



Des bâtons dans les roues

La pratique du vélo au quotidien est marginale dans l'agglomération lannionnaise.

Même si, depuis 2005, une prise de conscience a abouti à l'aménagement de quelques infrastructures, les élus restent incapables de mettre en place un réseau global et cohérent. Un véritable développement de l'usage du vélo implique une remise en cause profonde de l'aménagement du territoire et de nos modes de vie.

Quitter le confort de la voiture pour le vélo représente un changement radical que peu de Trégorrois ont osé faire jusqu'à présent. Parmi les 6 000 travailleurs de la zone Pégase, ils sont quelques dizaines seulement, selon les saisons, à faire le trajet quotidiennement. Ce qui s'explique notamment par un habitat diffus et une habitude culturelle de déplacement en voiture, mais aussi par un relief vallonné, une météo capricieuse et des infrastructures insuffisantes.

Le territoire de l'agglomération lannionnaise est segmenté entre le centre ville, les quartiers d'habitations, les zones d'activités et les communes rurales. Adapter ce territoire à la pratique quotidienne du vélo est un vrai casse tête pour les communes et les élus de la Lannion

Trégor agglomération. Marc de Saint Laurent vient d'achever son mandat de vice-président de la communauté d'agglomération en charge de la commission cadre de vie et transport. « *Il y a un vrai souci d'urbanisme*, reconnaît-il. *Le problème, c'est l'étalement urbain, les zones dortoirs où il n'y a pas de commerce ou de service, dans lesquelles on prend la bagnole pour le moindre truc.* » Effectivement, la tendance de ces dernières années, en terme d'aménagement urbain, est moins à la densification qu'à l'étalement. Les dizaines de lotissement en construction, route de Trébeurden, sont symptomatiques de ce mouvement d'expansion. Avec ces nouveaux logements, toujours plus à l'écart des centres d'activités, la distance des trajets quotidiens ne cesse

d'augmenter.

Autre difficulté pour les usagers du deux-roues : le manque de sécurité et de confort des routes, souvent pensées exclusivement pour les véhicules motorisés. Quand il roule dans un habitacle tout équipé, l'automobiliste ne se rend pas compte du danger encouru par le cycliste. Sans cesse frôlé par des tonnes de métal lancées à 90 km/h, et sans aucune protection, celui-ci est dans une position plutôt angoissante.

A cela s'ajoute une contrainte naturelle : les reliefs et la météo parfois rude. Pas négligeable, vous diront ceux qui ont l'expérience de la côte allant des quais au plateau. Marc de Saint Laurent relate : « *Quand j'étais gamin on montait des côtes avec des vélos trois vitesses. Aujourd'hui il y a des moyens techniques qui peuvent résoudre le problème du relief, comme les vélos à assistance électrique. Peut-être aussi qu'on veut trop de confort.* » En ce qui concerne les intempéries, Arnaud Carer, usager quotidien du vélo, assure ne se faire saucer que « deux ou trois fois dans l'année ».

Un blocage culturel

Le plus gros obstacle reste le pas à franchir pour modifier ses habitudes.



Sur le chemin de l'ASPTT, un contresens cyclable a été installé. Un exemple d'aménagement efficace et à moindre coût.

Ces dernières années, la majorité des Français a pris conscience de la menace climatique. La sauvegarde de la planète est même devenue une préoccupation majeure. Mais les comportements ne changent pas pour autant. Changer de mode de vie, c'est remettre en question des attitudes ancrées depuis longtemps dans nos sociétés. « *L'environnement, ça fait longtemps que j'y suis sensibilisé, témoigne Arnaud Carer. Mais je ne faisais pas grand chose pour mettre en cohé-*

rence mes idées et ma vie quotidienne. Ce n'est pas facile de se dire "bon, je vais changer mes habitudes". C'est dur, ne serait-ce que le matin de se lever dix minutes plus tôt pour prendre le vélo. »

Erwan Lecoeur, sociologue, donne les clés pour l'inversion de la tendance dans un entretien accordé à Ouest-France¹ : « *On ne change pas de mode de vie sans qu'un véritable conflit soit posé. Pourquoi est-ce que je ne prendrais pas ma voiture ? J'ai beau être écolo dans l'âme, ça ne suffit pas. Il faut qu'il y ait quelqu'un, une autre norme, une autre règle qui viennent se poser comme un conflit. Par exemple, que ça coûte trop cher, ou bien que ça me donne le sentiment que je ne suis pas forcément quelqu'un de bien.* » Erwan Lecoeur est persuadé que les comportements peuvent évoluer rapidement. « *Ca va très vite, ce genre de choses. Il n'y a pas si longtemps, fumer était plutôt valorisant, viril, etc. Aujourd'hui c'est quasiment criminel. C'est un goût, ça se change facilement.* »

