

Vélo en Ile-de-France : quel avenir pour les « coronapistes » ?

En quelques semaines, les pistes cyclables sanitaires transitoires¹, surnommées coronapistes, se sont installées dans le paysage parisien et francilien.

Présentées comme LA solution au déconfinement par les écologistes¹ et défenseurs du vélo, ces voies réservées sont destinées à permettre à un nombre grandissant d'usagers des transports¹ de troquer leur passe Navigo pour la bicyclette. Et ainsi soulager bus et métros d'une partie de leurs passagers aux heures de pointe.

Résultat, elles occupent le terrain. Aux 50 km supplémentaires annoncés par la mairie de Paris d'ici l'été, s'ajoutent les 40 kilomètres prévus dans le Val-de-Marne, 60 annoncés en Seine-Saint-Denis¹ et les projets qui fleurissent un peu partout de Saint-Quentin (78) à Meaux (77) en passant par La Défense (92) ou Cergy (95).

Cohabitation difficile avec les voitures

Mais si elles sont devenues incontournables depuis le 11 mai, l'utilité de certaines de ces pistes provisoires est parfois contestée et leur dangerosité soulignée, avec le retour progressif de la circulation automobile.

Ainsi, à Argenteuil dans le Val-d'Oise¹, une piste aménagée en centre-ville n'a duré que... trois jours. Idem dans les Yvelines où les 4,5 km de voie réservées aux cyclistes qui reliaient les ponts du Pecq et de Chatou et permettaient de rejoindre Rueil 2000 à La Défense, ont disparu à la demande des maires¹ (DVD) de Chatou et du Vésinet.

A Créteil dans le Val-de-Marne, c'est une motion réunissant majorité et opposition municipales qui a été votée pour demander une évaluation¹ « le plus tôt possible, avant fin juin » des pistes sanitaires aménagées par le département.

A chaque fois, en ligne de mire : une cohabitation difficile avec les voitures. Les bouchons générés par ces pistes qui empiètent sur les voies de circulation posent problème. Un effet d'autant plus inquiétant qu'il intervient alors que les voitures restent encore, près d'un mois après le déconfinement, bien moins nombreuses qu'en temps normal aux heures de pointe.

Des voies encombrées par des stationnements gênants

Les mauvais usages comme la confiscation de ces coronapistes par les deux-roues motorisés, ou les voitures et camions qui y stationnent fréquemment, compliquent encore la donne. « C'est la fameuse ritournelle du *J'en ai pour deux*

minutes des conducteurs qui nous mettent en danger en nous obligeant à déboîter », rappelle un cycliste de Montreuil (93).

L'ex-N2¹, à hauteur d'Aubervilliers et de La Courneuve et l'ex-N3, à hauteur de Pantin (Seine-Saint-Denis), sont emblématiques tant le phénomène est institutionnalisé. Le département a d'ailleurs alerté la préfecture. Les services de l'Etat indiquent avoir dressé « plus de 800 verbalisations » sur l'ex-N3, à Pantin en une semaine.

Il n'empêche. Les cyclistes, eux, applaudissent ces nouveaux aménagements et encouragent les collectivités à poursuivre dans ce sens. « Le pouvoir des pistes cyclables temporaires est de faire venir des cyclistes là où il n'y en avait jamais auparavant en Seine-Saint-Denis ! » assure le collectif vélo Ile-de-France qui regroupe 37 associations.

«Un vrai engouement des Parisiens»

Et les chiffres semblent leur donner raison. Là où des compteurs ont été installés, on enregistre une explosion du nombre d'utilisateurs¹. « Pour se rendre compte de l'intérêt de ces pistes, il suffit de voir les records de fréquentation mesurés depuis la fin du confinement, souligne Christophe Najdovski (EELV), l'adjoint aux transports de la maire de Paris. Le trafic vélo a progressé de 50% depuis début mars ».

