



# Mont-Saint-Michel, Pont du Gard : le vélo exclu de l'espace public

*Le parallèle s'impose : au Mont-Saint-Michel comme au Pont du Gard, le vélo se heurte à une volonté d'exclusion, sur un domaine public.*

Deux sites exceptionnels, par une architecture unique remarquablement inscrite dans le paysage, et qui font la renommée de la France à l'étranger. Mais deux sites qui soulèvent en même temps les protestations de ceux qui ne peuvent plus s'y rendre à vélo. Comme avant.

Au Mont-Saint-Michel comme au Pont du Gard, une administration locale bien soutenue par l'Etat (propriétaire des monuments) avance depuis quelques années ses pions pour faire reculer le vélo. Objectif qui n'est pas affiché comme tel, mais le résultat est le même. A l'occasion d'une mise à l'écart bien compréhensible de la voiture de ces sites

protégés, on en interdit aussi l'accès au vélo, comme s'il amenait des nuisances comparables.

Malgré les actions menées par les associations et collectifs locaux, le vélo est bel et bien en train de reculer. C'est le libre accès à l'espace public qui est en cause. On a tout de même quelques raisons de rester optimistes, tous les recours n'étant pas épuisés.

## Au Mont-Saint-Michel : tolérance très partielle

Le Mont-Saint-Michel est une destination cycliste de premier ordre. Que ce soit depuis Paris avec une voie verte passant par Alençon et Bagnoles-de-l'Orne, ou depuis Roscoff pour les British qui empruntent le circuit du tour de la Baie, sur l'Eurovéloroute 4, sa découverte au rythme lent du vélo est inoubliable.

Depuis deux ans, il n'est pratiquement plus possible d'y accéder à vélo. D'abord du fait d'une interdiction de stationner au pied du mont, alors que l'étude menée par Altermodal avait bien défini des

espaces possibles de stationnement vélo, non gênants, non submersibles, du côté gauche quand on arrive (le flot de touristes entamant la montée vers la droite). Puis par la mise en service de la nouvelle passerelle sur pilotis, réservée aux navettes (et certaines voitures sur autorisation spéciale), et bien sûr aux piétons. Les vélos y sont interdits d'avril à septembre entre 10h et 18h, et autorisés en-dehors de ces horaires, de même que toute la journée d'octobre à mars. Donc autorisés quand on est sûr de ne pas en voir beaucoup. Et de toutes façons, rien n'est prévu au pied du mont pour le stationnement...

Telle était la volonté du Syndicat mixte du Mont-Saint-Michel, maître d'ouvrage du projet, qui doit s'achever par la destruction de l'ancienne route, aujourd'hui fermée à toute circulation, et dont le remblai était accusé de contribuer à l'ensablement de la baie. Cette démolition devait commencer ces jours-ci.

## Aucun problème avec les cyclistes

Un nouvel arrêté, signé par le maire du Mont-Saint-Michel en novembre dernier, donne le statut de voie verte

### Le vélo polluant s'invite au Mont-Saint-Michel

Si les autorités locales ont du mal à s'accommoder du vélo au quotidien, elles n'ont apparemment pas de difficultés à accepter le vélo événementiel et sur-médiatisé : celui du Tour de France. Car le Mont-Saint-Michel a été choisi comme point de départ du Tour de France en 2016. Ce sera le 2 juillet : randonneurs, s'abstenir.

Avec sa caravane de voitures, camions, hélicoptères, organisateurs, journalistes, assistances techniques, publicitaires, sans oublier les spectateurs, le Tour de France est l'un des événements sportifs les plus polluants de l'année en France. Il donne une image du vélo qui est bien loin de l'autonomie dans l'économie de moyens. Mais il donnera sans doute un bon coup de promo à un site touristique qui cherche un rebond de fréquentation.

A noter tout de même qu'il n'y aura pas d'exception à la règle concernant les horaires : tous les coureurs devront être partis avant 10h du matin, direction Utah Beach.



Jour de convergence au Mont-Saint-Michel : l'exception annuelle...

Vélocité Avranches



à la bordure ouest de la passerelle, mais sans que le stationnement des vélos soit prévu à l'arrivée. Autrement dit, le vélo a théoriquement le droit d'y aller, mais pas de rester sur place... L'association Vélocité Avranches compte bien revenir devant le tribunal administratif, en espérant faire jouer le caractère disproportionné du traitement appliqué aux vélos sur le site. Son président Jean-Michel Blanchet a un bon argument : il n'y a eu aucun problème de cohabitation avec les cyclistes qui ont stationné au pied du Mont-Saint-Michel pendant la période d'observation. Constatation confirmée par écrit par la police municipale du Mont-Saint-Michel.

Paradoxalement, l'accès est donc autorisé - partiellement - mais pas le stationnement. A cette incohérence s'ajoute une signalétique rendue très complexe par le grand nombre d'acteurs habilités à flécher les visiteurs, et le stationnement vélo qui est prévu avant de franchir la baie est très mal indiqué.

