes de 20 000 à 50 000 habitants, avec une note de 2,14.

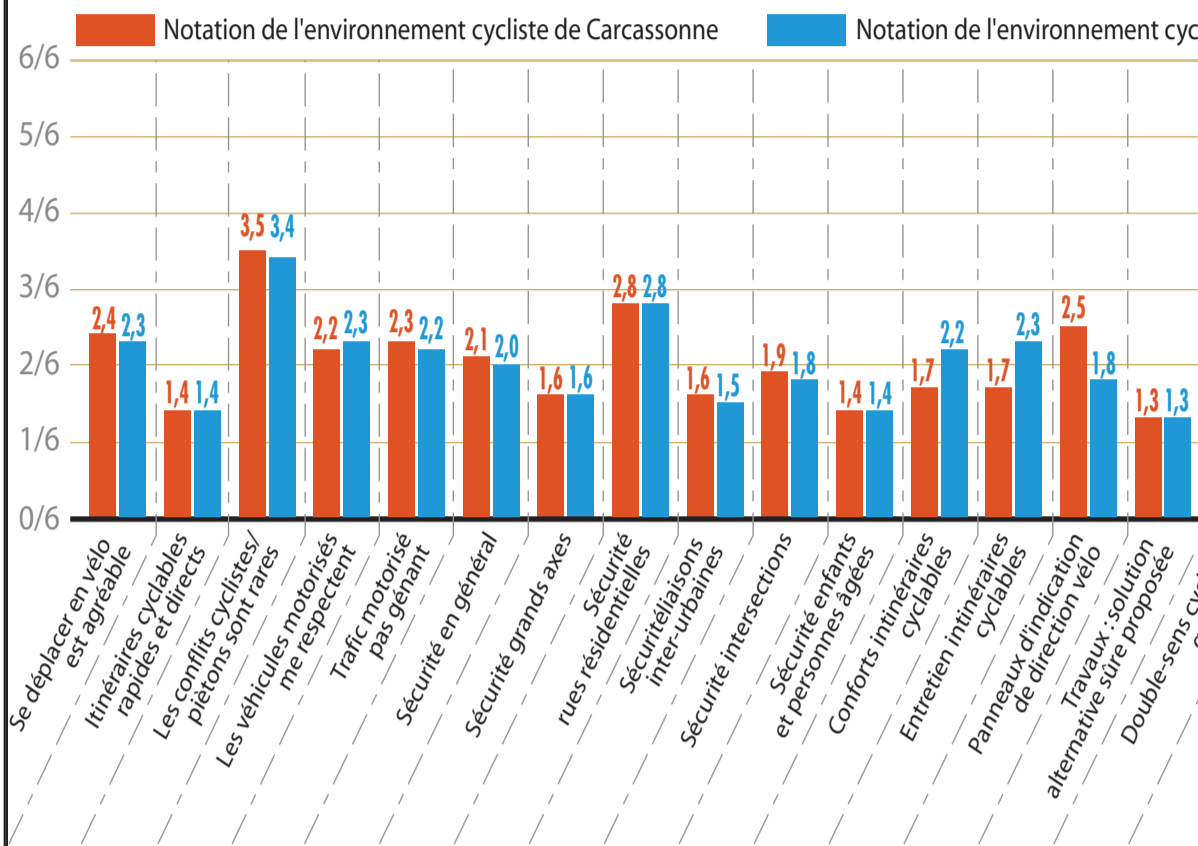
■ Changements en vue

« Mais le climat change », reconnaît Martin Guillemot, le président de Vélocité Narbonne. La future loi d'orientation des mobilités doit donner une impulsion nationale aux politiques cyclables locales. En particulier, le plan vélo, annoncé en décembre dernier par la ministre des Transports, Élisabeth Borne, va inciter les villes de France à enfin investir sérieusement dans les infrastructures cyclables. C'est ce qu'annoncent d'ailleurs les deux collectivités (voir ci-dessous).