La hausse constante du prix de l'essence ne parvient pas encore à remiser les voitures au garage. Le marché automobile affiche une belle santé, boosté par l'effet bonus et la prime à la casse institués par le Grenelle de l'environnement. Les immatriculations ont ainsi augmenté de 5,8 % pour le seul mois de février. Mais à l'avenir, le conseil éclairé de la ministre de l'Économie et des Finances Christine Lagarde pourrait être entendu : « *Pour faire des économies, prenez votre*



Aller au travail à vélo, c'est aller à contre courant de nos habitudes culturelles.

vélo ».

Pour François Losfeld, l'argument économique n'est pas valable. Le président de l'association Trégor Bicyclette mise plutôt sur l'émulation : « Plus il y aura de cyclistes et plus on sera sensibilisé ». Selon lui, le tourisme peut jouer un rôle non négligeable. « À un moment le vélo sera perçu comme un argument touristique. Or, pour le tourisme toutes les communes côtières sont prêtes à faire des investissements qu'elles ne feraient pas pour les gens qui habitent à l'année. »

Une chose est sûre : le développement de la pratique du vélo ne se fera pas sans la mise en place d'équipements cyclables. « La création d'infrastructures entraînera un développement du vélo et ainsi de suite, affirme François Losfeld. C'est une boucle. J'ai fait un petit peu de vélo aux Pays-Bas, il y a des pistes cyclables en parallèle de toutes les routes, même celles qui relient les villages. Et les cyclistes y sont nombreux. »

Un manque criant d'infrastructures

Les aménagements cyclables du Trégor sont à des années lumière des réseaux performants mis en place depuis trente ans aux Pays-Bas, au Danemark ou en Allemagne. François Losfeld regrette ce retard accumulé : « Il y a une dizaine d'années on commençait à mettre en place des pistes cyclables, dans le quartier Saint-Marc par exemple. Et puis après plus rien. Ils n'ont recommencé



Faire du vélo sans aménagement adapté, comme ici, à proximité du supermarché Géant, représente un sérieux danger pour le cycliste.

qu'en 2005. » Même des réalisations récentes, comme les quatre voies Lannion-Perros et Lannion-Guingamp, ignorent les cyclistes.

Ces dernières années, les élus ont pris conscience du manque criant d'infrastructures. Les quatre candidats à la mairie de Lannion avaient tous inscrit le développement des modes de transport doux comme une priorité. Dans la commune, un budget consacré aux aménagements cyclables a été débloqué depuis 2005. Des réalisations concrètes ont vu le jour : multiplication de parkings à vélos, création de contre-sens cyclable comme sur le chemin de l'ASPTT, aménagement

de bandes cyclables comme aux abords du rond-point du supermarché Géant... La création de Trégor Bicyclette, en 2005, n'est pas étrangère à ce frémissement. L'association travaille avec les services techniques des municipalités et les élus pour apporter une expertise sur les aménagements cyclables. Le rond-point de l'IUT de Lannion a ainsi été réalisé avec son aide.

François Losfeld se félicite de ce partenariat efficace. Mais il en veut plus : « Il y a des choses qui se sont mises en place. Ça se passe bien, mais il y a beaucoup de loupés, et on sent qu'il faut toujours pousser derrière. » Il dénonce aussi une utilisation parfois abusive du budget vélo : « Ils ont un peu triché sur certains points. Par exemple, sur les 200 mètres entre les deux ronds-points du Géant. Ils ont utilisé le budget pour tracer des bandes cyclables, mais aussi pour refaire la voirie dédiée aux voitures. »

Les choses n'évoluent pas que dans la capitale trégorroise. A Trégastel, 11 kilomètres d'itinéraires balisés permettent aux cyclistes de traverser la commune sur des routes peu fréquentées et sécurisées. « Le tout est revenu à 7000 ou 8000 euros, explique Alain Le Mô, adjoint au maire dans l'équipe municipale sortante. Ça répond à une attente et à la saturation du trafic des voitures. » La région bénéficie d'un atout majeur pour sécuriser les déplacements des cyclistes : son réseau de routes très dense. A côté des grands axes se trouvent des voies secondaires peu fréquentées. Sachant que 400 mètres de piste cyclable reviennent à 50 000 euros, un simple fléchage indi-

Pédaler pour le bien-être de tous

Force est de reconnaître que le cycliste au quotidien n'a pas l'image du sauveur de l'humanité. Et pourtant, la pratique du vélo devrait être considérée comme un engagement d'intérêt collectif. Selon l'institut français de l'environnement, les transports sont responsables du quart des émissions nationales de gaz à effet de serre. Lutte contre le réchauffement climatique et préservation des ressources naturelles : le vélo est une vraie solution écologique.

