



Ville de Rennes

Contribution à l'évaluation qualitative des aménagement provisoires du centre-ville de Rennes

Benchmark – MAJ Mai 2021

Annexe 2 – Benchmark de la situation dans d'autres collectivités

Contribution à l'évaluation qualitative des aménagements provisoires du centre-ville de Rennes

Rapport d'études – Annexe 2

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
V1	10/20/21	Initialisation du document
v2	25/05/21	Intégration commentaires et remarques des collectivités

ffaire suivie par

Aurélie DUBOUDIN - Département Mobilités et Infrastructures – Groupe Sécurité et Optimisation des Déplacements
Tél. : 02 40 12 85 03
Courriel : aurelie.duboudin@cerema.fr
Site de Nantes : Cerema Ouest – MAN – 9 rue René Viviani – BP 46223 – 44262 NANTES cedex 02

Références

N° d'affaire : C20OI0030

Maître d'ouvrage : Rennes Métropole (Mme Frédérique BAUDOUIN)

Devis n° D20OI0030

Rapport	Nom	Date	Visa
Établi par	Aurélie Duboudin	10/02/21	
Avec la participation de	Gwenaëlle David	10/02/21	
Contrôlé par	Marie-Amélie Horvath	15/02/21	
Validé par			

Résumé de l'étude :

La ville de Rennes a réalisé des aménagements provisoires piétons et cyclables à l'issue du premier confinement pour répondre aux besoins de distanciation sociale liés à la crise sanitaire.

Dans le cadre de l'évaluation de ces aménagements, et afin de répondre aux craintes des élus par rapport à la situation des commerces, le Cerema a été sollicité pour apporter un éclairage qualitatif complémentaire sur les liens entre vitalité du centre-ville et modes actifs ainsi que sur la situation dans les autres collectivités.

Ce rapport est la synthèse de toutes les investigations menées.

SOMMAIRE

1 PRÉAMBULE.....	5
1.1 La problématique.....	5
1.1.1 Les collectivités sollicitées.....	5
1.1.2 Les questionnements.....	5
1.2 Situation de Rennes.....	6
2 RETOUR SUR L'EXPÉRIENCE DE 8 COLLECTIVITÉS.....	7
2.1 BORDEAUX.....	7
2.1.1 Caractéristiques de la mobilité sur le territoire.....	7
2.1.2 Offre de mobilité à destination du centre-ville.....	8
2.1.3 Impacts des aménagements provisoires.....	9
2.1.4 Stratégie.....	9
2.2 GRENOBLE.....	11
2.2.1 Caractéristiques de la mobilité sur le territoire.....	11
2.2.2 Offre de mobilité à destination du centre-ville.....	12
2.2.3 Impacts des aménagements provisoires.....	13
2.2.4 Stratégie.....	13
2.3 LILLE.....	15
2.3.1 Caractéristiques de la mobilité sur le territoire.....	15
2.3.2 Offre de mobilité à destination du centre-ville.....	16
2.3.3 Impacts des aménagements provisoires.....	17
2.3.4 Stratégie.....	17
2.4 NANTES.....	19
2.4.1 Caractéristiques de la mobilité sur le territoire.....	19
2.4.2 Offre de mobilité à destination du centre-ville.....	20
2.4.3 Impacts des aménagements provisoires.....	20
2.4.4 Stratégie.....	21
2.5 STRASBOURG.....	23
2.5.1 Caractéristiques de la mobilité sur le territoire.....	23
2.5.2 Offre de mobilité à destination du centre-ville.....	24
2.5.3 Impacts des aménagements provisoires.....	25
2.5.4 Stratégie.....	25
2.6 LES SABLES D'OLONNE.....	28
2.6.1 Caractéristiques de la mobilité sur le territoire.....	28
2.6.2 Offre de mobilité à destination du centre-ville.....	28
2.6.3 Impacts des aménagements provisoires.....	29
2.6.4 Stratégie.....	30
2.7 SAINT BRIEUC.....	32
2.7.1 Caractéristiques de la mobilité sur le territoire.....	32

2.7.2 Offre de mobilité à destination du centre-ville.....	33
2.7.3 Impacts des aménagements provisoires.....	34
2.7.4 Stratégie.....	35
2.8 SAINT NAZAIRE.....	36
2.8.1 Caractéristiques de la mobilité sur le territoire.....	36
2.8.2 Offre de mobilité à destination du centre-ville.....	37
2.8.3 Impacts des aménagements provisoires.....	38
2.8.4 Stratégie.....	38
3 SYNTHÈSE.....	41
3.1 Synthèse des entretiens et points saillants par collectivité.....	41
3.2 Les grandes problématiques identifiées.....	42
3.2.1 Aménagements réalisés et leurs impacts.....	42
3.2.2 L'accueil par les commerçants.....	42
3.2.3 Concertation.....	43
3.2.4 Suivi.....	43
3.2.5 Pérennisation.....	44
3.2.6 Questionnements spécifiques.....	44

1 Préambule

1.1 La problématique

La ville de Rennes et Rennes Métropole ont souhaité avoir un retour de la situation dans d'autres collectivités ayant des problématiques et/ou des contextes similaires afin de pouvoir se positionner. Il s'agit de voir quelle stratégie a été mise en place pour la création d'aménagements cyclables et piétons provisoires dans le cadre du premier confinement, les outils mis en place pour le suivi des impacts, les réactions des différents usagers (dont les commerçants plus spécifiquement) ainsi que les problématiques liées à la pérennisation des aménagements.

L'objectif principal de cette analyse comparative est donc d'apporter une vision sur la situation dans les autres collectivités et de s'inspirer de leur retour d'expérience.

Sont recherchés :

- des collectivités dont la situation du centre-ville est plus ou moins similaire à celle de Rennes :
 - large plateau piéton,
 - linéaire d'aménagement cyclable comparable,
 - caractéristiques socio-démographiques de la ville,
 - caractéristiques de mobilité et d'accessibilité du centre-ville ;
- des collectivités ayant mis en place des aménagements provisoires similaires à ceux de Rennes, à savoir :
 - une zone de rencontre de taille conséquente,
 - des aménagements cyclables provisoires ayant eu un impact fort sur le plan de circulation ;
- des collectivités ayant déjà fait le choix de pérenniser des aménagements provisoires mis en place pendant le confinement ou juste après ;
- des collectivités ayant eu une action forte sur le déploiement des terrasses sur l'espace public (autorisation temporaire d'occupation de l'espace public).

1.1.1 Les collectivités sollicitées

Un premier tour de la situation des collectivités a été réalisé sur la base d'une revue de presse et de la connaissance de la situation des collectivités dans le réseau du Cerema.

Sur la base de cette première sélection de collectivités et après échanges avec les services de Rennes Métropole, les collectivités suivantes ont été sélectionnées : **Bordeaux, Lille, Grenoble, Nantes, Les Sables d'Olonne, Saint Briec, Saint Nazaire, Strasbourg.**

Les collectivités ont été interrogées entre décembre 2020 et janvier 2021. Les comptes-rendus d'entretiens détaillés sont présentés dans le présent document.

1.1.2 Les questionnements

L'analyse plus approfondie de la situation des collectivités retenues doit permettre :

1. de décrire les caractéristiques de l'offre de transport à destination du centre-ville et plus particulièrement les mesures en faveur des modes actifs et des transports en commun,

- de décrire les caractéristiques de mobilité sur le territoire, si possible à destination du centre-ville,
- de préciser les impacts des aménagements provisoires sur le plan de circulation et les évolutions en matière de trafic selon les modes,
- d'illustrer concrètement les stratégies des collectivités de mise en place et de suivi des aménagements provisoires, les modalités de concertation et les choix de pérennisation ou non.

Une trame d'entretien a été réalisée en ce sens et validée par Rennes Métropole d'afin d'avoir un retour de l'ensemble des collectivités sur ces questionnements.

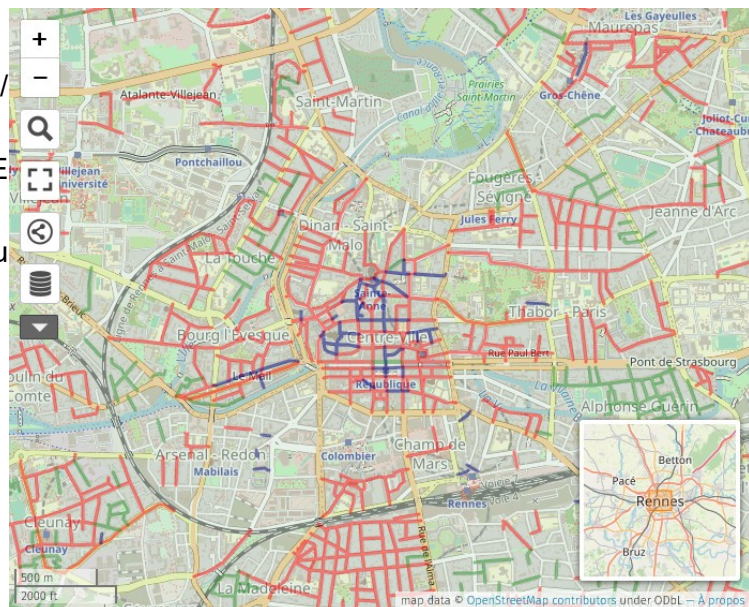
1.2 Situation de Rennes

Pour rappel, voici la situation de Rennes :

Rennes Métropole : 43 communes / 448 000 habitants

Rennes : 216 815 habitants (INSEE 2017)

Aire piétonne : 6,3 km (rues en bleu dans la carte ci-contre)



Les principaux aménagements provisoires réalisés dans le centre de Rennes sont les suivants :

- la mise en place d'une zone de rencontre à grande échelle dans le centre-ville de 1 km²
- la piétonisation de certaines rues pour les besoins d'extension des terrasses le vendredi soir et samedi soir
- la création d'aménagements cyclables sur les quais nord de la Vilaine accompagnés d'une modification du plan de circulation contraignant fortement la circulation automobile.



2 Retour sur l'expérience de 8 collectivités

2.1 BORDEAUX

Contact : Florent COIGNAC et Julien ROUYER

NB : intérêt pour avoir le retour des autres collectivités

NB : gestion des terrasses > Cf Ville de Bordeaux car fait référence à la gestion du domaine public, compétence des communes

Gérald GOMEZ, g.gomez@mairie-bordeaux.fr

Christophe BUCHERT, c.buchert@mairie-bordeaux.fr

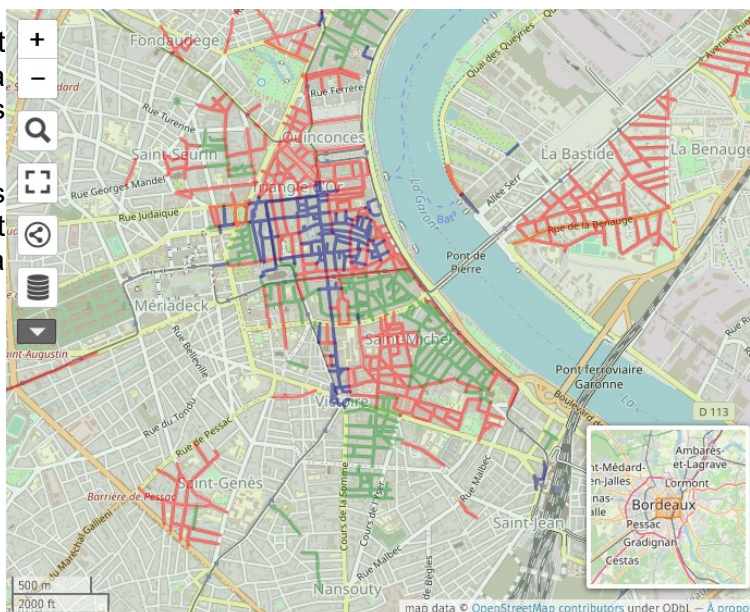
Bordeaux Métropole : 28 communes / 792 000 habitants

Bordeaux : 254 436 hab (INSEE 2017)

2.1.1 Caractéristiques de la mobilité sur le territoire

Périmètre du centre-ville : globalement situé sur la rive gauche de Bordeaux, à l'intérieur d'un périmètre défini par les cours.

