

La piste cyclable bidirectionnelle sur trottoir des allées Jean Jaurès à Nîmes

Entre les places Jules GUESDE et SEVERINE. Réalisation 2009-2010

Malgré les avis des associations et les recommandations du Commissaire enquêteur exprimés lors de l'enquête publique et fondés sur les recommandations nationales* et la loi sur l'air, l'aménagement des allées Jean Jaurès a été réalisé selon le plan initial.

Force est maintenant de constater (voir détail ci-après) que la conception générale de cette piste cyclable, bidirectionnelle en centre ville sur trottoir, et de très nombreux points ne sont pas conformes aux textes en vigueur concernant les aménagements cyclables ; sa signalisation notamment est en grande partie non réglementaire et elle favorise systématiquement les voitures au détriment des vélos et des piétons.

Alors que les traversées cyclables des allées sont très espacées, il n'y a rien, côté ouest pour le déplacement des vélos en sécurité. Pourtant il s'y trouve de nombreux commerces très fréquentés au quotidien.

Cet aménagement des allées Jean Jaurès, est donc en contradiction avec la loi sur l'air qui exige la « promotion des modes (de déplacements) les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie », « le développement ... de l'usage de la bicyclette et la marche à pied » et « la mise au point des itinéraires cyclables... en fonction des besoins et contraintes de la circulation » ; il ne répond pas au besoin criant de déplacements à vélo rapide et sécurisé actuel et futur. Peut-on imaginer de nombreux vélos électriques à 25 km/h dans les deux sens sur cette piste ?

Aussi nous demandons :

- des améliorations sur la piste existante (Ex : enlever les potelets centraux, peindre des marquages au sol réglementaires blancs, normaliser la signalisation verticale ...)

- la remise à l'étude de l'aménagement de la partie non rénovée des allées selon les Recommandations pour les Aménagements Cyclables* avec une piste ou une bande de chaque côté, comme demandé pour l'ensemble du projet dans le cadre de l'enquête publique par les associations et le Commissaire enquêteur.

Observations en contradiction avec les recommandations* et la réglementation**

Sur les allées Jean Jaurès à Nîmes en cours de rénovation (avec 2x2 voies pour voitures et large terre-plein central) vient d'être réalisée une piste cyclable **bidirectionnelle sur trottoir** côté est des allées, alors que sur le côté ouest rien n'est prévu pour les cycles.

Pourtant, les associations avaient demandé, lors de l'enquête publique, une piste des deux côtés des allées, et le Commissaire enquêteur, dans ses conclusions, avait émis un avis favorable à l'aménagement d'ensemble « en recommandant toutefois de remettre à l'étude... la création de deux pistes cyclables, une à l'ouest et une à l'est. »

Or non seulement une piste n'a été faite que d'un seul côté mais elle ne suit pas les recommandations des services spécialisés du ministère*

En effet d'après celles-ci, « **un itinéraire cyclable doit être continu, sûr, cohérent, direct, attractif, confortable, aisément identifiable par les autres usagers.** » et ici ce n'est pas le cas :

- la piste est située en pleine ville; elle est interrompue par 8 croisements (plus les deux extrémités) et 3 entrées privées entre les places Séverine et Jules Guesde, soit une interruption tous les 60 m... or, d'après les recommandations : **la piste bidirectionnelle « peut être une opportunité intéressante en péri-urbain... lorsque le nombre d'intersections (entrées publiques et privées) est faible.**

- la piste est sur trottoir, bien séparée des voies carrossables par des voitures en stationnement et de la végétation ; or **l'éloignement de la piste cyclable** (des autres voies) **doit être exceptionnelle (zone peu urbanisée...)** d'après les recommandations.

.../...

- à presque toutes les intersections de rues ou entrées privées trois potelets sont placés, un au milieu de la piste, et deux de part et d'autre, en bordure immédiate de la piste, soit une distance de 1 m entre potelets, **les recommandations étant 1,20 à 1,60 m** de largeur en présence d'obstacles latéraux.

- ces **potelets**, ayant un **sommet anguleux**, sont particulièrement dangereux***.

- la piste, bidirectionnelle, a 2,1 m de large ... or d'après les recommandations – « **sa largeur minimale doit être de 2,5 m, sa largeur recommandée 3 m** ».

- la piste est à niveau du trottoir; sa **perception est médiocre** (contraste de couleur faible entre les revêtements) en l'**absence de marquage réglementaire blanc au sol******: ni lignes en bordures, ni figurines, ni flèches directionnelles aux entrées, ni ligne d'effet de feux, ni passages piétons la traversant ; les piétons peuvent circuler en bordure immédiate de la piste (sans parler de ceux qui sont dessus). D'après le code de la route (Art. 414-4.IV), le vélo devant rester à au moins 1 m du piéton, et ne doit pas utiliser son avertisseur sonore, sauf cas de danger immédiat, il doit donc normalement se déporter sur la moitié gauche de la piste, ou s'arrêter si un autre vélo arrive en face en demandant aux piétons de bien vouloir regagner le trottoir.

- **à chaque intersection de rue**, les vélos sont soumis aux panneaux « **Cédez le passage** », alors que les véhicules sur les voies parallèles ont priorité.

- en **absence de feux tricolores spécifiques**, les vélos doivent observer les feux destinés aux piétons situés sur leur droite en allant vers le nord, ou sur leur gauche en allant vers le sud. De plus, ces feux destinés aux piétons ont une durée du « vert » plus courte que ceux concernant les véhicules à moteur, et en observant les feux verts les vélos doivent céder le passage.

- pour aller d'un point à un autre du **côté ouest** des allées, où les commerces sont particulièrement nombreux et fréquentés (boulangeries, presse, bars, épiceries...) l'**absence de piste ou de bande cyclables** y oblige les vélos à prendre la double voie des voitures, ou à aller à pied sur d'assez longues distances.

- par ailleurs, **les potelets anti-stationnement**, sur le trottoir, sont très souvent espacés de 1,40 m environ, ce qui laisse le minimum de place aux piétons, minimum exigé par la loi, alors que **l'AFNOR recommande un intervalle de 1,80 m**, plus confortable pour tous, plus commode pour les personnes à mobilité réduite, et moins onéreux.

- ... et cet inventaire ne se prétend pas exhaustif.

Henri ARNAL
Président de CROCO-VELO
« Nîmes à Vélo, en sécurité »

*Recommandations pour les aménagements cyclables. CERTU- 2000 et 2008. Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire du Tourisme et de la Mer. 108 p.

** Loi n° 96-1236 du 30 novembre 1996. Art. 28, 28-1 et 20

*** lettre du 26 août 2009 à Mme l'Adjointe déléguée à la Voirie et aux grands projets d'aménagement de l'espace (lettre restée sans réponse)

**** La signalisation des aménagements cyclables. CERTU 2004