

# Au baromètre des villes cyclables, les Audois « peuvent mieux faire »

## ENVIRONNEMENT

Présenté comme la plus grande enquête citoyenne sur le vélo dans le monde avec 277 384 contributions, le « baromètre des villes cyclables 2021 » établi par la Fédération des usagers de la bicyclette vient de livrer son verdict.

L'enquête de la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) classe 1 625 communes du territoire français, soit « 107 % de plus qu'en 2019 » et « offre un panorama complet du système vélo » mais aussi « du chemin à parcourir ». Car si 76,4 % des interrogés circulent à vélo au moins une fois par semaine, majoritairement pour des déplacements utilitaires, les obstacles à un cheminement serein apparaissent encore trop nombreux, même dans un territoire rural.

Une autre étude, émanant de l'association d'élus (dans laquelle ne figure aucun Audois) Vélo & Territoires indique que l'usage quotidien pour des trajets domicile-travail, ce que l'on appelle communément le « vélotaf », se résume à 3 % des usages. Les prises en charge par l'employeur des frais de déplacements vélo restent rares. Un argument souvent avancé par les usagers est le danger que représentent les déplacements sur deux roues, dans un environnement pensé pour les quatre roues.

Un récent rapport du député du Val-de-Marne Guillaume Gouffier-Cha insiste donc sur la nécessité de tripler le financement public pour la construction d'aménagements cyclables, en ville et à l'extérieur, sachant que les associations les réclament à cor et à cri, mais que les délais d'instruction



Sur les berges de l'Aude, réaménagées en piste cyclable à Carcassonne.

CLAUDE BOYER

technique sont très longs.

### Des pistes à Carcassonne et Narbonne

Autant d'éléments d'un contexte très favorable - en façade - au développement du vélo depuis la crise du Covid, mais bien plus complexe à mettre en place, tant du côté des élus que du côté des usagers. Carcassonne Agglo a le mérite d'avoir fait dialoguer aménageurs et usagers dans sa volonté de relier les communes environnantes (Villegailhenc, Villemoustaussou, Pennautier) à la ville centre et ses emplois en zone. Un schéma cyclable est à l'étude.



**Un panorama complet du système vélo... et du chemin à parcourir**

La Ville de Carcassonne a investi - dans le cadre de sa mise en valeur du patrimoine, l'opération Grand Site - dans un nouveau tour de Bastide aménagé, une station vélo à la gare, et 50 vélos électriques en libre-service. L'agglomération du Grand Narbonne a un vaste projet de 1,2 million d'euros

dont 550 000 euros abondés par l'Europe visant à relier des quartiers prioritaires de la ville à la gare de Narbonne en installant 30 km de pistes cyclables. 800 000 € seront consacrés au réseau de pistes cyclables pour Cuxac-Raonel, Leucate et Montplaisir-La Coupe. Des box à vélo seront également déployés. On ne peut donc pas

dire que les deux grandes agglomérations audoises sont frieuses. Le « baromètre » publié par la FUB reflète des attentes de plus en plus pressantes d'un public de plus en plus militant, ce qui fait dire aux responsables de l'association qu'il faut « oser d'avantage ».

Jérôme Yager

## Mauvaises notes, mauvais ressentis

L'enquête a recueilli 277 384 contributions. Seules les communes ayant atteint un minimum de 50 réponses de cyclistes ont été classées. Il y avait 26 questions réparties sur 5 thématiques, à noter de 1 à 6 : sur le ressenti général, la sécurité, le confort les efforts de la commune, le stationnement et les services vélo. Les communes ont été classées sur une échelle de A+ à G, d'excellent à très défavorable. Afin de ne pas mettre en concurrence des communes de la banlieue parisienne et des villes centre de province, une catégorie villes moyennes, petites villes, bourgs et village a été rajoutée. Pour l'Aude, le classement est le suivant : Castelnaudary (E, plutôt défavorable), 3,01 sur 6 dans la catégorie petites villes (le nombre de villes classées a triplé en France) ; Narbonne (F, défavorable), 2,37 sur 6 dans la catégorie villes moyennes (« les plus mal notées de toutes » analyse la FUB qui parle de « manque d'expertise technique et d'ambition ») ; Carcassonne (F, défavorable), 2,35 sur 6 dans villes moyennes ; Cuxac-d'Aude (G, très défavorable), 2,23 sur 6 dans la catégorie bourgs et villages (la catégorie qui aurait le mieux su saisir les « opportunités européennes, régionales et départementales »).

