



Sabine, l'asso vélo de Rouen

<https://sabinerouenvelo.org/>
rouensabine@fub.fr

Baromètre cyclable FUB 2021 : Analyse des résultats

1] Une évolution intéressante des dépôts d'avis de la part des cyclistes de la Métropole Rouen Normandie.

1.A] Analyse globale.

1.B] Le classement des communes.

1.C] Les principaux points forts :

1.D] Les principaux points faibles :

1.E] Les axes d'amélioration à privilégier :

2] Sites à améliorer en priorité.

2.A] les carrefours.

2.B] Les itinéraires linéaires

3] Les progrès depuis 2 ans.

4] Les demandes en stationnement.

5] Conclusion.

1] Une évolution intéressante des dépôts d'avis de la part des cyclistes de la Métropole Rouen Normandie.

1.A] Analyse globale.

La participation au Baromètre 2021 est stable pour ce qui concerne la commune de Rouen 777 dépôts par des cyclistes en 2021 contre 759 en 2019. Au total ce sont 2475 contributions qui ont été reçues sur la globalité de la Métropole.

En revanche, une augmentation très forte du nombre de communes qualifiées à l'échelle de la Métropole avec 22 des 71 communes de la Métropole qualifiées (pour être qualifiée une commune doit avoir plus de 50 réponses) alors qu'il n'y en avait que 7 lors de l'édition 2019.

Rouen se classe 20ème sur 38 parmi les villes de plus de 100 000 habitants, à titre de comparaison Caen est classée 12ème et Le Havre 8ème. Ces classements viennent abonder notre analyse selon laquelle notre territoire est "en retard" en ce qui concerne les politiques cyclables et notamment sur le volet aménagements.

Toutes les communes de la Métropole classées en 2019 l'ont été en 2021, elles ont toutes vu leur note s'améliorer, même si c'est de façon insignifiante pour certaines. Le climat cyclable reste pour autant globalement jugé défavorable à la pratique du vélo en ville corroborant nos évaluations quotidiennes.

1.B] Le classement des communes.

L'échelle des notes va de G à A+ nous constatons qu'il n'y a aucune commune qui reçoit les notes A et B.

"Plutôt favorable" : 2 communes notées C :

- Caudebec-les-Elbeuf
- Maromme

"Moyennement favorable" : 4 communes notées D

- Le Grand-Quevilly
- Malaunay
- Rouen (E en 2019)
- Bois-Guillaume (E en 2019)

"Plutôt défavorable" : 5 communes notées E

- Oissel
- Le Petit-Quevilly (F en 2019)
- Canteleu
- Mont-Saint-Aignan (E en 2019)
- Bihorel

"Défavorable" : 8 communes notées F

- Saint-Aubin-lès-Elbeuf
- Petit Couronne
- Sotteville-lès-Rouen (G en 2019)
- Saint-Pierre-lès-Elbeuf
- Elbeuf
- Saint-Etienne-du-Rouvray
- Franqueville-Saint-Pierre
- Le Mesnil-Esnard (noté G en 2019)

"Très défavorable" : 3 communes notées G

- Bonsecours (noté G en 2019)
- Déville-lès-Rouen
- Le Houlme

On déplorera que la participation au baromètre dans certaines communes n'ait pas permis de les qualifier car les statistiques sont non représentatives ; il n'y a donc pas d'indicateur du ressenti des cyclistes dans ces communes. C'est le cas notamment de Darnétal, Notre-Dame-de-Bondeville, Grand-Couronne, Cléon, Duclair, Le Trait...

1.C] Les principaux points forts :

- Les conflits avec les piétons sont rares.
- La circulation à vélo peut se faire en sécurité en zone résidentielle.
- Accès aisé et proche à des magasins ou ateliers de réparation.

1.D] Les principaux points faibles :

- Absence d'itinéraire cyclable de substitution lors des travaux
- Sécurité des déplacements à vélo des personnes vulnérables (enfants, personnes âgées, PMR...)
- Difficulté à pouvoir louer un vélo (quelques heures ou quelques mois).
- Danger à traverser les intersections (carrefours, rond-points...).
- Vols fréquents

1.E] Les axes d'amélioration à privilégier :

- Réseau cyclable complet et sans coupure
- L'entretien des infrastructures
- Des itinéraires cyclables directs et rapides
- Une offre de stationnement adaptée pour les vélos
- Modération de la vitesse des automobiles

2] Sites à améliorer en priorité.

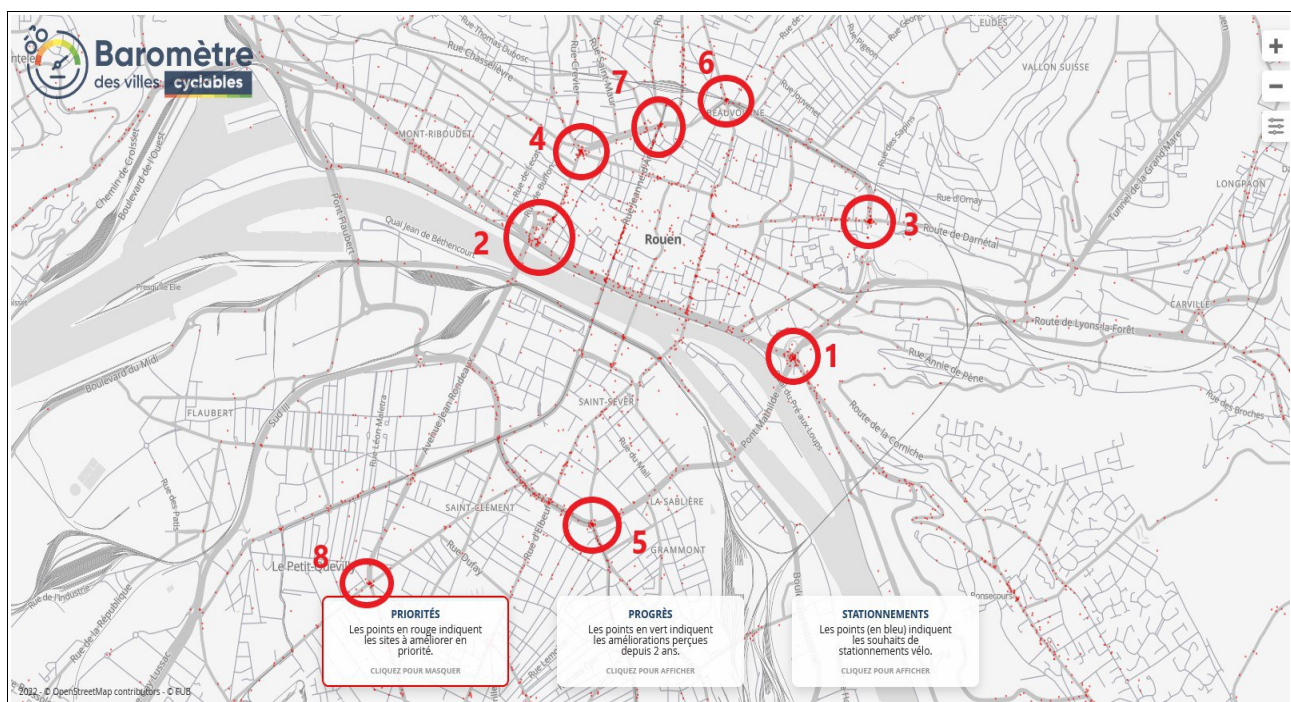
2.A] les carrefours.

