Place au Vélo Nantes - Commission Aménagement

INTERPELLATION

Interpellation concernant la concertation publique sur la réinvention de la route de Vannes en de nouveaux quartiers

Concertation Route de Vannes du 1er au 31 décembre 2021

24 Janvier 2022

INTERPELLATION CONCERTATION ROUTE DE VANNES

Résumé de la situation :

Place au Vélo, depuis 1991 s'appuie sur l'expertise d'usage de ses plus de 1300 adhérent.e.s afin de promouvoir l'utilisation du vélo comme moyen de transport au quotidien. Une meilleure prise en compte du vélo dans l'agglomération pour de meilleures infrastructures vélo est l'un de ses objectifs premiers, et c'est à ce titre que l'association souhaite apporter un regard sur le projet de réinvention de la route de Vannes.

Table des matières

Quelle place et quels usages du vélo sur l'axe ? 2

Les orientations principales du projet à ce jour 2

1ère orientation : "Renouveler et réorganiser cet axe commercial majeur" 2

2ème orientation : "Requalifier la route de Vannes en boulevard multimodal, accessible et praticable à pied et à vélo" 2

3ème orientation : "La route de Vannes comme support de vie locale et d'habitat" 3

4ème orientation : "Renforcer le paysage et la biodiversité, intégrer la transition écologique" 3

Quels sont les points à prendre en compte pour améliorer les déplacements cyclables sur cet axe ? 4

Intersections avec les voies privées 4

Besoin de stationnement vélo 4

Gestion des conflits d'usage par des aménagements adaptés et par des mesures coercitives 4

Stationnement sauvage 4

Conflits d'usages piétons / vélo 5

Entretien et confort d'usage des voies cyclables 6

Penser la route de Vannes dans son contexte : connections avec le réseau viaire existant et jalonnement 6

Lien avec les transports en communs 6

Méthodologie et calendrier 7

1. Quelle place et quels usages du vélo sur l'axe ?

Depuis l'été 2020, avec les aménagements temporaires, une place plus importante a été attribuée au vélo.

Ces aménagements ont été évalués et leur maintien acté. En effet, selon l'enquête sur les aménagements temporaires réalisée par Place au Vélo début 2021[1], sur 92% des répondants favorables à la pérennisation des aménagements de la route de Vannes, 37% des répondants étaient favorables à une pérennisation avec amélioration.

La Métropole s'est engagée à poursuivre la mise en œuvre d'un réseau vélo métropolitain, sécurisé et efficace pour l'ensemble des usagers. La création de ce réseau (schéma directeur des itinéraires cyclables) a été actée par les élus du conseil métropolitain début 2021.

Dans ce nouveau réseau cyclable, la route de Vannes occupe une place de « *voie magistrale* », ce qui implique un axe dédié au vélo, confortable et sécurisé. Ce type de voie doit répondre au fort potentiel d'utilisateur.trice.s, en offrant une alternative sur des itinéraires quotidiens plus longs. L'enjeux est donc double puisqu'il s'agit non seulement d'une voie de desserte pour le quartier (pour se rendre dans les commerces et équipement du quartier), mais aussi d'un axe stratégique pour rejoindre le centre de la métropole ou en sortir.

2. Les orientations principales du projet à ce jour

4 grandes orientations partagées par les communes d'Orvault, de Saint-Herblain et par Nantes Métropole définissent les axes de travail sur la route de Vannes et guident aujourd'hui les actions et transformations à mener.

1ère orientation : "Renouveler et réorganiser cet axe commercial majeur"

Le renouvellement du paysage commercial doit prendre en compte les mobilités non-polluantes les plus efficaces et les plus génératrices de vie sociale et d'apaisement pour le quartier : la marche et le vélo. Pour rappel : en habitant dans un cercle de moins de 2km on peut facilement venir à pied (moins de 30 minutes) et dans un cercle de moins de 5 à 10 km on peut facilement venir à vélo (autour de 20 minutes).

Cela implique notamment de prendre en compte le besoin de stationnement pour vélo et de ne pas mettre en conflit piétons et cyclistes. Il est impératif qu'un stationnement de qualité soit implanté à proximité immédiate des entrées des commerces en quantité suffisante.

