

TESTÉ POUR VOUS

Vingt-cinq kilomètres à vélo le long de la ligne de tram



Pascal de Fresnes se rend souvent à Valenciennes à vélo. Il va quasiment aussi vite qu'en voiture.

Cohabitation difficile entre vélo et tram ? Le mieux, c'est encore de vérifier sur place. Alors j'ai sorti mon VTC. Départ jeudi, à 14 h 50 de l'agence « Voix du Nord », boulevard Watteau, à Valenciennes, et retour à 16 h 35 après avoir parcouru 25 km. Une longue balade sous le soleil, pas toujours très agréable. La faute, souvent, aux voitures et camions.

PAR VÉRONIQUE BERTIN
vbertain@lavoxdunord.fr
PHOTOS « LA VOIX »

Un an que je n'étais pas montée sur un vélo. Me remettre en selle en démarrant boulevard Watteau à Valenciennes n'était pas pour me rassurer. Lesdits boulevards (Watteau, comme Pater et Eisen) ne sont pas les amis des cyclos : chaussée déformée, trous, cohabitation difficile avec la voiture, etc. Boulevard Harpignies, ouf, les aménagements récents permettent de circuler en toute sécu-

rité. Puis vient le pont Jacob et sa légère montée. Là, les cyclistes ont le droit de rouler sur les trottoirs... pour ne pas subir la pression des voitures. Avenue de Saint-Amand, mine de rien, ça grimpe mais ça ne roule pas trop mal, avec, là encore, un aménagement réalisé sur la partie haute de l'avenue.

Peur de passer la Croix d'Anzin

La Croix d'Anzin était ma véritable angoisse... Mais finalement, comme je tourne à droite, aucun souci. Je suis la première à redémarrer au feu. L'avenue Jaurès est équipée de bandes cyclables, sauf au niveau des feux où les cyclos ont le droit de se positionner devant les voitures. Mieux vaut éviter quand même ! Je sens très vite que je gêne. À la station André-Parent, je suis rejointe par Pascal, un cyclotouriste de Fresnes. Je vais pédaler dans sa roue jusqu'à ladite mairie. Je lui en sais gré car il m'a quelque peu coupé le vent de face, assez désa-

gréable. Les cuisses tirent dans la montée du pont de la Beuse-Borne et ce n'est rien comparé avec l'autre sens, où la montée est plus raide encore. Un peu plus loin, je comprends enfin pourquoi une station de tram de Bruay s'appelle les Hauts-Champs : ça grimpe. Certes ce n'est pas le Ven-



« Quand il y a une piste pour les vélos, c'est plutôt agréable. Sinon, c'est moins drôle. »



Les voitures ont la fâcheuse tendance de se garer à cheval sur la voie

réservée aux vélos. Ici à Bruay, plètement sur la piste cyclable, les conducteurs qui ouvrent la portière sans vérifier si quelqu'un arrive, etc. Il faut aussi faire attention au souffle des voitures qui doublent (vite) quand elles ne se rabattent pas que de poisson à la clef. Et il faut se méfier aussi des pistes mal entretenues et piégeuses : verre cassé, cailloux, terre, etc. « Ce n'est pas marrant, hein », lance Pascal dans la traversée de Fresnes. Mais lui a choisi, « pour aller à Valenciennes, je vais aussi vite à vélo qu'en voiture ». Je confirme. Au retour, alors que la file de voiture s'étire pour passer la Croix d'Anzin, j'ai pu doubler tout le monde. Et boulevard Harpignies, grâce aux aménagements partagés avec les piétons, je vais une fois encore plus vite que le trafic auto. Au final, vingt-cinq kilomètres en une heure trente-cinq minutes soit une moyenne de 15 km/h. Pas de quoi se vanter mais cest pas mal selon Pascal : « Avec le nombre de feux et les relances, on peut difficilement rouler plus vite. » ■