Les participants à l'enquête du baromètre soulignent que les intersections, les carrefours routiers, avec un trafic voitures/camions, insécurisent de façon structurelle les cyclistes tant rive droite que rive gauche.

Les cyclistes éprouvent beaucoup de difficultés sur les intersections, entre les voies structurantes pour le trafic automobile, pour se positionner dans l'espace et trouver les "bons temps de feu" dans les traversées de carrefours. Les nombreuses trajectoires sécantes avec les véhicules motorisés, renforcent le sentiment d'insécurité des cyclistes. Dans la majeure

partie des cas, c'est un problème de lisibilité de l'espace public qui "perd" le ou la cycliste dans sa traversée des carrefours.

Depuis longtemps, SABINE insiste auprès des aménageurs, et en particulier la Métropole Rouen Normandie, sur la nécessité d'équiper ces grands carrefours de zones refuges protégées par des "haricots", de terre-pleins ou d'îlots pour physiquement permettre le stockage des cyclistes, et de leur apporter ainsi une sécurisation pendant la traversée. Le second outil que nous préconisons est la matérialisation des trajectoires cyclables, lorsqu'elles sont complexes, par un marquage au sol spécifique qui permette de diriger le vélo conformément à la volonté du législateur (2015) et aux recommandations émises depuis 7 ans par le Cerema.



1- Place Saint-Paul : ce nœud autoroutier complexe expose beaucoup les cyclistes. Le carrefour crée une rupture cyclable importante entre les plateaux Est et le cœur de la Métropole. Un lieu très inconfortable, repéré par plusieurs associations (Sabine et Plein Air) depuis longtemps. Nous avons interpellé à de nombreuses reprises la Métropole sur ce secteur. Sans réponse de sa part, il est aujourd'hui difficile d'établir une solution technique et un calendrier de travaux.

2- Le secteur du boulevard des Belges et des quais hauts rive droite : ce secteur permet la jonction entre les grands boulevards et les quais hauts et bas en rive droite jusqu'au pied du pont Flaubert. Il est aussi à la jonction de l'avenue du Mont Riboudet, l'hyper-centre et le pont Guillaume le Conquérant. La traversée de cet espace très chargé en trafic est redoutable et très alambiquée pour les cyclistes. Obligé·e·s à maints arrêts sur des îlots, confronté·e·s à des trajectoires de cisaillement sur de multiples points, ces aménagements récents, liés à la création de la ligne T4, sont vecteurs de critiques. Un exemple parmi d'autres lorsqu'un ou une cycliste utilise la voie réservée au TEOR et aux cyclistes vers les quais, iel est exposé·e au tourne à droite des véhicules automobiles se dirigeant vers le Pont Guillaume. Nous avons de nombreux retours à ce sujet. Ce noeud routier est en particulier très mal adapté pour les cyclistes provenant du secteur ouest en direction de la rive gauche. En effet, il n'existe aucun

cheminement cyclable entre la rue Duguay-Trouin et la piste cyclable du Pont Guillaume-le-Conquérant. L'itinéraire alternatif utilisant les quais oblige à traverser le carrefour située entre le boulevard des Belges et le quai Gaston Boulet pour lequel le cheminement cyclable comporte 6 traversées de voies avec potentiellement une phase de feu pour chacune.

3- La place Saint-Hilaire : cette jonction importante relie les Grands Boulevards, la rue Saint-Hilaire et la route de Darnétal. Dans le cadre de la prolongation de T4 de Boulingrin à Saint-Hilaire, il est prévu des aménagements cyclables nouveaux, mais le franchissement de la place restera difficile, peu sécurisante pour les cyclistes.

4- La place Cauchoise : le réaménagement de cette place ronde est décevant car toujours perçu comme très routier. Les aménagements cyclables, certes autrefois inexistant, sont en-deça d'un projet d'apaisement et d'un espace public fait pour les déplacements à vélo et à pied. Les tourne à gauche cyclistes, par exemple, vers la rue du Renard depuis la voie TEOR sont pour les vélos qui montent impossibles aux heures de pointe, nécessitant, soit des pieds à terre aux traversées piétonnes, soit des manoeuvres à faible vitesse dans le flot du trafic pouvant conduire à des incivilités ou pire des comportements à risque de la part des automobilistes pressés.

