



m.gellard@wanadoo.fr

## Contribution de Michel GELLARD

### Humeur de rentrée

*Knock* : « ...Est-ce que ça vous chatouille, ou est-ce que ça vous grattouille ? »

*Le tambour* : « Ça me grattouille. (Il médite). Mais ça me chatouille bien un peu aussi. »

*Knock* : « Désignez-moi exactement l'endroit... »<sup>1</sup>

Pendant le confinement, de nouveaux aménagements de circulation ont été mis en place. Cela s'est accéléré pendant l'été à la suite des élections municipales. Outre l'incitation à abandonner la voiture au profit de modes de déplacement alternatifs, dont le vélo, un des arguments scandés pour justifier la mise en place du dispositif 30 km/h et des nouvelles voies réservées en priorité aux vélos est la meilleure cohabitation et **l'apaisement** que cela va générer entre les différents utilisateurs de l'espace public. Est-ce si sûr ?

### *Une signalétique et un dispositif qui semblent disparates*

Il est indéniable que dans les « vélorues » les cyclistes seront à l'aise et les vélos cargos auront suffisamment de largeur pour se déplacer sans frôler les voitures ou craindre pour leur intégrité. Mais force est de constater que ce n'est pas le cas dans beaucoup de rues où la piste cyclable est réduite à une portion quasi symbolique. Sur d'autres sites, la voie de circulation est partagée au sol à parts égales entre les deux roues et les voitures qui roulent « à cheval » sur la voie cyclable.

De quelle stratégie relève les aménagements (pistes qui s'interrompent d'un coup, pistes protégées par des plots à certains endroits mais pas partout, etc...) qui semblent aussi disparates que les signalétiques (jaunes, vertes, blanches...) ? Par exemple, quels sont les critères qui ont présidé au choix des emplacements des « vélorues » ou de tel ou tel circuit, de tel ou tel aménagement ? À certains endroits, la signalisation par sa multiplicité de modalités (horizontales et verticales) et de symboles ne perturbe-t-elle pas plus qu'elle ne renseigne ? Par ailleurs quels sont les critères qui président au choix des emplacements des "vélorues" ou de tel ou tel circuit, de tel ou tel aménagement ?

---

<sup>1</sup> « Knock » Jules Romains

Les dispositifs déjà en place datent d'une autre époque et quelquefois d'une autre approche. De nouvelles mesures qui s'ajoutent et s'entassent suffisent-elles à faire un plan cohérent, compréhensible, incitatif et sécurisant pour l'utilisateur ?

### ***Une mesure globale nécessaire ?***

Désormais dans la plupart des rues (80 %) de la ville, le 30 km/h s'impose. D'où vient la nécessité de généraliser cette limitation de vitesse sans distinction d'usage ou de caractéristiques techniques des voiries ? D'où vient ce chiffre magique apparu comme une évidence de 30 km/h ? Pourquoi pas 25, 35 ou 40 ?

Est-ce bien nécessaire d'imposer cette mesure à chaque rue et à chaque moment du jour et de la nuit ? Sans doute au nom de la simplicité de compréhension de la mesure mais est-ce un argument suffisant face à une réalité qui est plus complexe et qui résiste ? Est-ce que les décideurs ont essayé de rouler durablement à cette vitesse pour traverser la ville comme cela va être le quotidien de beaucoup d'utilisateurs ?

### ***Une ville apaisée. Vraiment ?***

Apaisée pour les automobilistes qui, à 30 km/h ou moins, suivent les vélos avant de déposer leurs enfants à l'école et quelquefois de traverser la ville au même rythme pour aller au travail... et en revenir en fin de journée ?

Apaisée par exemple pour les riverains du boulevard Dalby, qui, en plus de la saturation habituelle risquent de supporter le report de circulation des voitures suite à l'expérimentation de la « vélorue » rue d'Allonville ? L'objectif de ce dispositif est de diviser par 2 le nombre de passages. Qui peut croire qu'ils vont disparaître ? De la rue d'Allonville peut-être ; c'est beaucoup moins sûr pour les rues adjacentes qui vont probablement subir un peu plus le bruit et la pollution d'embouteillages plus fréquents ?

Apaisée pour la circulation sur le quai de la Fosse, la rue de Strasbourg, le quai Ceineray ou le pont de la Motte rouge suite à la fermeture aux voitures du pont de Saint-Mihiel etc... ?

Apaisée pour les vélos qui slaloment entre les voitures stationnées à leur droite et les voitures qui les suivent avec impatience ou tentent de les doubler ?

Apaisée pour les personnes âgées ou non, handicapées ou non, qui ne sont plus en capacité ou n'ont tout simplement pas envie de faire du vélo et qui, pour éviter les embouteillages, vont devoir prendre les transports en commun, masquées en période de pandémie alors qu'elles se sentent plus en sécurité dans leur voiture ?

Apaisée pour les professionnels basés en périphérie qui ont déjà fait la queue pour accéder à la ville et qui vont devoir rouler à 30 km/h pour aller chez leurs clients ?

Apaisée pour les piétons avec ou sans poussette, avec ou sans chariot ou déambulateurs, sur des trottoirs pleins de trous mal rebouchés à la suite de chantiers ? Dans certaines rues, des trottoirs déjà étroits sont encore réduits par le stationnement de voitures qui se mettent "à cheval" sur le trottoir et sur la rue car elles ont peur d'être accrochées du fait de la cohabitation entre deux voies de circulation et une piste cyclable.

Apaisée alors que les deux-roues à moteur profitent de l'aubaine et dépassent allègrement les 30 km/h sur les pistes cyclables ?

Apaisée pour les piétons qui voient régulièrement des cyclistes s'affranchir des règles de stop, de feux rouges, de passages piétons, et même circuler quelquefois dans les rues piétonnes ?

...

Nul doute (?) qu'une concertation **élargie, rigoureuse et sincère** permettra d'évaluer les situations et d'améliorer les aménagements actuels !