

À la suite de la [publication d'une pétition](#) demandant l'arrêt de l'expérimentation en cours sur la RD 788, Trégor Bicyclette réagit.

L'expérimentation de la RD 788 doit être maintenue

À peine deux semaines après le lancement de l'expérimentation sur la RD 788 entre Lannion et Perros-Guirec visant à réserver deux voies de circulation aux piétons et aux cyclistes, un collectif « des usagers de la départementale 788 » a lancé une pétition pour demander son arrêt. Trégor Bicyclette exprime ici son avis en défense du vélo comme mode de transport du quotidien et non seulement de loisir, et réfute certains arguments du collectif.

Si la constitution d'un collectif citoyen est tout à fait légitime et fait partie du jeu démocratique, la démocratie se doit d'être éclairée par des faits. Or la pétition accumule méconnaissances et opinions subjectives, et tire des conclusions « un mois après le démarrage de l'expérimentation », en vérité deux semaines seulement après sa mise en place le 14 avril... Des conclusions écrites à l'avance ?

Le texte parle d'un « bilan carbone catastrophique », mais où est ce bilan, et qui l'a réalisé ? La réduction des vitesses de 90 à 80 km/h est plutôt de nature à induire une baisse des consommations de carburant et émissions de CO₂ associées. L'ADEME de son côté écrit que « au-dessus de 70 km/h, les réductions de vitesse ont un effet plutôt positif sur les émissions de particules et d'oxydes d'azote même si d'autres facteurs interviennent » (1). Le bilan environnemental sera donc sans doute positif.

Selon le collectif, l'aménagement verrait passer « moins d'une dizaine de vélos ou piétons par jour ». Mais d'où sortent donc ces chiffres, alors qu'il s'étonne justement de ne pas voir de « boîtier de comptage » ? Au demeurant, si l'on programme une expérimentation sur 6 mois, c'est bien parce que l'on sait qu'on ne change pas des habitudes de déplacement du jour au lendemain ! On sait aussi que le potentiel est immense : avec la mise en place d'une infrastructure cyclable séparée du trafic motorisé, on multiplie par 5,5 le nombre de personnes susceptibles de faire leurs trajets quotidiens à vélo (2). Pourquoi a-t-on construit des routes dans le Trégor alors qu'il y avait si peu d'automobiles en 1960 ? De même aujourd'hui, on construit des itinéraires cyclables sécurisés pour susciter du trafic vélo et du report modal de la voiture vers le vélo.

Cette dernière étude invalide au passage la proposition du collectif « favorable à l'aménagement de voies réservées aux vélos et piétons qui exploiteraient notamment le réseau existant de routes secondaires ». Le potentiel du vélo utilitaire sur ces routes n'est pas du tout le même, car la plupart du temps pas ou peu aménageables, souvent plus longues voire avec des dénivelés peu propices aux trajets utilitaires.

Le collectif s'inquiète de la capacité des secours à se déplacer rapidement. Qu'il soit rassuré, l'expérience montre en 2022 à Paris que malgré l'augmentation du nombre d'interventions des pompiers, la durée moyenne pour se rendre en intervention a baissé, facilitée notamment par l'emprunt des aménagements cyclables (Le Parisien - 2 mars 2023).

Le collectif ignore complètement les riverains de la RD 788 qui se réjouissent, sur les réseaux sociaux et malgré l'agressivité présente, de la sécurisation très attendue du carrefour de Ker Noël, ou encore de la moindre pollution sonore liée à la baisse de vitesse.

Au final ces réactions illustrent parfaitement des phénomènes fréquemment observés. Sur des sujets techniques, comme le sont la gestion du trafic routier et la voirie, le bon sens et l'intuition ne suffisent pas et conduisent même souvent à se tromper. La pétition avance le « mécontentement de plus de 95 % des usagers » et un « tollé quasi général », reflet de sa bulle informationnelle. Comment sont obtenus ces chiffres fantaisistes ? Le collectif ne manquera pas non plus de faire valoir les près de 2400 signatures obtenues en ce 8 mai comme un argument supplémentaire, lequel sera une illustration de plus du miroir déformant des réseaux sociaux : un biais de négativité (3) où seuls les mécontents prennent la peine de s'exprimer face à une majorité silencieuse, satisfaite ou indifférente.

L'aménagement provisoire actuel n'est pas parfait, mais l'expérimentation vise justement à évaluer les améliorations possibles, et l'opportunité de sa pérennisation. Militer pour arrêter l'expérimentation a-t-il un sens ? Défendre le statu quo est-il acceptable ? Sûrement pas. L'urgence à décarboner nos modes de vie est chaque jour plus pressante. Le transport représente en moyenne un quart de notre empreinte carbone. Diminuer la place de la voiture pour laisser de l'espace à d'autres modes est une évidence. Lutter contre le dérèglement climatique, c'est aussi changer radicalement notre mode de vie. Alors qu'au mois d'août dernier à Perros-Guirec, la conférence de la climatologue du GIEC Valérie Masson-Delmotte a fait salle comble et refusé du monde (4), le collectif ne semble pas avoir encore intégré cette impérieuse nécessité. Le vélo du quotidien est une partie de la solution. Malgré ce qu'en pense le collectif, investir dans la solution vélo est tout sauf un « gaspillage d'argent public ».

Pour Trégor Bicyclette, l'expérimentation doit être maintenue et menée à son terme.

--

(1) Impacts des limitations de vitesse :

https://librairie.ademe.fr/cadic/3673/ADM00013623_Synthese__etude-limitation-de-vitesse_fev2014.pdf

(2) Premiers résultats du sondage Opinion Way « Les Français à vélo »

<https://www.fub.fr/presse/2022-placee-signe-velo-premiers-resultats-sondage-opinion-way-francais-velo-congres-fub>

(3) https://fr.wikipedia.org/wiki/Biais_de_négativité

(4) Pour voir cette conférence sur le site d'Armor Science : <https://www.armorscience.org/agir-face-au-changement-climatique/>

Le Conseil d'administration de Trégor Bicyclette

Contacts

Guillaume Leroux

lomig.leroux@wanadoo.fr

06 07 51 74 78

Raphaël Chapalain

chapalain.raphael@gmail.com

06 42 76 06 51