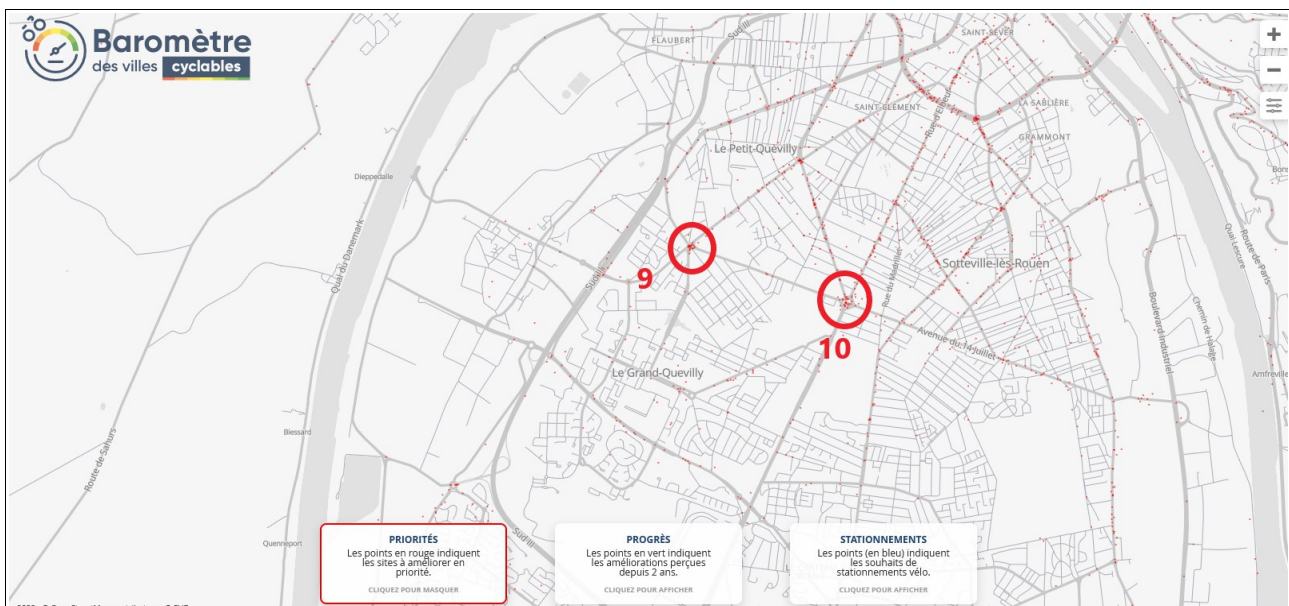
5- Le rond-point des Filatures : situé sur le boulevard de l'Europe, sur un axe qui relie le centre-ville de Rouen à celui de Sotteville, ce carrefour giratoire inconfortable présente des difficultés d'insertion du vélo. La Métropole Rouen Normandie projette d'améliorer la situation via la création d'une piste bidirectionnelle en rive sud, avec un renforcement du traitement cyclable aux intersections. Par ailleurs, l'itinéraire n°5 du réseau express vélo, dont la programmation n'est pas encore connue, et reliant Saint-Etienne-du-Rouvray à Rouen devrait se connecter à l'itinéraire n°1 sur cette place. Nous restons néanmoins attentifs à la qualité de ces aménagements futurs dans un contexte où le trafic routier important (5000 véhicules à l'heure) ne sera pas contraint (maintient des voies de circulations, absence de réflexions sur les schémas de circulation dans les rues adjacentes, la politique de déport du trafic, la gestion globale du stationnement ou encore la nécessaire adaptation des pôles générateurs de déplacement aux abords de cette place).

6- La place Beauvoisine : cette intersection importante permet de relier les quartiers Nord de Rouen (Jouvenet) au centre-ville. Récemment réaménagée dans le cadre des travaux T4, avec des aménagements cyclistes que nous estimons au mieux bien trop insuffisants, au pire inexistant (par exemple la liaison Beauvoisine-Ernemont) ne dispose pas finalement du traitement cyclable qu'elle mériterait pour le confort de tous les usagers.

7- La jonction entre la rue Jeanne d'Arc et la gare : les répondants au baromètre confirment nos craintes sur ce noeud intermodal avec des usagers du train, piétons ou cyclistes. Mal perçu, encore aménagé dans le cadre de T4, nous avons fait de nombreuses propositions, malheureusement restées lettre morte.

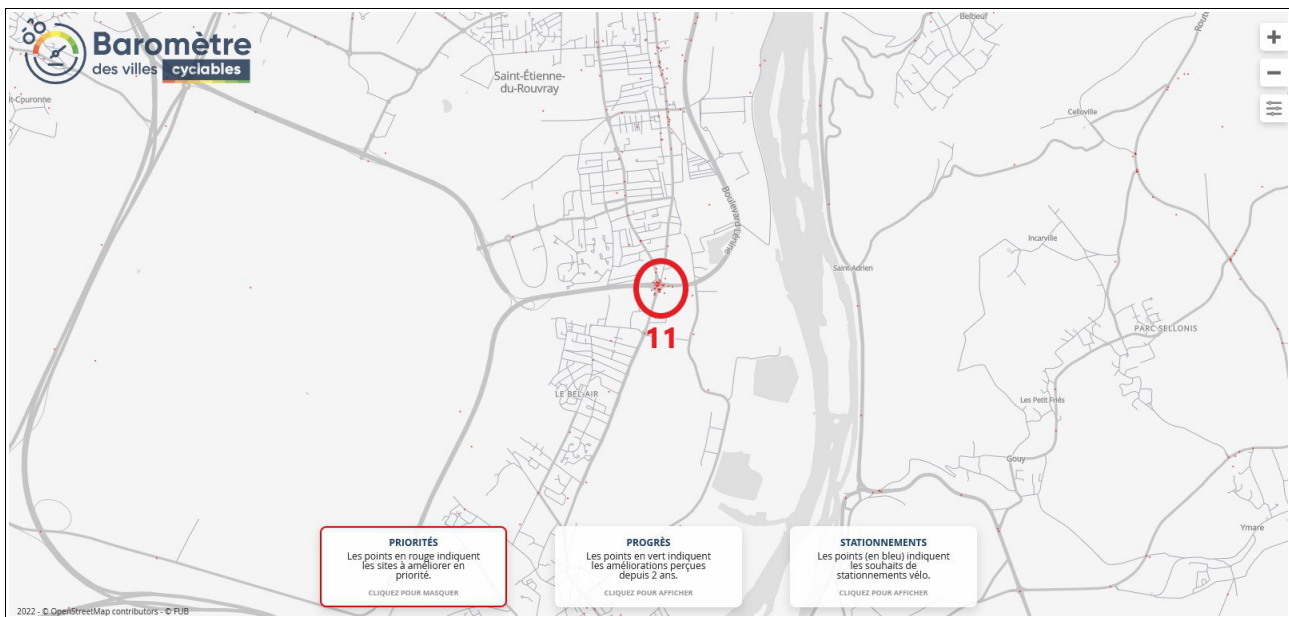
8- L'ancienne Place des Chartreux : la réaffectation complète de la place en un îlot bâti et la reconfiguration des circulations lors de l'aménagement du T4 entre la rue Saint-Julien, l'avenue de la Libération et les boulevards Charles De Gaulle et du 11 Novembre, mais également sur des voiries adjacentes comme les rues Trianon, Maryse Bastier et Jacqueline Auriol, est aussi signalée, à juste titre, à de nombreuses reprises par les répondants au

baromètre. Cette opération d'urbanisme est une occasion ratée de penser de bout en bout la place du vélo. On peut mentionner la zone de rencontre au nord de l'ancienne place sur les rues Maryse Bastier (côté Petit Quevilly) et Jacqueline Auriol (côté Rouen) toujours en travaux plus de deux après la mise en service du T4... Relevons aussi l'absence de by-pass vers la rue Jean Macé au sortir de la zone de rencontre rue Maryse Bastier avec des situations délicates de face à face avec les automobiles en giration. Dans le nouveau carrefour proprement dit, le positionnement du vélo demeure hasardeux, sans zone de protection, au milieu du trafic, notamment sur les tourne-à-gauche depuis l'avenue de la Libération vers la rue Saint-Julien ou depuis le boulevard du 11-Novembre vers le boulevard Charles de Gaulle. Une mention spéciale pour la rue Trianon qui débute également à cet endroit vers le Jardin des Plantes, dont la mise en double sens cyclable vers le carrefour, un temps envisagée (les pictogrammes vélo et les premiers marquages ont été grossièrement effacés), n'a pas été suivie d'effet, preuve s'il en fallait, de la démission de l'aménageur face à des situations imprévues ou non pensées aux origines des projets et qu'il aurait résolu sans grandes difficultés, ni débauche de moyens, avec un peu de volonté et un diagnostic sagace de l'espace concerné.