Le centre-ville est une zone déjà très apaisée avec plateau piéton important (environ 11 km de rues – en bleu sur la carte ci-contre).



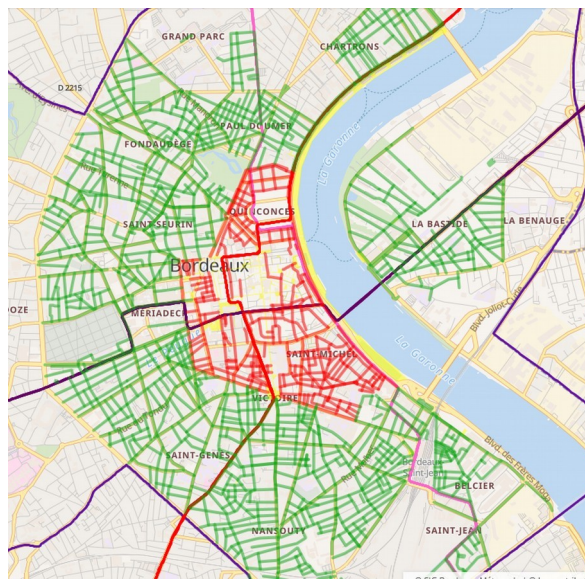
2.1.2 Offre de mobilité à destination du centre-ville

Offre globale

- Centre-ville desservi par 4 lignes de tram (3 N-S et 1 E-O)
- Vélos en Libre Service : Vcub



Desserte TC du centre-ville



Organisation du stationnement en centre-ville

Aménagements provisoires mis en place

Plan d'urgence vélo (échelle métropolitaine) :

- 100 km prévus soit une centaine d'opérations, 15 km réalisés
- + 1 000 places de stationnement
- extension du prêt de vélos par la Maison Métropolitaine des Mobilités notamment auprès des 18-24 ans (prêt renouvelable, objectif achat 1000 vélos dédiés)
- abondement du coup de pouce vélo (+ 50 €)
- augmentation du plafond QF pour l'aide à l'achat de VAE

Aménagements cyclables réalisés :

- la majorité des aménagements sont des couloirs bus/vélo matérialisés par un marquage temporaire jaune
 - les aménagements réalisés concernent principalement des axes importants (y compris les boulevards) > forte réduction de capacité
 - quelques aménagements avec impact fort sur le plan de circulation
- x **exemple rue de Bègles / cours de Somme** : aménagement très volontariste d'un couloir bus/vélo avec mise en sens unique, porté par la ville de Bordeaux, réalisés fin novembre / début décembre

Aménagements en faveur des piétons :

- réservation des quais aux déplacements piétons > basculement des vélos dans les

aménagements sur voirie

- mise en place de sens de circulation piéton sur les axes très fréquentés (rue Sainte Catherine, quais) avec marquage au sol
- actualisation de la carte des temps de parcours piétons dans la métropole (par AURBA), projet dans les tuyaux mais plutôt lié au plan marche en cours

Ambition sur le développement du plateau piéton mais non lié à la crise sanitaire (ambition politique des nouveaux élus de la ville de Bordeaux)

NB : le contexte électoral a fortement influencé le plan d'urgence vélo et inversement, la crise sanitaire renforcer les ambitions vis-à-vis du vélo dans les programmes électoraux.

2.1.3 Impacts des aménagements provisoires

- trafic cycliste global (sur la base des données de compteurs à l'échelle métropolitaine) : + 10 % mais cette augmentation reste équivalente à la moyenne annuelle de croissance du trafic vélo à l'échelle globale
- sur les aménagements provisoires : calcul trafic dans les couloirs bus (bus + vélo) équivalent au trafic dans la voie de circulation, 20 à 40 % trafic vélo dans les aménagements provisoires

Pas de réaction spécifique des commerçants au moment de la réalisation des aménagements provisoires. Plusieurs raisons avancées :

- hypercentre commerçant déjà très apaisé avec contrôle d'accès sur le plateau piéton
- nombreux aménagés peu commerçants (boulevards)

A contrario, fortes réactions des commerçants de la place Stalingrad lors de la fermeture au trafic du pont de Pierre en 2018 : il s'agit de commerces de proximité sur la rive opposée à l'hypercentre commerçant, sans doute en situation un peu plus précaire.

2.1.4 Stratégie

Mise en place

- concertation en amont avec les communes, information aux riverains
- le plan d'urgence vélo regroupe l'ensemble des projets en cours ou envisagés ainsi que des projets à forte ambition dans une optique d'expérimenter de nouveaux aménagements
- mise en œuvre des aménagements toujours en cours fin 2020
- aménagements de couloirs bus/vélo déjà fortement utilisés sur la métropole, permet de mieux faire accepter un aménagement cyclable et bénéfique pour l'exploitant TC, notamment sur des axes à « faible » fréquence bus (ex sur le pont de pierre, fréquence bus de 40 min) > couloir bus systématiquement ouvert aux vélos sauf contrainte géométrique forte. Largeur mini : 3,50 m jusqu'à 4,20 m selon les configurations. Couloirs ouverts si le profil de voirie et trop contraint.

Suivi

- compteurs permanents sur l'agglomération (15 points de comptage, ambition doubler le nombre de points de comptage à l'horizon 2022 avec au moins un compteur par commune)
- enquêtes/interviews ponctuelles sur certains aménagements phares : une centaine de

cyclistes interrogés, 10 % usagers étaient automobilistes avant le confinement

- partenariat en cours de montage avec Géovélo : forte communauté identifiée à Bordeaux (plusieurs milliers) qui permet de travailler sur les traces des cyclistes avant et après le confinement

NB : constat d'une sous-évaluation des comptages sur les axes très fréquentés car pelotons de cyclistes pas toujours détectés (jusqu'à -20%)

Concertation

- Concertation en amont avec les communes via les pôles territoriaux (sans méthodologie uniforme de concertation). Circuit traditionnel : contrat de co-développement pour un plan d'action triennal avec chaque commune > aménagements cyclables devraient intégrer ces nouveaux codev 2021 – 2023 même si planning de formation un peu bousculé en raison de la crise sanitaire.
- Information aux riverains
- contribution de l'association Vélocité qui recoupe de nombreux aménagements proposés

Pérennisation

Aménagement fort rue de Bègle / Cours de Somme :

- projet approprié et piloté par la ville de Bordeaux
- concertation : réunion publique et communication papier
- évaluation en cours, prévue sur 1 an : questionnaire à 6 mois et 1 an envisagé
- Bordeaux Métropole alimente l'évaluation par les comptages trafic vélo

Pérennisation des couloirs bus/vélo envisagée pour majorité en peinture blanche, en accord avec les communes > réalisation en cours.

Pour les projets plus conséquents (avec séparation des trafics et travaux de génie civil), études en cours. Les marquages provisoires préfigurent les futurs aménagements cyclables mais sur des projets de réaménagements de voirie et/ou requalification du profil plus larges. Exemple : aménagement de pistes bidirectionnelles dans des voies à sens unique (à Talence et à rue Férère à Bordeaux) > configuration nécessite séparation des trafics avec bordure.

2.2 GRENOBLE

Contact : Lionel Faure

NB : intérêt pour avoir le retour des autres collectivités

Grenoble Alpes Métropole : 49 communes / 444 000 habitants

Grenoble : 158 454 hab (INSEE 2017)

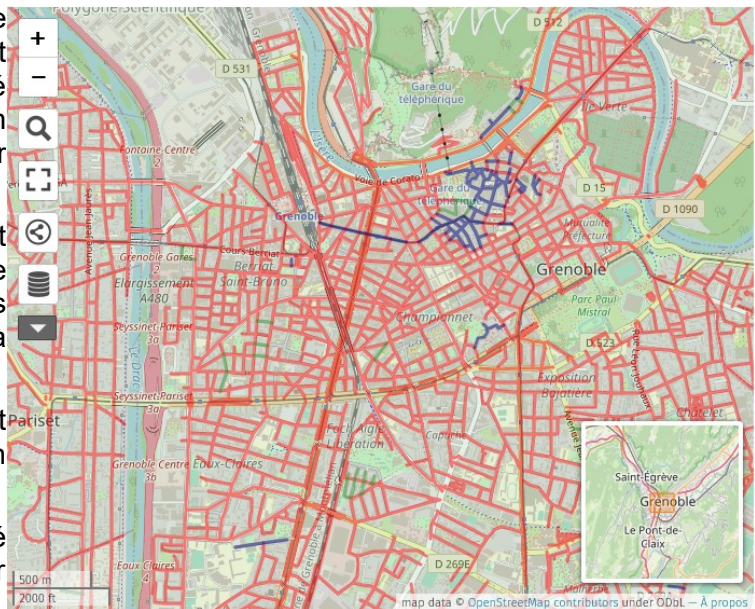
2.2.1 Caractéristiques de la mobilité sur le territoire

Périmètre du centre-ville : le centre historique est déjà fortement piéton et desservi par 4 lignes de tramway. Situé au nord des grands boulevards, c'est un espace dense et contraint (secteur classé).

NB : le contournement du CV est incomplet en raison du contexte géographique de la ville, il n'existe pas de « rocade » complète comme à Bordeaux ou Rennes.

Une grande majorité des communes ont limité la vitesse de circulation à 30 km/h depuis 2016.

Le centre-ville est déjà en partie apaisé et piéton (6,7 km de rues – en bleu sur la carte ci-contre).



2.2.2 Offre de mobilité à destination du centre-ville

Offre globale

- **Offre globale**
- Centre-ville desservi par 2 lignes de tram
- 4 parkings à proximité immédiate
- Vélos et trottinettes en Libre Service : Pony



Desserte TC du centre-ville



Organisation du stationnement en centre-ville

Aménagements provisoires mis en place

La stratégie d'aménagements provisoires est assumée par les élus jusqu'à sept 2020 : réaliser des aménagements cyclables sur chaussée de préférence (car nombreux aménagements existants sur trottoir ou à hauteur de trottoir) même si cela a un impact important sur le trafic. Cette stratégie contribue également à laisser plus de place aux piétons sur les espaces qui leur sont dédiés.

