

15 kilomètres d'un nouveau dispositif de circulation douce implantés en ville

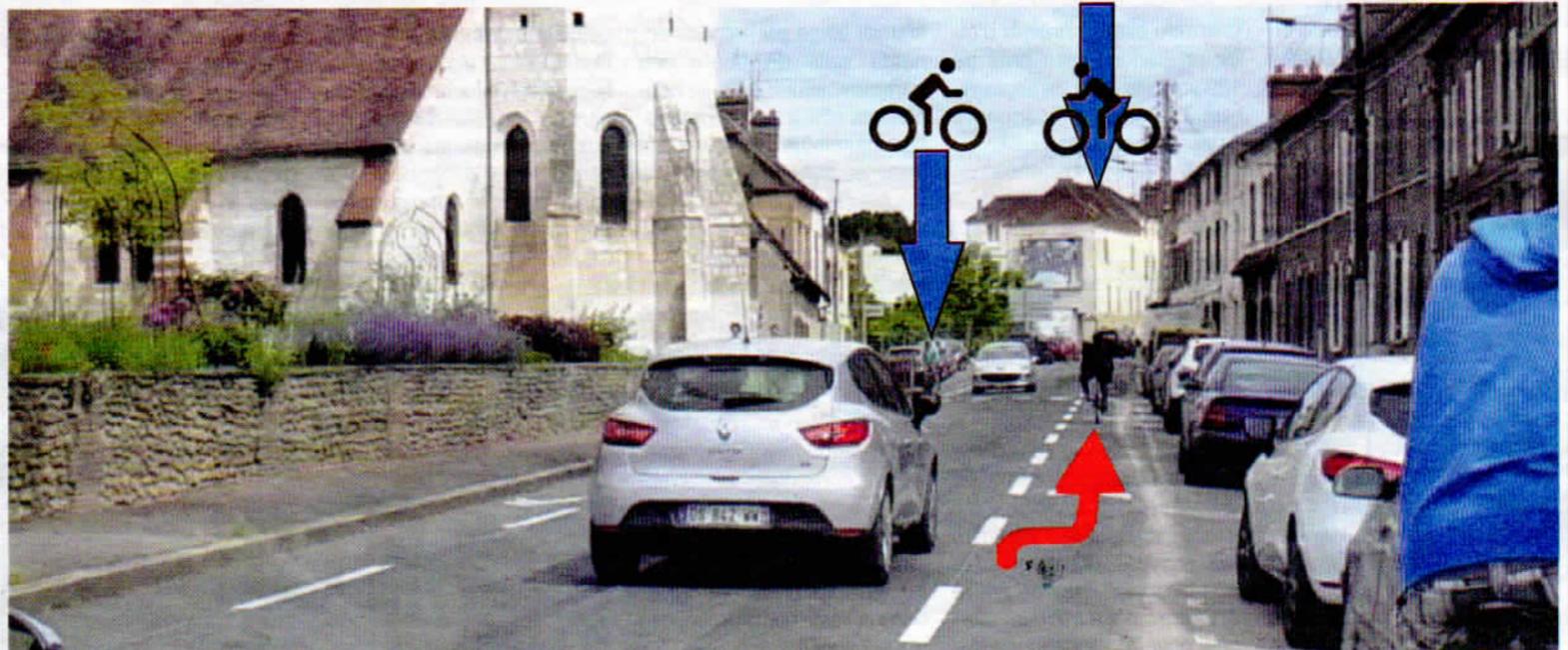
“Chaucidou” un grand coup de pédale pour le partage de la chaussée entre vélos et autos

Annoncé à grand renfort de communication, le plan vélo de la ville de Beauvais se concrétise par des travaux entamés depuis le 18 mai pour une durée approximative d'un mois et demi. Parmi ceux-ci, l'implantation d'un dispositif inédit dans le département, le "chaucidou". Une curieuse appellation aux airs de spécialité charcutière, mais qui va pourtant changer les habitudes des Beauvaisiens, automobilistes comme piétons.

