



SABINE

Des problèmes de méthode dans la construction du réseau express vélo

23 septembre 2021

L'association Sabine se réjouit de lire dans la presse¹ les propos de Mme Biville, conseillère métropolitaine en charge de la politique vélo :

- Au sujet des associations d'usagers « Leur avis est très précieux, parce que ce sont des usagers quotidiens »,
- une volonté de rattraper « le retard de la métropole en matière de vélo »,
- « Le président veut du qualitatif pour donner envie de prendre le vélo ».

Cependant, l'association observe **un petit décalage entre ces affirmations et la réalité de la construction du réseau cyclable**. Elle met en avant deux problèmes méthodologiques dus à l'absence :

- d'une charte métropolitaine des aménagements cyclables fournissant une base technique aux discussions de l'ensemble des acteurs locaux : citoyens, services et élus,
- dans certains projets, d'une concertation sincère rassemblant simultanément tous les acteurs, et allant au-delà d'une simple présentation et de possibilités d'amendements à la marge.

Si l'on monte des projets sans phase préalable d'acculturation en matière cyclable des acteurs, on risque d'aboutir à de mauvais aménagements, de conception datée, qui ne permettront pas de rattraper significativement le très important retard du territoire, alors que la Métropole déclarait en février 2021 l'état d'urgence climatique.

Les choix opérés aujourd'hui engagent pour des décennies en matière d'aménagement du territoire. Ne projetons pas des aménagements qui seront obsolescents au moment de leur mise en service. Il en va de la bonne utilisation des deniers publics. Rappelons-nous que Sabine dénonçait à l'époque des choix opérés par la CREA comme le positionnement des pistes cyclables sur les trottoirs, la mauvaise intégration des aménagements cyclables sur le parcours du T4. La Métropole reconnaît elle-même dorénavant que des erreurs ont été faites.

L'absence d'une charte métropolitaine des aménagements cyclables

Comme cela se pratique dans d'autres métropoles², la conception du réseau cyclable aurait dû s'amorcer par l'élaboration d'une charte, constituant un référentiel des typologies d'aménagements

1 https://actu.fr/normandie/rouen_76540/rouen-bientot-un-reseau-metropolitain-de-voies-expresses-reservees-exclusivement-aux-velos_42741702.html

2 par exemple : le guide pour la conception des aménagements cyclables de la Métropole de Lyon https://www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/media/pdf/voirie/20190621_guide-amenagement-cyclable.pdf

cyclables à décliner en fonction du contexte où ils doivent être installés, et est l'objet d'un consensus entre la Métropole, les municipalités et des acteurs associatifs. Elle aurait permis de simplifier les discussions propres à chaque projet et d'assurer la cohérence de la conception du réseau cyclable ainsi que sa lisibilité. Elle aurait également permis de fournir une base documentaire pédagogique, expliquant les choix d'aménagements notamment cyclables, et augmentant leur acceptabilité auprès des citoyens, tandis qu'ils sont très souvent contestés par les communes ou les riverains, par crainte du rééquilibrage de l'espace public en faveur des mobilités douces, pourtant juste et nécessaire pour inciter et anticiper la diminution progressive de la voiture individuelle.

Depuis le printemps dernier, la Métropole Rouen Normandie a fait connaître aux associations d'usagers, dont Sabine, le travail entrepris dans l'élaboration du Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA) incluant l'élaboration d'un réseau cyclable métropolitain, dont un réseau express vélo comportant 17 grands itinéraires structurants pour le territoire, dits de niveau N1, complété par un réseau de niveau N2, à vocation de desserte plus locale.

Lors d'une première réunion tenue le 15 mars 2021, la Métropole a présenté à Sabine les objectifs, les critères et les différents types d'aménagements qui pourraient être mis en œuvre, en érigeant les pistes bidirectionnelles monolatérales comme modèle par défaut dans le réseau N1. Dès cette réunion, l'association a réagi en indiquant que ce type d'aménagement ne pouvait être érigé en dogme, et que le choix entre les différents types d'aménagements s'opère en fonction du contexte urbain. Elle a notamment mis en avant que les pistes bidirectionnelles monolatérales se révèlent problématiques dans les milieux urbains denses présentant de nombreuses intersections, pour des questions de desserte et de sécurité. Cette préconisation de Sabine, par ailleurs inscrite dans sa contribution pour un Plan Pluriannuel d'Investissement pour des Aménagements Cyclables³, s'appuie sur les recommandations du CEREMA, sur les chartes des aménagements cyclables des collectivités françaises, et fait consensus au sein des associations d'usagers cyclistes.

Un niveau global de concertation perfectible

Parallèlement à l'élaboration du SDMA, Sabine a été conviée à des réunions dites "de concertation" au sujet de projets d'aménagements cyclables faisant partie du réseau express vélo de niveau N1. Ce fut le cas pour :

- une liaison cyclable entre Boos et Franqueville-Saint-Pierre ;
- la création d'un aménagement cyclable sur le Boulevard de l'Europe à Rouen ;
- la création d'une liaison cyclable entre la zone d'activité du Madrillet et l'aménagement cyclable entre le Zenith-Parc des expositions et Petit-Couronne ;
- la création d'un aménagement cyclable sur le quai Gaston Boulet et l'avenue du Mont-Riboudet à Rouen.

Toutefois, on ne peut pas parler de co-construction lorsque la réunion consiste simplement en une présentation d'un projet d'ores et déjà établi, et dans lequel seules d'éventuelles évolutions à la marge sont envisageables.

Enfin, il est d'autres projets incluant des réflexions sur des infrastructures cyclables pour lesquels **Sabine n'a pas été invitée** à se prononcer en tant qu'association. C'est en particulier le cas sur le projet de requalification de l'axe constitué par l'avenue des Canadiens et l'avenue des Martyrs de la résistance à la confluence des communes de Petit-Quevilly, Sotteville-lès-Rouen et Rouen. Soucieuse d'éclairer le débat public, l'association a donc pris l'initiative d'y verser une contribution

3 <http://sabinerouenvelo.org/2021/04/contribution-a-un-plan-pluriannuel-dinvestissement-damenagement-cyclable/>

argumentée⁴, qu'elle a également transmise à la Métropole et aux municipalités concernées par le biais des élus. À ce jour, l'association n'a pas reçu de réponse. L'évolution du processus de co-construction semble acter un choix technique venant en contradiction avec les recommandations de l'association. **Sabine constate que l'offre de stationnement des véhicules motorisés privés, d'un coût faramineux en espace public, est un critère qui prévaut à celui de qualité et de sécurité des modes de déplacement décarbonés.** Comment, par exemple, un aménagement inadapté et anxiogène peut-il inciter les 980 élèves du Lycée des Bruyères à concrétiser leurs envies d'autonomie et de déplacement doux ?

Aussi, le progrès significatif en matière de partage de l'espace public réalisé par la Métropole doit-il encore être accompagné, encouragé et critiqué pour répondre aux enjeux de l'état d'urgence climatique⁵.

4 <http://sabinerouenvelo.org/2021/06/amenagements-de-lavenue-des-canadiens-et-de-lavenue-des-martyrs-de-la-resistance-lavis-de-sabine/>

5 <https://www.metropole-rouen-normandie.fr/actualite/2021/etat-durgence-climatique-11297>