Aménagements cyclables réalisés :

- 20 km d'itinéraires sur 6 communes
- aménagements réalisés : principalement des bandes cyclables larges (2,50 m) et des pistes cyclables uni ou bi directionnelles, protégées ou non.
- Le choix des axes aménagés fortement lié avec la stratégie cyclable en cours d'élaboration (pas réellement d'aménagement par opportunité).
- certains aménagements sur des axes importants > forte réduction de capacité même si possibilité parfois d'utiliser des contre-allées ou autres emprises
- pas d'aménagement avec impact fort sur le plan de circulation mais impact plutôt sur les capacités des voiries
- x **exemple quais Rive Gauche de l'Isère** : aménagement d'une piste bidirectionnelle, axe à fort transit
- x **axe à St Martin d'Hyères** : aménagement d'une piste bidirectionnelle, axe à fort transit

Aménagements en faveur des piétons :

- peu d'aménagements spécifiques réalisés en soit car ZTL existante depuis 2017.

L'agglomération mène également une politique globale d'apaisement des vitesses et est passée à 30 km/h en 2016.

- principale mesure concerne la libération des trottoirs par la bascule des aménagements cyclables sur chaussée, impliquant des nouvelles contraintes sur la circulation
- le sujet de la cohabitation piéton-vélo est très sensible à Grenoble et les piétons sont très exigeants pour disposer d'espaces qui leur sont propres.
- Quelques piétonnalisations temporaires de rues en périphérie immédiate de la zone piétonne > en réponse à un enjeu de préfiguration d'un futur aménagement urbain

2.2.3 Impacts des aménagements provisoires

La métropole est dotée d'un observatoire des déplacements et peut suivre les trafics grâce à de nombreux compteurs. Quelques constats :

- Dans un contexte de réduction de la mobilité globale, une augmentation de la part modale du vélo en période non confinée a été observée
- en sept-oct 2020 : 95 % du niveau de trafic observé et 75 % de la fréquentation TC

Une grande enquête qualitative a été menée en sept-oct 2020 par des étudiants. Avec plus de 2500 réponses ont été collectées sur plusieurs sites, l'enquête permet d'apporter une analyse quantitative très riche et statistiquement fiable. Globalement, l'enquête fait ressortir un satisfecit globale, quelques incompréhensions sont néanmoins à noter sur des aménagements peu lisibles ou engendrant une contrainte sur le trafic automobile jugée trop forte.

Pas de réaction spécifique des commerçants au moment de la réalisation des aménagements provisoires. La principale raison avancée est que les contraintes fortes sur la circulation en centre-ville ont déjà été assimilées en 2017 lors de la création de la ZTL.

Les réactions des commerçants concernent principalement les axes sur lesquels une congestion nouvelle a été créée du fait des aménagements provisoires même si le niveau de trafic est inférieur à celui avant crise.

2.2.4 Stratégie

Mise en place

- équipe dédiée pour la mise en œuvre des aménagements provisoire (3 agents de la cellule modes actifs + 2 sur la thématique circulation)
- nom de démarche identifiée : **Tempovélo** > impact communication fort
- assistance par un BE circulation pour des avis, comptages et modélisation
- calendrier de réalisation très variable (de mai à décembre 2020), principalement en raison de contraintes internes comme par exemple aux abords des axes de tramway ou à proximité de carrefours à feux

Suivi

- de mai à sept 2020 : un BE a appuyé la collectivité sur la mise en place de la stratégie et le monitoring hebdomadaire des trafics à l'échelle micro et macro. Ces indicateurs ont permis d'affiner le seuil de réversibilité des aménagements ou encore d'estimer là où l'accent sur le vélo pouvait encore être poussé un peu plus loin.

Concertation

- pas de concertation menée

Pérennisation

- pas de formalisation définitive de la pérennisation des aménagements à ce jour. La formalisation définitive des aménagements se fera en lien avec un nouvel aménagement de l'espace public et les aménagements temporaires sont actuellement envisagés comme des préfigurations le temps de faire émerger le projet urbain.
- Les aménagements les plus contraignants (sur les quais et à Saint Martin d'Hyères) ont été déposés mais plus pour des raisons politiques que fonctionnelles.
- La méthode de sobriété et d'agilité d'aménagement a pu poser quelques questions en interne entre les services. De nouveaux questionnements sont apparus, notamment par rapport à la ségrégation des flux car certaines pratiques actuelles peuvent nuire à un partage modal équilibré. La priorité absolue des TC peut par exemple avoir un impact sur les plans de feux et les capacités des voiries, et introduire une certaine souplesse pourrait parfois permettre d'intégrer une place plus confortable pour les vélos. Ce sujet d'avenir est en cours d'approfondissement par la métropole.

2.3 LILLE

Contact : Matthieu COPPIN et Isabelle REGNIER

NB : intérêt pour avoir le retour des autres collectivités

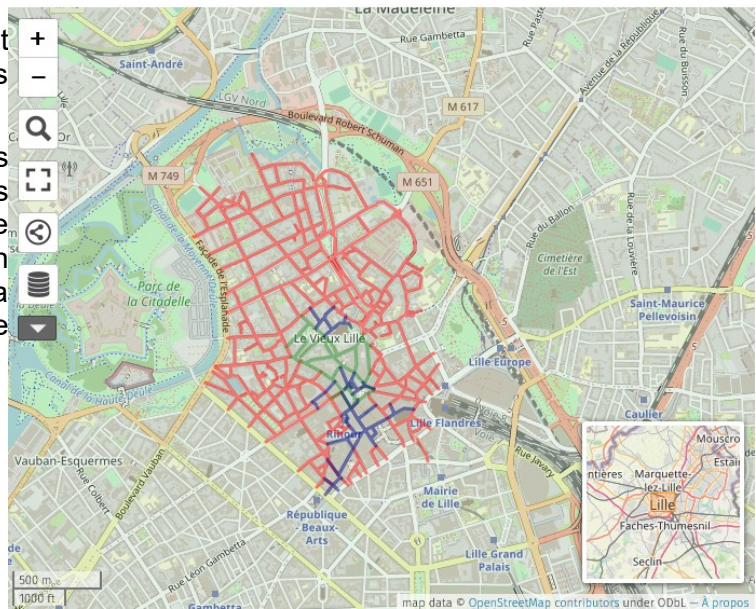
Métropole Européenne de Lille : 95 communes / 1,146 M habitants

Lille : 232 787 hab (INSEE 2017)

2.3.1 Caractéristiques de la mobilité sur le territoire

Périmètre du centre-ville : globalement délimité par la citadelle et les voies ferrées.

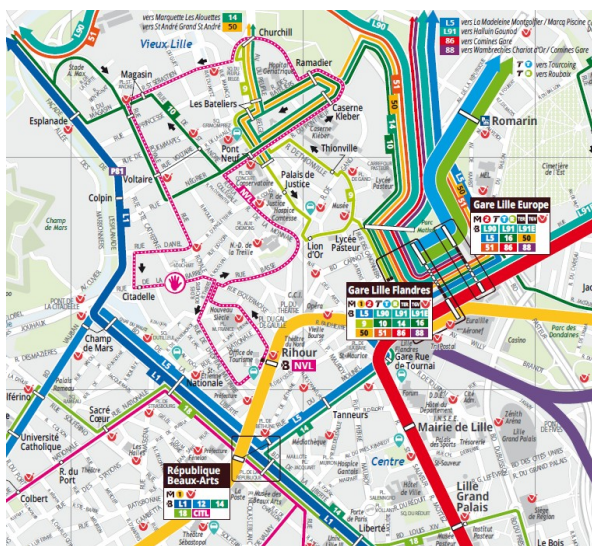
Le centre-ville est une zone déjà très apaisée avec un réseau de rues piétonnes organisé autour d'une rue commerçante à forte fréquentation (environ 2,2 km de rues – en bleu sur la carte ci-contre) et complété par une zone de rencontre (en vert).



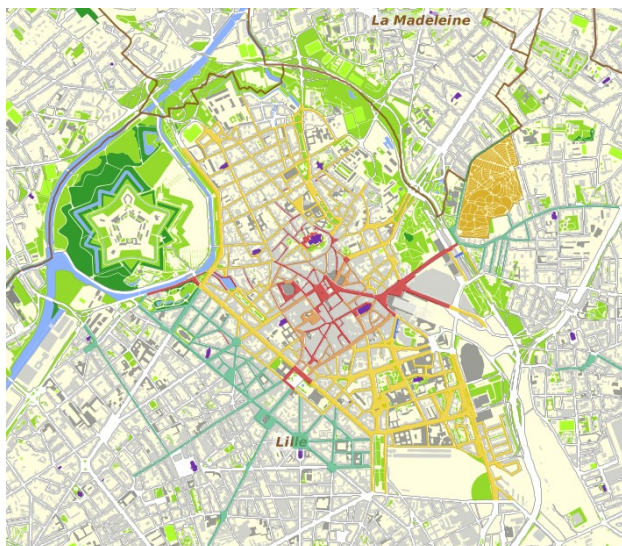
2.3.2 Offre de mobilité à destination du centre-ville

Offre globale

- Centre-ville desservi par 2 lignes de métro + 2 lignes de tram en terminus à la gare Lille Flandres + navette vieux Lille
- Vélos en Libre Service : Ville



Desserte TC du centre-ville



Organisation du stationnement en centre-ville

Aménagements provisoires mis en place

Aménagements cyclables provisoires : 15 km dont quelques aménagements très contraignants

- **boulevard Victor Hugo à Lille (linéaire de 2,8 km)** : suppression d'une voie de circulation voiture et élargissement de la bande cyclable pour la création d'un axe vélos-bus.
- **Axe Motte / rue Salengro (linéaire de 3,6 km) et de l'Axe Leclerc / Gambetta (linéaire de 1,2 km) à Roubaix** : suppression d'une voie de circulation voiture et élargissement de la bande cyclable pour la création d'un axe vélos-bus.
- **deux ponts en entrée de ville à Lille** : pont Léon Jouhaux et pont situé avenue de Dunkerque : élargissement de la piste cyclable.

Aménagements en faveur des piétons :

- Extension du périmètre piéton en centre-ville (zone de rencontre actuelle) à compter du 16/05/20 les samedis de 10h à 19h et les dimanches pendant les soldes : 22 rues et 3 places concernées
- Accès maintenu aux riverains disposant d'un parking privé dans le périmètre de l'extension de l'aire piétonne.
- Intervention au droit des commerces et des abords des écoles pour limiter le stationnement et offrir des espaces d'attente plus confortables.
- Présence d'agents municipaux pour faire le filtrage des accès à la zone piétonne.

2.3.3 Impacts des aménagements provisoires

- Satisfaction des commerçants et des usagers des aménagements en faveur des piétons même si une incompréhension des automobilistes de première couronne s'est manifesté au départ.
- Bd de l'Ouest : retours négatifs notamment des automobilistes car aggravation de la congestion sur un axe important d'entrée de ville.
- La fréquentation automobile semble être revenue quasiment à la normale à l'automne.