Pour mener à bien cette installation et les différentes actions autour du plan vélo, un comité d'experts du vélo en ville (COVEX) se réunit chaque semaine et ajuste les implantations en fonction des recommandations de chacun, mais aussi dans le respect des lois en vigueur. Le point sur le vélo dans Beauvais et dans le Beauvaisis, et les explications sur le chaucidou avec Jacques Doridam, vice-président de l'agglomération Beauvaisienne en charge des mobilités et de l'application de la charte pour le retour du vélo en ville.

FAIRE COHABITER AUTOS ET VÉLOS

« Beauvais n'est pas sous équipée, mais ce n'est pas encore suffisant en ce qui concerne la circulation douce et cyclable. La charte avec le COVEX est très ambitieuse avec un budget global de 800 000 euros sur les deux collectivités pour donner un coup d'accélérateur. Le plan vélo est fait pour redonner la culture du vélo à Beauvais, redonner de la cohérence à la trans'Oise, l'axe Paris-Londres pour faire simple. Ce plan a aussi pour objet de réduire les chaînons manquants dans le maillage des pistes cyclables et développer des services tout autour de cela » expose le vice-président. Il insiste fermement sur la notion « d'espace partagé »



Exemple d'implantation du chaucidou ici rue Notre-Dame-du-Thil. Il y a ici des vélos de chaque côté de la route et deux voitures sur le point de se croiser. Le véhicule gris que l'on voit de dos va se placer derrière le cycliste le temps du croisement puis pourra ensuite se remettre sur la voie centrale pour le dépasser. La manœuvre se fait naturellement et semble engendrer une baisse de la vitesse des automobilistes.

en prenant bien soin de montrer que toute guéguerre entre automobilistes et cyclistes est proscrite, « le chaucidou est l'exemple type de la culture que nous souhaitons promouvoir, le vélo à côté des automobilistes et pas contre », précise Jacques Doridam.

L'utilisation du vélo à Beauvais est encore anecdotique aujourd'hui (1%). La part belle est faite aux piétons (30%), aux automobiles et aux bus (6%), mais selon l'élu, le frémissement du vélo se fait sentir de façon croissante. « On a vu ce frémissement grâce à la proposition de forfait de prise en charge par l'agglomération pour la remise en état des vélos des usagers. On envisageait qu'une centaine de personnes profiteraient de cette aubaine sur plusieurs mois, on est déjà à 56 personnes en à peine un mois, donc oui, il se passe quelque chose », appuie Jacques Doridam.

DES COULOIRS VÉLOS CHEVAUCHABLES

Pour faire cohabiter biclounes et autos, le chaucidou débarque donc à Beauvais, « ça existe depuis près de 30 ans, mais c'était plutôt utilisé en zone rurale. Il s'agit de montrer aux usagers que la chaussée doit être partagée. On s'est inspiré du succès de ce dispositif route de Rouen à Amiens que nous sommes allés voir. La période post-covid nous a semblé intéressante pour donner un coup d'accélérateur à travers des aménagements prévus pour être pérennes et non provisoires », commente l'élu. Sur l'une des premières rues équipées dans le quartier Notre-Dame du Thil, le nouveau système est déjà en place.

