



Londres cherche places de parc désespérément

Par **Amandine Alexandre**
Royaume-Uni

«La pénurie touche aussi les parkings pour vélos: le déficit actuel est de 27 000 places.»

Pour être réélu à la mairie de Londres, au printemps dernier, Boris Johnson a dû ferrailler avec un adversaire particulièrement pugnace: l'association des cyclistes londonniens baptisée London Cycling Campaign. Fin avril, 10 000 cyclistes ont envahi les rues de la capitale pour réclamer le droit de circuler en toute sécurité et la pétition lancée par le lobby cycliste a rassemblé 40 000 signatures. Leur objectif: faire de Londres une nouvelle Amsterdam. Ce qui implique de révolutionner l'aménagement de la capitale britannique. Car, malgré le quasi triplement du nombre de trajets réalisés à vélo depuis l'an 2000, Londres reste hostile aux deux-roues. En 2011, 16 cyclistes ont perdu la vie dans des accidents, un chiffre en augmentation de 21 % par rapport à 2010. Ce bilan dramatique qui n'a rien d'étonnant: l'aménagement des voies de circulation tient peu (ou mal) compte de la multiplication des cyclistes. La plupart du temps, ils sont obligés de s'imposer sur la chaussée face aux voitures, camions, etc. Au mieux, ont-ils droit à un semblant de piste cyclable... qu'ils partagent avec les très nombreux et parfois très imposants bus de la ville. Et, même sur les «autoroutes pour cyclistes», les Barclays Cycle Superhighways qui relient les quartiers périphériques au centre, les vélos ne sont pas protégés du flot de la circulation! Malgré tout, le vélo a de longs jours devant lui dans la capitale. D'après les résultats du recensement, les habitants du Grand Londres sont de plus en plus nombreux à abandonner la voiture. Même constat à Westminster, Kensington et Chelsea, Southwark etc.: les personnes non-motorisées sont devenues majoritaires. Cela ne veut pas dire que tous les Londoniens se sont convertis au vélo. Mais l'augmentation galopante du prix des transports en commun (+4,2% en 2013, +5,6% en 2012) oblige chaque année plus d'habitants de la capitale à regarder le vélo d'un œil nouveau.

Vélo cherche place de parking, proche City

A cela s'ajoute un effet de mode visible jusque dans les rues de la City. Les autorités du Square Mile ont remarqué que le vélo était un moyen de transport de plus en plus apprécié des salariés des banques et des compagnies d'assurance. Problème: d'après un rapport publié en 2011, 27 000 places supplémentaires seraient nécessaires pour que tous les cyclistes puissent se délester de leur moyen de transport en toute sérénité pendant leur journée de travail. Un an et demi plus tard, la City n'a pourtant installé que 524 places de parking supplémentaires. Pour changer la donne, elle compte surtout sur les nouvelles règles d'urbanisme. Pour chaque 125 mètres carrés de bureaux rénovés ou bâtis dans le Square Mile, les promoteurs immobiliers doivent désormais prévoir une place de parking à vélo.

Des mesures «risibles»

Cette nouvelle norme est largement en-dessous de celle préconisée par London Cycling Campaign. «Le nombre d'employés par mètre carré ne cesse d'augmenter, observe Tom Bogdanowicz, l'un des responsables de LCC. Pour vraiment faire face à la demande, il faudrait une place de vélo pour 80 m².» Quant aux efforts fournis depuis 2009 par Network rail, l'entreprise à qui appartient le réseau ferroviaire britannique et les gares londonniennes, Tom Bogdanowicz les jugent «risibles». Network rail a bien fait preuve d'innovation en installant des systèmes de parking à vélo à double étage. Mais le nombre de places disponibles reste très faible. A Waterloo, en 2010, 322 nouvelles places ont été créées, portant le total des places de parking pour vélos à 534. Or, la gare voit défiler chaque année 82 millions de voyageurs. Fin décembre, le maire de Londres a redonné espoir aux Londoniens en mal de place de parking pour leurs deux-roues. Boris Johnson a promis 80 000 places supplémentaires d'ici 2016. La London Cycling Campaign, elle, ne demande qu'à voir...

Jamais sans mon vélo

Dans ces conditions, et pour échapper aux voleurs de deux-roues, beaucoup de Londoniens optent pour des vélos pliables qu'ils peuvent ranger la journée sous leurs bureaux et, le soir, dans leurs (petits) appartements. Malgré leur prix élevé (865 livres minimum), les Bromptons, fabriqués dans l'ouest de Londres, sont très populaires. Sur ce créneau, d'autres marques sont également disponibles dans les magasins de cycles de la capitale (Raleigh, Dahon, Montague). Ces vélos compacts présentent en plus l'avantage d'être acceptés sur toutes les lignes de métro sans aucune restriction. ■