2.3.4 Stratégie

Mise en place

- Les aménagements réalisés sont en lien avec le schéma cyclable métropolitain.
- Les réflexions se sont concentrées sur les 4 grosses agglomérations du territoire (Lille, Roubaix, Tourcoing et Villeneuve d'Ascq). Le choix des axes s'est fait principalement en fonction d'une géométrie adaptée, des lignes TC et du potentiel de fréquentation de ces axes.
- Les aménagements cyclables réalisés concernent principalement des réductions de capacités de voies ou des élargissements de bandes cyclables.

Suivi

- Comptages vélo temporaires sur les axes aménagés.
- Réunion de concertation avec la direction des transports et l'exploitant.
- Réalisation d'une grande enquête auprès des usagers tous modes du 28 septembre au 30 octobre 2020 ; très bon taux de retour : plus de 2000 réponses. Diffusion sur le site internet de la MEL et relayée par voie de presse et par les communes.
- Intégration de questions relatives aux aménagements provisoires dans le challenge métropolitain à vélo (NB : enquête non représentative mais plutôt qualitative, environ 100 réponses).

Concertation

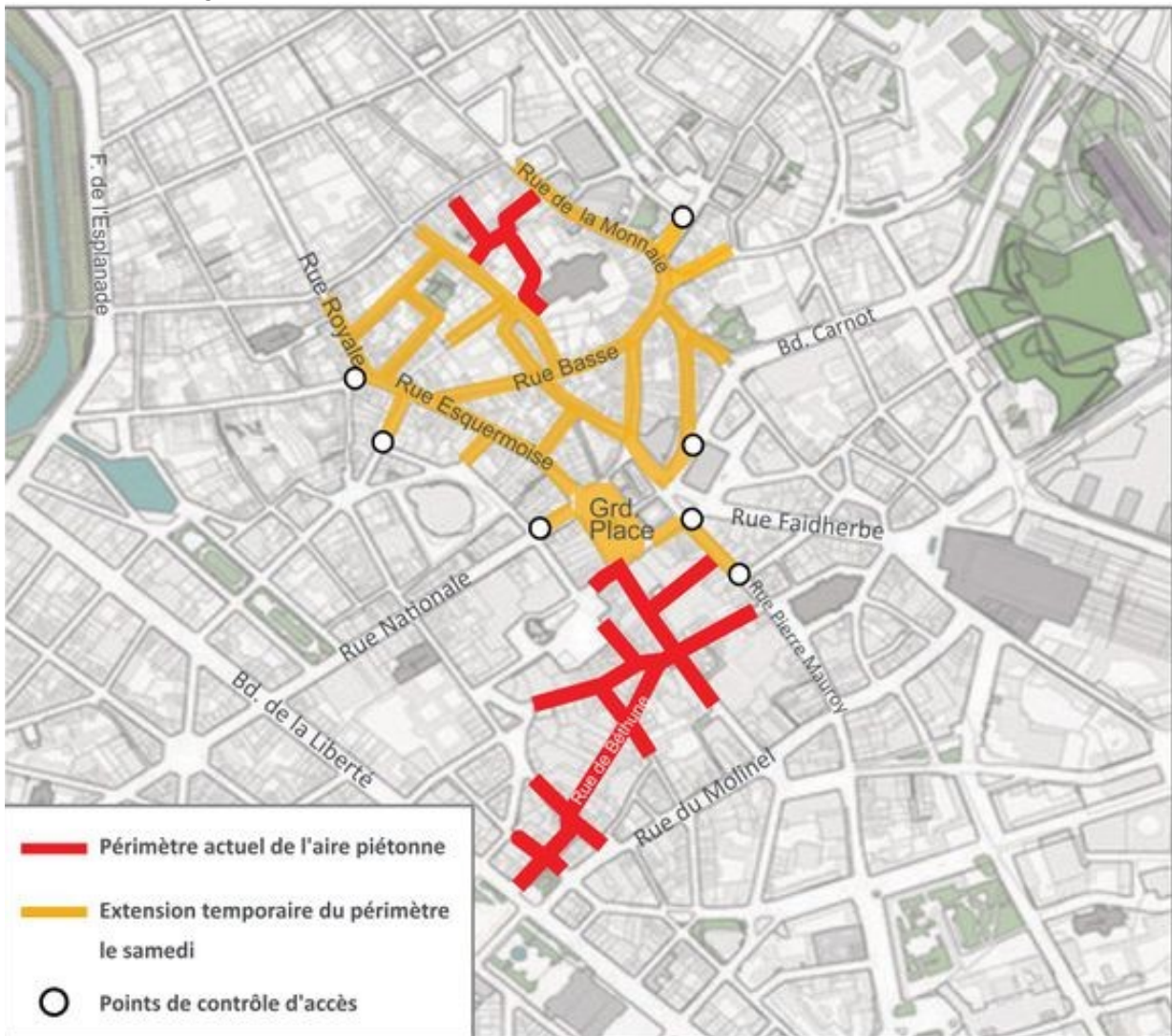
- Aménagements cyclables temporaires : concertation avec l'ADAV (association cycliste locale).
- Aménagements piétons : mini concertation avec les commerçants et information auprès des riverains.

Pérennisation

- Pérennisation en cours de concertation avec chaque commune concernée > validation envisagée d'ici le printemps 2021.
- Aucun aménagement déposé à ce jour et repasse de la couleur pour tenir l'hiver.
- Réflexion en cours pour la pérennisation de l'extension de la zone piétonne avec accès géré par bornes rétractables.

Illustrations des aménagements provisoires réalisés

carte des aménagements piétons temporaires



2.4 NANTES

Contact : Damien GARRIGUE

NB : intérêt pour avoir le retour des autres collectivités

Nantes Métropole : 24 communes / 647 000 hab

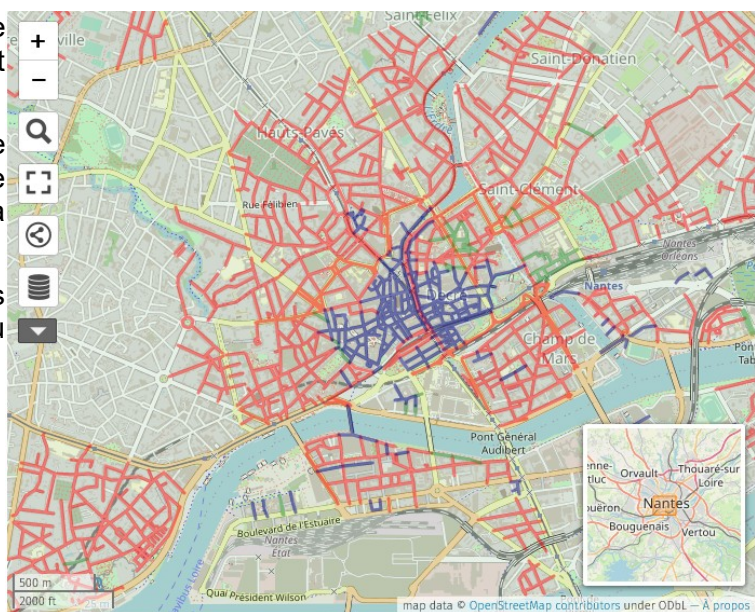
Nantes : 309 346 hab (INSEE 2017)

2.4.1 Caractéristiques de la mobilité sur le territoire

Périmètre du centre-ville : le centre historique est déjà fortement piéton et est régulé par un contrôle d'accès.

Le centre comprend également une zone de trafic limité (ZTL) et une vitesse limitée désormais à 30 km/h à l'échelle de la ville de Nantes.

Le plateau piéton de la ville de Nantes représente 17,9 km de rues – en bleu sur la carte ci-contre).



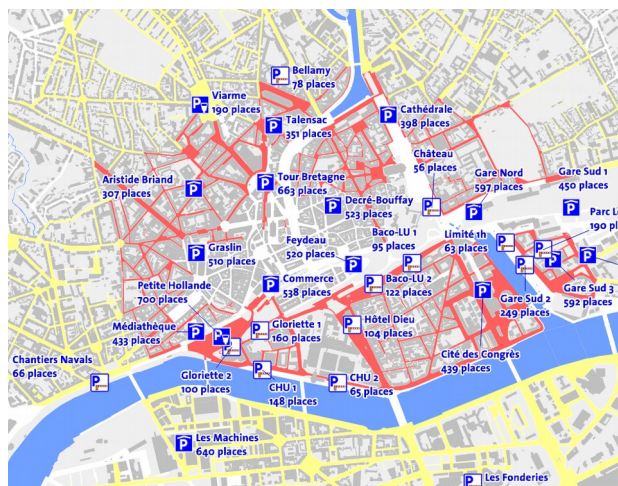
2.4.2 Offre de mobilité à destination du centre-ville

Offre globale

- Centre-ville desservi par 3 lignes de tram (2 N-S et 1 E-O) + 1 ligne busway
- plateau piéton avec contrôle d'accès
- 6 parkings à proximité immédiate du centre-ville
- ville à 30 km/h en cours d'expérimentation depuis le 31/08
- Vélos en Libre Service : Biclou



Desserte TC du centre-ville



Organisation du stationnement en centre-ville

Aménagements provisoires mis en place

- 21 km d'aménagements cyclables provisoires (une trentaine de sites) entre le 11/05/20 et septembre 2020 dont fermeture du pont St Michel réservé aux modes actifs
- 700 places de stationnement provisoire
- 9 rues supplémentaires entièrement piétonnisées cet été + 3 uniquement le soir
- 3 cœurs de quartiers passés en ZDR : Madeleine / Champs de Mars, Préfecture / Cathédrale et place Graslin / secteur des musées
- généralisation du 30 km/h à partir du 31/08
- extensions de terrasses

2.4.3 Impacts des aménagements provisoires

- La fermeture du pont Saint Michel et les restrictions Bd Bellamy ont engendré des reports de trafic important dans les rues adjacentes, et qui peut aller jusqu'au pont de la Motte Rouge ou le pont de la Tortière.
- En septembre – octobre 2020, le trafic global était autour de 90 % de ce qu'il est habituellement à la même période. La congestion a augmenté ponctuellement principalement là où les aménagements ont réduit fortement les capacités routières.
- Un manque d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite a été identifié dans les

rues piétonnisées et les rues avec extensions de terrasses.

2.4.4 Stratégie

Mise en place

D'une façon générale, la concertation avec les associations a été mise en place dès le début des réflexions via un comité de suivi.

Pour les rues piétonnisées, un gros travail de concertation avec les commerçants a été fait.

Les aménagements cyclables ont également été travaillés en concertation avec les associations même si les réalisations ont parfois été légèrement différentes des propositions des associations

Le choix des zones de rencontre de quartier s'est fait par opportunité, pour des quartiers déjà sans trafic de transit et avec intensité de vie urbaine. Les quartiers présentent malgré tout des configurations très différentes.

Suivi

Suivi en continu du trafic + campagnes ciblées sur certains aménagements.

Globalement, seules quelques évolutions ont été réalisées par rapport aux aménagements initiaux, plutôt lié à la gestion quotidienne de l'aménagement (par ex : bordure béton posée en remplacement de baliroad peu stables).

Forte pression sur les secteurs quai de la Fosse, Bd Bellamy et pont St Mihel mais les élus souhaitent attendre la fin de l'évaluation pour statuer de la pérennisation ou non des aménagements. Sur ces secteurs, le débit des voies est réduit du fait des aménagements réalisés et la congestion peut doubler sur certains tronçons. Il est indispensable de penser à protéger les axes sur lesquels on souhaite éviter le report de trafic en repensant le plan de circulation à l'échelle du quartier.

