Saint-Étienne : histoire d'une conversion

On peut être une ville de vélo sans être une ville de cyclistes. Avec ses rues étroites et ses pentes raides, Saint-Étienne semblait irrémédiablement condamnée à la voiture. Mais voici qu'apparaît un plan vélo de dix ans et 31 millions d'euros, porté par un attelage inédit : une mairie de droite et une association de cyclistes constructive.

TEXTE : ALAIN PUISEUX
PHOTOS : CLÉTE PURCEL

Boulevard
Une piste large, signalée, à l'écart de la circulation automobile : un rêve de cyclistes urbains. De l'intérêt, parfois, de l'attraper un retard.

Le marquage vélo est là, tout neuf, bien visible. Il est même pile au milieu de la chaussée.
À cet endroit du quartier du Soleil, tout près des voies du tramway, la rue est étrécie par les aménagements récents. Il y a de la place pour une voiture, ou un cycliste, mais pas pour les deux. Voilà pourquoi le marquage est au milieu.
Pour l'automobiliste, le signal est clair. Pour le cycliste aussi : le cycliste a toute sa place, et les impatients patienteront. C'est simple. Mais à Saint-Étienne, c'est une petite révolution.

Peinture fraîche

« *On est des petits Marseillais...* », soupire un membre du bureau d'Ocivélo.
Rien à voir avec le foot : c'est de voiture qu'il s'agit. Comme les Marseillais, les Stéphanois sont gentiment accros à l'auto. Elle est un réflexe, une habitude, une fierté, un statut dans une ville ouvrière ou qui l'a été.
C'est dimanche, c'est novembre, et pour l'association des cyclistes stéphanois, c'est jour de conseil d'administration à la Maison rouge, le café-restaurant-auberge associatif. On fait le point, on parle fonctionnement, nouveautés. Le gros sujet, c'est le plan vélo de Saint-Étienne Métropole, le nouveau nom de la communauté urbaine, dirigée comme la ville elle-même par le Républicain Gaël Perdriau. 31 millions d'euros sur dix ans, de 2019 à 2029, et un début de réalisation au long de la troisième ligne du tramway inaugurée il y a quelques semaines. La peinture est à peine sèche.
Ce plan, « *c'est une victoire à laquelle nous avons contribué* », dit Florent Missemer. Le président d'Ocivélo est satisfait, mais sans triomphalisme. Pas le genre de la maison. Florent est ingénieur, pragmatique, ouvert. Un état d'esprit très partagé au sein d'Ocivélo — au passage, une jolie anagramme de Vélocio, le surnom de l'inventeur stéphanois du cyclotourisme. Et la victoire, pour être honnête, est presque une surprise.
Retour en 2014 : la liste de Gaël Perdriau conquiert la mairie. Gaël Perdriau est un Républicain bon teint, membre de l'écurie de François Fillon jusqu'à la chute de l'ancien Premier ministre. Pas un parti culturellement cycliste. Pire : en 2014, « *Perdriau fait campagne sur la réouverture de la ville aux voitures* », se souvient Florent Missemer. « *On a eu très peur de l'arrêt de toutes les politiques cyclables à Saint-Étienne. On était en conflit avec les élus. L'association comptait 250 adhérents. On était toujours dans la revendication.* »

Les zones 30

Le point de bascule, sans doute, c'est le congrès de la Fédération des usagers de la bicyclette, la FUB, à Saint-Étienne, en 2015. « *Les élus ont joué le jeu* », dit l'association. Le dialogue s'enclenche. Il est temps : la demande croît.
En même temps, et c'est un héritage de la municipalité précédente, pourtant très frileuse côté vélo, les zones 30 se mettent en place. Les cyclistes les adoptent. Les automobilistes s'habituent à partager la route — au moins un peu. La pratique se développe. Les effectifs d'Ocivélo suivent. En 2018, 650 adhérents. En 2019, 850. Pourtant, dit Florent Missemer, « *on est un cas d'école du livre d'Olivier Razemon* [Comment la France a tué ses villes, Rue de l'Échiquier, 2016 »] : *le centre-ville est paupérisé, tout ceux qui ont pu l'abandonner l'ont fait, il n'y a pas d'effet bobo.* »

Il y a une demande, cependant : notamment celle de nouveaux habitants venus de Lyon, de Grenoble, habitués à de vrais aménagements cyclables. Des étudiants, souvent.
En 2015 également, Gaël Perdriau devient président du Cerema, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement. Le Cerema est loin de ne se préoccuper que du vélo, mais il est le conseiller technique favori, et presque unique, des municipalités.
« On avait fait le choix d'arrêter d'opposer les différents modes de déplacement », résume diplomatiquement Charles Dallara, l'adjoint au maire de Saint-Étienne chargé de la circulation et du stationnement, en revenant sur l'origine du plan vélo.
Dans les cartons alors, la création d'une troisième ligne de tramway. Saint-Étienne est l'une des rares villes françaises dans lequel le tram n'a pas connu d'éclipse. C'est l'effet domino décrit par Frédéric Héran : cette troisième ligne, inaugurée en novembre 2019, dessert les nouveaux quartiers, dont le Technopole et ses 3 000 emplois, en traversant les anciens. Elle réduit l'espace alloué aux voitures et elle est bordée de pistes cyclables, de préférence à sens unique. Double bénéfice, et effet d'entraînement. Le vélo en profite deux fois. Et le plan vélo s'appuie sur elle.

