

RD30 : depuis le chaussidou, je ne me sens plus en sécurité

Je souhaite partager ici un retour d'expérience strictement personnel concernant le nouveau marquage de type « chaussidou » mis en place sur plusieurs portions de la RD30, sur le Plateau des Petites Roches.

Je suis natif du Plateau. Cette route, je la connais depuis des années. Je connais ses virages, ses zones de visibilité réduite, ses portions plus roulantes, ses pièges, ses habitudes de circulation. Je l'emprunte régulièrement en voiture comme à moto.

Et depuis la mise en place de ce nouveau marquage, je peux le dire sans détour : **je ne me suis jamais senti aussi peu en sécurité sur la RD30.**

Ce constat ne vient pas d'un refus du changement ni d'une opposition de principe aux aménagements cyclables. Il vient de situations réellement vécues, parfois répétées, qui m'ont donné le sentiment que cet aménagement crée aujourd'hui davantage d'incertitude là où, auparavant, la lecture de la route était plus simple et plus prévisible.

Le principe du chaussidou consiste à faire circuler les véhicules motorisés sur une voie centrale commune aux deux sens de circulation. Lorsqu'un véhicule arrive en face, chacun doit se déporter sur la bande latérale, à condition bien sûr qu'aucun cycliste ne s'y trouve.

Sur le papier, le principe peut sembler cohérent.

Sur une route de montagne comme la RD30, mon expérience est toute autre.

Devant ATV Cycles, par exemple, alors même que la route est droite et que la visibilité est bonne, je me suis retrouvé à plusieurs reprises face à des véhicules restant au milieu de la chaussée et ne se déportant que très tardivement, voire pas du tout.

J'ai déjà dû faire des écarts très importants, jusqu'à presque quitter la chaussée, pour éviter ce qui aurait pu devenir un choc frontal.

Et c'est précisément là que mon inquiétude commence : si ce type de situation se produit déjà sur une ligne droite, que se passe-t-il dans un virage sans visibilité ?

C'est justement ce que l'on rencontre sur plusieurs portions sinueuses de la RD30, notamment entre les Châtains et la station-service.

Dans ces secteurs, deux véhicules motorisés peuvent se découvrir très tardivement alors qu'ils empruntent tous deux cette même voie centrale.

En quelques instants, il faut comprendre la situation, vérifier que la bande latérale est libre, anticiper la trajectoire du véhicule arrivant en face et se déporter.

Si un cycliste se trouve précisément sur la bande latérale, la situation devient immédiatement beaucoup plus complexe.

On se retrouve alors potentiellement avec deux véhicules en sens inverse et un cycliste à protéger, le tout dans un virage avec une marge de manœuvre parfois très limitée.

Je ne trouve pas cette situation rassurante.

Je la trouve dangereuse.

Et la présence régulière de bus sur cet axe renforce encore cette inquiétude.

Un bus ne peut évidemment pas se comporter comme une petite voiture. Son gabarit fait qu'il occupe une largeur importante et qu'il déborde nécessairement de la partie centrale dans certaines courbes.

Lorsqu'un bus surgit dans un virage sans visibilité suffisante, avec un véhicule arrivant en sens inverse et éventuellement un cycliste sur la bande latérale, je ne vois pas en quoi cette organisation rend la circulation plus sûre.

Au contraire, elle réduit les marges de manœuvre de chacun.

À moto, le problème se présente encore autrement.

Le marquage séparant la voie centrale de la bande latérale se trouve régulièrement exactement dans la zone où je placerais naturellement ma moto pour adopter une trajectoire de sécurité dans un virage.

Je dois donc soit franchir cette bande alors que la moto est inclinée, soit modifier volontairement ma trajectoire pour l'éviter.

Dans les deux cas, ce marquage devient un élément supplémentaire à gérer alors que mon attention devrait être consacrée à la courbe, à la visibilité, à l'état de la chaussée et aux autres usagers.

Et lorsque la route est humide, je n'ai aucune envie de me retrouver incliné sur une bande de peinture au sol.

Je constate aussi que certains groupes de cyclistes roulent parfois à deux ou trois de front, occupant alors à la fois la bande latérale et une partie de la voie centrale.

Je ne prétends pas que tous les cyclistes se comportent ainsi, et ce n'est d'ailleurs pas le cœur de mon propos.

Mais lorsque cela se produit, la logique même du chaussidou devient encore plus difficile à appliquer : la bande latérale censée permettre le déport d'un véhicule motorisé n'est plus disponible, tandis que la voie centrale est également partiellement occupée.

À mes yeux, le problème principal est donc devenu celui de la **lisibilité de la route**.

Avant, chacun connaissait clairement son espace de circulation.

Aujourd'hui, j'ai le sentiment que tout repose davantage sur l'interprétation, l'anticipation et la réaction de chacun.

Or, sur une route de montagne, particulièrement dans les virages, je préfère de très loin une organisation qui réduit l'incertitude plutôt qu'une organisation qui demande aux usagers de négocier en permanence le partage de la chaussée.

Je veux également être très clair sur un point : **je ne suis pas opposé aux aménagements destinés à protéger les cyclistes.**

La question n'est pas de savoir s'il faut ou non leur réserver un espace.

La question est de savoir si le chaussidou est réellement l'aménagement le plus adapté à cette route.

Personnellement, je préférerais largement une organisation plus classique avec **deux voies de circulation clairement identifiées, une dans chaque sens, et des bandes cyclables latérales adaptées à la largeur disponible.**

Cela me semblerait plus lisible, plus prévisible et surtout plus cohérent avec les contraintes d'une route de montagne.

Je ne suis pas ingénieur voirie et je ne prétends pas détenir à moi seul la meilleure solution technique.

Mais je suis un usager régulier de cette route.

Et mon retour d'expérience est simple : **depuis la mise en place du chaussidou, je me sens moins en sécurité qu'avant.**

Pire encore, je me sens davantage exposé à la possibilité d'un accident impliquant un autre véhicule, un cycliste ou un motard.

Après des années à emprunter la RD30, c'est un sentiment que je n'avais jamais éprouvé avec une telle intensité.

Ce qui m'inquiète le plus n'est donc pas seulement le risque que je cours moi-même.

C'est aussi l'idée de pouvoir un jour me retrouver dans une situation où, malgré toute ma vigilance, il ne resterait tout simplement plus assez d'espace ou de temps pour éviter quelqu'un.

C'est précisément pour cette raison que je considère que cet aménagement mérite d'être réévalué à partir de ce qui se passe réellement sur le terrain.

Je ne parle ici ni au nom de l'ensemble des habitants du Plateau, ni au nom des automobilistes, des motards ou des cyclistes.

Je parle uniquement en mon nom.

Mais ce que je décris, je l'ai vécu.

Et lorsque l'on en arrive, sur une route que l'on connaît depuis toujours, à se dire que l'on s'y sent désormais moins en sécurité qu'avant, je pense que cela mérite au minimum d'être entendu.

Sébastien Maillet