Se déplacer en bicyclette plutôt qu'en automobile, c'est aussi réaliser de grandes économies. Pour soi-même : à l'heure où le pouvoir d'achat diminue, la consommation d'essence et les autres frais automobiles minent les budgets. Et pour la collectivité, cela permet de réduire les coûts en matière de santé et d'infrastructures routières, et donc de libérer des fonds publics.

L'automobile tue chaque année plus de 4500 personnes en France. L'agence française de sécurité sanitaire de l'environnement évalue à 5000 le nombre de décès dus aux rejets toxiques des moteurs. Ajoutés aux maladies provoquées par la pollution atmosphérique (cancers, troubles cardio-respiratoires) ou encore au stress, le bilan sanitaire de l'automobile est lourd. L'utilisation du vélo permet non seulement d'éviter ces catastrophes, mais aussi d'améliorer sa propre condition physique. La liste de bienfaits de la petite reine peut encore être allongée : silence de déplacement, convivialité, lutte contre la saturation du trafic et contre l'encombrement du domaine public...

Des pistes séparées de la chaussée garantissent une sécurité optimale et un meilleur confort de circulation. Mais une fois sorti de Lannion, plus rien n'est fait pour les vélos sur la quatre voies Lannion-Perros.



quant les itinéraires à faible trafic automobile permettrait de développer la pratique du vélo à moindre coût. « Le problème, c'est que le fléchage est censé relier plusieurs communes, souligne François Losfeld. Or les communes ne travaillent pas ensemble dans ce domaine. »

Repenser l'aménagement du territoire

Le conflit de compétence entre communes voisines et agglomération empêche la mise en place d'un réseau global. Seules les municipalités sont compétentes pour aménager l'espace cyclable. Du coup, elles ne réalisent que des infrastructures clairsemées, qui ne sont pas pensées en fonction du territoire élargi.

Quant à la communauté d'agglomération, elle n'a aucune compétence en la matière. « Il faudrait mettre en place une réflexion transversale, propose Marc de Saint Laurent, avec une commission spécialisée, entre les différentes collectivités : les communes parce que c'est leur compétence, le Conseil général parce qu'il a des crédits pour ça, et Lannion Trégor agglomération pour mettre le tout

en cohérence. » Pour le moment, seul le Conseil général peut mettre en place un réseau cohérent, qui ne s'arrête pas aux frontières des communes. Un premier pas a été récemment franchi, avec le lancement d'un plan vélo qui aboutira à la création de mille kilomètres d'itinéraires structurés dans les Côtes d'Armor.

Mais de simples bandes cyclables ne suffiront pas pour développer le cyclisme au quotidien. Une véritable prise en compte de ce mode de transport dans la réflexion sur l'urbanisme est nécessaire. Le territoire français s'est structuré depuis des décennies autour de l'automobile. Vouloir donner toute sa place aux modes de transports doux revient à remettre en cause cette logique : stopper l'étalement urbain en densifiant l'habitat, développer les services dans les zones délaissées, relocaliser l'économie... Pour autant, on peine à imaginer le vélo comme mode de transport dominant dans le Trégor. En 2030, la proportion de personnes âgées de 60 ans et plus atteindra plus de 40 % dans le Trégor-Goëlo, selon les estimations de l'INSEE. On sait donc que ce mode de transport, réclamant une assez bonne condition physique, ne peut être une solution pour tous. « Il ne faut pas faire le tout vélo contre le tout voiture, prévient Marc de Saint Laurent. Il faut développer les transports collectifs, le vélo, le covoiturage, les zones piétonnes : c'est un ensemble. »



¹ Ouest-France, édition du 18 décembre 2007.

Pierre Thiesset
p.thiesset@laposte.net

Quentin Thomasset
quentin_thomasset@hotmail.fr