



A Versailles : stationnement de surface contre double sens cyclable

Un conseil de quartier favorable au double sens cyclable. Puis des riverains qui pétitionnent pour garder du stationnement. Et le maire qui cède... Parce que maintenir du stationnement aux frais du contribuable fait partie des habitudes. Explications de détail sur un exemple à Versailles.

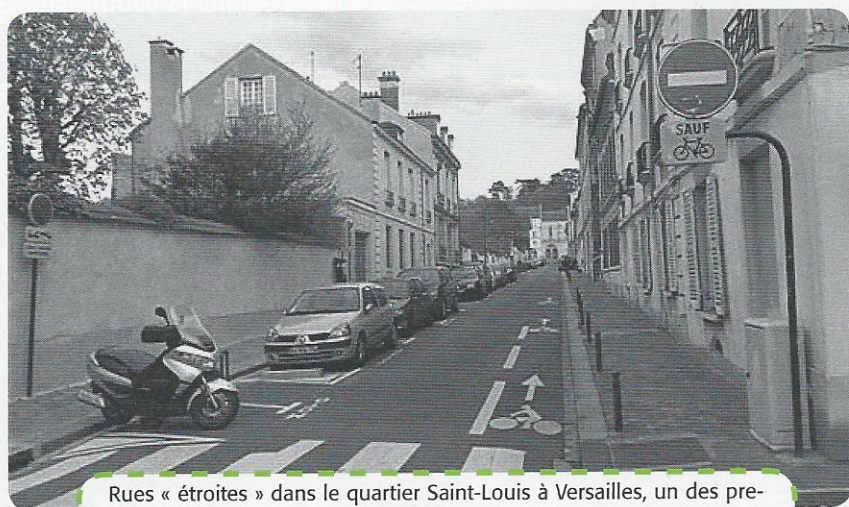
En septembre 2012 a été inaugurée VeloVersailles, une antenne de VeloBuc. Dès le mois de janvier 2013, une polémique autour des doubles sens cyclables (DSC) a enflammé les esprits versaillais. Nous souhaitons en donner un aperçu et, avec le recul, procéder à une analyse plus fine traduite sous forme d'une liste de critères ou d'interrogations qui peut éclairer d'autres associations.

Versailles a lancé une politique cyclable cohérente à partir de 2006. Le basculement en zone 30 de nombreux quartiers a favorisé le développement des premiers doubles sens cyclables. 8,3 km de DSC sont actuellement instaurés (dont 6,8 km depuis 2008).

La ville compte de nombreuses rues dans les vieux quartiers qui sont en sens unique et aussi en zone 30 depuis récemment. La généralisation du DSC devrait donc être automatique. Or, ces rues sont généralement « étroites », mais pas au sens strict du terme (largeur de façade à façade), mais au sens « courant », à savoir, une à deux files de stationnement, et une file de circulation générale en sens unique qui, à elle seule, mesure parfois à peine 3 m.

Une minorité agissante

Dans un seul sur les huit quartiers que compte Versailles, la mesure de la généralisation suscitait des réactions de crainte, d'hostilité voire carrément de rejet parmi les usagers (automobilistes avant tout), et une pétition a décidé la nouvelle municipalité à prendre un arrêté en février 2013 excluant un certain nombre de rues du régime DSC. Il s'agit de rues « étroites » au sens expliqué ci-dessus (avec une ou deux files de stationnement). Ce qui est inquiétant, c'est que cette pétition a pu influen-



Rues « étroites » dans le quartier Saint-Louis à Versailles, un des premiers où des DSC ont été aménagés : tout le monde s'y est habitué

cer le maire à passer outre l'avis du conseil de quartier (un organe mixte de démocratie locale, composé d'élus municipaux, d'élus locaux habitant le quartier, et de représentants associatifs) qui avait voté favorablement à l'installation des DSC dans les rues concernées ! Cette situation mérite notre attention. Car quelques riverains ont réussi à faire capoter un projet porté par tout un conseil de quartier. Et la municipalité a donné suite sans se préoccuper des autres habitants de cette rue. La majorité silencieuse voulait peut-être bien un DSC, voire moins de voiture, un peu de verdure, des trottoirs plus larges... Elle ne s'est pas lancée dans une pétition, on peut donc supposer que la décision du conseil de quartier lui convenait.

Quels arguments contre le DSC ?

Les arguments avancés sur un blog et par des riverains reflètent bien le quotidien des citoyens (stress au volant le matin, courses lourdes à transporter, besoin de la voiture pour des conduites d'enfants, etc.), mais

pas un seul n'est substantiel et pertinent pour annuler les DSC. La voiture peut être un outil indispensable. Les DSC ne sont pas une contre-indication à l'utilisation de la voiture, au contraire, ils permettent aux habitants un choix élargi de mobilité. La peur du « choc frontal » exprime un « sentiment de danger » qui ne correspond pas à la réalité. Statistiques et expériences montrent depuis 1996 que les DSC ne sont pas sources d'accident. Le législateur et le CERTU préconisent la généralisation des DSC en zone 30 parce qu'elle s'avère sûre et efficace. Tout compte fait, l'argumentaire des anti-DSC se résume à des peurs, à des dangers imaginés, et au désir de ne pas renoncer au confort de rouler au volant de sa voiture sans être gêné par un cycliste qui vient en face.

Qui veille au respect du décret de 2008 ?

Le décret n°754 de 2008 qui instaure la généralisation des DSC en zones 30 et zones de rencontre était publié dans l'esprit de favoriser les déplacements à vélo, et de rééquilibrer