



## Position de PAV sur aménagements temporaires post confinement

Le confinement du printemps a considérablement limité la circulation automobile. Au déconfinement, le vélo a paru le bon outil de déplacement pour beaucoup et nous avons vu le nombre de cyclistes s'envoler durant l'été et à l'automne (+ 18 % selon nos comptages).

Dès la sortie du confinement, Place au Vélo a présenté un plan d'urbanisme tactique en 14 propositions dont une partie a été retenue par Nantes Métropole, qui a profité de cette situation pour accélérer le développement d'aménagements cyclables principalement à Nantes mais aussi à St Sébastien, Orvault.

Nous avons voulu connaître l'avis des cyclistes sur ces aménagements provisoires. Ainsi, 391 réponses nous permettent de tirer un premier bilan pour l'évaluation nécessaire avant de poursuivre dans cette voie.

**Globalement, la première leçon à tirer de cette enquête est la demande de pérennisation très majoritaire, très souvent à plus de 90 % dont une part importante d'amélioration souhaitée.**

**La deuxième leçon reprend la demande de sécurité envers les voitures et les deux-roues motorisés (2RM).**

**La troisième leçon est le plébiscite donné au réaménagement de la rue d'Allonville en "vélorue", associé à un changement du plan de circulation qui a apaisé le nombre et la vitesse des motorisés.**

### La position de PAV sur les voies monodirectionnelles proposées

Ce type d'aménagement est généralement plébiscité pour la pérennisation. Il s'agit de réalisations utiles, pratiques, qui améliorent considérablement la situation dans les rues passantes, notamment lorsqu'une largeur suffisante est proposée (2,10 mètres minimum, marquage inclus).

Les nombreux commentaires relèvent l'intérêt d'être séparés des automobilistes mais le danger de raser les voitures stationnées est trop fréquent. Il conviendrait donc de continuer à redessiner le profil de ces rues pour y neutraliser le stationnement automobile et ses risques ou pour inclure une surlargeur de 0,7 mètre minimum, s'il doit être maintenu.

La continuité des itinéraires peut être améliorée, notamment par un traitement des intersections plus sécurisé (envisager le plateau traversant pour les intersections secondaires et les carrefours à la hollandaise pour les plus grands carrefours). Un revêtement spécifique, coloré, serait un pas vers une plus grande lisibilité pour tous les usagers.

Le problème des véhicules motorisés qui pratiquent l'arrêt "minute" ou même le stationnement illicite doit être pris en compte : il met considérablement en danger les cyclistes et ne permet malheureusement pas de se déplacer sereinement, par exemple et notamment avec des enfants. De la sensibilisation et surtout des contrôles doivent être envisagés.

Le boulevard Guist'hau fait exception avec presque tous les critères négativement notés mais avec une vraie attente concernant l'aménagement.

### La position de PAV sur les voies bidirectionnelles proposées

Ce type d'aménagement est généralement plébiscité pour la pérennisation, à condition d'être suffisamment large pour permettre le passage d'un flux important de vélos (y compris spéciaux) dans les deux sens. Cependant, par leur principe même, l'entrée ou sortie des pistes bidirectionnelles nécessite de traverser au moins deux files de véhicules motorisés pour tourner du côté opposé à celui de l'aménagement ou pour aller tout droit. Une telle situation n'est pas satisfaisante et nécessite l'étude des alternatives.

Il conviendrait en priorité d'étudier les avantages au cas par cas de deux voies monodirectionnelles séparées du trafic motorisé en lieu et place d'une voie bidirectionnelle.

Le cas échéant (si la solution des deux voies monodirectionnelles ne peut être retenue), il est nécessaire de mettre en place des dispositifs de ralentissement de la circulation motorisée ainsi qu'un



## Position de PAV sur aménagements temporaires post confinement

régime de priorité clair et respecté, qui n'entrave pas le trajet des cyclistes et ne les mette pas en danger aux entrées et sorties d'aménagement. Ces conditions sont pour l'heure rarement réunies et, selon les contextes, resteront difficiles à mettre en place.

### La position de PAV sur les voies vélo-bus proposées

Ce type d'aménagement est généralement plébiscité pour la pérennisation. La question d'utiliser l'espace pour installer une véritable piste cyclable séparée doit tout de même être posée. Par ailleurs, le couloir vélo-bus ne convient pas à tous. Les usagers cyclistes : une alternative plus apaisée et sécurisante doit être proposée ou maintenue quand elle existe. Pour les autres cyclistes, le couloir vélo-bus partagé constitue toutefois une formidable amélioration.