Toujours anticiper les réactions

Accrochée ferme au guidon du vélo, il faut avoir les yeux devant et surtout sur les côtés pour anticiper les voitures garées sur les trottoirs et débordant sur la chaussée, les camions garés com-

plètement sur la piste cyclable, les conducteurs qui ouvrent la portière sans vérifier si quelqu'un arrive, etc. Il faut aussi faire attention au souffle des voitures qui doublent (vite) quand elles ne se rabattent pas que de poisson à la clef. Et il faut se méfier aussi des pistes mal entretenues et piégeuses : verre cassé, cailloux, terre, etc. « Ce n'est pas marrant, hein », lance Pascal dans la traversée de Fresnes. Mais lui a choisi, « pour aller à Valenciennes, je vais aussi vite à vélo qu'en voiture ». Je confirme. Au retour, alors que la file de voiture s'étire pour passer la Croix d'Anzin, j'ai pu doubler tout le monde. Et boulevard Harpignies, grâce aux aménagements partagés avec les piétons, je vais une fois encore plus vite que le trafic auto. Au final, vingt-cinq kilomètres en une heure trente-cinq minutes soit une moyenne de 15 km/h. Pas de quoi se vanter mais cest pas mal selon Pascal : « Avec le nombre de feux et les relances, on peut difficilement rouler plus vite. » ■

réservée aux vélos. Ici à Bruay,

La ligne vers Vieux-Condé, Droit au vélo l'a testée aussi

Alain Legrand quitte rarement son vélo. Dès qu'il doit se déplacer, il enfourche son engin et ne compte même plus les kilomètres parcourus. Dernièrement, avec trois cyclistes de l'association Droit au vélo (qu'il représente dans le Valenciennois), il a parcouru le tracé de la nouvelle ligne de tram. Son bilan ? Peut mieux faire côté prise en compte des deux roues. Le trio a pédalé de Valenciennes à Condé-sur-l'Escaut, « doucement et en s'arrêtant pour examiner et prendre des photos ». La route sur laquelle le tram a fait son arrivée est « un axe structurant cyclable inscrit au schéma directeur vélo et repris au plan de déplacements urbains ». Premier constat : « Le tram prend beaucoup de place et ne la partage pas facilement ». Et pour Droit au vélo, « le parcours n'est vraiment pas agréable ».

De la Croix d'Anzin à la Beuse-Borne. « À la Croix d'Anzin, le vélo doit prendre sa place et s'imposer au carrefour ». Pour ne pas chuter, il faut aussi traverser les rails à angle quasi droit sinon c'est le gadin assuré. Des pistes cyclables ont été aménagées mais elles s'arrêtent à chaque feu tricolore. « Il faudrait plutôt une réinsertion progressive sinon les cyclos sont obligés de mettre pied à terre et s'arrêter. C'est désagréable ».

La traversée de Bruay. « C'est la zone la plus désagréable. Il y a pas mal de croisements. La voirie est souvent réduite à 3 m et les voitures ne peuvent pas nous doubler. Les conducteurs font donc pression et des utilisateurs peuvent renoncer au vélo à cause de cela. Il y a aussi pas mal de voitures en stationnement sur les trottoirs et les vélos doivent s'écarter. »

Escaupont. Le point noir, c'est le croisement avec la route qui vient de la RD 935. Mais pas que : « Avant, en montant, sur la droite, il y avait un aménagement pour les cyclistes. Curieusement il a été remplacé par des places de stationnement le long des pâtures alors qu'il faudrait plutôt favoriser les modes doux. En plus, ça monte et ce n'est pas large. On est souvent frôlés par les camions. Ce n'est pas très engageant pour prendre le vélo. »

Fresnes. Pas de gros points noirs puisque le tram emprunte un axe qui n'est pas encore urbanisé. Le seul souci, c'est le manque d'ouverture vers la voie verte, après le pont du Moulin, qui part d'un côté vers Anzin et Wallers (si l'on prolonge jusqu'au bout) et de l'autre vers Péruwelz. Alain Legrand a aussi un avis sur le visuel de la ligne : « C'est très minéral. Ça n'apporte pas de gaieté et ce n'est pas très agréable à l'œil. Pas non plus très engageant pour les deux roues. » ■



Alain Legrand et des cyclistes de l'association Droit au vélo ont parcouru à plusieurs reprises le tracé pour le décortiquer.