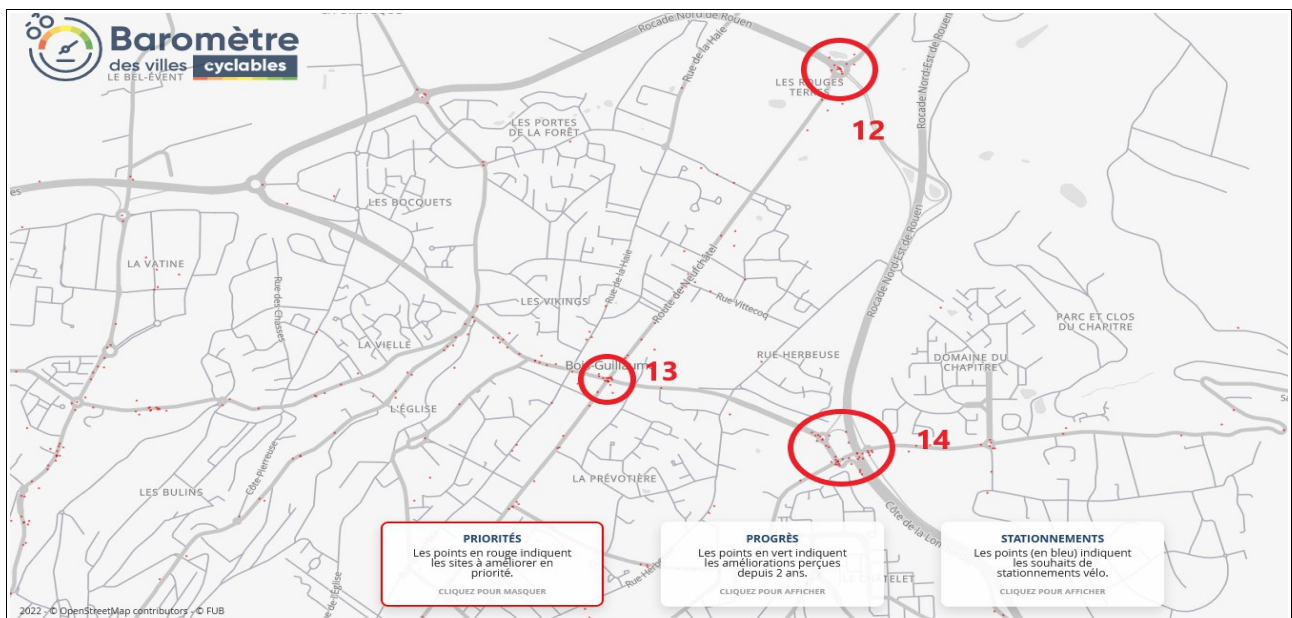


9- Le rond-point Saint-Julien: ce carrefour à six branches, caractérisés à l'est par le passage du tramway, est un rond-point toujours difficile à franchir. Il devrait être aménagé à la "hollandaise" en reprenant les préconisations que nous avons décrites au début de ce document. Sur le schéma ci-dessous, la part des aménagements en fonction de leurs usages est à ce titre révélateur : la surface consacrée aux voitures occupe 56% de la place, quand celle offerte aux piétons en recouvre 19% et celle dédiée au vélo 0%...

10- Le rond-point des Bruyères, pourtant réaménagé pour le T4 avec la création d'une piste bidirectionnelle sur tout le pourtour, est salué comme un espace où il y a eu des progrès mais reste aussi identifié comme un secteur à problème. Un exemple parmi d'autres : l'insertion sur la piste unidirection de l'avenue des Canadiens en direction du Zénith favorise les trajectoires de cisaillement puisque c'est à la corde des girations des véhicules qu'une bande cyclable, sans protection, a été intégrée en dépit du bon sens.



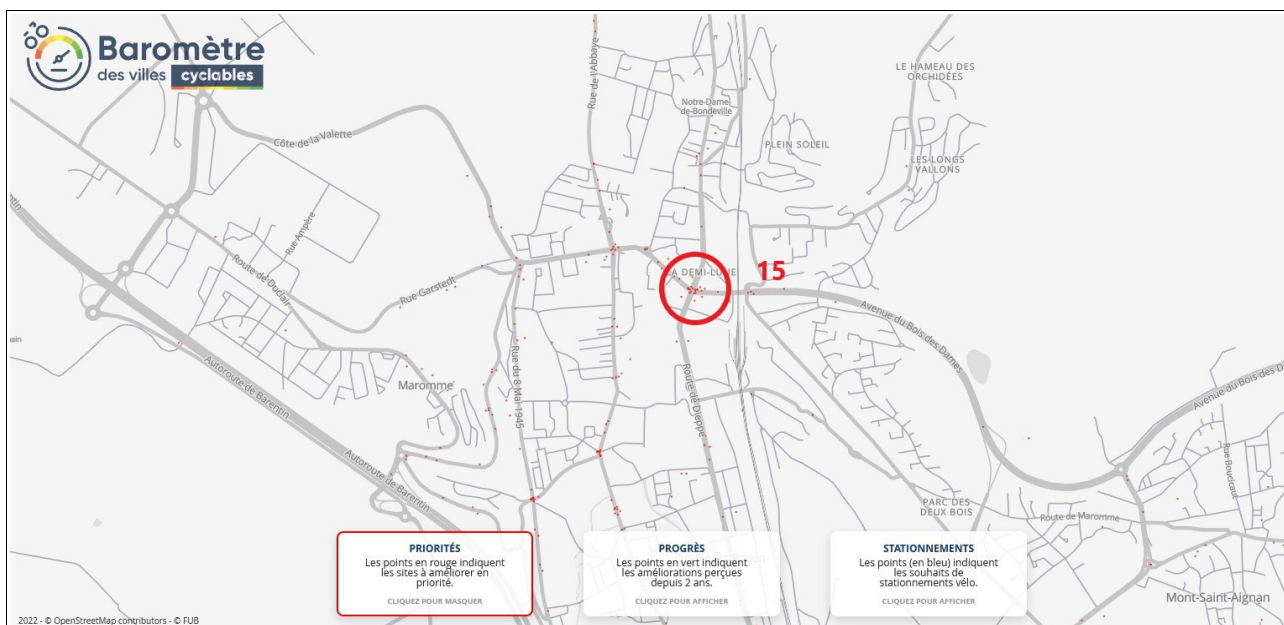
11- Le rond-point des vaches est pointé sans surprise par de nombreuses personnes au baromètre. Il est inconcevable que ce maillon d'une voirie structurante urbaine demeure non cyclable d'autant que des aménagements (des pistes bidirectionnelles vers Oissel et vers le chemin de halage) dans sa continuité le desservent. Des quartiers d'habitation apaisés se situent à proximité côté Saint-Etienne-du-Rouvray. Un rond-point impossible, sur lequel il y aurait largement la place d'aménager une place au vélo, car des cyclistes l'empruntent. Bravo à eux les courageux...