Mardi 15 février 2022, la dépêche

# Chemin de la Tour : priorité aux déplacements doux

## VOIRIE

Préfet et présidente du Département sont venus inaugurer deux réalisations majeures à Villeneuve-la-Comptal, dont le chemin de la Tour, chemin de traverse vers Castelnaudary.

Le chemin de la Tour, ancien chemin de campagne, est une traverse de Villeneuve-la-Comptal à Castelnaudary et vice-versa, empruntée par plus de 500 véhicules par jour, qui arrive dans la zone commerciale.

Cette petite route de 2,8 km, partagée entre deux communes (2/3 Villeneuve-la-Comptal, 1/3 Castelnaudary) et si fréquentée, a décidé les maires de ces communes à proposer un projet d'aménagement au titre des opérations innovantes et expérimentations duplicables à d'autres communes. « Nous avons travaillé sur la communication en amont, en concertation avec les habitants et les agriculteurs. Tous sont satisfaits de ce mode d'aménagement », explique Patrick Maugard, maire de Castelnaudary.

« Ce qui nous a amenés à proposer cette expérimentation, pour-



Les maires de Villeneuve-la-Comptal et Castelnaudary entourés d'élus et des différents partenaires lors de l'inauguration de la rénovation du Chemin de la Tour.

PHOTO L.K.

suit Hervé Antoine, maire de Villeneuve-la-Comptal, c'est à la fois la forte fréquentation en se-



**Un projet de  
91 000 € HT  
aidé par  
Région et  
Département**

maine pour les relations domicile-travail et son utilisation familiale, notamment le week-end, pour la promenade à pied ou à vélo, sans oublier l'accessibilité nécessaire des engins agricoles

aux cultures. Favoriser les modes doux, proposer des liaisons mieux sécurisées, inverser l'ordre des véhicules prioritaires : d'abord le vélo puis la voiture, tel est le pari de ce projet. Nous souhaitons par cette opération donner le signe modeste d'une ruralité active qui peut s'avérer innovante. Cet aménagement d'un montant de 91 000 € HT a pu être réalisé grâce aux aides financières du Département et de la Région, jusqu'à 72 % ». Lors de l'inauguration, Hervé Antoine a remercié les différents partenaires qui ont permis cette réalisation : l'agence technique

départementale, le cabinet Indis, les entreprises Jean Lefèvre et Signature Group pour la signalisation.

### Premier aménagement de ce type dans l'Aude

« Pour ce chemin étroit (4 mètres de large) et dégradé sur les accotements, les travaux se sont déroulés en deux temps, explique Rachel, du bureau d'études INDIS (installé depuis peu à Villesiscle). D'abord, les fossés ont été curés, puis reprofilés et la structure renforcée avec une bonne fondation de voirie».

L. K.



Une voie partagée.

## Priorité au vélo

INDIS a proposé en partenariat avec l'entreprise Jean Lefèvre l'application d'un procédé à basse température, à faible émission de gaz à effet de serre, en utilisant un enrobé coulé à froid de faible épaisseur mais solide pour imperméabiliser la structure de voirie et la protéger. Un 2e passage avec un enrobé coulé à froid de couleur différenciée marque les rives pour la circulation des vélos. « Il emploie peu de matériau ; il est fabriqué sur place dans un camion spécialisé. Un gain de temps considérable ». Sur cette Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB), la vitesse est limitée à 50 km/h. Les véhicules roulent au centre de la voie et se déportent en cas de croisement avec un autre véhicule. En cas de présence d'un cycliste, ils restent derrière en attendant de pouvoir dépasser. Le vélo reste prioritaire sur l'ensemble de l'itinéraire.