Le baromètre des villes cyclables était accessible en ligne sur www.parlons-velo.fr pendant trois mois (de septembre à novembre 2017). Plus de 113 000 contributions ont été enregistrées, mais uniquement les communes ayant recolté un minimum de 50 réponses ont pu être classées pour cette première édition du baromètre. Au total, 316 communes de France métropolitaine et d'outre-mer sont représentées dans ce classement. L'analyse des réponses du baromètre des villes cyclables permet de classer les 316 communes évaluées selon une échelle entre A+ et G, où chaque classe correspond à une mention sur le climat du vélo. Seulement 21 villes ont obtenu une note supérieure à la moyenne.

Dossier réalisé par Christophe Parra et Amaël François

A la loupe



Sources : FUB (fédération française des usagers de la bicyclette). Plus de 113 000 contributions ont été enregistrées mais uniquement la première édition du Baromètre des villes cyclables. Au total 316 communes de France métropolitaine et d'outre-mer sont représentées.

Climat très défavorable au vélo

Le baromètre des villes cyclables tire son inspiration de l'enquête Fahrradklima-Test initiée par la fédération allemande du vélo ADFC, et qui a fait ses preuves depuis 1988. Sous la forme d'un questionnaire de satisfaction, l'enquête évalue le ressenti des cyclistes sur plusieurs critères de leur environnement cyclable. « Plus qu'une étude scientifique, cette enquête est une véritable campagne pour attirer l'attention sur les

conditions de déplacement au vélo et créer un débat autour de cette question. Les résultats sont un puissant outil politique afin de promouvoir les villes les plus "cyclables" et inciter les autres à suivre l'exemple. Jusqu'à présent, ce baromètre allemand s'est montré très efficace pour négocier des améliorations avec les services des villes », indique-t-on du côté de la FUB. Pour chacune des 26 questions proposées par la FUB, les

répondants et répondantes avaient la possibilité d'attribuer une note sur une échelle de 1 (négatif) à 6 (positif). Une note globale sur 6 a été calculée pour chaque ville selon la moyenne des 26 questions dans les cinq catégories. Les notes sont ensuite classées sur une échelle de A+ à G. À chaque classe correspond une mention sur le climat du vélo. Narbonne et Carcassonne sont classés G, c'est-à-dire un climat très défavorable au vélo.

À VENIR

30 km de pistes cyclables à Narbonne

Le 28 mars dernier, le Grand Narbonne et la Ville ont tenu une conférence de presse pour annoncer la création et l'amélioration de pistes cyclables. Afin de relier tous les itinéraires cyclables de la ville, qui représentent 19,3 km dont 7,5 km le long du canal de la Robine, c'est un réseau de 16,8 km qui sera créé ou amélioré sur la commune de Narbonne d'ici 2020, soit 12,3 km de nouvelles infrastructures et 4,5 km de ré-

utilisation des aménagements existants. Au total, le réseau global de la ville se portera à 30 km. Il s'agit d'un investissement de plus de 1,2 million d'€, co-financé à hauteur de 330 000 € par l'Etat et de 550 000 € par l'Europe. De son côté, la Ville s'engage dans ce projet à travers un programme pluriannuel d'investissements dont 300 000 € investis dès cette année. Première tranche avant l'été 2018 : Razimbaud-gare-centre-ville.



■ Une piste cyclable isolée. Ph. L.

Mouly : « Rien n'a été fait pendant des années »

Pour le maire de Narbonne, Didier Mouly, ce mauvais classement a une explication simple. « Rien n'a été fait pendant des années. On est obligé de rattraper ce retard. » Et c'est en collaboration avec le Grand Narbonne, présidé par Jacques Bascou (son prédécesseur à la mairie), que la Ville s'est engagée sur une politique qui met le vélo au centre du jeu. « Il existe une réelle attente de la part des Narbonnais. On l'a entendue », confiait-il y a un mois et demi Eric Parra, l'adjoint au maire délégué notamment aux transports.

■ De nouvelles voies cyclables

Les services des deux collectivités, au sein d'un comité de pilotage et d'un comité technique, travaillent en commun depuis plus d'un an au désenclavement des quartiers prioritaires. « Des investissements vont être engagés dès cette année pour relier, avec des pistes cyclables, les quartiers de St-Jean-Pierre, de Razim-



■ Jacques Bascou et Didier Mouly ont présenté le nouveau plan vélo.

