

Actualité Arras

On apprend toujours à cohabiter, dans la zone 30, entre cyclistes et automobilistes

Dimanche 20.02.2011, 05:02 - La Voix du Nord



La rue aux Ours est l'un des points sensibles signalés par l'association Droit au vélo.

| ON EN PARLE |

Des conducteurs sont encore surpris de croiser des vélos dans le centre-ville d'Arras. Depuis un an, les amateurs de la petite reine ont le droit d'emprunter les voies en sens interdit. Bilan, douze mois après le début de cette cohabitation.

PAR JULIEN LECHEVESTRIER

jlechevestrier@lavoixdunord.fr PHOTO PASCAL BONNIERE

1 Un an après. Depuis mars 2010, les cyclistes peuvent emprunter la plupart des sens interdits dans le centre-ville d'Arras où a été instaurée une zone 30. La cité atrébate a devancé cette mesure qui s'applique automatiquement dans toutes les villes françaises, depuis le 1^{er} juillet 2010 (sauf disposition contraire prise par la municipalité). « Nous avons souhaité réduire l'importance de l'automobile, acquise depuis plus de cinquante ans, en partageant l'espace public avec les cyclistes et les piétons. Il faut canaliser le nombre de véhicules et réduire leur vitesse en centre-ville, explique Thierry Spas, adjoint au domaine public. Avec ces contresens, nous favorisons le trajet le plus direct pour les cyclistes. Depuis leur mise en place, nous avons constaté une légère augmentation des vélos. » « Il y a encore pas mal de choses à faire évoluer mais j'ai été surpris par leur nombre cet hiver dans le centre-ville. Les mentalités évoluent, constate Olivier Jandot de l'ADAV (Droit au vélo) d'Arras. Depuis deux ans, il y a une vraie politique du vélo avec un schéma au niveau communautaire. Mais c'est un travail de longue haleine. »

2 Des axes plus dangereux que d'autres. Dans les rues les plus fréquentées, la cohabitation n'est pas encore des plus cordiales et peut même s'avérer risquée pour les cyclistes. « Il faut encore un gros travail de sensibilisation et de communication, estime Olivier Jandot. La personne qui arrive en face n'a pas assez d'informations à propos du contresens cycliste. Il n'est pas rare de voir des automobilistes énervés, des appels de phares ou des coups de klaxon. Alors que nous sommes dans notre bon droit. » L'ADAV pointe des axes plus dangereux que d'autres comme la rue aux Ours (« on aimerait y voir un petit rond-point matérialisé à l'angle avec la rue des 3 visages »), la rue du Général-Barbot ou l'intersection de la rue des Agaches avec celle de Saint-Aubert. Mais, depuis douze mois, aucun accident grave n'a été constaté en centre-ville. « Devant, on voit le danger arriver. À 50 km/h, la distance de freinage, en cas d'accident, est de 29 mètres. Le piéton ou cycliste a seulement 20 % de chance de survivre. À 30 km/h, c'est 13 mètres et 80 % de chance », déclare Franck Trémorin, directeur du domaine public à la ville. « Si des deux côtés, les personnes sont responsables, il n'y a pas de risque. Le cycliste n'est pas quelqu'un de suicidaire », affirme l'ADAV qui regrette, « de voir encore certaines voitures rouler à 50 km/h ou plus dans la zone 30. ».

3 De futurs aménagements. « Nous sommes allés avec les services techniques (et tout le monde était à vélo !) pour pointer une dizaine d'endroits où il y a encore des incohérences », déclare Olivier Jandot. Pour alerter au mieux les automobilistes, l'ADAV espère de nouvelles peintures au sol. « Des logos vélos sensibiliseront les automobilistes. Ils seront peints au sol, quand les beaux jours reviendront, au début des contresens et aux carrefours, annonce Thierry Spas. Tout cela viendra s'ajouter à la signalisation verticale (les panneaux) déjà existante. » L'adjoint au domaine public précise également que d'autres zones 30 existent en ville et pas seulement dans le centre. « Dans le quartier de l'Hippodrome, la cité de l'Europe, le quartier Clémenceau, rue Mistral... Dans ces zones, les contresens cyclistes sont aussi en vigueur. »

4 Y a-t-il assez de parcs vélos ? Arras ne sera jamais Amsterdam ou Copenhague, les paradis des amoureux de la petite reine. « La question du stationnement demeure. Les arceaux actuels ne sont pas assez nombreux et pas assez visibles », note Olivier Jandot. « Il reste à en réaliser place des Héros. Mais il y a quand même trente-six sites pour attacher son cycle », rétorque Franck Trémorin. L'ADAV rêve de voir des places de stationnement voiture transformées pour garer des cycles. « Comme à Lille. Sur un espace pour un véhicule, on peut mettre quatre arceaux soient huit vélos. » •