L'écueil majeur des couloirs vélobus tient à deux points :

- La cohabitation avec les véhicules autorisés (bus et taxis), qui doit faire l'objet d'une poursuite et d'un approfondissement de la sensibilisation. Le travail engagé avec la SEMITAN sur la formation de ses chauffeurs doit se poursuivre pour continuer d'améliorer la situation.
- La cohabitation avec les véhicules non autorisés (stationnés sur le couloir ou l'empruntant indûment, notamment 2RM), qui doit faire l'objet de dispositifs de prévention et éventuellement de verbalisation.

### La position de PAV sur la signalétique vélo horizontale proposée

La demande de pérennisation en l'état n'est partagée que par un.e enquêté.e sur trois, aucun critère n'est noté positivement : il y a un besoin d'aménagement, mais pas celui proposé.

Deux options doivent être étudiées :

- Une révision des plans de circulation permettant de créer des itinéraires bis : les itinéraires suffisamment directs et sécurisés pourraient être réservés aux piétons et aux mobilités actives;
- Réviser le profil de la voirie pour permettre la création de pistes cyclables séparées du trafic motorisé.

Dans le cas où ces deux options s'avèreraient être insatisfaisantes, il convient d'améliorer fortement le dispositif actuel.

Le marquage proposé a un effet contre-productif : trop étroit et incitant les cyclistes à se placer très à droite de la chaussée, il augmente le risque d'emportillage et de dépassement par des véhicules contrevenant au respect d'une distance latérale de sécurité d'au moins un mètre : bon nombre de conducteurs préfèrent encore ne pas chevaucher les voies de tramway et frôler les cyclistes.

Dans ces conditions, affirmer la place du cycliste plus au centre de la chaussée est un droit accordé au cycliste par le code de la route (article R412-9). Le marquage au sol, si c'est la solution retenue, doit donc inciter le cycliste à prendre toute sa place sur la chaussée et légitimer son attitude aux yeux des conducteurs de véhicules motorisés encore peu sensibilisés.

Une limitation de la vitesse maximale autorisée à 30km/h doit être respectée, au moyen si besoin de sensibilisation, de contrôles et d'aménagements adéquats.



## Position de PAV sur aménagements temporaires post confinement

Des dispositifs de *nudge* (incitation douce) doivent permettre d'accompagner l'apaisement de cet axe et les comportements sécurisants pour l'ensemble des usagers. Un marquage en couleur continu plutôt que des pictogrammes espacés, une meilleure signalisation de l'obligation de chevaucher la voie de tram pour effectuer un dépassement réglementaire et sécurisé...

Enfin, au vu du succès des aménagements en vélorue, il est suggéré de tester la mise en place de ce dispositif dans la section Boulevard Amiral Courbet - Boulevard Michelet, tout en gardant à l'esprit que cela suppose un trafic motorisé faible et apaisé, ainsi qu'un aménagement et une signalisation qui rendent clair le nouveau statut de la voie.

### La position de Place au Vélo sur les vélorues évaluées

Ce type d'aménagement est généralement plébiscité pour la pérennisation. Quasiment tous les critères sont notés positivement, c'est donc un dispositif à maintenir et à reproduire.

La condition *sine qua non* du bon fonctionnement d'une vélorue est un faible nombre de voitures en transit. A ce titre, la rupture de la continuité du trafic automobile au niveau du n°38 de la rue d'Allonville remplit un rôle fondamental dans le bon fonctionnement de la vélorue en évitant le trafic de shunt (transit) motorisé par cet axe.

L'amélioration prioritaire est la résolution des conflits d'usage avec les véhicules motorisés et ainsi l'accroissement de la sécurité ressentie : communication, signalisation plus visible, sensibilisation et le cas échéant le contrôle du respect du dispositif sont à envisager (vitesses, dépassements, contresens).

Pour rendre la situation plus claire, il est nécessaire de rendre plus visibles et cohérentes les signalisations verticales et horizontales. La signalisation doit aussi permettre une largeur suffisamment large pour le double-sens cyclable (rue Frédéric Caillaud et rue d'Allonville notamment).