Photos Ph. L.

baud et de Bourg à la gare », explique Didier Mouly. « Ce lourd investissement sera possible grâce à des fonds européens que va recevoir le Grand Narbonne, et à des fonds propres mis à disposition par la Ville. »

Par ailleurs, l'entrée Est de Narbonne fera aussi l'objet d'une attention particulière.

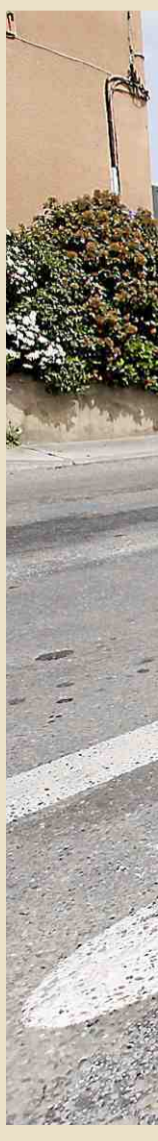
« Une voie verte le long de la nouvelle rocade, qui va relier la route de Coursan au péage de Narbonne Est, est programmée. Les travaux devraient commencer en 2019. Et à l'horizon 2020, la route de Narbonne-Plage verra aussi la création d'une voie réservée aux moyens de locomotion doux pour relier le musée de la

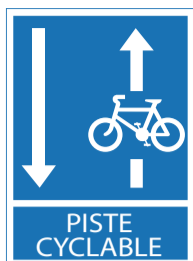
romanité, NarboVia », détaille encore Didier Mouly. Et pour développer encore plus le réseau des pistes cyclables, la commune narbonnaise devrait pouvoir compter sur le concours financier du « plan vélo », annoncé en décembre dernier par la ministre des Transports, Élisabeth Borne.

« Le vélo est en train de s'installer »

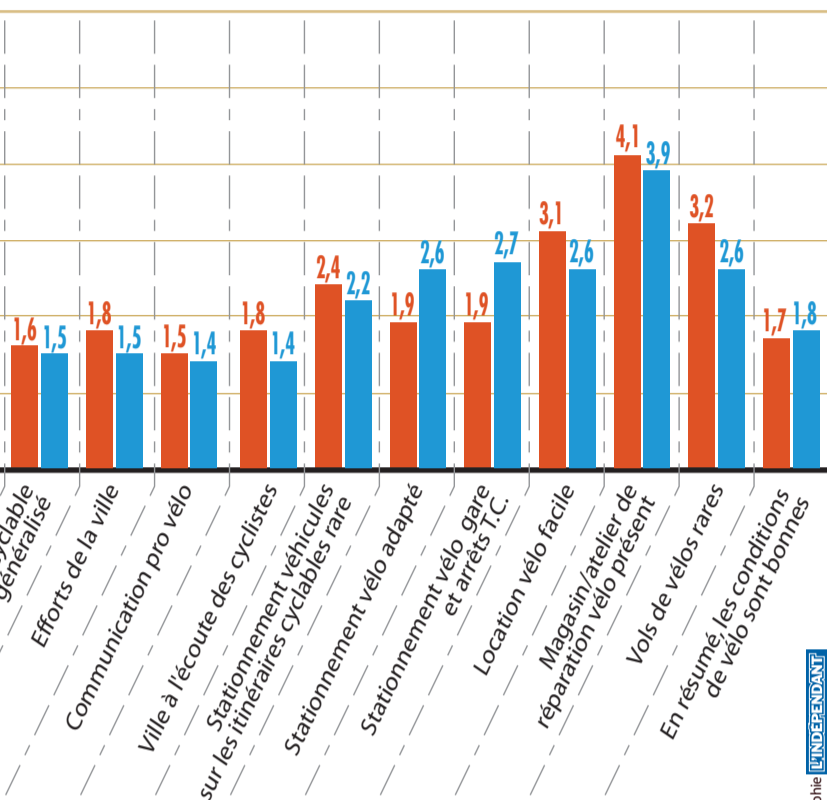
Amaud Albarel ne le cache pas, « on a pris beaucoup de retard. » L'adjoint au maire de Carcassonne délégué à l'Environnement en connaît un rayon : « J'essaie de pratiquer le vélo, mais c'est très compliqué ». Pour lui, « l'urbanisme complexe », propre à la ville, « la densification extrême y compris en dehors de la Bastide » ne sont pas des excuses. Mais « il y a une vraie volonté politique d'insérer le vélo » au sein de la majorité actuelle, rassure-t-il. « On a un calendrier de réunions, on avance sur certains sujets : on inventorie les lieux où on pourrait mettre des parcs à vélo, et on a avancé sur la panneautique. La quasi-totalité des panneaux ont été équipés pour permettre aux cyclistes de traverser aux carrefours même quand le feu est rouge, afin de fluidifier la circulation. » Au dernier conseil municipal, le maire Gérard Larrat a déclaré faire du vélo une priorité, et a commandé une feuille de route à Amaud Albarel. Laquelle devrait être

