

Reporterre

le quotidien de l'écologie

Des pistes cyclables, vite ! Des villes françaises se mettent à l'« urbanisme tactique »

18 mai 2020 / Lorène Lavocat (Reporterre)



Depuis fin avril, Montpellier a déployé 15 km de bandes cyclables provisoires. Cet « urbanisme tactique », souple, a séduit d'autres villes françaises, soucieuses elles aussi de proposer plus d'espace urbain aux

cyclistes. L'espoir désormais : que ces aménagements temporaires deviennent pérennes.

- *Montpellier (Hérault), reportage*

Son visage dissimulé derrière un masque, Claire Jourdan déboule de l'hôpital Lapeyronnie de Montpellier toutes pédales dehors. Au lieu de se faufiler entre les voitures comme à son habitude, elle emprunte directement une piste cyclable d'un nouveau genre. Aménagée sur une voie routière, cette large bande se trouve désormais coupée de la circulation par des balises de chantier. « *C'est la révolution !* » s'exclame la soignante. Sourire caché, l'enthousiasme de Claire Jourdan se lit dans ses yeux pétillants. « *Avant je mettais plus de trente minutes pour me rendre au centre hospitalier, je devais faire des détours pour éviter les axes trop fréquentés et j'arrivais souvent stressée, dit-elle. Aujourd'hui, je mets moins de vingt minutes, mon trajet est direct, moins fatigant car plus sécurisé.* »

La raison de ce changement salutaire ? Depuis le 24 avril, Montpellier a déployé 15 km (7,5 km en double sens) de bandes cyclables provisoires, à grand renfort de plots, de balises et de peinture jaune. Objectif : « *Permettre un usage sécurisé du vélo comme moyen de déplacement, respectant les besoins d'un transport de masse et les barrières sanitaires liées au coronavirus dans la perspective du déconfinement et de la reprise de l'activité qu'il appelle* », selon le communiqué de la métropole. « *Le vélo présente de multiples avantages, souligne Nicolas Le Moigne, de l'association montpelliéraine Vélo-cité. Il permet une distanciation sociale, il est une alternative à l'affluence dans les transports en commun [la ligne 1 du tramway de Montpellier est la plus empruntée de France] et aux problèmes d'embouteillage, de pollution et de sécurité routière que posent les voitures.* »



Sauf que développer un réseau cyclable 'en dur' requiert d'importants travaux... donc du temps et de l'argent, pas vraiment disponibles en période de crise sanitaire. La solution nous est venue d'outre-Atlantique, sous le nom d'« *urbanisme tactique* ». « *L'urbanisme tactique propose des aménagements temporaires qui utilisent du mobilier facile à installer pour démontrer les changements possibles à l'aménagement d'une rue, d'une intersection ou d'un espace public, expliquent des urbanistes canadiens. On peut ainsi montrer comment l'aménagement peut influencer le comportement des usagers.* »

Ainsi, dès le 23 mars, « *la ville de Bogotá a déployé progressivement 22 puis 117 km de pistes cyclables temporaires, avant de redescendre à 76 km puis à 35, pour s'adapter aux besoins réels, racontent Mathieu Chassignet et Éric Vidalenc, de l'Agence de la transition écoligique (Ademe). C'est l'intérêt de cette stratégie : des infrastructures modifiables ou démontables du jour au lendemain.* » La capitale colombienne s'est appuyée sur son expérience en la matière, puisqu'elle déploie depuis plusieurs années déjà des pistes temporaires chaque dimanche. New-York, Berlin, Mexico, Oakland... De nombreuses villes ont suivi. Adrien Lelièvre, journaliste spécialisé Mobilités aux *Échos*, a recensé plus d'une vingtaine de ces 'coronapistes' [sur son fil Twitter](#).

« **Le fait que ce soit présenté comme provisoire aide à passer le cap** »

Et en France ? « *On a une culture cartésienne et technocratique, on se fie aux experts et on*

veut faire bien du premier coup, du définitif d'emblée parfait », dit Frédéric Héran, économiste des transports interrogé par *Reporterre*. En clair, les aménagements provisoires ne sont pas notre tasse de thé. Pour convaincre les élus montpelliérains, Vélo-cité a donc constitué un dossier béton. « On a mis en avant les besoins des employés du CHU, et le fait qu'avec la baisse du trafic routier de plus de 60 % pendant le confinement, on avait des quatre voies urbaines à moitié vides », dit Nicolas Le Moigne. **Pourtant connu pour ses réticences à l'égard des cyclistes**, le maire s'est laissé séduire par l'idée de faire de Montpellier une « ville pionnière » de l'urbanisme tactique. Paris puis d'autres villes françaises lui ont rapidement emboîté la pédale.



« C'est une opportunité pour faire sauter des verrous, pour accélérer des dossiers qui traînent, et le fait que ce soit présenté comme provisoire aide à passer le cap », estime Frédéric Héran. Ainsi, après des années de blocage, la préfecture de police de Paris a finalement accepté la création d'une bande cyclable **avenue du général Leclerc**. Signe de cet engouement, le **Cerema**, l'établissement public spécialiste d'aménagement, a publié **un guide pratique sur l'urbanisme tactique**, à destination des collectivités. Il y préconise de « réduire le nombre de voies affectées au trafic motorisé, élargir les aménagements cyclables existants, autoriser les cyclistes dans les couloirs de bus », mais pointe également d'autres leviers d'action pour favoriser cyclistes et piétons. Il s'agit de « modérer la vitesse », en abaissant la limitation à 30 voire 20 km/h dans certaines zones. C'est ce qu'a récemment décidé Bruxelles : l'allure sera désormais limitée à 20 km/h dans le centre-ville élargi (dit Pentagone). Autre possibilité,

« modifier le plan de circulation » en restreignant la circulation routière : en Nouvelle-Zélande, la municipalité d'Oakland a interdit 120 km de voirie au trafic motorisé non résidentiel pour encourager la distanciation physique et permettre les activités physiques. Au-delà, il est également nécessaire de développer des stationnements pour les vélos, de soutenir les ateliers de réparation ainsi que les vélo-écoles.

Un raz-de-marée de cyclistes est-il à prévoir ? Pas si sûr

Fin avril, l'État a annoncé vingt millions d'euros pour pousser la pratique cycliste – loin des cinq cents millions réclamés par les ONG environnementales.



Ces mesures seront-elles suffisantes pour mettre les Français à la bicyclette ? Pas si sûr, prévient Frédéric Héran : « Je ne suis pas certain qu'on assiste à une avalanche de cyclistes, dit le chercheur. Certains usagers des transports en commun vont se reporter sur le vélo, mais d'autres cyclistes habituels vont rester en télétravail. » Il table tout de même, à moyen terme, sur un doublement voire un triplement du nombre des vélocipédistes. À condition que les aménagements provisoires deviennent pérennes ! « Dans les prochains mois, on va avoir une grosse bataille, car j'ai très peur qu'il y ait une volonté farouche de supprimer toutes ces pistes provisoires », dit M. Héran. À Montpellier, Nicolas Le Moigne va dans le même sens : « On pousse pour que les aménagements soient consolidés, mais tout dépendra aussi du nombre de personnes qui vont s'approprier les pistes. »

Lire aussi : [Le vélo, petite reine du déconfinement](#)

Source et photos : Lorène Lavocat pour *Reporterre*

- Emplacement : Accueil > Reportage >
- Adresse de cet article : <https://reporterre.net/Des-pistes-cyclables-vite-Des-villes-francaises-se-mettent-a-l-urbanisme-tactique>