

LIVRE BLANC PLACE AU VELO

Préambule

Place au vélo souhaite que la mobilité soit inclusive et écologique. Ce document réalise un focus sur les mesures d'accompagnement de la pratique cyclable. Toutefois, celle-ci n'existe pas seule comme mobilité alternative aux véhicules motorisés individuels, mais est complémentaire avec la marche et les transports en communs. Le réaménagement de la voirie répond à cet objectif en permettant de démocratiser l'usage des mobilités douces et inclusives. Apaiser la ville, c'est améliorer la sécurité des personnes et le bien être quotidien. Cette démarche implique un rééquilibrage de l'espace public et des différents modes de déplacement pour faire émerger une ville plus sûre, plus agréable et plus durable pour toutes et tous.

Propositions d'aménagements et infrastructures à Nantes Métropole

1. Appliquer le concept "Doux d'abord"

Qu'est-ce que le concept "Doux d'abord" ? C'est penser en premier aux plus vulnérables dans la réflexion d'un nouvel aménagement. C'est à dire aux piétons et aux cyclistes, puis aux transports communs et enfin aux véhicules motorisés.

Pour s'assurer de l'application de ce concept, il est essentiel d'échanger au démarrage de chaque projet lié à l'espace public avec les associations des mobilités actives.

2. Supprimer le trafic de transit dans les rues résidentielles

Pour sécuriser les mobilités actives et les riverains, il est essentiel de retravailler les plans de circulation en s'aidant d'aménagements tactiques (bloc de béton, espaces verts en bac...) afin de sécuriser rapidement et à moindre coûts ces espaces.

3. Prioriser les cycles aux intersections

Afin d'atteindre la part modale cyclable de 15% en 2030 dans Nantes Métropole, il est essentiel de rendre les axes cyclables prioritaires, comme les piétons, à toutes les intersections sans feux de circulation.

4. Relier les communes périphériques par des axes sécurisés

Les Grandes Voies Vélo proposées par la métropole sont centralisées autour de Nantes et sa première couronne. Il est nécessaire d'avoir des itinéraires cyclables sécurisés et directs pour relier les communes périphériques entre elles afin d'inclure tous les citoyens du territoire.

5. Systématiser les déviations cyclables sécurisées pendant les travaux

Pour assurer un trajet fiable et sécurisé aux cycles, il est essentiel d'avoir des déviations claires, continues et sécurisées évitant les conflits piétons/cyclistes et en adaptant l'espace des véhicules motorisés.

6. Toujours avoir un aménagement cyclable sécurisé à proximité

Chaque trajet doit pouvoir s'appuyer sur une alternance de rues résidentielles et d'axes cyclables sécurisés. Ces derniers doivent être accessibles à moins de 300 mètres en tout point de la métropole, sur le principe du 3-30-300 des espaces verts de la Fabrique des villes.

SOURCE: <https://www.calameo.com/read/00459045866bbb30f79b8?page=1>

7. Supprimer les répétiteurs de feux

En suivant l'exemple de Paris, nous proposons de supprimer les répétiteurs de feux afin d'améliorer le respect des sas vélo. Ces aménagements cyclables permettent de mettre en sécurité les cyclistes aux carrefours à feu. Il est aussi possible de les convertir en feu vélo avec déclenchement en avance de phase comme pour les piétons, afin de sécuriser leur traversée.

8. Piétonniser les abords d'école

Pour assurer la sécurité des enfants et réduire la pollution de l'air, notamment pour ce public fragile, la piétonnisation de 80% des abords d'écoles doit être mise en place. Quand cela n'est pas possible, nous demandons d'installer une zone de rencontre associée à des aménagements physiques permettant de réduire la vitesse des véhicules motorisés.

9. Renoncer à l'élargissement du pont de Bellevue

Place au vélo s'oppose à l'élargissement du pont de Bellevue. En effet, cela ne fera que renforcer "l'effet siphon" entraînant une hausse du trafic routier et de sa congestion sur cet axe. Il est préférable d'allouer ces fonds au développement direct des transports doux.

SOURCE : [HTTPS://GEOCONFLUENCES.ENS-LYON.FR/GLOSSAIRE/PARADOXE-DE-BRAESS-EFFET-SIPHON](https://GEOCONFLUENCES.ENS-LYON.FR/GLOSSAIRE/PARADOXE-DE-BRAESS-EFFET-SIPHON)

10. Apaiser la métropole un dimanche par mois

Sanctuariser à minima un quartier sans voiture par commune un dimanche par mois, permet d'imaginer un autre mode de vie en plus d'apporter du bien être aux citoyens (réduction du bruit, de la pollution de l'air, retrouver des espaces habituellement hostiles aux modes actifs)

11. Généraliser les vélorues sur les axes non sécurisés

Afin de mettre en sécurité les cyclistes dans les rues où il est impossible de les dépasser correctement (un mètre en ville et en tenant compte de la zone d'emportierage), nous demandons la modification par défaut de ces axes de circulation en vélorue.

12. Sécuriser les piétons dans les rues sans trottoir réglementaire

Afin de sécuriser la mobilité piétonne, toute rue ne disposant pas d'un trottoir d'au moins 120 cm de largeur (sans obstacles, y compris poubelles) doit être modifiée en zone de rencontre et réaménagée afin d'assurer le respect de cette réglementation.

