L'interconnexion n'est plus assurée
Chronique impatiente de la mobilité quotidienne
Le blog d'Olivier Razemon, journaliste au Monde

Publié le 07 novembre 2019

Municipales: les maires espèrent une bonne note au « baromètre des villes cyclables »

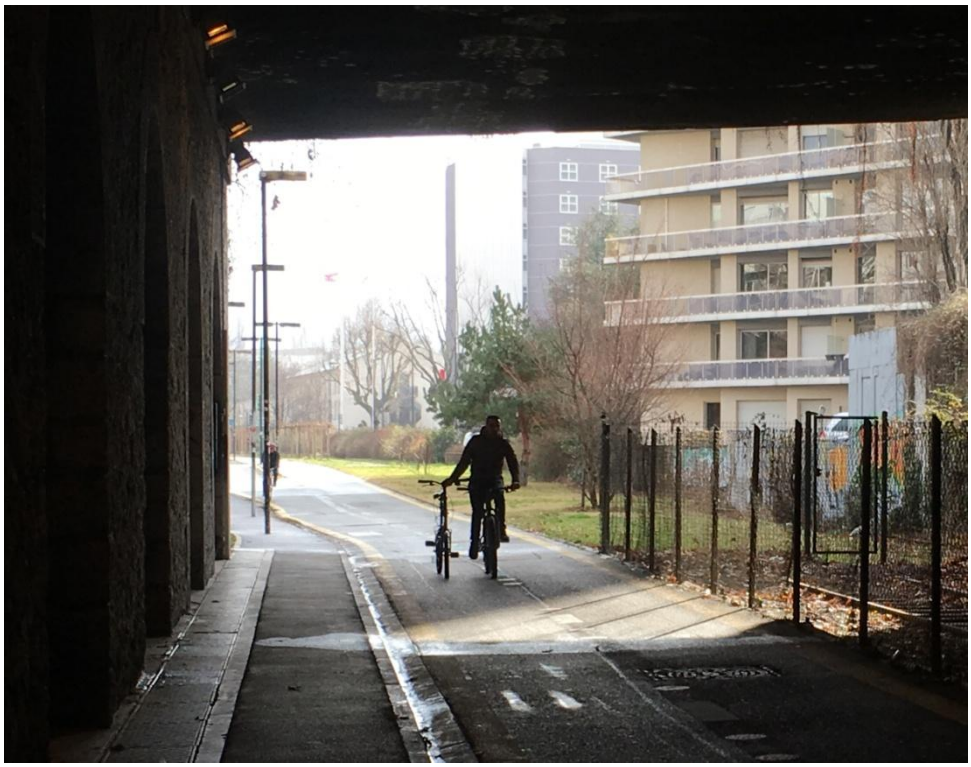
Les deux cyclistes de Montpellier se croisent, un jour de septembre 2017.

Endettement, commerces, espaces verts, sécurité, qualité de vie… A l'approche des élections municipales de mars 2020, les maires sortants scrutent les indicateurs d'un air anxieux : la ville, *« leur ville »*, comme ils disent, est-elle bien classée ? Cette série de palmarès s'enrichit d'un nouveau venu, la qualité des déplacements à vélo.

30 novembre au plus tard. Jusqu'au 30 novembre, chacun peut répondre à une trentaine de questions sur la *« cyclabilité »* de sa ville. La deuxième édition du Baromètre des villes cyclables, proposé par la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) est déjà un succès. Le 5 novembre, plus de 113000 réponses avaient déjà été enregistrées, le même nombre que le résultat final de la première édition, fin 2017. Le seuil des 50 réponses nécessaires pour valider la participation au palmarès a été atteint dans plus de 200 communes, petites ou grandes.

Ce *« baromètre »*, établi sur le modèle d'un classement similaire réalisé tous les deux ans en Allemagne, avait impressionné, en 2018, la ministre des transports Élisabeth Borne. La ministre, aujourd'hui en charge de la transition écologique, continue de prendre discrètement des nouvelles du baromètre. Au moment du lancement de la loi d'orientation des mobilités

(LOM), elle s'était appuyée sur la forte participation pour pousser, au sein du gouvernement, l'adoption d'un *« plan vélo »* dévoilé en septembre 2018.