remise « au printemps », et pourrait correspondre à la première demande de Carca Vélo (voir ci-contre) : « Développer un plan global de déplacement à vélo ». Des réunions entre Mairie, Agglo (qui mène actuellement une grande étude sur son territoire) et Département, ainsi qu'avec les associations cyclistes ont lieu pour avancer dans ce domaine. L'adjoint à l'Environnement rappelle également le grand projet qui vise à relier le square André-Chénier et la Cité : « On s'appuie sur les réseaux existants, le canal du Midi et l'Aude. Ils ne se rejoignent jamais. On profite de l'aménagement de Chénier pour créer une perpendiculaire avec le boulevard Jean-Jaurès, Gambetta et le Pont Vieux. » Les prochaines étapes ? L'aménagement « autour de la Bastide », puis les « entrées de ville ». Même si « ça prend du temps », estime l'élu, « le vélo est en train de s'installer dans l'Aude. À partir de cette année, ça va commencer à se voir », assure-t-il.





liste de Narbonne



nt les communes ayant recolté un minimum de 50 réponses ont pu être classées pour cette tées dans ce classement. 199 contributions à Narbonne. 71 à Carcassonne.

PODIUMS

Des villes au top

● **Pour les villes de plus de 200 000 habitants :**

1. Strasbourg, 2. Nantes, 3. Bordeaux.

● **Pour les villes entre 100 000 et 200 000 habitants :**

1. Grenoble, 2. Dijon, 3. Angers.

● **Pour les villes entre 50 000 et 100 000 habitants :**

1. La Rochelle, 2. Chambéry, 3. Versailles.

● **Pour les villes entre 20 000 et 50 000 habitants :**

1. Illkirch-Graffenstaden, 2. Olivet et Belfort.

● **Pour les villes de moins de 20 000 habitants :**

1. La Flèche et Seaux, 3. Sélestat.



Le parcours du combattant des cyclistes en ville

ASSOCIATION. Vélocité Narbonne constate au quotidien les difficultés.

On n'est pas surpris de la situation de Narbonne dans ce baromètre, mais aussi des autres villes du sud de la France qui sont mal classées », confie le président de Vélocité à Narbonne, Martin Guillemot. Et de rappeler que rien n'est inéluctable : « Quand les villes ont voulu changer, elles y sont arrivées comme à Strasbourg. Et cela a eu des conséquences positives sur la qualité de vie. »

Pour Martin Guillemot, les pistes cyclables narbonnaises sont une illustration d'un réseau qui n'a jamais été véritablement réfléchi à l'échelle de la ville. « Elles ne sont pas reliées. Elles partent de nulle part et arrivent nulle part. »

Des petits bouts

D'ailleurs, parmi les préconisations que proposent les usagers questionnés pour ce baromètre, la création d'un réseau cyclable complet et sans coupure vient en pole position, à 89 %. Arrivent ensuite des itinéraires directs et rapides à 56 %. « Il y a des petits bouts partout, il n'y a pas de schéma directeur. Et en ville, on est obligé de prendre des voies piétonnes », confie un usager régulier. Résultat, aujourd'hui, la vie n'est pas rose pour celle ou celui qui veut prendre son vélo à Narbonne. Quand il ou elle le prend. « On se sent en danger quand on circule. Cela ressort de l'enquête. En conséquence, les parents ne laissent pas leurs enfants prendre leur bicyclette, les personnes



Les vélorutions de Vélocité Narbonne militent dans la bonne humeur pour le vélo en ville.