**Bram**

# Première dans l'ouest audois: une piste d'apprentissage vélo au stade

*Facile d'accès, située près de la piste cyclable, cette piste d'éducation routière est désormais accessible à tous.*

Un nouvel équipement dédié à l'apprentissage du vélo et à l'éducation routière pour les plus jeunes, vient d'être finalisé à l'entrée du complexe sportif des Pyrénées avec la création d'une « piste d'apprentissage vélo ». « C'est dans le cadre du déploiement du plan "Bram à vélo" qui se poursuit », expliquent le maire Claudie Faucon-Méjean et Jérôme Darfeuille adjoint au maire en charge du suivi de ce plan. La nouvelle piste d'apprentissage vélo, désormais ouverte au public, est facile d'accès et installée à proximité de la piste cyclable.

## **Imaginée par la police municipale**

Elle constitue un nouvel outil pédagogique permettant aux enfants de se familiariser à l'usage du deux-roues, ainsi qu'à l'apprentissage du code de la route, au sein d'un espace ludique et sécurisé de 500 m<sup>2</sup> représentant Bram en version miniature. Cette



**Les élus sur la piste d'apprentissage vélo, désormais ouverte au public.**

infrastructure a été imaginée par la police municipale, en concertation avec les élus et services de la ville. « Ce nouveau parcours d'apprentissage a pour ambition d'apprendre à nos jeunes citoyens à circuler à vélo en suivant un parcours et une trajectoire, en respectant des panneaux de signalisation et des marquages au sol, en apprenant à rouler à plusieurs et à se partager l'espace public et en observant les

règles élémentaires de sécurité.

Des modules liés au savoir rouler à vélo seront prochainement proposés. Rues, carrefours, passages piétons, stationnements, giratoires, cédez-le passage, stops, mobilier urbain, espaces verts sont au rendez-vous: «A travers cette infrastructure, la première du genre dans l'ouest audois, nous avons souhaité tout mettre en œuvre pour amener

nos enfants à s'approprier les aménagements routiers qu'ils sont amenés à rencontrer dans leurs déplacements de tous les jours » précise Claudie Faucon-Méjean, qui souhaite « s'appuyer sur la police municipale et les associations pour accompagner les plus jeunes sur ce nouveau parcours d'apprentissage » lors d'une visite sur site mardi en fin d'après-midi.

**André Cathala**

# Journée portes ouvertes à « La roue qui tourne »

## MOBILITÉ

« La roue qui tourne » est une association sise au 44 rue Paul Riquet, à proximité immédiate de la gare des trains, qui propose à la location vélos, vélos électriques et scooters.

Samedi dernier, à l'occasion de la journée portes ouvertes, Christelle, la gérante de l'association, et son équipe composée d'Armand, Michel et leurs deux stagiaires, ont présenté les nombreuses possibilités qu'offre ce lieu unique.

Il y a d'abord toute l'année la location de vélos, vélos électriques et scooters. Destinée aux touristes, mais aussi à ceux qui ont besoin d'une aide à la mobilité pour permettre l'accès à l'emploi ou à la formation pour favoriser l'insertion sociale ou professionnelle. Ensuite il y a l'atelier de réparation et d'entretien des vélos et vélos électriques. Une dimension supplémentaire d'aide à la réparation est également proposée, c'est l'atelier « recyclo vélo » : pour tous les publics, sous forme d'atelier, où chacun va pouvoir engager une réparation sous l'œil expert d'un professionnel.

Une nouveauté, des stages « méca-vélo » destinés aux enfants et ados, mais aussi pour les adultes. Sur trois après-midi, l'association propose une formation pour entretenir les fonctions vitales des cycles.

Cette dernière formule est déclinée en ac-



Une équipe de choc.

tion ponctuelle pour devenir les « pauses méca-vélo », en alternance avec les « balades vélo » qui sont des balades en milieu urbain le vendredi en fin d'après-midi. Pour ces activités, l'inscription est obligatoire, « La roue qui tourne » met des vélos et des casques à disposition.

Afin de compléter son équipe, l'association recrute un animateur mobilité vélo afin de répondre, entre autres, aux demandes de tous âges pour apprendre à faire du vélo

ou reprendre confiance avec un encadrement. Mais aussi pour former à la compétence mise en place auprès des enfants de CM2, le « savoir rouler » qui correspond à la pratique du vélo en extérieur, cette formation supplémentaire se rajoutant au volet mécanique et Code de la route.