12- Le rond point des Rouges Terres qui voit deux branches dans l'axe Est Ouest qui présentent 4 voies de circulation et dans l'axe Nord Sud deux voies dont une partie de couloir bus. Les cyclistes ont raison de signifier les difficultés sur ce secteur qui est vraiment totalement inadapté pour les vélo. La métropole, il y a deux ans, avait envisagé une sécurisation à l'aide d'un système de leds dans la chaussée et de panneaux mais nous n'avons aucune nouvelles de ce projet.

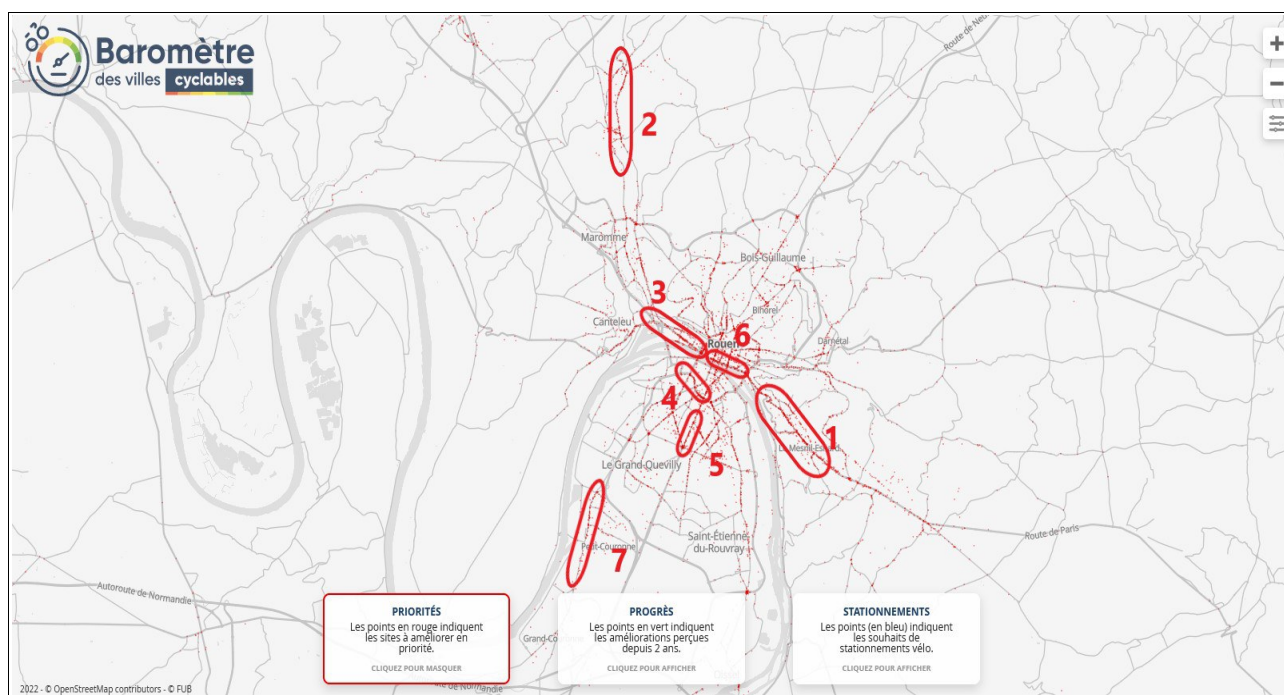
13- **Carrefour de la Mairie de Bois Guillaume** à l'intersection de la route de Neufchatel avec la rue de la République et la Route de Darnétal un grand carrefour complètement routier.

14 -**Intersection Route de Darnetal- rue de la Prévotière et liaison au rond point qui permet d'entrer sur l'A28 vers le Nord.** Ce secteur est aussi très routier, les vitesses sont assez élevées et pourtant il existe des flux de cyclistes se rendant dans le quartier du Chapitre. Un réaménagement est en cours, où l'apaisement des vitesses, notamment en sortie d'A28, a été pris en compte dans le projet. Il faut espérer que les mesures soient efficaces.



15- **Carrefour de la Demi Lune Maromme** un carrefour extrêmement routier qui présente une grande largeur en traversée.

2.B] Les itinéraires linéaires



1- La route de Paris sur les Plateaux Est : les associations Sabine et Plein Air, cette dernière spécifiquement implantée sur ce secteur géographique, ont depuis longtemps identifié les difficultés que rencontrent les cyclistes au quotidien. La Métropole Rouen Normandie est en train de travailler à l'amélioration de cet axe, espérons qu'elle sera qualitative. Nous y veillerons.

2- La vallée du Cailly, et sa liaison vers Clères sont bien connues comme peu accueillantes pour les vélos. C'est un travail de fond que la Métropole doit entamer sur ces secteurs périphériques, en lien avec les espaces ruraux et au delà vers les grandes liaisons cyclables (Avenue Verte, Route du Lin, EV4). Nous espérons une avancée dans les années à venir. Rappelons que c'est aussi une clef essentielle pour le développement du vélo : l'absence de réflexion sur le périurbain, les intermodalités vélo et TC, conduit inéluctablement à retrouver les voitures dans les centres urbains. S'affranchir de poser la question du vélo au delà du cercle restreint des centres villes revient finalement à amoindrir tous les efforts louables qui peuvent y être entrepris...

3- Le Mont Riboudet que nous avons proposé en aménagement tactique transitoire dans le cadre de la crise COVID, qui devrait être là aussi pérennisé dans les mois qui viennent par la métropole Rouen Normandie. Le fait que les contributeurs au baromètre aient pointés de nombreuses difficultés sur cet axe prouve que même un aménagement sommaire ou provisoire ne suffit pas et qu'il faut veiller à assurer une place aussi confortable que possible au vélo. Cet aménagement est régulièrement rendu inutilisable par la présence de véhicules qui y sont stationnés, obligeant le cycliste à s'insérer dans un flux motorisé intense et peu sécurisant. Ce type d'expérience dissuade le cycliste et tend à anihiler l'intérêt de l'aménagement. L'avenue comporte jusqu'à six voies de circulations. Nous soutiendrons un projet qui limite le nombre de voies à deux, en laissant l'espace ainsi libéré aux modes actifs.