La fréquentation du Mont-Saint-Michel (2,2 millions de visiteurs en 2013) a baissé ces dernières années : du seul point de vue économique, ça pose déjà question sur la pertinence du nouveau système mis en place.

La convergence festive organisée tous les ans au mois de juin avec succès ne doit pas faire illusion : un arrêté l'autorise officiellement un jour par an. Manquent simplement les 364 autres jours de l'année...

## Le péage piéton du Pont du Gard

Le Pont du Gard, c'est une autre histoire, qui commence à l'époque romaine (1<sup>er</sup> siècle) et se poursuit aujourd'hui par une coutume plutôt médiévale de péage à piétons. Car c'est la dissuasion qu'ont trouvée les élus du Département pour rentabiliser le site : faire payer tout le monde, y compris les baigneurs qui viennent faire trempette dans le Gardon en



Pont du Gard et Patrimoine

Manifestation pour lutter contre le péage piéton et cycliste sur le Pont du Gard

contrebas, et les marcheurs randonnant sur le GR6 qui franchit l'ouvrage.

Ici, la fréquentation n'est pas aussi importante qu'au Mont-Saint-Michel, mais on se trouve sur un lieu de passage qui attire tout de même près d'un million et demi de personnes chaque année. Et lui aussi classé au Patrimoine mondial de l'UNESCO. Même si ce n'est plus depuis longtemps l'antique aqueduc qui sert à la circulation, mais le « pont Pitot », ouvrage du 18<sup>e</sup> siècle adossé avec élégance au pied du monument, conçu d'abord comme pont mulétier, puis routier, mais qu'on ne peut plus emprunter qu'à pied (sauf véhicules de service) depuis mars 2000.

La circulation sur le domaine public est libre et gratuite : c'est ce que défend avec constance le Collectif Liberté Gratuité Pont du Gard. Son président Jean-Yves Gréhal souligne l'illégalité du péage imposé aux piétons, et donc aussi aux cyclistes posant pied à terre. Ce qui aboutit à une étrange situation : lorsqu'un piéton tente de franchir le pont gratuitement, le personnel du site a beau lui courir après pour le faire payer, il ne

peut pas être verbalisé. Le piéton qui vient de sortir de sa voiture, lui, ne sera pas inquiété : c'est l'acquittement de sa place de parking (18 € par voiture) qui lui donne accès « gratuitement » au pont à pied.

## Déclasser la route pour la faire payer

L'Établissement public qui assure la gestion du site, sous contrôle direct du Département, a trouvé la parade : déclasser la route passant sur le pont Pitot, la D981, pour la faire sortir du domaine public. Plus précisément, elle sortirait du domaine public routier pour entrer dans le domaine public départemental. Il fallait pour ça passer par une enquête publique. Celle-ci est close depuis le 8 décembre, et la conclusion du commissaire enquêteur tarde à se faire connaître.

Or sur le domaine public non routier, il est admis que l'accès au public peut être payant si certains aménagements le justifient. Certes, des aménagements (payants) existent : parking, musée, etc.. Mais le pont utilisé pour la seule circulation à pied (les cyclistes admettent depuis long-

temps de poser pied à terre pour franchir l'ouvrage) peut-il être considéré comme un aménagement ? Non, affirme Jean-Yves Gréhal, qui s'élève contre le fait de « commercialiser des lieux qui appartiennent au public », et craint qu'on ne soit en présence d'un début de privatisation.

Lettres, pétitions, manifestations, n'ont jusqu'à présent pas eu d'effet pour faire revenir le Département sur ce péage piéton, qui est actuellement de 10 € par personne. Avec l'AF3V et la FFCT, la FUB a saisi en juin dernier le président du Conseil

général de ce qu'elles dénoncent comme « une première en France ».

### **Des symboles énormes**

Dans des contextes très différents c'est donc la même incohérence : la France, première destination touristique mondiale, et l'une des toutes premières pour le tourisme à vélo, barre la route à ceux qui veulent s'approcher d'un peu trop près à vélo. Soit sous forme d'interdit, soit par accès payant. Sur ces deux exemples, le kilométrage d'exclusion

est minime, mais le symbole est énorme.

Heureusement que bien des endroits superbes restent accessibles à pied et à vélo en France. Du moins pour l'instant. Alors dépêchez-vous d'aller découvrir - gratuitement - le parc du château de Versailles à vélo tant qu'il est encore temps.

---

**Jean-Michel Trotignon**

**Smooove**  
facilite la mobilité durable

CLERMONT-FERRAND · 2013



**SMOOVE** sera présent au salon VÉLOCITY 2015, à Nantes  
du 2 au 5 juin ! retrouvez nous sur [www.smooove.fr](http://www.smooove.fr) !