« La roue qui tourne » œuvre depuis 2014 pour le développement du vélo au quotidien, sous forme de loisirs et pour aller travailler.

La Dépêche, 21/02/2022

La Dépêche 26/02/2022

# Un climat encore « défavorable » pour rouler à vélo en ville

## CIRCULATION

L'association CarcaVélo a dévoilé en centre-ville le détail de son enquête réalisée entre septembre et novembre 2021, intégrée au baromètre national des villes cyclables. Même si les choses se sont améliorées depuis la dernière étude, le ressenti des usagers est encore très négatif. Ceux qui ont pris le temps de répondre au questionnaire sont toutefois peu nombreux...

C'est sur la place des Jacobins que l'association CarcaVélo a présenté à la population les résultats de son propre baromètre « ville cyclable ». Un lieu choisi bien sûr pour sa forte fréquentation... mais qui fait aussi partie des secteurs pointés du doigt par l'enquête. « Il y a une forte demande en stationnement vélo dans cette zone, ainsi que du côté de la gare », indique Patrick Fayolle, secrétaire de CarcaVélo. C'est en effet l'un des enseignements de cette consultation réalisée entre septembre et novembre 2021, à laquelle tout habitant pouvait répondre sur internet. Réalisée tous les deux ans et coordonnée à l'échelle nationale par la Fédération des usagers de la bicyclette, ce baromètre des villes cyclables permet de comparer où en est la collectivité par rapport aux autres villes de sa catégorie. Or pour ce qui est de Car-

carcassonne, la marge de progression est manifestement encore importante.

### Cinq thèmes, 26 questions

« Nous sommes 188e sur les 218 villes moyennes du classement, et 17e sur 22 en Occitanie », indique le responsable. Soit un « climat vélo » qualifié de « défavorable » par le baromètre, Carcassonne étant classée F sur une échelle allant de A jusqu'à... G. Pour autant, Patrick Fayolle trouve aussi un peu de positif dans ce bilan. « La ville a progressé depuis le précédent baromètre, affirme-t-il. En 2019, elle était classée "très défavorable" ! Cette légère évolution s'explique notamment par la mise en place des "tourne à droite" aux feux rouges ou de la piste cyclable de la Bastide, qui apporte un plus ». Le lancement du dispositif Cyclob est aussi passé par là : Carcas-



Lors de la restitution de l'enquête par CarcaVélo, place des Jacobins.

CLAUDE BOST

sonne améliore très sensiblement sa note à la question « louer un vélo pour quelques heures ou plusieurs mois est-il facile ». De même, les participants estiment globalement que « dans la commune ou à proximité, trouver un magasin/atelier de réparation vélo est facile ». Mais pour tout le reste, la perception est encore très négative.

« Pour les enfants et personnes âgées, circuler à vélo n'est pas sûr. »

Le questionnaire comportait un total de 26 questions réparties en cinq thèmes : ressenti global, sécurité, confort, efforts la commune et service/stationnement. Or parmi les points les plus faibles, les personnes ayant répondu à l'enquête estiment très majoritairement que « pour les enfants et personnes âgées, circuler à vélo n'est pas sûr », qu'il n'est pas possible de « rejoindre à vélo en sécurité les communes voisines », que « lors de travaux sur les itinéraires cyclables, une solu-

tion alternative sûre n'est jamais proposée », que « traverser un carrefour ou un rond-point est dangereux », et que « le réseau d'itinéraires cyclables ne permet pas d'aller partout de façon rapide et directe ».