Il y a encore une marge de progression importante pour améliorer "l'expérience usager.ère" et faire mieux comprendre le principe de la vélorue : terrasses, moins de stationnement, végétalisation, revêtement distinct de celui des rues habituelles... enfin, pour marquer le caractère continu et prioritaire de la vélorues mais aussi pour accroître la sécurité aux intersections, un trottoir traversant pourrait être envisagé, ainsi qu'une coloration distincte du revêtement

### La position de PAV sur les zones de rencontre proposées

Ce type d'aménagement semble plébiscité pour la pérennisation, mais quasiment tous les critères sont notés négativement. Si l'intention de départ (apaiser les rues) est louable, la réalisation ne donne pas satisfaction : la simple présence de cyclistes ou de piétons ne décourage malheureusement pas les comportements illicites (vitesse, stationnement).

Le stationnement longitudinal est encore beaucoup trop présent et les vitesses des véhicules motorisés en général trop importantes pour offrir des conditions favorables à l'utilisation apaisée des double-sens cyclables.

Il serait nécessaire d'améliorer :

- La signalisation qui doit être plus claire (panneaux bien visibles, notamment en entrée de rue pour les voitures, et répétés, marquage au sol continu),
- Les aménagements adéquats symbolisant le statut de Zone de Rencontre (moins de stationnement longitudinal, *design* différents du profil de la rue permettant aux piétons de s'emparer eux-mêmes aussi de la "chaussée", plus de terrasse, revêtement différent etc.)



## Position de PAV sur aménagements temporaires post confinement

- L'accompagnement dans le changement des comportements (sensibilisation, et, le cas échéant, contrôles).

Dans un certain nombre de cas, le test d'une vélorue pourrait être envisagé.

### La conclusion de Place au Vélo sur la Chaussée à Voie Centrale Banalisée proposée

De nombreux commentaires expriment la méconnaissance des automobilistes qui forcent, rasant les cyclistes d'où le sentiment très fort de danger, d'insécurité. Ce type d'aménagement, qui selon certains REX présente tout de même des avantages en termes de réduction des vitesses et de distance de dépassement) devrait semble-t-il être mis en place seulement dans des rues peu passantes avec de la pédagogie.

Dans tous les cas, le marquage au sol et la signalisation devraient être renforcés : les rives devraient être marquées par une coloration pleine (et pas par une simple ligne discontinue). L'éclairage doit être amélioré. L'entrée du dispositif pourrait être marquée par un rétrécissement de chaussée par des séparations physiques (balises J11 par exemple) guidant vers un positionnement correct des véhicules motorisés au centre de la chaussée (avec bypass cycliste bien sûr).

### L'avis de Place au Vélo sur les rues piétonnes évaluées

Les nombreux commentaires favorables aux rues piétonnes confirment si besoin était qu'il s'agit d'un type d'aménagement à conserver. La piétonnisation a un bilan particulièrement positif dans les rues "vivantes" (commerçantes et avec de nombreuses terrasses).

Il faut cependant trouver collectivement une solution aux très nombreuses incursions de deux-roues motorisés, bruyants, polluants et rapides (contrôles, notamment).

Les règles de bon usage à adopter pour la cohabitation piéton-cycliste sont à rappeler dans l'affichage et dans la sensibilisation qui accompagnent la piétonnisation des rues.

Un itinéraire alternatif sécurisé, direct et confortable pourrait être prévu pour les vélos si besoin, notamment lorsque l'axe piétonnisé constitue un point de passage sur un axe structurant.

### L'avis de Place au Vélo sur la mesure "ville à 30"

L'expérimentation d'une ville à 30 est une avancée considérable pour une ville moins polluée, plus apaisée, plus sûre, dans laquelle on peut circuler sans crainte à pied ou à vélo de 9 à 99 ans. La rue pour toutes et tous !

Pour autant, un certain nombre de réserves doivent être apportées à la mise en pratique d'une telle idée. La communauté cycliste semble accueillir positivement une telle mesure, mais réclame un certain nombre d'amélioration :

- Mesures d'accompagnement (alternatives à la voiture individuelle, Vélopolitain, campagne d'information et de sensibilisation, contrôle et verbalisation si nécessaire),
- Aménagements complémentaires (dispositifs de ralentissement du trafic motorisé, aménagements séparés sur les grands axes),
- Adaptation des comportements et périmètre de la mesure (concertation, rationalisation des zones d'exception à 50, signalisation univoque),
- Suivi (étude sur le temps moyen et long).