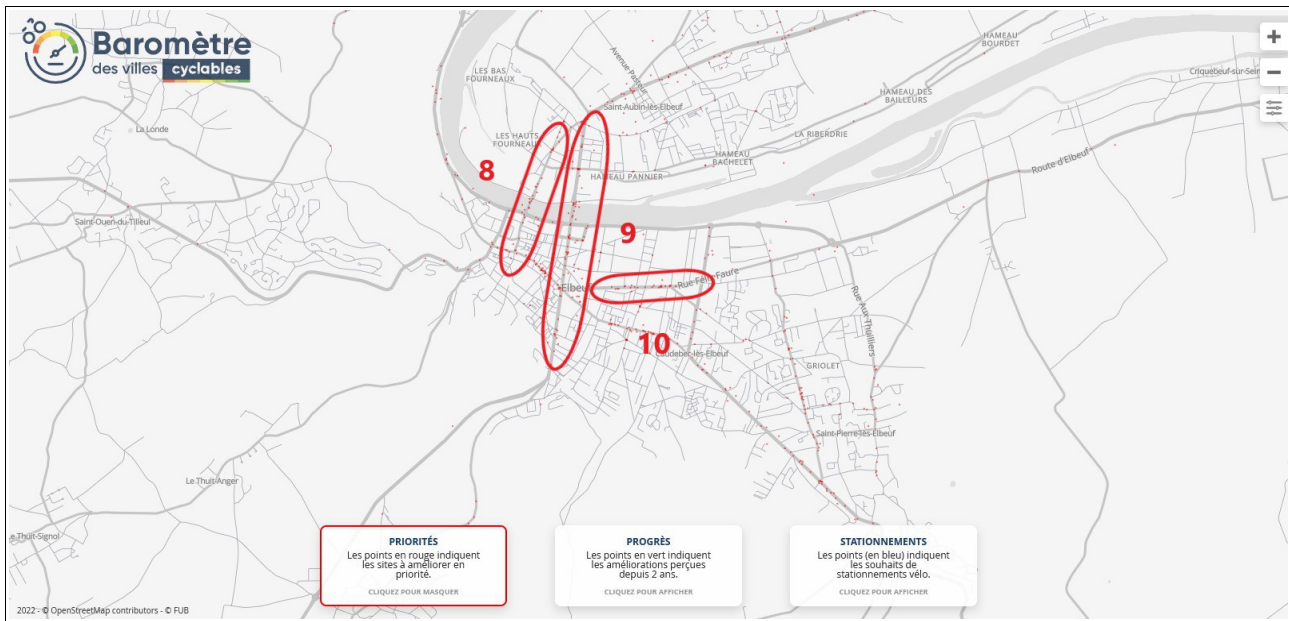
4- Le boulevard de l'Europe dans sa partie ouest comprise entre le secteur Elbeuf et le secteur Rondeau pose évidemment beaucoup de problèmes. Aujourd'hui la métropole Rouen Normandie travaille sur une piste cyclable bidirectionnelle en rive sud, nous demandons qu'une mono-directionnelle soit disposée aussi en rive nord.

5- L'avenue des Canadiens notre association a énormément travaillé dans le cadre du projet de la métropole de rénovation de ce secteur. Nous savons aujourd'hui que la métropole s'engage sur une implantation de l'aménagement cyclable sous la forme d'une piste bidirectionnelle unilatérale, ce qui ne nous satisfait pas. Nous avons une position similaire sur les questions d'aménagement autour de T4 et on voit à travers ce baromètre que les cyclistes confortent ce qu'étaient nos analyses basées sur l'expertise d'usage. Les nombreux secteurs réaménagés dans le cadre de ce projet et notamment sur les carrefours ne sont pas estimés satisfaisants par les cyclistes. La Métropole doit entamer une profonde remise en cause de ses méthodes d'analyse et se détacher de ses propositions que nous estimons trop timorées pour pleinement inciter à l'essor de la bicyclette dans notre ville.

6- Les quais Hauts Rive Droite posent de grosses difficultés depuis la création de la piste bidirectionnelle sur trottoir en rive nord. Nous constatons que notre association dès le début avait pointé des problèmes de cohabitation avec les piétons, des trajectoires antagonistes avec les véhicules entrant dans la zone 30. Là aussi les répondants au baromètre de la FUB viennent conforter nos craintes. Nous déplorons que les récents travaux opérés sur le quai de la Bourse n'aient pas intégré de solution à ce problème, alors même que la Métropole rejette dorénavant les aménagements cyclables positionnés sur les espaces dévolus aux piétons.

7- L'avenue Aristide Briand à Petit Couronne : le boulevard Maritime est plutôt *trucky friendly* que *biky friendly*, en bon français ! Pourtant, c'est un site prioritaire à améliorer car il dessert le bac du Val de la Haye depuis le bourg de Grand-Quevilly et de là vers Sahurs et La Bouille. Cet itinéraire permet d'accéder directement depuis la rive gauche à la boucle de Sahurs : c'est aussi un itinéraire de loisir tout en étant un maillon des déplacements à vélo entre le nord et le sud de cette zone Ouest de la rive gauche.

8- La rue Jeanne d'Arc (*pas représentée à cause de l'échelle mais que tout le monde connaît*) qui avec l'implantation de la Vélostation, et les flux traversant est signalée comme étant à améliorer. En plein coeur de l'hyper-centre, cet axe symbolique au trafic important aux heures de pointe et les week-ends n'a plus lieu d'être dans une ville moderne marchable et cyclable. Un projet de passage en zone de rencontre est en cours, visant un apaisement progressif et la réduction de la place de la voiture.