2ème orientation : "Requalifier la route de Vannes en boulevard multimodal, accessible et praticable à pied et à vélo"

Les éléments de concertations présentent l'objectif de *"limiter la vitesse des automobilistes, revoir le stationnement, favoriser l'utilisation des modes de transport*

---

1 https://placeauvelo-nantes.fr/wp-content/uploads/2021/02/Rapport-dusage-Amenagements-temporaires-Place-au-Velo-Nantes-31-janvier-2021.pdf

durables, intégrer la possibilité d'un transport en commun structurant, créer l'axe magistral dédié au vélo et « élargir l'emprise publique pour accueillir plus de piétons et plus de cyclistes dans un environnement paysager »." : le programme annoncé correspond tout à fait aux attentes des personnes pratiquant le vélo.

Le détail de la réalisation doit se montrer à la hauteur des attentes et des annonces, notamment en respectant le Référentiel des Aménagements Cyclables ainsi que le Schéma Directeur Cyclable (voté par Nantes Métropole en Février 2021).

3ème orientation : "La route de Vannes comme support de vie locale et d'habitat"

Les éléments de concertations présentent l'objectif de *"donner vie à un quartier intercommunal, maillé et plurifonctionnel, relier les territoires des 2 rives, construire des logements, créer des respirations, des espaces de déambulation et de rencontre, des commerces de proximité, des lieux de vie conviviaux et accessibles…"* On rappelle sur ce sujet que le vélo est le mode de déplacement qui permet la plus grande sociabilité avec la marche : contrairement aux déplacements en voiture, il incite à l'échange, au changement de rythme etc. Nos rues et places ne doivent pas être des parkings ou des autoroutes !

4ème orientation : "Renforcer le paysage et la biodiversité, intégrer la transition écologique"

Nous insistons sur la nécessité de lutter contre l'imperméabilisation des sols et pour la biodiversité sans pour autant défavoriser les cheminements cyclables par des revêtements de moindre qualité. Les exemples des Pas enchantés (piste en terre) et de la nouvelle piste cyclable sur le quai de Malakoff (revêtement drainant) montrent que ces solutions n'ont pas fait leur preuve : elles sont sujettes à une dégradation rapide et induisent un inconfort de nature à dissuader la pratique, notamment par temps humide (gravillons, boue et flaques nombreuses qui dissuadent la pratique du vélo sur l'aménagement et peuvent même causer des situations dangereuses).

3. Quels sont les points à prendre en compte pour améliorer les déplacements cyclables sur cet axe ?

Même si les aménagements temporaires de la Route de Vannes ont suscité en très grande majorité une volonté de pérennisation, certain.e.s répondant.e.s de l'enquête de Place au Vélo sur les aménagements temporaires en Janvier 2021[2] ont relevé des souhaits d'améliorations.

Intersections avec les voies privées

Il apparaît nécessaire de sécuriser les intersections avec les voies privées desservant parkings et commerces en:

- améliorant la visibilité et la lisibilité en particulier par la signalisation
- créant une séparation physique de la piste, la largeur étant suffisante
- matérialisant visuellement la priorité des cyclistes à ces entrées et sorties
- renforçant les contrôles lors des phases de congestion du trafic sur la Route de Vannes, pour sensibiliser puis réprimer les conducteurs qui obstruent les voies cyclables.

Besoin de stationnement vélo

Pour conserver l'aspect de la route de Vannes comme axe commercial majeur, il semble primordial d'accentuer la présence de stationnements vélos à proximité des commerces notamment par le biais d'une installation d'arceaux bien choisis et bien positionnés par ces commerces privés.

Gestion des conflits d'usage par des aménagements adaptés et par des mesures coercitives

Pour éviter des conflits d'usagers entre les véhicules motorisés, les cyclistes et les piétons, se présente l'idée d'une nécessaire amélioration de la signalisation (qu'il s'agisse de la continuité des aménagements cyclables, mais aussi des marquages des passages piétons), de l'amélioration des aménagements et de l'intervention des forces de l'ordre.

Stationnement sauvage

Lors de l'enquête sur les aménagements temporaires, les répondant.e.s ont exprimé leur volonté de sensibilisation et de contrôle vis-à-vis des potentielles incivilités notamment au regard du stationnement "sauvage" sur les voies cyclables et du (non)respect de la limitation à 30 km/h par des automobilistes. A ce titre, de nombreuses signalisations sur la plateforme Vigilo concernent le stationnement "sauvage" de véhicules motorisés et de deux roues motorisés sur les trottoirs.