Les « autoroutes à vélo » de Grenoble étaient contestées. Seront-elles validées?

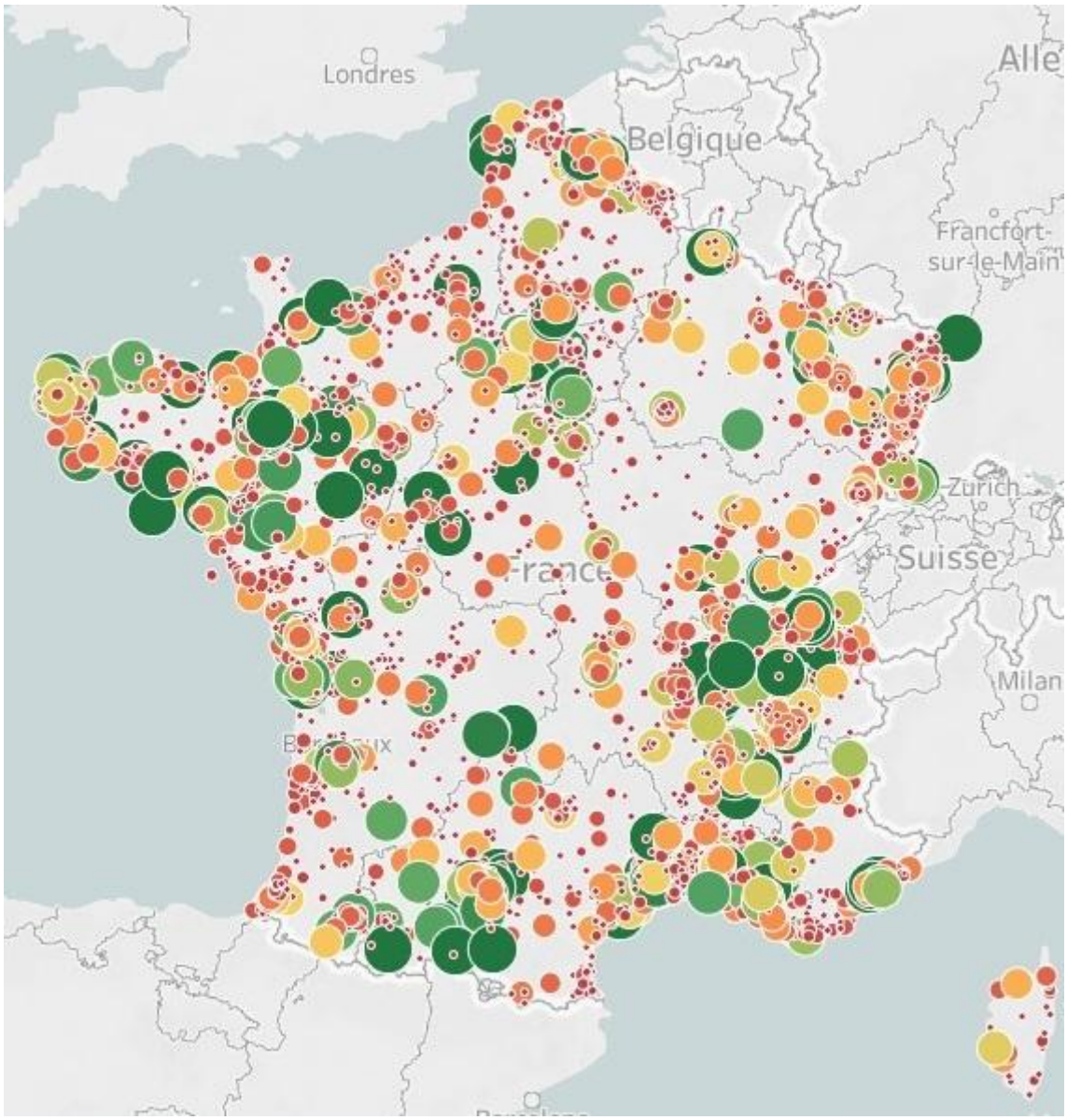
Des enjeux locaux. L'enjeu de cette nouvelle édition, dont les résultats seront présentés en février 2020 lors du congrès de la FUB à Bordeaux, réside cette fois dans la matérialisation locale de ces promesses. Nul ne doute que les maires sortants sauront se prévaloir d'une progression dans le classement, tandis que leurs adversaires tenteront d'exploiter un mauvais résultat. Et la presse régionale se prépare déjà à arbitrer les débats.