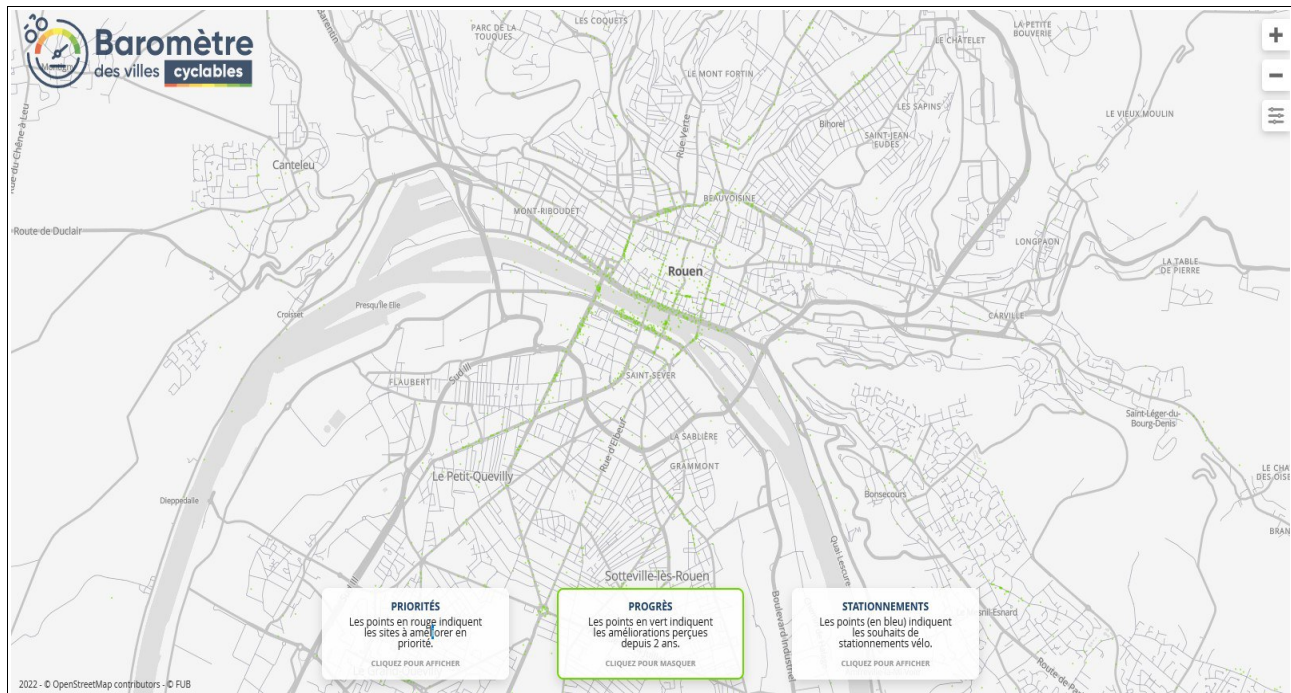


8- Le pont Guynemer à Elbeuf dans l'axe de la rue des Canadiens et de la rue Guynemer avec son franchissement de la Seine relie les centres villes d'Elbeuf et de Saint-Aubin avec la gare. Les répondants soulèvent la question de la continuité cyclable d'un itinéraire avec beaucoup d'accuité, que nous partageons pleinement.

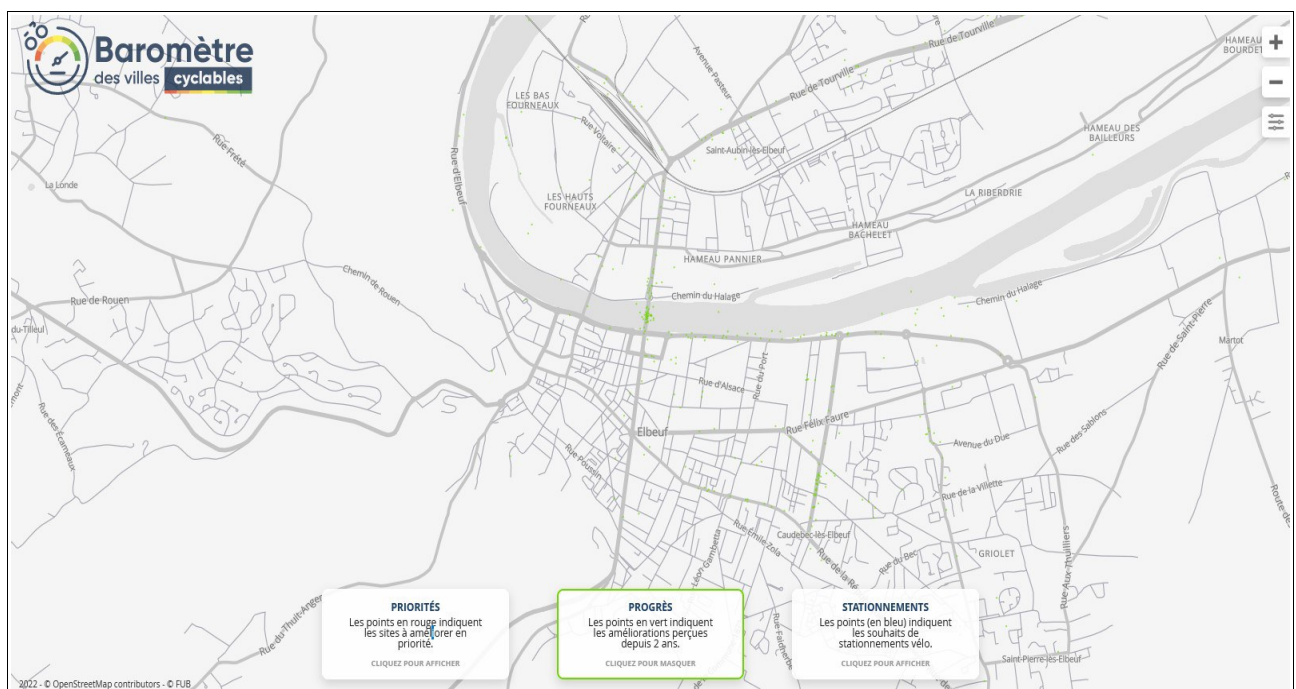
9- Le pont Jaurès qui est un axe important que nous avons proposé en aménagement provisoire dans le cadre de la crise COVID et qui a été réalisé en aménagement permanent par la Métropole. C'est aussi un des sujets qui ressort comme en progrès, mais il reste encore des difficultés.

10- Le cours Carnot : un axe important traversant en est ouest, dans une zone dense urbaine où les aménagements cyclables sont largement insuffisants.