Sont signalés sur Vigilo le stationnement de véhicules motorisés sur la bande cyclable, notamment en amont du giratoire entre la Route de Vannes et les Avenues des Mimosas et de la Bouvardière. Même si le nouvel aménagement cyclable (mis en place courant

---

2 https://placeauvelo-nantes.fr/wp-content/uploads/2021/02/Rapport-dusage-Amenagements-temporaires-Place-au-Velo-Nantes-31-janvier-2021.pdf

2021) est favorable à la réduction de ce type de comportements, il semble qu'une sensibilisation est encore nécessaire.

Cette situation peut donc être en partie améliorée par des aménagements séparant les différents modes par des bordures physiques non franchissables. Mais l'expérience montre que les aménagements doivent être accompagnés d'interventions des forces de l'ordre pour sensibiliser, expliquer et au besoin verbaliser.

Conflits d'usages piétons / vélo

La voie cyclable doit être corrélée à des passages piétons bien matérialisés, comme il en manque par exemple au niveau du giratoire du Sillon.

© Google Maps, Sillon, Route de Vannes, Orvault.

La mise en place de revêtements de trottoirs de qualité permettrait également d'éviter le report de piétons sur les aménagements cyclables, constaté fréquemment lorsque l'espace piéton est insuffisant ou désagréable.

Entretien et confort d'usage des voies cyclables

Le défaut d'entretien des pistes cyclables est signalé, notamment avec des pistes cyclables en enrobé, et des racines d'arbres qui nuisent à la circulation confortable des cyclistes.

L'utilité contestée des "gélules" en amont des giratoires et leur manque de visibilité la nuit font également partie des remontées de la part des usager.ère.s.

Penser la route de Vannes dans son contexte : connections avec le réseau viaire existant et jalonnement

Il est à noter que certains axes cyclables autour de la Route de Vannes, comme l'avenue des Thébaudières, semblent plutôt mal conçus et mal signalés. La Route de Vannes doit être envisagée de façon plus large avec ces différentes connexions, comme la volonté de relier les vallées du Cens et de la Chézine, ou encore les lieux où il s'agit de traverser la route de Vannes comme entre l'avenue de la Ferrière et l'avenue de la Passagère et où les traversées devraient être facilitées par des aménagements cyclables et piétons bien marqués.

© Google Maps, Giratoire entre les avenues de la Ferrière et de la Passagère et la route de Vannes, Saint Herblain

Le manque de marquage des aménagements cyclables est aussi relevé, en particulier pour ce qui concerne le jalonnement contournant le pôle transports en commun Beauséjour.

D'une manière générale, un effort est attendu sur les jalonnement et mise en place de panneaux directionnels vers différents pôles d'intérêts générateurs de déplacements.

Lien avec les transports en communs

La vitesse pratiquée même en heure creuse est assez faible, or la ligne 69 emprunte une partie de l'axe. La limite à 30 km/h pourrait être discutée avec la Semitan pour cette ligne et l'éventuelle ligne vers Sautron.

En effet, conformément à ce qui ressort des éléments mis en avant par PAV dans le cadre du groupe de travail "Ville apaisée" du Comité des Partenaires, les axes structurants maintenus à 50 km/h ne doivent pouvoir l'être que s'il existe des aménagements cyclables séparés qualitatifs ou des itinéraires bis sûrs et au moins aussi rapides.

Or, sur la route de Vannes la ligne 69 de bus est par endroit partagée avec les cyclistes (ce qui ne leur assurent pas une complète sécurité), parfois à l'inverse séparée avec l'existence d'une piste cyclable.

Il peut être envisagé de discuter la limite à 30 km/h dans un contexte où les arrêts de bus sont assez espacés, ce qui se prête plutôt à une vitesse à 50 km/h pour garantir une certaine fluidité de la circulation, à condition que les aménagements cyclables soient clairement séparés de la voie de bus dans ce cas.

4. Méthodologie et calendrier

La pérennisation des aménagements temporaires peut passer par une phase intermédiaire avec des compléments ponctuels relevant de "l'urbanisme tactique". Cela pourrait être le cas par exemple au niveau du Conforama.

© Google Maps, 218 Route de Vannes, Saint Herblain

De plus, ces aménagements cyclables temporaires étant relativement récents, il semble important de noter que leur pérennisation doit sûrement se faire de manière prioritaire afin de garder en cohérence face à la volonté citoyenne de les maintenir, plutôt que dans le temps long d'une dizaine d'années envisagé pour le projet global de la Route de Vannes.

Pour approfondir tous ces éléments, il serait pertinent de réaliser une étude sur le terrain des différents aménagements cyclables pour apporter des précisions.