Un argument de plus pour Anne Hidalgo qui a promis 50 km de nouvelles pistes cyclables¹ aménagées d'ici l'été dans la capitale. Parmi elles, certaines ont été réalisées dès le mois de mai, comme rue de Rivoli ou boulevard Saint-Michel. Mais bien d'autres axes devraient accueillir des coronapistes d'ici la fin du mois de juin, rue La Fayette, avenue Gambetta ou encore sur le tracé de la ligne 13, au nord-ouest de la capitale.

La question aujourd'hui est : ces pistes sont-elles faites pour durer ? Pour la maire sortante Anne Hidalgo, qui vient de signer un accord avec les écologistes¹ en vue du second tour des municipales le 28 juin, la réponse est oui, sans hésitation.

« Il y a un vrai engouement des Parisiens. Ces pistes sont un vrai succès. Elles ont permis d'être une alternative à la voiture¹ et même aux transports en communs et nous allons les pérenniser, y compris celle de la rue de Rivoli », a-t-elle déclaré.

Une pérennisation qui devra être étudiée et discutée au Conseil de Paris et obtenir l'aval de la préfecture de police de Paris. « La ministre Elisabeth Borne a indiqué qu'elle veillerait à ce que l'Etat accompagne les collectivités pour favoriser le vélo. Nous, on dit « chiche » ! » conclut Christophe Najdovski.

« Il faut se laisser le temps de l'observation » Le Centre d'études sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) vient d'éditer un guide express sur les aménagements cyclistes provisoires et a organisé une série de conférences en ligne pour expliquer comment réaliser ces fameuses « co-

ronapistes ». Thomas Jouannot, directeur de projet et auteur du guide, nous en explique les principes. Que faut-il faire pour que ces coronapistes fonctionnent ? La première chose, c'est de laisser le temps aux usages de s'établir. Il faut un certain droit à l'erreur. Toutes ces pistes n'ont pas vocation à rester. Mais il faut se laisser le temps de l'observation, de voir comment les usages – ou les mésusages (stationnement, véhicules motorisés...) – s'installent. En fonction de cela, on peut décider de la pérenniser, la modifier ou la supprimer. A Argenteuil, la piste n'est restée que trois jours... Il y a des aménagements qui ont déjà été supprimés, oui. Cela dépend de leur acceptabilité et de la congestion. Si les embouteillages créés sont de très grande ampleur, c'est difficile de maintenir la piste très longtemps. C'est l'avantage et l'inconvénient de ces coronapistes. On a tout de suite quelque chose de visible sur le territoire, mais on ne prend pas le temps de l'étude, de la concertation avec les riverains, les associations... Là, on teste tout de suite, et on a la réponse. Il faut parfois accepter de revenir dessus. Mais l'immense majorité des centaines de kilomètres créés depuis le 11 mai est toujours là. Certains disent que ces pistes sont peu utilisées. Comment les évaluer ? Faire des comptages permet de se rendre compte que 5000 vélos par jour, c'est beaucoup plus discret et moins visible que 5000 véhicules motorisés par jour. Boulevard Voltaire à Paris, on a pu constater que le débit des cyclistes était deux fois plus important que le débit des motorisés. On ne peut pas empêcher la concurrence des modes, parfois cela gêne d'autres usages. Mais dans énormément de cas ces pistes sont très appréciées. Si, au final, 80% des pistes sont pérennisées, on pourra dire que c'est un gros succès.



Rue Saint-Jacques, Paris (Ve). Pour la maire sortante de Paris, Anne Hidalgo, les coronapistes sont un succès « et nous allons les pérenniser, y compris celle de la rue de Rivoli », annonce-t-elle.

Rue Saint-Jacques, Paris (Ve). Pour la maire sortante de Paris, Anne Hidalgo, les coronapistes sont un succès « et nous allons les pérenniser, y compris celle de la rue de Rivoli », annonce-t-elle.

LP/Aurélie Ladet

par F.c. Et S.c. Avec Jean-Gabriel Bontinck Et Les éditions Départementales