Une enquête auprès des commerçants a été réalisée.

Concertation / évaluation

Évaluation par les citoyens :

- plateforme en ligne pour 4 thématiques depuis juillet (aménagements cyclables, stationnements vélos, ville à 30km/h, piétonnisation et zones de rencontre) : + 2000 contributions reçues
- appel à candidature pour désigner 40 citoyens évaluateurs : + 260 candidatures reçues. Objectif, remettre un avis aux élus sur la pertinence, l'efficacité, l'impact et les conditions pérennisation des aménagements
- enquêtes sur le terrain pour interroger usagers, riverains et commerçants sur les aménagements transitoires

Évaluation par les associations

- composition : rue de l'avenir, Place au vélo Nantes, Motards en colère, Automobile Club de l'Ouest, associations de commerçants...
- mise en place dès le mois de mai d'un groupe de suivi associatif pour la mise en place des aménagements et leurs ajustements
- avis spécifique concernant le passage de la ville à 30 km/h

Évaluation par les techniciens

- réalisation de comptage et analyse de temps de parcours

- prise en compte des avis des techniciens de la métropole, des communes et des équipes de quartier

Restitution de l'évaluation initialement prévue en séminaire le 21/11/20.

Prise de décision des élus prévue en Janvier 2021.

Le rapport d'évaluation qui revient sur les aménagements réalisés et ce qui a été retenu par les élus est disponible à l'adresse suivante :

<https://dialoguecitoyen.metropole.nantes.fr/project/evaluation-des-amenagements-transitoires/step/reponse-de-la-collectivite>

2.5 STRASBOURG

Contact : Clément Gerber

NB : intérêt pour avoir le retour des autres collectivités

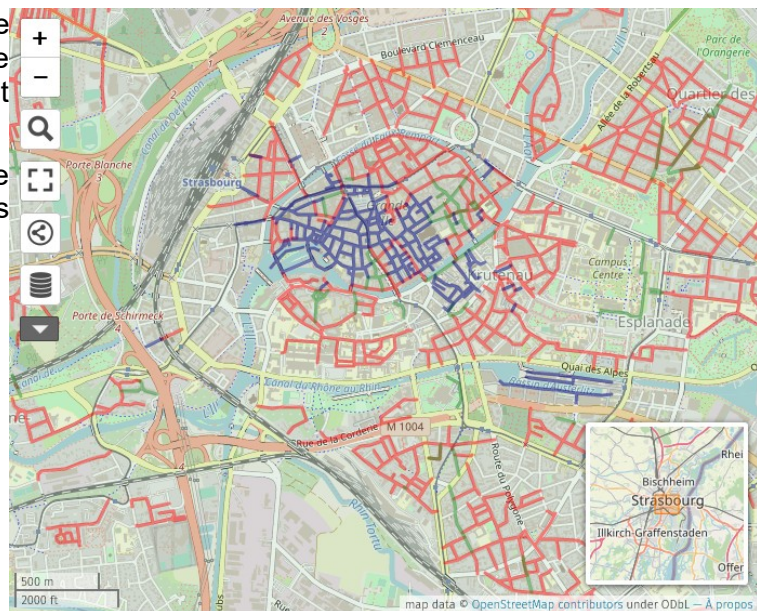
Eurométropole de Strasbourg : 33 communes / 495 000 habitants

Strasbourg : 280 966 hab (INSEE 2017)

2.5.1 Caractéristiques de la mobilité sur le territoire

Périmètre du centre-ville : le centre historique est défini par le périmètre de la Grande Île dont une grande partie est déjà piéton et l'autre limitée à 30 km/h.

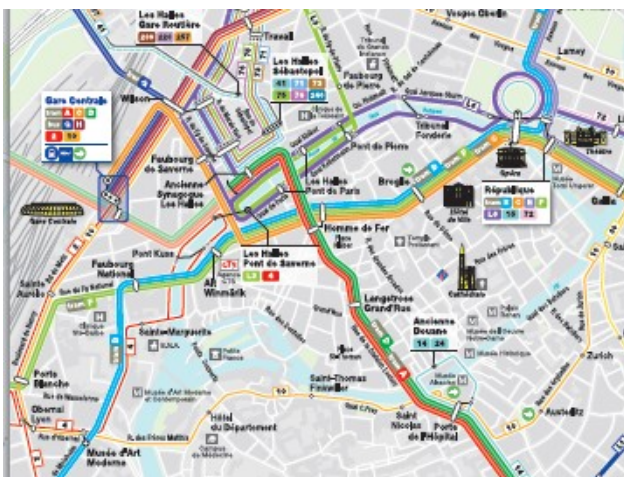
Le plateau piéton de la ville de Strasbourg représente 14,9 km de rues – en bleu sur la carte ci-contre).



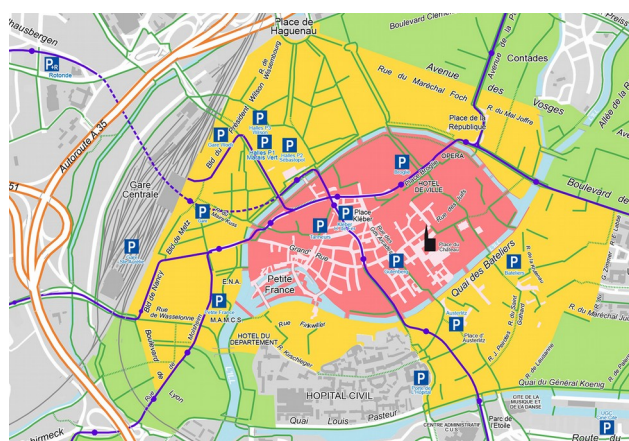
2.5.2 Offre de mobilité à destination du centre-ville

Offre globale

- Grande-Île desservie par 5 lignes de tram (2 N-S et 3 E-O)
- Zone de stationnement sur voirie rouge + 4 parkings
- plateau piéton avec contrôle d'accès
- Vélos en Libre Service : Velhop



Desserte TC du centre-ville



Organisation du stationnement en centre-ville

Aménagements provisoires mis en place

Aménagements cyclables réalisés :

- 8 axes aménagés pour les vélos dont 2 axes à fort trafic (ex Av des Vosges : 18 000 véh/jr)
- Les aménagements cyclables réalisés concernent principalement des réductions de capacités de voies ou des élargissements de bandes cyclables.

Aménagements en faveur des piétons :

- Passage de l'ensemble du centre-ville (équivalent au périmètre de la Grande Île) en ZDR en complément de l'aire piétonne existante, soit + 8,5 km de voies et 21 entrées.
- L'aménagement répond aux objectifs des élus de pouvoir faire respecter la distanciation sociale entre les piétons en mouvement et ceux en stationnement devant les commerces dans le centre-ville.

Extensions de terrasses :

- Allègement des autorisations
- Dispositif : augmentation de la surface pour le même nombre de clients accueillis.
- Mise en place d'une charte mais elle est peu volontariste : ex largeur minimale des cheminements piéton maintenue à 1,40 même en zone de rencontre, ce qui est très insuffisant dans les rues à fort flux touristique.
- Valorisation des « terrasses citoyennes » : concept strasbourgeois de terrasse à vocation d'animation pour valoriser les vitrines des commerçants, mobilier et entretien à la charge

du commerçant (ex rue des Juifs, rue du Jeu aux enfants...).

2.5.3 Impacts des aménagements provisoires

Dans l'ensemble, **quelques constats** :

- croissance des trafics vélos
- trafic voiture revenu à 90 % environ fin novembre (avec le premier couvre feu à 20h)
- flux piéton difficiles à évaluer
- suivi de la vitesse commerciale des bus

Peu de retour des commerçants sur la ZDR mais est-ce lié à la mauvaise perception de l'outil d'aménagement ZDR ?

Les extensions de terrasses concernent le plus souvent des extensions prises sur l'espace des piétons et non sur l'espace dévolu à la circulation.

Difficultés rencontrées :

- Certaines voies du cœur de ville très routières, difficulté d'appropriation de l'espace par les piétons.
- Gestion des eaux non prise en compte lors de la création d'enrobé pour combler les lacunes > création de flaques en cas de pluie abondantes.
- Dans les couloirs mixtes bus+vélo : baisse de la vitesse commerciale et problème de gestion des feux.

2.5.4 Stratégie

Mise en place

- Aménagement de la ZDR uniquement par la signalisation au sol et signalisation verticale, d'où des difficultés d'appropriation par les usagers.

Suivi

- Pas de suivi spécifique ni d'évaluation des dispositifs mis en place (position assumé politiquement).
- Mais lors du second confinement, une évaluation par la population a tout de même été mise en place.

Concertation

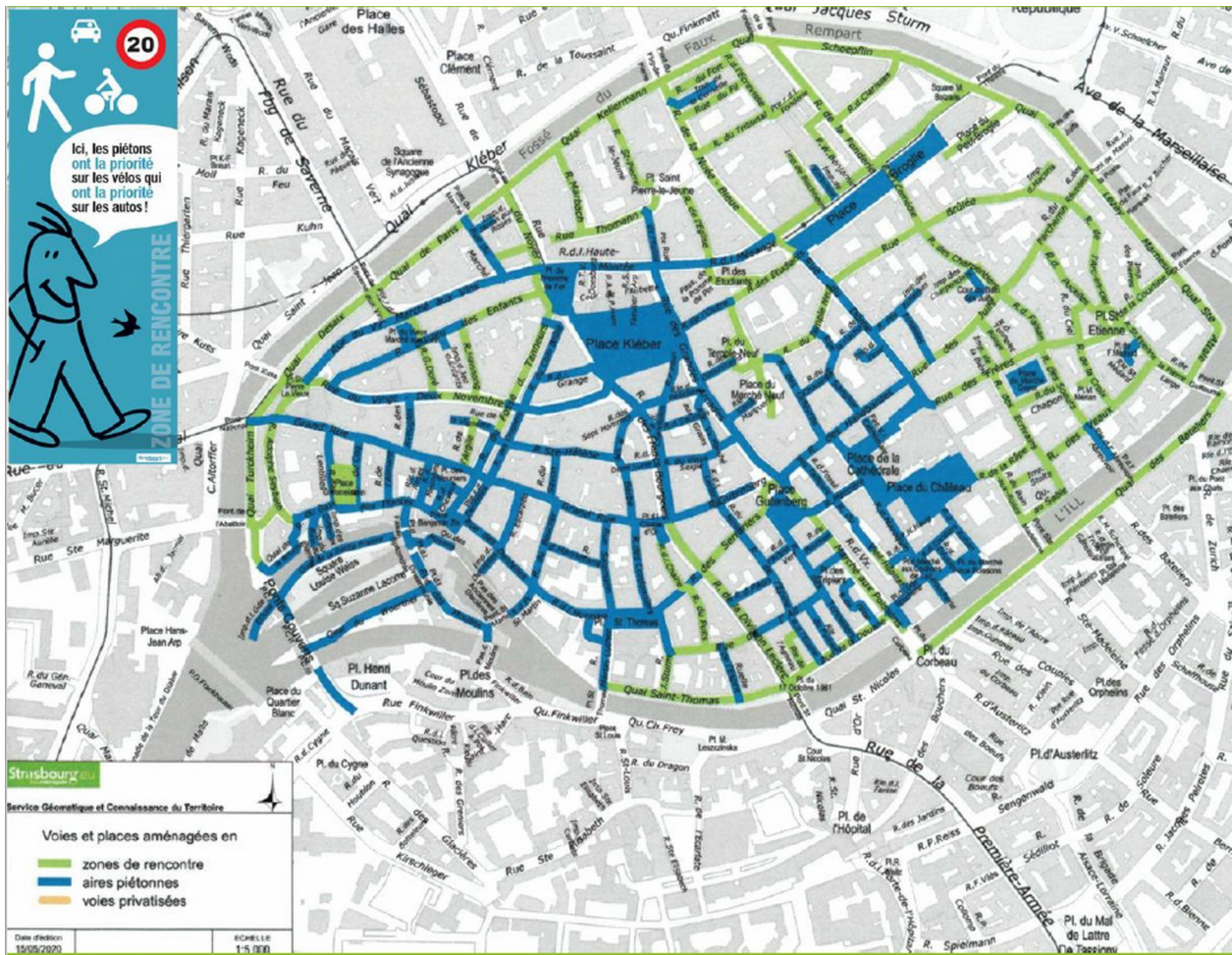
- Concertation importante et soignée : 2 réunions entre les associations et les élus en format webinaire. L'historique de la ville à 30 refusée par referendum a marqué les esprits des élus.
- Associations consultées : associations de piétons, de cyclistes, d'automobilistes, de commerçants, d'habitants...
- Objectifs de la concertation : co-construction et beaucoup de pédagogie