Ch. Barreau

âgées aussi n'osent plus sortir à vélo. » Martin Guillemot espère que la publication de ce baromètre va agir comme une prise de conscience. « On sait qu'entre l'Agglo et la Ville, un plan a été mis en place. On se félicite des projets annoncés. En tout cas, ce baromètre doit être l'occasion d'un grand débat citoyen et d'un sursaut. »

Une vélorution informative

L'association Vélocité Narbonne a été créée en octobre 2014 par un groupe de Narbonnais persuadés que le développement de l'usage du vélo et des autres moyens de transport doux (marche à pied, skate, rollers, trottinette...) pour les déplacements quotidiens est aujourd'hui une nécessité pour retrouver en ville, et à Narbonne en particulier, une qualité de vie et des relations humaines disparues. Vélocité Narbonne a organisé hier, à 11 heures, une grande vélorution en centre-ville qui s'est conclue par une présentation complète des résultats de l'enquête sur la promenade des Barques.

À Carcassonne, la dernière roue du carrosse

Avant-dernier. C'est le classement de Carcassonne au baromètre des 124 communes de 20 000 à 50 000 habitants inventoriées. Loin derrière Bègles, Alès, ou encore Albi. Une seule note « positive » (au-dessus de la moyenne de la catégorie) : le nombre de magasins de vélo à proximité. Sur les autres points, le réseau d'itinéraire cyclables, la sécurité des enfants et personnes âgées, la communication en direction des deux roues ou encore la circulation sur les grands axes, le tableau est désastreux. Là non plus, l'association CarcaVélo n'est pas étonnée : « Il y a une sorte de mépris de la ville par rapport au fait de se déplacer à vélo. Cela fait quelques années que l'on regarde, il n'y a pas grand-chose. Ce qui est proposé est ridicule par rapport à ce qu'il faudrait faire. » Pour le président de l'association Xavier Phan, ce qui manque cruciallement, « c'est l'organisation d'ensemble de la mobilité. C'est-à-dire un plan de déplacement global multimode. » Confirmant que des discussions ont lieu avec les collec-



Il ne fait pas bon être cycliste à Carcassonne.

Nathalie Amen-Vals

tivités, Xavier Phan estime être dans l'expectative : « La question a été mise sur la table. Mais entre les mots et les moyens, c'est autre chose. On est loin de voir la lumière. »

« La loi du plus fort »

Mais l'association ne manque pas de propositions : « En centre-ville, il y a plein de voitu-

res et il n'y a pas la place pour les vélos, par rapport au gabarit des voies. L'organisation, c'est la loi du plus fort. Et le plus fort, ce n'est pas le cycliste. Alors que normalement, l'organisation dans une ville se fait autour du plus faible. » Autre point sensible, les boulevards autour de la Bastide : « Les grands axes sont surdimensionnés par rapport

au trafic qu'il devrait y avoir. Les piétons et les autres usagers ont la sensation qu'ils sont mis à part. Il faut une justice pour tout le monde. Et question sécurité, on est chahuté, déplore le militant associatif. S'il y a la place pour un seul véhicule, l'automobiliste ne comprend pas forcément devoir traîner derrière un cycliste ». Enfin, lorsque l'on sort de la ville proprement dite, la situation ne s'améliore pas : « Plus le cycliste est loin, plus il va chercher des axes pas trop compliqués, défend Xavier Phan. Il n'y a pas d'aménagement sur les communes alentours. »

Pour lui, le salut pourrait venir du tourisme, qui engage les collectivités à introduire des plans de circulation douce pour mieux accueillir les visiteurs. Encore faut-il « comprendre pourquoi on le fait, prévenir-il. Ce n'est pas juste du green-washing ou un problème d'environnement ». Comparant la voiture au charbon, Xavier Phan estime que si les alternatives « deviennent pratiques », enfourcher un vélo deviendra plus facilement une évidence...