À Budapest, la Masse Critique est atteinte !

La situation a radicalement changé en un peu moins d'une décennie. En septembre 2004 se déroule la 2e édition de la Critical mass (l'équivalent de nos vélorutions françaises) à laquelle participent déjà plus de 5 000 personnes ! Au printemps 2005, plus de 10 000 cyclistes prennent le pavé (à la différence de Lille en voie de disparition, ou remplacé par un type autobloquant qui a moins d'incidence sur le confort cycliste). Et ainsi de suite jusqu'à cette dernière édition d’avril 2013, au terme de laquelle les organisateurs, une société de coursiers à vélo, facilement identifiables à leur accoutrement vestimentaire, ont décidé que ce serait la dernière en annonçant fièrement qu’avec plus de 100 000 participants, la masse critique avait définitivement été atteinte et qu’il s’agirait dorénavant de la maintenir au quotidien. Et c’est en effet chaque jour vérifiable. PHOTO CriticalMass2013 (légende : visuel de la dernière édition)

La ville est traversée du nord au sud par le Danube, longé à l’ouest, côté Buda, par une piste cyclable qui est également un tronçon de l’Eurovelo 6 (à terme la Saint-Nazaire – Constanţa en Roumanie). Année après année, cet itinéraire est amélioré pour en réduire les coupures et autres aspects indésirables. La réfection de l’un des principaux ponts, le Margit (qui passe par l’île du même nom) a été l’occasion de réaliser un tunnel exclusivement réservé aux cyclistes qui leur évite la traversée d’une chaussée à 6 voies, puis la plateforme d’accès à la station de métro, très encombrée. Des centaines de cyclistes sont comptabilisés chaque jour, parmi lesquels de nombreux pendulaires qui apprécient ce cheminement séparé de la circulation automobile mais sur lequel ils doivent régulièrement cohabiter avec les milliers de touristes qui viennent notamment pour se faire photographier devant le parlement sur l’autre rive. PHOTO BpMargitTunnel.jpg

En Hongrie, les aménagements, encore trop peu nombreux mais de qualité, ressemblent fort à ce que l’on peut retrouver en Allemagne ou en Autriche, dont l’histoire commune a sans doute permis de faciliter les échanges.

* Les pistes cyclables : simples traits de peinture sur le trottoir il y a encore quelques années, elles se caractérisent dorénavant par une bande de 3 mètres de large en pavés autobloquants de couleur brique, qui offre une bonne lisibilité, et sont donc plutôt bien respectées des piétons. Les intersections sont exceptionnellement bien traitées. PHOTO BpPisteAbaisse.jpg
* Les double-sens cyclables : il font ça et là leur apparition, parfois de manière inattendue, mais à y regarder de plus près sont conçus pour répondre à la nécessité d’itinéraires identifiés. Une généralisation de ces aménagements sur la plupart des rues à sens unique, rectilignes et souvent larges côté Pest, pourrait être une réponse efficace à la sécurisation et au développement du réseau. PHOTO BpDouble-sensCyclable.jpg
* Les couloirs bus : en nombre important et croissant, ils sont au fur et à mesure ouverts aux vélos, même si le rythme est un peu lent au vu du potentiel et pas toujours très lisibles puisque sectionnés en fonction des opportunités. À la différence de Lille, les taxis sont nombreux, et la fréquence des bus bien plus importante, ce qui rend leur usage à vélo moins confortable. Assez souvent, ils font office de voie de tourne-à-droite pour tous les véhicules à l’approche des intersections, propositions qui nous ont déjà été faites à Lille et que nous avons systématiquement refusées.
* Les bandes cyclables : encore très rares, au stade expérimental sur certains axes. En Hongrie, elles présentent cependant l’avantage d’être, tout comme les trottoirs, absolument respectées, les pouvoirs publics ne rechignant pas à verbaliser sévèrement tout stationnement inadapté.

PHOTO BpBande.jpg

Chose notable en comparant avec la situation française : la grande homogénéité des conceptions au niveau national qui facilite grandement leur appropriation par les usagers, un exemple à suivre !

Au niveau réglementaire, on croise notamment le panneau rond légalisant la cohabitation des cyclistes et piétons, qui peut être une solution sur certains secteurs contraints. Il est courant à Strasbourg même si à ce jour il n'est pas homologué en France. Quelques modifications au code de la route ont dernièrement fait leur apparition telles que le port du gilet rétro-réfléchissant, obligatoire hors agglomération en toutes circonstances.

En dehors de la capitale, l’usage du vélo est plutôt bien développé, comme le signale un rapport européen (Eurobarometer) selon lequel la bicyclette est le mode de déplacement principal pour près de 20% de la population, soit une part proche de celle des Pays-Bas ou du Danemark ! Plusieurs facteurs peuvent l’expliquer, notamment :

* l’accès tardif à la voiture n’a pas permis son développement dans les mêmes proportions qu’en Europe de l’ouest ;
* l’infrastructure routière est limitée à quelques autoroutes, on retrouve en général peu de voies rapides ce qui diminue l’effet de coupure si propice au déclin cycliste ;
* les réseaux de transports en commun urbain et interurbain sont exceptionnels, et le vélo sert encore très souvent de moyen de rabattement vers les gares routières et ferroviaires, même si l’infrastructure de stationnement laisse souvent à désirer.

Du point de vue des services au cycliste, on trouve assez aisément des commerces spécialisés dans la plupart des villes et villages. En juin dernier, un atelier d’apprentissage à la réparation et à l’entretien des vélos, Cyclonomia, a même vu le jour à Budapest, sur le modèle de celui proposé par Droit au vélo. Depuis 2010, il est question de mettre en place un réseau de vélos en libre service, mais ce projet est sans cesse retardé pour des raisons financières. Enfin, les petits Budapestois peuvent utiliser une superbe piste permanente d’apprentissage aux règles du Code de la route hongrois, et ce en toute sécurité puisqu’elle est située au cœur du Város Liget (littéralement parc de ville), digne des plus belles réalisations néerlandaises en la matière. PHOTO BpPisteCodeRoute.jpg

Reste un travail à mener au niveau de la communication, le vélo n’étant malheureusement pas encore véritablement considéré à sa juste valeur. Sa promotion est donc principalement assurée par le capital sympathie auquel des événements tels que la masse critique contribue. Forts de l’engouement actuel, il semble urgent que les pouvoirs publics s’en saisissent à leur tour pour éviter les écueils auxquels la France et bien d’autres pays occidentaux ont fait face à partir des années 50.

Sébastien Torro-Tokodi

Correspondant à Budapest de 2004 à 2006, et observateur régulier depuis…