

Sports

Pistes cyclables: une loi qui fait fausse route pour certains

Le Sénat va se pencher sur le projet de loi-cadre relatif au développement des transports. Ce texte prévoit notamment de consacrer une partie des recettes des péages à la régénération du réseau ferroviaire. Il envisage aussi l'assouplissement des obligations concernant les pistes cyclables, au grand dam des usagers du vélo.

Le vélo sur une voie de garage? Le projet de loi-cadre sur les transports, débattu en séance publique à partir de ce mercredi au Sénat, prévoit notamment de financer le renouvellement des infrastructures ferroviaires et routières avec les recettes des autoroutes à partir de 2032. Le texte ne consacre qu'une petite place au vélo. Et l'une des seules mesures dédiée à ce mode de transport, bénéfique pour la santé et l'environnement, suscite l'ire des associations de cyclistes. «Un loup dans la bergerie», dénonce la Fédération française des usagers de la bicyclette (Fub) en référence à l'article 21 du projet de loi.

Aujourd'hui, la loi de 1996, renforcée en 2019, oblige les collectivités à intégrer des aménagements cyclables sécurisés lors de toute création ou rénovation de voirie en ville. En cas de travaux, il est obligatoire d'ajouter «des pistes ou des bandes cyclables, des voies vertes ou des zones de rencontre [...] en fonction des besoins et contraintes de la circulation» pour favoriser la protection des cyclistes. En cas de non-respect, les communes ou les départements risquent une condamnation devant le tribunal administratif.

Mais le ministère des Transports* souhaite désormais lais-



La loi oblige actuellement les collectivités locales, comme ici à Grenoble, de réaliser des aménagements cyclables lors des rénovations de voiries. Photo Sipa / Mourad Allili

ser davantage de marge de manœuvre aux élus locaux sur les moyens d'adapter la voirie.

« Plus légers et moins coûteux »

L'objectif est de réaliser «des aménagements cyclables plus adaptés, potentiellement plus légers et moins coûteux», selon l'exposé des motifs. Lors de son audition en commission au Sénat, le ministre Philippe Tabarot, privilégiait «une meilleure prise en compte de l'innovation et des retours d'expérience» pour développer le réseau cyclable.

Cette stratégie ne convainc pas les associations. «Cette loi-cadre rabaisse une disposition législative au niveau réglementaire, facilement modifiable par une administration malintentionnée», déplore Axel Lambert, chargé de plaider à la

Fub. «Cela ne va pas dans la bonne direction et nous militons, au contraire, pour étendre ces obligations d'infrastructures dans les zones rurales et périurbaines, où il y a un vrai déficit. Cet article 21 ouvre la porte à des dérogations majeures, facilitant l'inaction de certaines collectivités. Placer un panneau "zone 30" sur une nouvelle route dépourvue de pistes cyclables pourra être considéré comme suffisant, bien loin des priorités exprimées par les cyclistes qui souhaitent des aménagements cyclables sécurisés et adaptés.»

La mort, en octobre 2024 à Paris, du cycliste Paul Varry, tué par un automobiliste avait servi de détonateur sur les violences entre usagers de la route. Et Emmanuel Barbe, inspecteur général de l'administration et ancien délégué interministériel à la Sécurité routière, avait été chargé d'une mission sur ce su-

jet.

Parmi les 40 recommandations de son rapport pour un meilleur partage de la voie publique, remis il y a pile un an au ministre des Transports, Philippe Tabarot, Emmanuel Barbe proposait d'ailleurs «un renforcement du contrôle exercé par les préfets sur le respect des obligations» d'ajout de pistes cyclables.

«Les associations qui forment des recours gagnent souvent, mais trop tard: les travaux sont achevés et ne sont pas repris», déplorait-il. Et d'ajouter: «Si l'on ne réalise pas d'aménagement au motif qu'aucun usager n'est présent, on se trompe; c'est l'absence d'infrastructures qui explique l'absence d'usagers.»

● Arthur Sautrel

* Contacté, le ministère des Transports n'a pas donné suite à nos sollicitations.