Groupe de pression

« Ce n'est pas comme à Montpellier où le truc était mûr et a éclaté en six mois », reprend Florent Missemer. *« On a vu progressivement de plus en plus de vélos, et de VAE. Saint-Étienne est une ville exigeante pour le vélo. »*
La ville compte sept collines — c'est cela, comme Rome —, les pentes sont parfois à deux chiffres. Saint-Étienne a sa flotte de vélos en libre-service, dont une partie électrifiés. Les vélos sans assistance sont surtout utilisés... en descente. Depuis 2015, la collaboration entre Ocivélo et la ville, ou l'agglo, fonctionne et donne ses fruits. Charles Dallara s'en frotte les mains. Ocivélo fait de la politique, en groupe de pression intelligent. La stratégie ? *« D'abord faire monter une question dans l'opinion, puis aller voir les élus. »*
L'association a ouvert son atelier, qui travaille en réseau (« La Clavette ») avec d'autres. L'atelier a fait venir du public et grimper le nombre d'adhésions. Il a fallu embaucher deux animateurs. En 2018, Ocivélo a reçu le Prix des talents vélo du club des villes et territoires cyclables *« devant Grenoble et la SNCF. Du coup, Gaël Perdriau nous a reçus en avril 2018. »*
L'association tire et pousse en même temps. D'un côté, elle menace de porter plainte lorsque l'appel d'offres de l'aménagement du boulevard Jules Janin oublie l'obligatoire piste cyclable. De l'autre, elle réalise un formidable travail de cartographie et de captation vidéo d'un trésor local : les 125 km de voies de chemin de fer désaffectées qui desservaient, autrefois, les mines et les ateliers. Ces voies, dont certaines ont déjà été goudronnées et aménagées, deviendront les autoroutes cyclables du « schéma structurant métropolitain » permettant de relier Saint-Étienne, toute en longueur, aux communes voisines, et réciproquement. La ville est aussi *« un cas d'école d'étalement urbain »*. On y a besoin de pistes en centre-ville, mais aussi de parcours transversaux.
Enfin, le score d'Europe Écologie aux élections européennes de 2019 n'est pas passé inaperçu — à Saint-Étienne comme ailleurs. Et certains arguments portent. Ocivélo, à la ville : *« Si vous permettez aux gens de se séparer de leur deuxième voiture, vous leur faites économiser*

300 euros par mois, qui seront réinvestis dans l'économie locale. »

Des recommandations

Avec 10 euros par an et par habitant, a calculé Ocivélo, le plan vélo de la métropole ne fait que s'aligner sur la moyenne française. C'est quatre fois moins qu'aux Pays-Bas, en Allemagne ou en Wallonie. Mais c'est tout de même une belle avancée. La flotte de vélos en libre-service Vélivert absorbe une partie des financements, mais elle fait progresser la culture du vélo, tout court.

Côté mairie, on affiche un objectif : tripler la part modale du vélo. « *On part de très bas* », reconnaît volontiers Charles Dallara. « *Et si on peut faire plus, on ne va pas se gêner.* »

Quels aménagements poser, quelles pistes installer ? « *Avant — avant le plan vélo, donc — on ne se posait pas la question, on n'avait pas le budget* », sourit Rémi Dormois, directeur général adjoint des services de la ville et de la métropole, en charge du pôle développement urbain. La réponse unique, c'était le marquage au sol.

Désormais, partout où c'est possible, les pistes sont séparées, suivant les recommandations du Cerema — encore lui. À Copenhague, rappelle Ocivélo, on a fixé des seuils très simples. « *En zone 30, pas d'aménagements spéciaux pour les vélos. Dans les zones 50, en dessous de 10 000 véhicules par jour, une bande cyclable. Au-dessus de 10 000, une voie séparée. Et au-dessus de 50 km/h, une véloroute.* » C'est un idéal.

Une culture

Dans la réalité stéphanoise, et avec la participation d'Ocivélo, on fait dans le pragmatisme et le ponctuel. On aménage rue par rue, point noir par point noir. Là, dans cette petite descente, la piste cyclable qui ramène les cyclistes de Geoffroy-Guichard vers le centre-ville vient emprunter les voies du tramway. Ce n'est pas idéal, mais elle passe sous un pont qu'il est impossible d'élargir.

En contrebas de la gare, au long du parking-silo, le trottoir est trop étroit pour que l'on puisse y dessiner une piste. La solution ? Le même marquage géant, au milieu de la voie unique des voitures. Les vélos ont leur place, affichée. « *Le plan vélo n'est pas encore en vitesse de croisière* », précise Rémi Dormois. Et la culture du vélo progresse dans les services techniques. « *Tous les techniciens dédiés viennent à vélo. Ça a son importance. C'est tout bête, mais on ne l'attendait pas.* » Ocivélo pondère : cette culture cycliste « *est encore faible* [dans les services techniques], *parce qu'elle est faible dans la société. Mais on ne veut pas jeter la pierre aux services.* » Mais oui, elle avance, et dans le bon sens.

La métropole a créé un groupe de travail avec ses voisines — Lyon, Villefranche-sur-Saône ou Bourgoin-Jallieu. Un chef de projet vélo est attendu en 2020 — par la métropole, et par Ocivélo. Sur les pistes flambant neuves, lisses et belles comme un vélo neuf, au long du tramway, les cyclistes ont leur bouton d'appel aux carrefours. On a testé : il fonctionne. ■