



Contribution ADTC à la concertation sur l'identité du Réseau Express Vélo

L'ADTC partage l'objectif de la Métropole de tripler la part modale vélo à l'horizon 2020.

Comme préconisé dans notre livre blanc de 2015, le réseau express projeté devra être continu, sécurisé, et les intersections bien identifiées, pour pouvoir, d'une part le jalonner, et d'autre part le matérialiser dans le but d'attirer l'attention des conducteurs.

Le test réalisé à l'intersection de l'avenue des Jeux Olympiques et de l'avenue Jean Perrot est donc intéressant à ce titre.

Une première préoccupation, unanime, est la crainte de glissade en cas de temps humide sur des bandes de couleur, comme cela a pu être le cas antérieurement sur les traversées marquées en couleur verte.

Certains adhérents trouvent les couleurs proposées trop nombreuses et craignent que cela ne nuise à l'image des cyclistes en les identifiant à des clowns, et rien n'indique qu'il s'agit d'une traversée cyclable. Le marquage proposé semble onéreux à réaliser et les cyclistes préfèrent que l'argent public soit destiné en priorité à la réalisation d'aménagements cyclables efficaces.

Idéalement ce réseau express vélo devrait être doté d'un revêtement spécifique teinté dans la masse afin de faciliter son identification par les cyclistes mais aussi par les autres usagers. Cette coloration permettrait également un jalonnement des itinéraires.

Ce futur réseau empruntant des parties déjà réalisées (piste des JO), il ne semble pas possible d'appliquer cette nouvelle règle. Dès lors le marquage des rives par une bande de couleur, en excluant la teinte jaune réservée aux marquages temporaires ou de chantiers, pourrait permettre cette identification. Il pourrait être envisagé une personnalisation de cette couleur en fonction de l'axe structurant emprunté. L'intersection de 2 axes structurant pourrait faire l'objet d'un traitement spécifique en reprenant les couleurs de ces 2 axes.

S'agissant du jalonnement, la Métropole a réalisé il y a quelques années un jalonnement des itinéraires cyclables. Là aussi, par souci d'économie et de lisibilité, il suffirait que cette signalétique soit révisée et complétée éventuellement par le numéro de l'axe structurant suivi du futur réseau express vélo.

Enfin, si l'idée d'une « station service vélo » est très séduisante, l'implantation proposée sur un trottoir oblige les piétons à marcher sur l'aménagement cyclable, source de conflits et d'insécurité pour tous. Le choix d'outils proposés est judicieux, mais le point de gonflage devra être mieux intégré à la station.