3) Les progrès depuis 2 ans

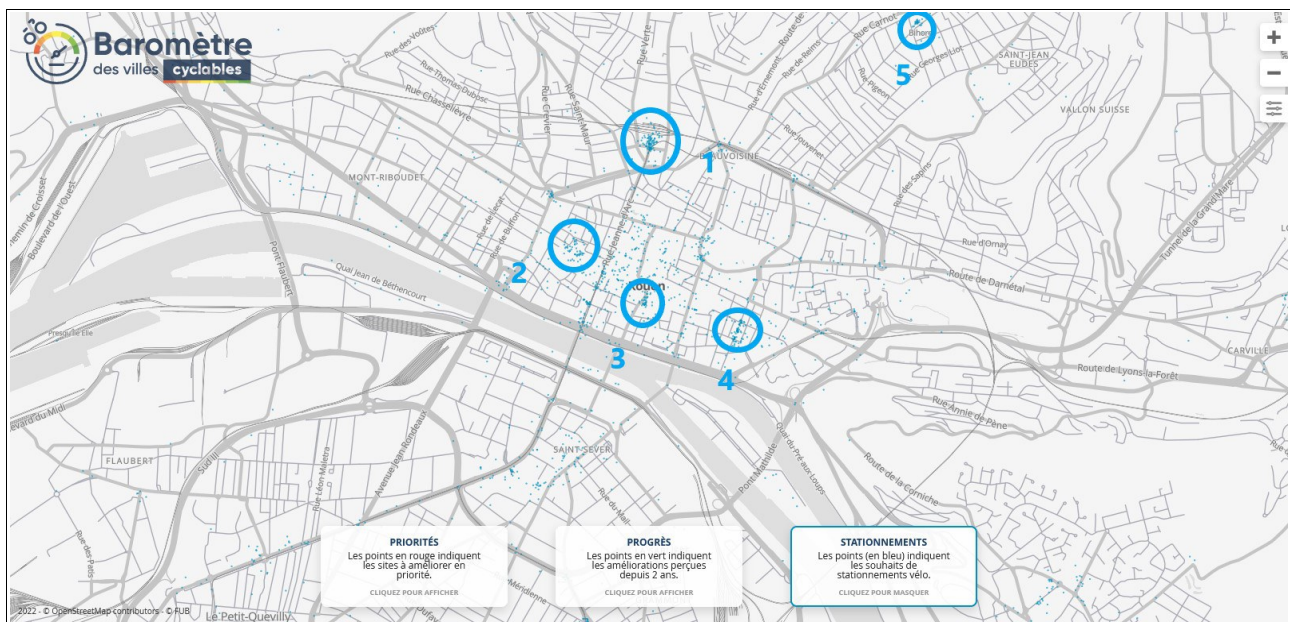


Les progrès sur le cœur de la métropole Rouen dans sa partie Rive Droite comme dans sa partie Rive Gauche soulignée par les cyclistes correspond à la carte des aménagements réalisés, autour de l'itinéraire T4... On constate que cette carte se superpose à celle des priorités en matière d'aménagement. C'est un bon résumé de la situation, notre association a toujours considéré que ces aménagements étaient des progrès, mais insuffisants pour permettre d'atteindre un **sentiment de sécurité et de confort** pour le cycliste. C'est donc finalement une dépense publique qui n'est pas satisfaisante car elle ne permet pas d'atteindre pleinement l'objectif de faire de Rouen un territoire cyclable.



À Elbeuf les améliorations sont concentrées sur le pont Jean-Jaurès où les cyclistes perçoivent des progrès depuis deux ans, nous l'avions réclamé ainsi que les aménagements des rues dans la continuité, cette demande était donc totalement justifiée et là encore les cartes faisant état des difficultés montrent que l'aménagement n'a pas atteint la totalité des objectifs.

4] Les demandes en stationnement.



1- Le stationnement autour de la gare, un problème épineux. L'association Sabine depuis des années alerte sur ce sujet qui ne fait pas grand débat au vu du taux d'occupation du parking vélo dans la partie Est de la dépose minute qui est très souvent pleine. Comme tout nœud intermodal, il faut absolument améliorer la situation en travaillant en partenariat avec la SNCF afin d'offrir des parkings sécurisés et gratuits pour les "vélo-taffeurs" qui sont aussi les vélos des Navetteurs, c'est-à-dire des personnes qui travaillent entre Paris et Rouen.

2- La place du Vieux marché où on peut encore constater, que comme souvent, dans les zones piétonnes la lisibilité du stationnement cyclable n'est absolument pas satisfaisante. Ceci est dû à un problème de mélange entre le stationnement résidentiel, le stationnement de courte durée pour aller dans les commerces, le stationnement des "vélos taffeurs" en pendulaire qui travaillent dans cette zone, et le stationnement traditionnel.

Le matériel déployé par la métropole pour chacune de ces typologies de stationnement doit être différencié. Il doit être aussi clairement reconnaissable et visible sur les espaces publics piétons. C'est un vrai champ de progression en matière de politique cyclable. La Métropole Rouen Normandie nous a présenté un plan en matière de stationnement cycliste qui nous semble acceptable. Nous serons vigilants à son application sur l'espace public afin de permettre l'amélioration de cette situation.

3 - Le Sud de la Place de la Cathédrale, même problématique que la place du Vieux marché.

4- La place Saint-Marc, avec une problématique de stationnement similaire aux deux points précédents, à laquelle il faut rajouter évidemment les besoins de stationnement pour les marchés du samedi et du dimanche.

5- La place du marché de Bihorel est également identifiée par les contributeurs au baromètre des villes cyclables. Ce n'est pas étonnant au vu de la faiblesse de la capacité de stationnement en vélo. La place venant d'être refaite il faudra tout de même réévaluer cette demande des cyclistes, mais d'ores et déjà sur cette commune le déploiement de la politique cyclable reste bien insuffisante.

Globalement, une forte demande de stationnement à destination des cycles s'exprime autour des zones d'intermodalité (gare SNCF), de desserte des commerces (place du Vieux-Marché, place Saint-Marc, centre Saint-Sever, place Colbert), mais également des établissements scolaires et centres universitaires (Mont-Saint-Aignan, Madrillet, CHU), des lieux d'activités culturelles (bibliothèque, salles de spectacle, cinémas) ou sportives (stades, piscines...)

5] Conclusion

En conclusion, cette première analyse du baromètre des villes cyclables 2021 sur la Métropole Rouen Normandie vient corroborer bon nombre de nos analyses qui tentent de convaincre les aménageurs qu'il faut absolument viser "**l'excellence qualitative**" des aménagements cyclables afin d'accentuer l'augmentation observée lors des cinq dernières années de la part modale du vélo dans la Métropole pour atteindre les objectifs qu'elle annonce elle-même. Et nous en voulons pour preuve, le nombre de réponses à ce baromètre des villes cyclables sur la métropole qui est en augmentation ainsi que sur les autres communes périphériques. Nous analysons cette augmentation comme une expression d'un potentiel et d'une forte demande en la matière. Si bon nombre des axes pointés par les contributeurs au baromètre correspondent à des besoins déjà identifiés par l'aménageur et pour lesquels des projets sont à venir, on relève également que de nombreuses critiques se sont exprimées sur des aménagements récents, en particulier, ceux implantés en marge du tracé de T4. Cela nous renforce dans nos choix concernant les aménagements créés par la Métropole, nous avons tiré la sonnette d'alarme sur ces sujets au moment de l'étude des plans sans que nous soyons écoutés. Nous souhaitons que les projets à venir puissent effectivement contribuer à des déplacements plus faciles, plus sûrs et au final plus nombreux à vélo, qu'ils ne se traduisent pas par des échecs tels que ceux que nous avons parfois pu connaître.