La délimitation séparant les deux voies de circulation a disparu. Par contre, on voit clairement que deux "rives" sont matérialisées par les traits discontinus de part et d'autre de la chaussée. Reste donc

une voie centrale pour les autos et ces deux rives pour les vélos. « Ainsi les automobilistes sont amenés à considérer qu'ils doivent partager l'espace de la chaussée. Les voies latérales peuvent être d'une largeur de 0,75 à 1,5m de large. Les espaces de stationnement, quand il y en a, ne sont pas impactés et demeurent comme avant », décrit le vice-président. Avec une voie centrale ainsi réduite dans sa largeur, le dispositif devrait aussi, selon les experts du vélo, amener les automobilistes à ralentir leur vitesse. Quand deux voitures sont amenées à se croiser alors que des vélos se trouvent dans les couloirs latéraux, rien de nouveau selon l'élu, le code de la route s'applique normalement : « c'est un peu comme avant. Le cycliste est considéré comme un usager "fragile" il est donc prioritaire. Si vous êtes en automobile derrière un groupe de vélos, vous devez d'abord ralentir et ensuite vous

pouvez les doubler si les conditions de sécurité le permettent, ici c'est pareil. Le Code de la route n'a pas changé », insiste-t-il. Les automobilistes sont donc alors autorisés à chevaucher le couloir latéral en restant derrière le vélo jusqu'à ce que le croisement avec la voiture qui arrive en face soit effectué. Ensuite l'automobiliste se remet sur la voie centrale unique pour dépasser les vélos qui eux restent dans la rive chaucidou.

« 15 kilomètres de chaucidou vont être implantés, sur les voies pénétrantes pour relier tous les quartiers au centre-ville, comme une toile d'araignée. Pour les boulevards extérieurs, il y a déjà des pistes cyclables » pointe l'élu.

UN FAIBLE BUDGET D'INSTALLATION

Hormis la somme globale annoncée plus haut pour la circulation douce, aucun budget précis n'est alloué au chaucidou. Présent à la réunion du covex de ce matin, le responsable des espaces publics aux services techniques, Régis Maquaire, explique que des modifications sont apportées au fur et à mesure des remontées du covex grâce à ses membres qui pratiquent les nouveaux tracés. Des associations de cyclistes, mais aussi des entreprises participent à cette concertation hebdomadaire, le coût de la peinture sera donc chiffré au plus près une fois les travaux achevés. Mais pour Jacques Doridam, l'implantation du chaucidou ne devrait pas dépasser les 10 à 15 000 euros au maximum.

PREMIERS ESSAIS ENCOURAGEANTS

D'un point de vue pratique, les zones dangereuses comme les carrefours sont marquées de pictogrammes triangulaires aux entrées de rues marquant

très visiblement les nouveaux couloirs latéraux et les entrées ou sorties de couloir.

En observant les automobilistes rue Notre-Dame du Thil, même s'ils semblent parfois un peu perdus par cette nouvelle signalisation, ils semblent avoir compris qu'ils devaient quand cela le nécessitait, rouler à cheval sur le couloir latéral. Les sas à vélo devant les feux tricolores matérialisés très distinctement ont eux, un peu plus de mal à être respectés. Le marquage peinture utilisé est pour l'heure fait avec un matériau qui permet les rectifications, « on se donne une année de réflexion », souligne Régis Maquaire afin que d'éventuelles modifications soient apportées en fonction des remontées des utilisateurs. Les ouvriers sont régulièrement interrogés par des riverains pour connaître la raison des travaux, un vrai travail de pédagogie est donc indispensable. Les cyclistes présents ce matin-là ne se sont pas privés pour tester le chaucidou : « je trouve que le couloir est assez large et que les automobilistes font bien attention », dit Jacques que tout le monde connaît sous le pseudonyme Anatole. Il fait partie de l'association Beauvélo qui prend part au covex. « Je pense que c'est un très bon début et que les nouveaux usagers qui vont découvrir ces itinéraires vont se trouver sécurisés. On est sur une bonne dynamique impulsée par le confinement pendant lequel des Beauvaisiens ont redécouvert le vélo », ajoute Guylain Avisse de l'amicale cyclotouriste de Beauvais.

Hassan SADI



Jacques Doridam, vice-président de l'agglomération Beauvaisienne en charge des mobilités, découvre avec satisfaction l'implantation du chaucidou, rue Notre-Dame du Thil.

En vidéo sur oisehebdo.fr