

# Coronapistes : les Hauts-de-Seine passent la vitesse supérieure

Le département a lancé une consultation avec les élus et les associations pour pérenniser ou modifier les pistes cyclables temporaires mises en place après le confinement. Et de gommer les points noirs.



*Clichy (Hauts-de-Seine), le 6 octobre 2020. La piste cyclable temporaire du pont de Clichy fait partie des points noirs du département, qui a lancé une grande consultation sur la pérennisation des aménagements.*

LP/Anne-Sophie Damecour

Par **Anne-Sophie Damecour (avec David Livois)**

Certaines se sont imposées d'elles-mêmes, comme celle du pont de Neuilly, qui attire 5700 usagers chaque jour, devenant [le symbole du succès des pistes cyclables temporaires](#) aménagées par le département des Hauts-de-Seine, début mai.

D'autres se sont révélées plus problématiques, créant davantage d'embouteillages et de désagréments pour les autres usagers de la route. C'est notamment le cas du pont de Clichy, mais aussi de ceux de Courbevoie et de Sèvres ainsi que de la D 1, sur la

portion longeant le bois de Boulogne, les principaux points noirs relevés dans le département.

## « Trouver le juste équilibre »

Depuis la rentrée, les 35 kilomètres de coronapistes aménagées sur les voies départementales — soit 70 kilomètres en bidirectionnel — font l'objet d'une consultation associant élus et associations. « [Ces aménagements provisoires](#) matérialisés par des plots en béton et des marquages jaunes ne peuvent pas rester en l'état. Le département regarde différents critères, comme leur fréquentation et la gêne occasionnée, pour trouver le juste équilibre », explique Philippe Caron, directeur des mobilités au conseil départemental.

À Clichy, des modifications ont déjà été apportées mi-août, la situation aux abords du pont « entonnoir » étant devenue intenable. Les pistes cyclables sur le pont ont été réduites en largeur pour redonner un peu de fluidité à la circulation avec deux voies venant d'Asnières et une seule pour les véhicules venant de Clichy.

## Des bus roulaient à 3 km/h

Une demande expresse de la préfecture, après des plaintes des pompiers et du Samu alors que le pont était devenu quasi infranchissable pour rejoindre l'hôpital Beaujon. Ile-de-France Mobilités s'est également inquiétée de la situation : la vitesse des bus (54 et 340) était tombée sous les 3 km/h à certains moments de la journée, rendant les lignes inexploitable.



*Clichy (Hauts-de-Seine), le 6 octobre 2020. Rue Martre, la voie des bus est désormais réservée aux vélos.*

[LP/Anne-Sophie Damecour](#)

« Les difficultés sur le pont ont des conséquences importantes sur la circulation rue Martre et il fallait parfois une heure pour aller de la rue du Landy à Asnières », explique Patrice Pinard (UDI), adjoint au maire de Clichy, en charge notamment du dossier des mobilités.

« La situation actuelle n'est toujours pas satisfaisante, poursuit-il. Les riverains se plaignent, les usagers des bus sont pénalisés et c'est totalement contre-productif d'un point de vue écologique. »

Difficile de trouver le juste équilibre du partage de l'espace. Sur les voies départementales Martre-Jaurès, ce sont jusqu'à 3000 cyclistes, qui ont été comptabilisés quotidiennement par le conseil départemental. Soit 7 % des usagers de la route puisque 40 000 véhicules empruntent ces mêmes axes.

Même si le nombre de cyclistes est en baisse depuis mi-septembre (-18 % sur la rue Martre et -25 % sur le boulevard Jean-Jaurès), il n'est pas question de revenir à la case départ. « On ne peut pas revenir en arrière car l'objectif est de poursuivre cette dynamique et d'amplifier l'usage du vélo », estime Louis Belenfant, à la tête du collectif Vélo Ile-de-France.

## Changement de braquet

Encore faut-il se mettre d'accord pour un aménagement définitif. Sur le pont, il est envisagé d'utiliser les trottoirs. Celui de gauche en allant vers Asnières serait réservé aux piétons, alors que celui de droite serait dédié aux cyclistes, laissant ainsi la chaussée aux voitures, motos et bus.

Une solution plébiscitée par les villes de Clichy et Asnières mais qui laisse les associations de cyclistes sceptiques. « Cela a été mis en place à Puteaux et cela ne fonctionne pas », souligne Louis Belenfant, conscient « des réels besoins d'ajustement » sur cet axe précis.

### **Lire aussi** [Vélo en Ile-de-France : quel avenir pour les « coronapistes » ?](#)

D'où la phase de consultation, enclenchée le mois dernier pour le cas de Clichy, comme pour toutes les autres pistes cyclables temporaires des Hauts-de-Seine. « Ce département est indéniablement celui où l'on sent le plus d'appétit pour le vélo [après Paris](#). Malgré une baisse de la fréquentation en raison des intempéries, on constate que les cyclistes se sont équipés en conséquence », relève Louis Belenfant, qui participe avec ses équipes à la consultation.

Une méthode par ailleurs saluée. « Le département des Hauts-de-Seine est le seul à avoir mis en place une telle consultation », souligne-t-il, mettant en avant des « réunions toutes les semaines sur tous les axes, avec des objectifs partagés ». « Le département était en retard en matière de pistes cyclables, ajoute-t-il. Mais quand il change de braquet, cela va très vite. »



*Neuilly (Hauts-de-Seine), le 6 octobre 2020. Le collectif Vélo Ile-de-France tient aux coronapistes, notamment à celle du pont de Neuilly, qui est un succès. LP/David Livois*

## **Les associations de deux-roues réclament la pérennisation des coronapistes**

Les cyclistes y sont si nombreux qu'il a été décidé de leur dérouler le tapis rouge. Ce mardi, le collectif Vélo Ile-de-France a célébré, à sa manière, [le succès de la coronapiste](#) aménagée sur le pont de Neuilly. Une façon de demander aux autorités de pérenniser cette piste cyclable temporaire qui, depuis le 13 mai, permet de rallier la porte Maillot à La Défense à la force du mollet.

Dans une ambiance bon enfant, les cyclistes ont été acclamés lors de leur passage sous la banderole tendue au-dessus de la piste pour l'occasion. « Au regard de son succès, cet aménagement est devenu un véritable symbole », se réjouit Louis Belenfant, directeur du collectif Vélo Ile-de-France.

« Selon les chiffres de l'établissement public Paris-La Défense, ce sont plus de 5700 cyclistes qui empruntent chaque jour cette coronapiste pour aller travailler. Ce nombre a presque doublé entre le 11 août et le 8 septembre. »

Pour les associations de deux-roues donc, pas question désormais de rétro-pédaler. « Cette liaison directe entre Paris et le quartier d'affaires a permis de résorber une coupure urbaine majeure et préfigure le [RER Vélo](#), le futur réseau cyclable régional »,

insistent-elles. Devant un tel succès, un retour à la situation antérieure est « inenvisageable ».

« On ne reviendra pas en arrière, rassure l'élue (UDI) Marie-Pierre Limoge, première adjointe au maire de Courbevoie et vice-présidente du conseil départemental des Hauts-de-Seine. Au moment du déconfinement, [des aménagements ont été faits à la hâte](#) et devront être revus ou repensés mais l'essentiel des pistes seront pérennisées. »