Pérennisation

- Bilan global réalisé en septembre 2020.
- Pérennisation de la ZDR relativement « simple » car les boucles de circulation déjà mises en place pour limiter le trafic de transit lors du passage en zone 30. Réflexions en cours depuis une trentaine d'année sur le cœur d'agglomération avec le retour du tramway et le maintien de boucles de circulation pour desservir les parkings. Les principaux questionnements restent centrés sur le stationnement des riverains (réservé ou pas, quelles modalités...).
- La collectivité s'interroge sur l'aménagement des ZDR à moindre frais pour encourager à un meilleur respect et compréhension de la zone, en multipliant les lieux et possibilités d'animation de la rue et en s'appuyant notamment sur les terrasses citoyennes.
- Demande politique de pérenniser le dispositif d'extension des terrasses.

Illustrations des aménagements provisoires réalisés

Périmètre de la zone de rencontre étendue (8,8ha)



2.6 LES SABLES D'OLONNE

Contact : Fabien Loubère

Les Sables d'Olonne Agglomération : 5 communes / 53 000 habitants

Les Sables d'Olonne : 44 017 hab (INSEE 2017), NB : commune fusionnée avec Chateau d'Olonne et Olonne sur Mer depuis le 01/01/2019.

2.6.1 Caractéristiques de la mobilité sur le territoire

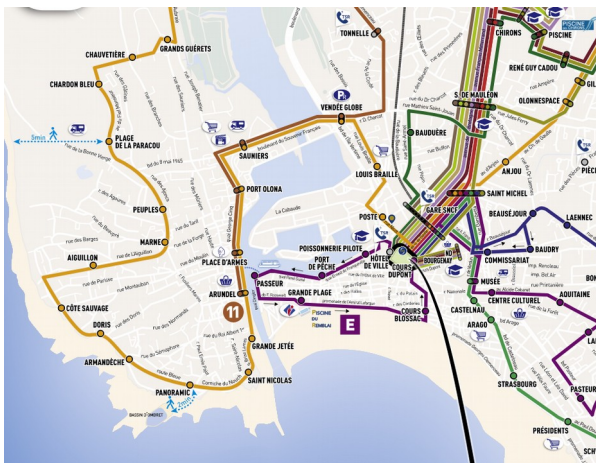
L'agglomération des Sables d'Olonne comprend moins de 100 000 habitants et n'est donc pas soumise aux mêmes obligations que les autres agglomérations de cette analyse en matière de planification des déplacements. Néanmoins, il s'agit d'un territoire particulièrement sensible aux problématiques de mobilité en période estivale. L'agglomération est particulièrement dynamique sur le thème de la mobilité.

Le centre-ville s'organise autour de 2 entités historiques : le centre commerçant entre le port et le remblai et le quartier de La Chaume de l'autre côté du chenal. Certaines rues de ces 2 zones sont en zone de rencontre et la rue de l'hôtel de ville est piétonne (< 1,5km).

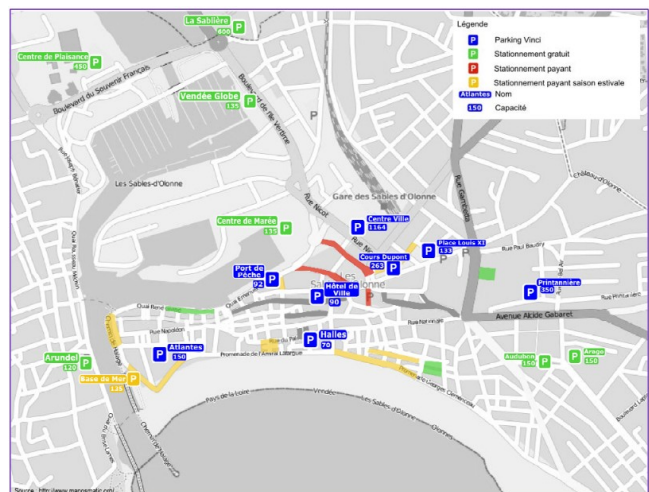
2.6.2 Offre de mobilité à destination du centre-ville

Offre globale

- centre-ville desservi par une ligne de bus le long des quais + toutes les autres lignes du
- 4 parkings en périphérie du centre-ville



Desserte TC du centre-ville



Organisation du stationnement en centre-ville

Aménagements provisoires mis en place

Les aménagements provisoires répondent à 2 objectifs :

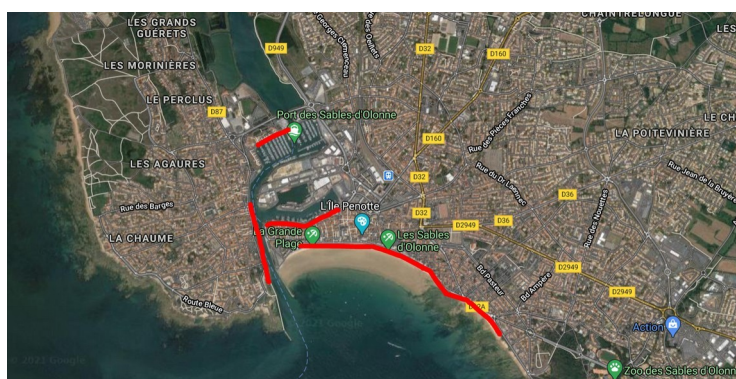
- proposer des aménagements en réponse aux besoins de distanciation physique (volonté forte du Maire)
- favoriser la vie des commerces et proposer des extensions de terrasses

Aménagements en faveur des piétons :

- Quai du port de pêche : mise à sens unique + 1 voie réservée aux piétons > a permis l'élargissement des terrasses sur le trottoir
- Remblai : fermeture temporaire à la circulation de 12h à 24h tous les jours + mise en place d'un sens de circulation piéton > permet distanciation sociale confortable sur un site d'affluence

Gestion des extensions de terrasses :

- 4 secteurs clés concernés :
 - Quai de la Chaume,
 - Port Olona,
 - Quai du Port de pêche,
 - Remblai.



Secteurs clés concernés par les extensions de terrasses

- Extensions autorisées sur toute la largeur du trottoir et dérogation accordée pour des extensions sur le côté à condition de maintenir les accès riverains.
- Exonération des droits de terrasse a été faite sur toute la durée de fermeture des commerces en 2020.
- Droits de terrasse perçus suite au déconfinement et droits d'extension quasi gratuit (1€ symbolique) y compris pour les commerçants n'ayant pas de terrasse préalable.
- Comblement des lacunes par des extensions en bois pour quelques cas uniquement car voirie déjà à niveau.

2.6.3 Impacts des aménagements provisoires

Aménagement sur le quai du port de pêche :

- mise à sens unique de la circulation sur une seule voie, sens unique piéton par sens de circulation hors trottoir (réservé aux terrasses)
- cyclistes « exclus » de l'aménagement car pas d'espace suffisant pour un double sens cyclable
- augmentation de la circulation constaté en été et quelques bouchons constatés

Aménagement sur le remblai :

- fermeture temporaire à la circulation (y compris aux cyclistes dans un premier temps)

- sens de circulation piéton + aménagement cyclable
- livraisons autorisées jusqu'à 11h
- terrasses autorisées à partir de 12h

Forte contestation pour remettre en place un aménagement cyclable sur le remblai, ce qui a été fait.

Sens de circulation piéton globalement bien respecté mais présence importante de panneaux d'information à chaque intersection, renforcée par une présence policière et des médiateurs en saison estivale (sur l'ensemble de la ville, jusqu'à 17 personnes les samedis et dimanches) .

Commerçants entièrement satisfaits des aménagements réalisés (70 % de leur chiffre d'affaires est réalisé grâce aux terrasses) mais appréhension plus importante dans l'optique d'une pérennisation.

Extension de terrasses :

- nombre de commerces avec terrasse à l'année : 159 terrasses
- nombre de commerces avec extension de terrasses dans le cadre du COVID : 65 autorisations d'extension. Ces extensions ont induit une fermeture de tout ou partie de la circulation automobile et parfois cyclable a profit des piétons.
- nombre de commerces ayant bénéficié d'une terrasse sans en avoir à l'année : 8 (conditions particulières puisque les terrasses ne se situaient pas au droit des commerces).

2.6.4 Stratégie

Mise en place

- dès mai 2020
- pas de concertation mais courrier adressé aux riverains concernés dans les boîtes aux lettres

Suivi

- Problèmes techniques lors des comptages réalisés en saison estivale donc pas de données chiffrées de fréquentations disponibles.
- NB : le suivi des tonnages de déchets en période estivale et de la fréquentation de l'office du tourisme ne montrent pas d'évolution de la fréquentation habituelle.

Concertation

- Pas de concertation pour la mise en place des aménagements en faveur des piétons, pas d'association cyclable sur le territoire comme interlocuteur sur ces problématiques.
- Rencontre individuelle de tous les commerçants pour gérer les extensions de terrasses et garantir les accès pompiers, PMR et techniques.

Pérennisation

- Aménagement sur les quais du port de pêche toujours en vigueur.
- Aménagement sur le remblai déposé fin septembre.
- Les élus envisagent fortement une piétonisation pérenne de ces espaces mais sur le remblai la problématique des accès riverain est très complexe à gérer.
- Réflexions en cours des services techniques pour pérenniser les aménagement et souhait

d'accompagnement par un BE (orienté stratégie commerciale) pour intégrer au mieux les appréhensions des commerçants.

- Reconduction du système de droit de terrasse en 2021 avec gel de l'augmentation des droits de terrasse pour 2021 et certainement exonération au moins jusqu'en juin.