Un arceau vous manque...

Alain Legrand, référent de l'antenne valenciennoise de Droit au vélo, n'a encore jamais eu l'occasion de prendre le tram avec son vélo mais il sait que pas mal de personnes le font. Il est persuadé que pour les habitants de communes voisines du tram, comme Hergnies, le vélo peut-être un moyen pratique et rapide pour se rendre jusqu'à un arrêt de tram. Le seul souci, le long de la nouvelle ligne, comme d'ailleurs de l'ancienne, il n'y a aucun arceau pour stationner un vélo. « Comment développer l'intermodalité sans équipement le long de l'itinéraire ? », questionne-t-il. Idem à la gare de Valenciennes. Il n'existe pour l'instant pas d'abri sécurisé pour les vélos ou les scooters comme à la gare de Saint-Amand. Le SITURV y travaille avec le conseil régional et la SNCF mais ça prend du temps. Trop sans doute pour les cyclos.

Et demain la nouvelle ligne vers la Belgique ?

Droit au vélo n'a pas encore été as-

socié à la réflexion sur la ligne de bus en site propre vers la frontière belge. Alain Legrand aurait pourtant des choses à dire et notamment sur les boulevards de Valenciennes. « Les boulevards ceinturent la ville et ils sont incontournables pour les cyclistes. Certains ont été aménagés comme Froissart et Harpignies mais demain, nous avons peur de la place que va prendre le bus, notamment sur le boulevard Eisen », observe-t-il. Même inquiétude concernant la traversée de Saint-Saulve, ville qu'il connaît bien puisqu'il y réside. « C'est l'un des axes à conforter dans le schéma directeur vélo. Que vont devenir les aménagements existants ? Le risque est de supprimer des tronçons. Et si tel est le cas, aurons-nous le droit de rouler dans les voies de bus ? Rien n'est garanti. »

Le SITURV peaufine actuellement le tracé et les aménagements en lien avec les élus, parfois tout juste installés. Il y aurait tout à gagner que le message de Droit au vélo soit reçu cinq sur cinq. ■

EN PROJET

Le SITURV (Syndicat des transports urbains de la région de Valenciennes) a été retenu pour l'appel à projet lancé par le Département pour écarter les vélos des itinéraires à grande circulation, comme celui de la nouvelle ligne de tram.

Itinéraires bis

Le long du tracé, des itinéraires bis pour les vélos vont donc voir le jour. « Pour sécuriser les deux roues et leur éviter de se retrouver dans une circulation dense, nous allons flécher des itinéraires en parallèle et créer des axes de rabattement vers certaines stations de tram », note Hervé Maillard, le directeur du SITURV. Le marché est passé et les travaux (installation des panneaux, marquage au sol, signalisation) devraient débuter dans le courant du mois de juin.

Ces itinéraires bis réalisés en partenariat avec le cabinet d'études Indigo (70 000 € à la charge du SITURV) seront valorisés pour être portés à la connaissance de tous. Le prochain axe de travail sera l'installation d'arceaux (enfin !) mais mieux encore d'abris sécurisés comme celui installé à Anzin, au niveau de la station de tram Ateliers centraux. Car les arceaux ne suffisent plus. Les cyclistes ont peur de laisser leur vélo la journée dans un endroit non sécurisé et ouvert à tous. Ces locaux sécurisés seront un vrai atout mais ils restent à budgéter. ■

RÉAGISSEZ !



Ce dossier consacré au tram et au vélo vous a intéressé. Vous avez des choses à dire sur le sujet ? N'hésitez pas à réagir sur notre site et sur la page Facebook de l'édition de Valenciennes.

www.lavoixdunord.fr/valenciennes