



Association Plein Air, à pied, à vélo
10 rue Charles Schérer
76240 Le Mesnil Esnard
association-plein-air.fr



Association SABINE
12 rue du Contrat social
76000 Rouen
sabinerouenvelo.org

Vous avez dit "bidir" ?

Un texte cosigné par les associations Plein Air et SABINE.



Une "bidir" (piste bidirectionnelle), avenue de Bretagne à Rouen

La *bidirecmanie* de la Métropole s'aggrave. Après l'avenue de Bretagne, l'avenue Jean Jaurès, les vellétés sur l'axe Canadiens / Martyrs, et maintenant l'avenue de l'Europe, tout indique que la Métropole s'est dotée d'une doctrine sur certaines reconfigurations d'artères.

Dans sa présentation du schéma directeur des mobilités actives, la Métropole souhaite se doter d'un réseau express vélo. Il doit offrir des « itinéraires directs, jalonnés, entretenus et un grand niveau de confort pour favoriser les circulations cyclables rapides et sécurisées », tout en précisant à l'occasion d'une réunion :

« La piste cyclable bidirectionnelle est l'aménagement privilégié isolée des flux piétons et automobiles par un séparateur physique - Largeur minimale 3m.... »

S'inspirant des aménageurs du Paris cyclable, la Métropole multiplie les projets pour réaliser un réseau de pistes bidirectionnelles partout où cela lui semble possible. Toutes les concertations vont en ce sens avec des arguments percutants qu'elle estime indiscutables : la piste bidirectionnelle est plus sûre, moins chère que deux pistes bilatérales, moins consommatrice d'espace et permet, dans certains cas, de préserver le stationnement automobile. Bref, elles n'auraient que des avantages et la préférence des élu·e·s.

Tout cela est trop beau, trop parfait, trop simpliste et les meilleures intentions du monde peuvent aussi révéler des préoccupations très éloignées de l'objet qu'elles sont censées promouvoir. Nous sommes favorables à tout ce qui améliore la sécurité et les déplacements des cyclistes dans Rouen et l'ensemble de l'espace urbain. Et la piste cyclable bidirectionnelle participe à cela. Mais, pas partout, pas n'importe comment, pas systématiquement et nous nous leurrions si nous acceptons sans critiques les propositions de la Métropole, qui, en matière d'aménagements cyclables est en retard par rapport aux villes de taille similaire en France et en Europe.



Une piste cyclable sur le trottoir à Petit-Quevilly: elle vient prendre la place du piéton au lieu de récupérer une part du stationnement automobile bilatéral.

L'avantage, quand nous avons du retard, c'est de bénéficier de l'expérience des autres. Le choix, pour l'exemple, d'une piste bidirectionnelle sur l'avenue Jean Jaurès au Petit-Quevilly, réalisée en dépit de son histoire, consiste à ressusciter un aménagement existant dans les années 70, tombé dans l'oubli mais qu'un œil averti peut encore observer place Waldeck-Rousseau. Et cela est construit sans tenir compte des progrès et des expériences acquises ailleurs sur la connaissance et la pratique du vélo dans l'espace public.

Pourquoi ont-ils tué Jaurès ?

N'importe quel cycliste, même le plus aguerri, aura beaucoup de mal à rejoindre ou à quitter la piste en particulier vers le côté sud de l'avenue et ses rues adjacentes. Fait grave ce choix d'aménagement s'est fait sans concertation et a conduit à créer pour la

circulation générale un cisaillement avec la voie tram inexistant auparavant et à l'abattage de platanes cinquantenaires, parfaitement évitable.

Sur l'avenue de l'Europe, la doxa se répète et tient lieu de *philosophie*. Pour l'axe Martyrs / Canadiens, si malheureusement la Métropole retient ce dispositif, c'est le stationnement qui justifie le choix (argument que nous avons battu en brèche dans un avis exprimé de l'association Sabine). Et pour le boulevard de l'Europe ? Ce serait pour assurer la continuité de l'aménagement avec le futur quartier Flaubert et surtout avec un futur aménagement sur le Pont de l'Europe au niveau de la clinique Mathilde vers le quai Jacques Anquetil. Or, ces secteurs aux forts potentiels et leur cyclabilité devraient peser sur la décision mais le choix retenu se projette en vue de coordonner de futurs et aujourd'hui bien hypothétiques raccordements.

Une position difficilement tenable

Ce choix systématique de la bidirectionnelle doit nous alerter sur la capacité des élu·e·s et des services à mesurer les conséquences de leurs partis d'aménagement.

L'aménageur s'en tient à ses deux mantras : le coût et le manque de place pour des solutions différentes ou plus ambitieuses. Dans ces deux cas, le point de vue adopté réduit la perception du projet. D'une part la présentation du prix est souvent biaisée car elle ne prend en compte que l'investissement sur la partie cyclable, séparée de l'engagement global sur un réaménagement de voirie et cet effort d'investissements a aussi un bénéfice en termes d'entretien des rues, de santé, de qualité de l'air, sur laquelle la collectivité communique peu. D'autre part sur les itinéraires concernés, certaines parties, par exemple des tronçons de la D6014 sur le plateau Est, sont encore relativement peu construits. Il faut se dépêcher d'anticiper l'augmentation de cette urbanisation pour préserver la place du vélo. la circulation des cyclistes est amenée à se développer de manière exponentielle.



Piste cyclable bidirectionnelle à Bois-Guillaume, plutôt bien adaptée à ce secteur périurbain

Ainsi, la bidirectionnelle semble moins coûteuse, mais c'est un calcul tronqué. Elle occupe moins d'espace mais pour préserver les flux motorisés. Si elle est plus conviviale, confortable et son utilisation parfaitement adaptée à des itinéraires longs, dans des secteurs urbains moins denses, périurbains ou davantage champêtres et bucoliques, elle est difficile d'usage et d'insertion en milieu urbain dense avec des intersections dont le

traitement peut être rendu particulièrement délicat. Aurons-nous à chaque carrefour à feux, une phase spéciale cycliste pour permettre à ceux qui voudront quitter ou rejoindre la bidirectionnelle de s'inscrire sans danger dans la circulation périphérique ? Aurons-nous des aménagements de rond-point sécurisés pour ces mêmes entrées-sorties des bidirectionnelles ? Aurons-nous enfin un traitement du revêtement différent pour nous préserver des conflits avec les piétons aux intersections ? De la réponse à ces questions, dépendra notre adhésion à ce choix pour l'instant controversé.

La Métropole dans la façon dont elle souhaite infléchir sa politique d'aménagement, cherche avant tout à trouver la meilleure place pour la bicyclette de façon à contraindre le moins possible la place de l'automobile. Elle joue l'une contre l'autre et c'est une erreur caractéristique quand elle devrait au contraire étendre son horizon et comprendre que le vélo porte une des solutions au développement urbain.

Julien LECOINTRE

Hélène VEYRIÈRES