2.7 SAINT BRIEUC

Contact : Fancette Moreau

St Brieuc Armor Agglo : 32 communes, 152 000 habitants

St Brieuc : 44 372 habitant (INSEE 2017)

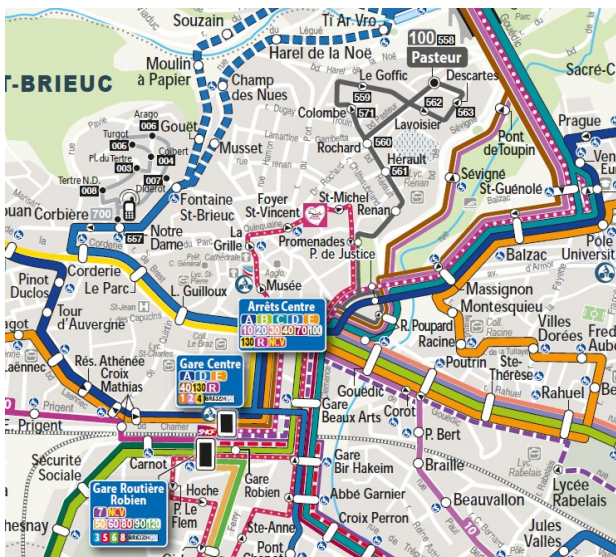
2.7.1 Caractéristiques de la mobilité sur le territoire

Le centre-ville de Saint Brieuc est une zone historique dense déjà aménagée en 30. Il comprend un réseau de rues piétonnes, essentiellement des rues commerçantes très attractives (environ 1 km de rues).

2.7.2 Offre de mobilité à destination du centre-ville

Offre globale

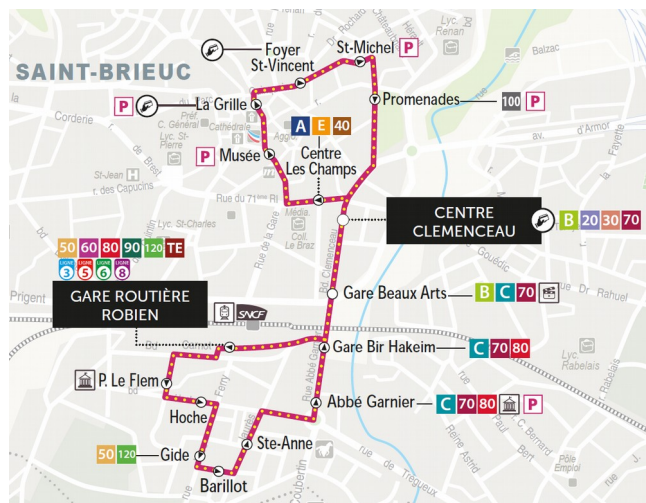
- centre-ville desservi par 4 ligne ChronoTUB (2 lignes E-O et 2 lignes N-S) + 1 navette centre-ville
- BHNS : TEO en cours d'aménagement
- 5 parkings à proximité immédiate de la zone piétonne
- Services vélos : VLS (16 VAE sur 2 stations), maison du vélo, parking sécurisé (200 places)
- 115 km d'aménagements cyclables
- 119 km de zones apaisées (zones piétonnes / zones 30)



Desserte TC du centre-ville



Organisation du stationnement en centre-ville



Navette Cœur de ville

Aménagements provisoires mis en place

Aménagements en faveur des piétons :

- Aménagement du cœur historique en zone de rencontre (zone 30 auparavant, avec des doubles sens cyclables déjà aménagés) > installation de panneaux de signalisation
- aménagement de 3 rues en aire piétonne : réalisation en 3 étapes :
 - Installation de panneaux pour prévenir de l'aménagement, traçage et transmission de l'information aux commerçants
 - Suppression du stationnement
 - Enlever la signalisation provisoire et aménager « en dur »
- Extension de terrasses : demandes de certains restaurateurs en partie acceptées > neutralisation de places de stationnement.

Aménagements cyclables :

- liaison cyclable sécurisée entre l'hôpital Yves Le Foll (proximité du quartier prioritaire Croix Saint Lambert / Ville Oger) et le centre ville (accès au quartier prioritaire Balzac) par l'aménagement :
 - ✓ d'une voie bus/vélo autour du giratoire Aberystwyth,
 - ✓ d'une piste cyclable bidirectionnelle sur la rue de Trégueux, via la mise en sens unique montant de la rue,
 - ✓ de bandes cyclables rue Abbé Garnier,
 - ✓ d'espaces cyclables bd W Rousseau.

2.7.3 Impacts des aménagements provisoires

Zone de rencontre du centre-ville :

- Plutôt bien accepté, peu perçu par les riverains et les visiteurs
- Pas d'impact sur le trafic et le stationnement

Piétonnisation Rue des Promenades : entre le parc et le cœur du centre-ville.

- Forte demande d'aménagement de la part des usagers, voie qui relie une rue piétonne importante à un parking et un parc paysager.
- Les piétons se sont approprié la rue. Les restaurateurs ne se sont pas manifestés pour étendre leurs terrasses pour le moment. La rue est toujours accessible en double sens pour les riverains, qui pour la plupart ont des places de stationnement privées.
- La piétonnisation qui au départ posait peu de problème aux riverains se relève aujourd'hui conflictuelle à cause, entre autre, du stationnement. Regroupés en association, les riverains ont déposé un recours gracieux contre l'arrêté temporaire. Les élus ont décidé d'aménager la rue en zone de rencontre avec la suppression du stationnement.

Piétonnisation Rue Jouallan et Pierre de Gorrec : centre-ville.

- L'étape 2 de la piétonnisation n'a pas fait l'unanimité parmi les commerçants (notamment le boulanger) qui se sont fortement opposés à la neutralisation des places de stationnement devant leurs commerces.
- La ville de Saint-Brieuc a fait marche arrière et a transformé cette rue en zone de rencontre (initialement en zone 30) et non en aire piétonne.

- Rue Pierre de Gorrec : les espaces d'attente sont donc dehors, devant les commerces sur les trottoirs.

Aménagements cyclables :

- Les comptages vélos réalisés rue de Trégueux montrent une moyenne entre 300 et 400 cyclistes quotidiens entre juin et septembre 2020.
- Les comptages routiers et vélos réalisés démontrent tout l'intérêt de ces aménagements pour sécuriser les circulations des cyclistes et donc promouvoir des modes alternatifs à la voiture individuelle.

2.7.4 Stratégie

Mise en place

- pas de budget propre pour la réalisation des aménagements transitoires, financement sur le budget dédié aux aménagements cyclables

Suivi

- pas de contrôle de vitesses dans la ZDR du cœur de ville
- pour 2020, 40 créations ou extensions liées au COVID sur 80 exploitants de bars ou restaurants sur la Ville de Saint-Brieuc.
- mise en place d'un comité de suivi et d'évaluation (5 rencontres depuis juin 2020)

Concertation

- pas de concertation de l'association de commerçant de la ville
- Concertation spécifique par rue

Pérennisation

- ambition de passer ville à 30
- Souhait des élus de pérenniser les aménagements cyclables durant l'été 2021
- Suite aux échanges avec les riverains, la ville de Saint-Brieuc a missionné un bureau pour une étude de circulation,
- Suite au rapport d'analyse, le bd Paul Doumer, la voie parallèle à la rue de Trégueux a été mis en sens unique avec un double sens cyclable pour les cyclistes.



2.8 SAINT NAZAIRE

Contact : Eric VACHEY, Clément CHEVALIER

CARENE : 10 communes / 125 000 habitants

St Nazaire : 69 993 hab (INSEE 2017)

2.8.1 Caractéristiques de la mobilité sur le territoire

Le centre-ville de Saint Nazaire, reconstruit après la seconde guerre mondiale, est une zone vaste aux rues larges et offrant de nombreuses places de stationnement. Il est organisé autour d'une artère forte (avenue de la République) reliant la gare au front de mer. La vitalité du commerce le long de cet axe est inégale.

Le centre-ville comprend plusieurs zones 30 ainsi qu'une zone de rencontre et une aire piétonne (très courtes), principalement organisées autour du centre commercial central. La ville a mené récemment une réflexion globale autour de l'apaisement des vitesses à l'échelle de la ville.

2.8.2 Offre de mobilité à destination du centre-ville

Offre globale

- Le centre-ville est desservi par 1 ligne BHNS Hélyce : fréquence 10 min + 1 navette centre-ville
- 5 parkings payant + 6 parkings gratuit accessibles dans le centre-ville
- Services vélo : location longue durée (> 1000 vélos) , station de vélo en libre service (3 stations dans le centre-ville dont la gare SNCF)



Desserte TC du centre-ville



Organisation du stationnement en centre-ville

Aménagements provisoires mis en place

- Piste cyclable bidirectionnelle sur le front de mer (front de mer très fréquenté par les piétons, notamment aux beaux jours, aménagement actuel partage l'espace entre piétons et cyclistes sur un aménagement dédié mais peu lisible)
- Aménagement cyclable route de la Côte-d'Amour, environ 3,5 km entre le rond point d'Océanis et le rond point de Sautron (axe structurant de la ville à 2*2 voies + TPC, 10 000 véh/jr, réflexions en cours pour requalifier l'axe à long terme et intégrer une seconde ligne de BHNS)
 - Section 1 : voie de droite VL + voie bus/vélo
 - section 2 : voie de circulation + voie vélo (sur 1/2 voie)
 - coût d'aménagement (financement CARENE) : 60k€
- Extensions de terrasse au-delà de ce qui était autorisé mais pas de fermeture de voirie pour les terrasses, matérialisation de la terrasse à la charge de l'exploitant, pas de date de fin clairement annoncée

2.8.3 Impacts des aménagements provisoires

Sur le Front de mer :

- plan de circulation remanié : mise à sens unique
- aménagement très bien accepté et utilisé par les cyclistes (météo favorable au moment de la mise en œuvre)
- report de flux lié à la modification du sens de circulation et plusieurs pétitions de riverains. Sens de circulation choisi depuis la place du Commando mais pas judicieux pour les commerçants car ne favorise pas la bonne entrée.
- Retour des usagers vélo plutôt positifs

Route de la Côte-d'Amour :

- pas de révision du plan de circulation mais réduction de capacité de l'axe à 2x1 voies
- remontées de file ont aux heures de pointes notamment au niveau de l'intersection Grenapin où des travaux RTE ont occasionné un dérèglement des feux de circulation (boucles électromagnétiques) et un report de circulation sur la côte d'amour.
- Fréquentation cycliste : inférieur à 600 cyclistes quotidiens pour les 2 sens de circulation en semaine, +63 % fréquentation à la rentrée scolaire par rapport à fin août
- « faible » circulation par les cyclistes et appropriation de l'aménagement par les cyclistes plus difficile, plusieurs explications avancées : mauvaises conditions météo au moment de la mise en œuvre, travaux de réseaux sur la même période, circulation à gauche et TAD avec conflit d'usage au niveau du carrefour, les cyclistes à rester sur l'ancienne bande cyclable
- Quelques accrochages vélo mais pas d'accidents corporels.
- Retours positifs des usagers vélo : nette amélioration des conditions de circulation même si le sentiment d'insécurité reste encore trop grand pour certains , cohabitation difficile avec les bus et aux carrefours
- retours des automobilistes : mécontentement et incompréhension de l'aménagement
- Extensions de terrasses :
- réponse de la ville à la hauteur des demandes des commerçants globalement,

2.8.4 Stratégie

Mise en place

- Mise en œuvre rapide : mi mai pour la piste cyclable du front de mer et début juin pour celle de la route de la Côte-d'Amour

Suivi

- suivi trafic VL : via l'outil gps Google Maps en heure de pointe pour mesurer la congestion sur la Côte d'Amour.
- Suivi trafic vélo : 3 compteurs eco-compteurs pneumatiques avec télétransmission quotidienne des données + un compteur témoin sur le boulevard de la Fraternité (« contournante » du centre-ville)
- Travail avec la CARENE pour faire des comptages vélo en vue d'un retour aux élus pour valider une adaptation ou une pérennisation de l'aménagement. Envisage prolongement de

l'aménagement à l'automne pour expérimenter également le projet Hélyce.