### Intérêt économique

À ce titre, il était aussi proposé aux participants de mettre sur une carte « trois points sur des secteurs où ils jugent que la circulation des vélos a besoin d'être améliorée ». Résultat : « Il ressort que les entrées et sorties de ville doivent être encore sécurisées ;

l'autre priorité, c'est d'avoir des trajets reliant les quatre points cardinaux afin de pouvoir traverser Carcassonne à vélo, ce que l'on ne peut pas faire actuellement ». Et selon Patrick Fayolle, combler ces lacunes ne répondrait pas uniquement aux attentes des habitants adeptes de déplacements doux. « Il y a aussi un intérêt économique ! Un vacancier cycliste va dépenser plus d'argent qu'un automobiliste, car il aura plus de facilité à faire des haltes pour visiter la ville et se rendre dans les commerces de proximité. »

Lionel Ormières

### L'enquête est-elle représentative ?

La consultation menée par CarcaVélo dans le cadre du baromètre national des villes cyclables n'a recueilli que « 117 réponses valides », soit « 2,5 pour 1000 habitants ». Ce nombre modeste de participants est-il suffisant pour donner du crédit au résultat global ? « Toutes les enquêtes ont leur limite, concède Patrick Fayolle. Mais il faut noter que les contributions sont en hausse par rapport à 2019, où 89 cyclistes avaient répondu au questionnaire. Par ailleurs, cette étude est reconnue au plan national par la Fédération, et il ne faut pas oublier qu'elle n'en reflète pas moins un certain nombre d'attentes, de besoins et de ressentis émanant directement d'usagers de vélos ».



L'enquête pointe un manque de sécurité pour les usagers de bicyclette.

CLAUDE BOST

# Pour Arnaud Albarel, « il faut être réaliste et pragmatique »

*Arnaud Albarel concède qu'il reste encore beaucoup à faire, mais dément formellement rester les bras croisés. Réalisations et projets à l'appui.*

« On sait qu'on n'est pas les meilleurs de la classe. » D'emblée, Arnaud Albarel affirme avoir bien conscience de la réalité la situation. Non, Carcassonne n'est pas encore un Eden pour adeptes de vélo, en témoigne son classement dans le dernier baromètre national des villes cyclables (188e ville sur 218 dans sa catégorie). Si l'adjoint au développement durable ne nie pas cette réalité, il apporte cependant des explications... et des perspectives.

« Globalement, le Midi n'est pas en avance en matière de pistes cyclables. Dans le cas de Carcassonne, cela tient d'abord au fait que sa géographie et ses infrastructures ne facilitent pas la tâche.



Arnaud Albarel donnant l'exemple sur un Cyclobib.

CLAUDE BOYER

che. Toutes les voies sont sous-calibrées, et il faut composer avec la colline de Grazailles, l'Aude, le canal du Midi, la voie SNCF, les rocadés... » Autant d'obstacles venant compliquer l'élaboration d'un maillage de voies cyclables. Mais l'élu souligne bien sûr que la Ville n'en reste pas à ce constat. « L'objectif est notamment de faire en sorte que les habitants des faubourgs aient moins recours à la voiture, et se rendent en centre-ville à vélo. » À ce titre,

Arnaud Albarel met d'ores et déjà en avant « deux liaisons cyclables pour traverser la ville : le pont de l'Avenir et le pont Vieux ». Mais il défend aussi le projet de liaison Carcassonne-Villemoustaussou-Villegailhenc, conjointement mûri par les trois communes et qui entre en phase de concrétisation.

« Carcassonne est devenue pilote de ce dossier pour décrocher le fonds Feder. Cela représente 11 km de pistes cyclables, et nous

attaquerons cette année les 5 km concernant la ville ». Coût de cette seule tranche : 1 100 000 euros. « Une dynamique est vraiment lancée », insiste l'adjoint, qui rappelle aussi que tout ne peut être décidé au nom de la circulation douce. « Nous avons fait passer la rue Antoine Marty en zone 30 km/h, mais on ne pouvait pas supprimer les 80 places de parkings car ce secteur compte beaucoup de résidents, avec une population de surcroît âgée. Il faut être aussi réaliste et pragmatique, on ne peut pas prendre non plus de décisions radicales ». Et de pointer à ce titre la subjectivité du baromètre : « On y trouve des enseignements, mais ne s'y intéressent en amont que ceux qui sont déjà avertis, très au fait de la question ; avec 117 contributions, il y a lieu aussi de relativiser ». Autrement dit : « Aller vers plus de place aux vélos et aux piétons, tout en tenant compte des contraintes économiques et structurelles ».

L. O.