Certaines municipalités jouent le jeu, publiant dans leur journal municipal ou sur des panneaux lumineux une invitation à participer au baromètre. Mais d'autres élus se montrent plus circonspects, craignant une mauvaise note. *« J'explique volontiers aux élus que leur ville sera très probablement notée. Ils ont intérêt à ce qu'un nombre très important de gens participent au 'baromètre', car le grand public est généralement plus indulgent que les seuls militants qui, eux, participent de toute façon »*, confie Olivier Schneider, président de la FUB.

Le vélo, ce n'est pas seulement dans les grandes villes. Ici, à Semur-en-Auxois (Côte d'Or).

Un palmarès inédit. En 2017, certains élus avaient observé avec incrédulité le flux des réponses, et l'importance de cette notation dans la perception de leur municipalité, reprise par les palmarès des *« villes les plus attractives »* publiés chaque année par des hebdomadaires. A l'exception des statistiques des déplacements domicile-travail de l'Insee, issues du recensement et publiques pour les seules villes de plus de 100000 habitants, il n'existe pas, en France, d'autre classement des villes les plus adaptées au vélo du quotidien.

Plusieurs enjeux émergent déjà. Strasbourg, où la politique cyclable remonte aux années 1970, va-t-elle demeurer la *« capitale du vélo »* ? Comment seront jugées les *« autoroutes à vélo »* grenobloises, dont le principe était, au début du mandat, très contesté par certains commerçants ? Les villes bordant la Méditerranée resteront-elles irrémédiablement des cancres ? Paris va-t-elle récolter les fruits de ses nouvelles pistes cyclables bidirectionnelles ? Va-t-on engranger, à Bordeaux, les efforts de l'ère Juppé, et en particulier l'apaisement du Pont de Pierre, en centre-ville ? La question est d'importance alors que le maire, Nicolas Florian (LR), remet en cause l'intérêt des double-sens cyclables, dont la sécurité est pourtant prouvée depuis longtemps.



Les réponses au baromètre des villes cyclables », le 5 novembre. Plus le rond est vert, plus le nombre de réponses par habitant est élevé.

« Je suis un des deux ». A Montpellier, les résultats du « baromètre » seront examinés avec un intérêt particulier. Le 20 octobre 2018, le maire Philippe Saurel (soutenu par LRM) répondait, interrogé par un journaliste au sujet de pistes cyclables : *« faire une infrastructure pour qu'elle soit utilisée par deux personnes, c'est pas idéal »*. Le 10 novembre suivant, le mouvement #jesuisundesdeux mettait 1500 cyclistes dans la rue, et de nombreuses autres manifestations ont suivi.

Le maire assure désormais avoir *« fait sa vélorution »*, mais le plan promis tarde à se matérialiser. Pour ne pas laisser retomber la pression, l'association Vélocité Montpellier organise le dimanche 10 novembre une nouvelle manifestation. D'autres rassemblements auront lieu à Annecy, Cannes, Lille, Chalon-sur-Saône ou encore Rennes, où une jeune femme de 22 ans est décédée le 4 novembre, renversée par un camion. Le carrefour où le drame s'est produit était aménagé au mépris de la sécurité des cyclistes, dénonce l'association Rayons d'action. Une raison de plus pour répondre au *« baromètre »*.

La « piste Turbigo », à Paris, plébiscitée par ses utilisateurs.

Au-delà de la sécurité, l'enjeu de ce questionnaire dépasse la simple prise en compte du vélo dans les villes. Comme le résument, presque en chœur, Pierre Garzon, vice-président (PC) du département du Val-de-Marne et Nicolas Samsoen, maire (UDI) de Massy (Essonne), *« la ville du vélo, c'est celle des courtes distances, plus humaine, plus agréable à vivre »*.

Pour répondre au questionnaire, c'est ici.

Olivier Razemon (l'actu sur Twitter, des nouvelles du blog sur Facebook et de surprenants pictogrammes sur Instagram).