13. Matérialiser l'emplacement des poubelles

Les trottoirs et les aménagements cyclables peuvent être occupés par des poubelles réduisant davantage l'espace dédié aux mobilités actives. Nous souhaitons que la métropole marque des zones dédiées à cet usage.

14. Limiter la vitesse du périphérique à 50 km/h

En suivant l'exemple de Paris, abaisser la vitesse maximale sur le périphérique à 50 km/h contribue à diminuer la pollution de l'air, les nuisances sonores et les accidents.

SOURCE : <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/suivi-evolutions-boulevard-peripherique>

15. Uniformiser la couleur des pistes cyclables

Afin de faciliter la lecture des itinéraires cyclables pour tous les usagers de la route, nous préconisons d'utiliser une teinte de peinture ou un enrobé unique sur la métropole.

16. Systématiser les indications de direction pour les mobilités actives

Aujourd'hui, il est très simple pour un·e automobiliste de trouver son chemin uniquement à l'aide de la signalisation. Nous proposons d'aligner ce mode de fonctionnement aux mobilités actives en installant des panneaux d'indications réguliers, visibles et en conseillant des itinéraires sécurisés pour les piétons et les cyclistes sur tout le territoire de la métropole.

17. Prioriser les trajectoires directes pour les mobilités actives

Afin de rendre les mobilités actives attractives, il est essentiel de s'assurer d'avoir un itinéraire le plus direct mais toujours sécurisé sur tout le territoire de la métropole.

18. Construire des aménagements séparés sur les axes à plus de 30km/h

Si le différentiel de vitesse avec les véhicules motorisés est trop important, il est nécessaire de sécuriser les cycles et les piétons via des aménagements séparés physiquement.

19. Construire des infrastructures cyclables larges

La pratique cyclable est exponentielle. Il est donc important d'anticiper le flux grandissant en assurant une largeur suffisante en tout point des aménagements cyclables comme dicté par le Référentiel des Aménagements Cyclables voté par le conseil métropolitain. Avoir des aménagements larges, permet également d'améliorer les temps d'interventions des véhicules d'urgence en évitant la congestion du trafic automobile.

20. Sécuriser les traversées de rail

Pour réduire les chutes de cyclistes, il est nécessaire de modifier toutes les traversées de rails sur la métropole via des aménagements physiques ou en jouant sur les rayons de giration.

Aménagements et infrastructures à Nantes

21. Marquer l'itinéraire cyclable sur la traversée Place du Commerce - Château

Cette zone non définie est une source de conflits piétons/cyclistes. En effet, il existe uniquement des pictogrammes vélos aux intersections motorisées mais il manque un marquage clair et visible pour orienter le flux cycliste.

22. Réserver le quai André Morice aux modes actifs

Afin de réduire les axes de transit et donc apaiser le centre-ville, nous proposons de rendre cet espace accueillant pour les modes actifs en y interdisant la circulation automobile.

23. Améliorer l'accessibilité des ronds-points squares Canclaux et Mellinet

Afin de rendre réellement accessible ces espaces verts aux piétons, il est nécessaire de limiter la vitesse à 20 km/h par l'usage d'une zone de rencontre.

24. Limiter toute la ville de Nantes à 30km/h

Afin d'apaiser la ville, il est indispensable de supprimer les exceptions à 50 km/h dans Nantes tels que les boulevards avec chronobus et les ponts, n'empêchant pas les busways de continuer à circuler à 50 km/h sur leurs voies dédiées.

Avancées législatives

25. Simplifier les intersections à feux pour les cyclistes

Généraliser les M12 tourne toutes directions et/ou les feux vélo clignotants de pré-départ R19. En effet, un cycle traversant une intersection dans des phases sans flux motorisé se trouve en sécurité.



FIGURE 1 CEDEZ-LE-PASSAGE CYCLISTE M12GFD

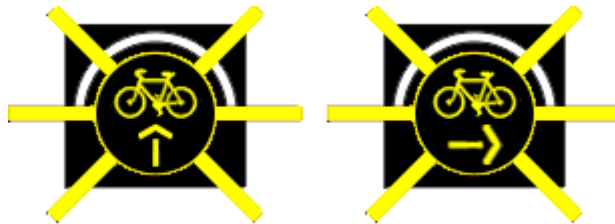


FIGURE 2 FEU CLIGNOTANT R19

26. Obtenir un cédez-le-passage cycliste à la place des stops

Une étude de 2020 menée par l'État du Delaware sur la loi permettant aux cyclistes de traiter les panneaux stop comme des cédez-le-passage a réduit de 23 % les blessures aux intersections concernées.

SOURCE: [HTTPS://WWW.BIKE.DE.ORG/DELAWARE-YIELD-CRASH-DATA/#PAGE-CONTENT](https://www.bike.de.org/delaware-yield-crash-data/#PAGE-CONTENT)

27. Systématiser la vérification de l'usage d'un téléphone lors d'accident

L'écriture d'un SMS au volant multiplie par 23 le risque d'accident de la route. Comme ce qui se fait avec le contrôle d'alcoolémie, nous proposons d'instaurer un contrôle de l'usage du téléphone portable en cas d'accident.

SOURCE: <https://www.securite-routiere.gouv.fr/dangers-de-la-route/le-telephone-et-la-conduite>