Concertation

- Pas de concertation large car mise en place rapide des aménagements
- consultation de l'association d'usagers vélo en amont pour la route de la Côte d'Amour
- Information faite a minima + presse.

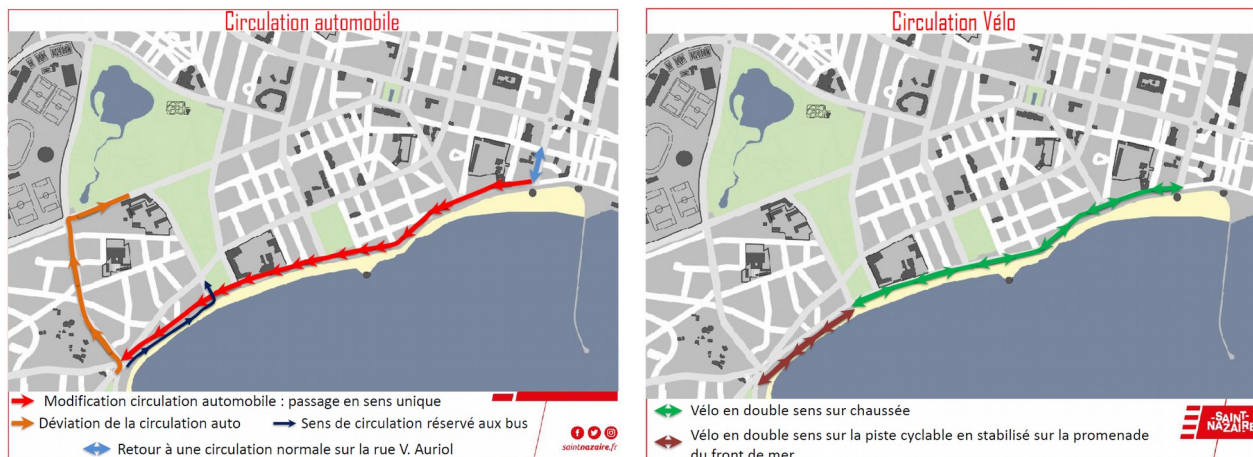
Pérennisation

- Piste cyclable Front de mer : effacée début novembre 2020
- Aménagement cyclable rue de la Côte-d'Amour : effacé courant décembre 2020 mais élargissement d'une section de bande cyclable étroite maintenue, coût effacement : 70 k€
- Évaluation réalisée (plutôt quanti)
- Un réaménagement de la route de la Côte d'Amour est prévu à long terme avec la création d'une seconde ligne de BHNS et réduction de la capacité de la voirie actée mais pas suffisant pour pérenniser l'aménagement.
- Facteurs qui ont fait pencher la balance dans le sens d'une non-pérennisation de l'aménagement :
 - mécontentement de certains automobilistes liés aux remontées de files et à une incompréhension de l'aménagement,
 - manque de communication et de valorisation de l'aménagement,
 - « faible » fréquentation (les cyclistes n'étaient pas assez visibles).

Illustrations des aménagements provisoires réalisés sur le front de mer

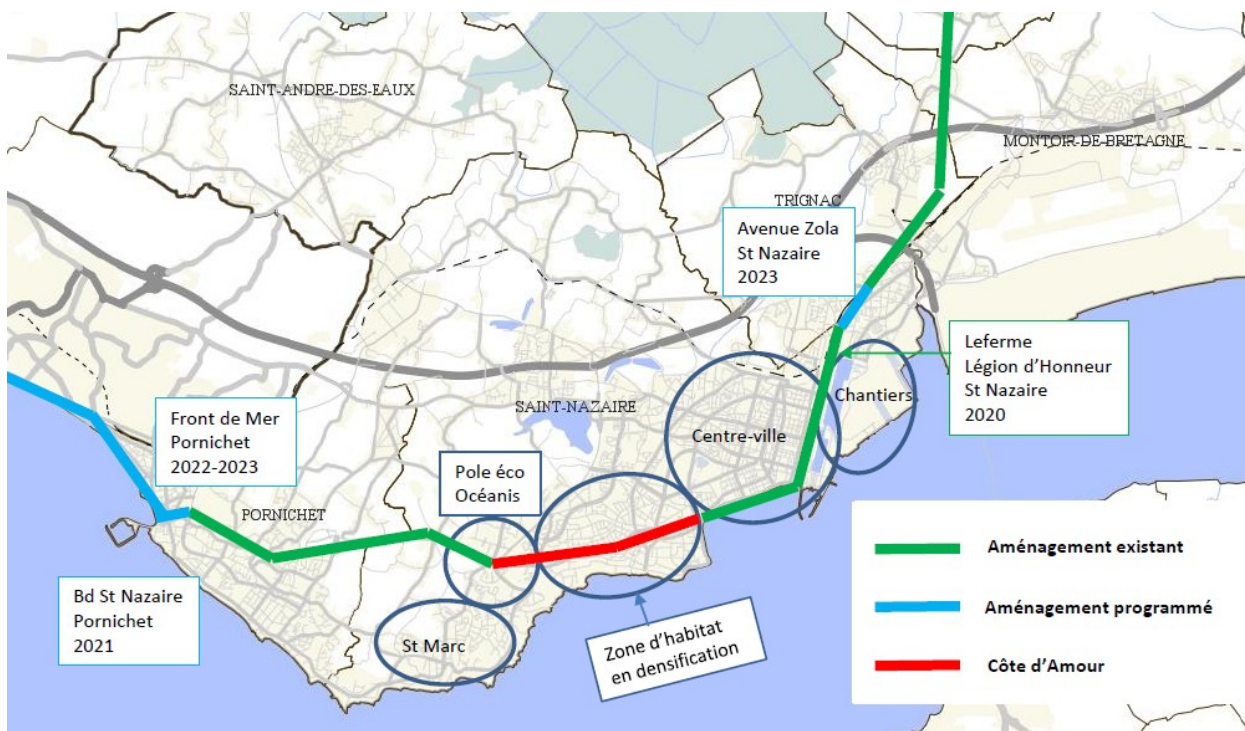
https://actu.fr/pays-de-la-loire/saint-nazaire_44184/front-mer-saint-nazaire-une-piste-cyclable-velos-voitures-sens-unique_33651053.html

<https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/saint-nazaire-44600/saint-nazaire-sur-le-front-de-mer-la-voie-cyclable-fait-le-plein-f06623fa-b52f-11ea-8f59-e8cc1855ff36>



Source : Echo Presqu'île

Illustrations de l'aménagement route de la Côte d'Amour



3 Synthèse

3.1 Synthèse des entretiens et points saillants par collectivité

Le tableau suivi fait ressortir les particularités de chaque collectivité interrogée.

	Aménagements réalisés	Concertation, suivi et pérennisation
Bordeaux	<ul style="list-style-type: none"> • Centre-ville déjà fortement apaisé. • Réalisation d'aménagements combinés bus + vélo. • 1 aménagement avec forte contrainte sur le plan de circulation (rue de Bègle / cours de la Somme). • Aménagements en faveur des piétons axés sur la communication des temps de parcours et un aménagement spécifique sur les axes piétons fort (quais, rue commerçante). 	<ul style="list-style-type: none"> • Concertation avec les communes intégrée dans la contractualisation métropole / commune. • Évaluation sur 1 an prévue sur l'aménagement rue de Bègle / cours de la Somme. • Pérennisation envisagée des couloirs bus+vélo, réflexions en cours là où des séparateurs sont nécessaires.
Lille	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagements cyclables temporaires sur les grands axes. • Choix d'aménagements principalement sans contrainte supplémentaire pour le plan de circulation locale (pour une bonne acceptabilité). • Extension de la zone piétonne. 	<ul style="list-style-type: none"> • Concertation avec l'association cycliste locale, l'exploitant TC et les commerçants. • Une grande enquête réalisée auprès des usagers. • Pérennisation des aménagements cyclables en discussion avec les communes concernées et pérennisation de l'extension de la zone piétonne envisagée, avec contrôle d'accès.
Grenoble	<ul style="list-style-type: none"> • Centre-ville déjà fortement apaisé. • Démarche communicante avec le réseau <i>Tempovélo</i>. • Basculement des aménagements cyclables sur chaussée visant à libérer les espaces pour les piétons. 	<ul style="list-style-type: none"> • Un observatoire des déplacements et un BET en accompagnement. • Une grande enquête réalisée auprès des usagers. • Pérennisation envisagée selon les projets de réaménagement urbain.
Nantes	<ul style="list-style-type: none"> • Centre-ville déjà fortement apaisé. • Une large palette d'aménagements réalisés (aménagements cyclables, rues partiellement piétonnisées, généralisation du 30 km/h...). 	<ul style="list-style-type: none"> • Suivi des fréquentations par des comptages permanents (trafic VL e vélo). • Un process d'évaluation très large auprès de la population et des acteurs de la ville à travers « La rue pour tous ». • Pérennisation actée par les élus à l'issue de l'évaluation fin janvier 2021.
Strasbourg	<ul style="list-style-type: none"> • Centre-ville déjà fortement apaisé. • Ensemble du centre-ville déjà en zone 30 transformé en zone de rencontre. 	<ul style="list-style-type: none"> • Concertation importante lors de la mise en œuvre. • ZDR semble peu perçue par les usagers. • Pas de suivi formalisé. • Passage en ZDR dans la continuité des aménagements déjà réalisés.
Les Sables d'Olonne	<ul style="list-style-type: none"> • Des aménagements volontaristes en faveur des piétons. • Un suivi minutieux des problématiques d'extensions de terrasses. 	<ul style="list-style-type: none"> • Commerçants très satisfaits. • Pas de suivi des fréquentations. • Aménagements toujours en vigueur. • Piétonnisation envisagée des axes qui ont bénéficié d'un aménagement provisoire.

Saint Briec	<ul style="list-style-type: none"> • Zone 30 centrale transformée en zone de rencontre + des rues transformées en aires piétonnes. 	<ul style="list-style-type: none"> • ZDR semble peu perçue par les usages. • Piétonnisation difficilement acceptée par les commerçants.
Saint Nazaire	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagements cyclables fortement contraignant pour la circulation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluation des dispositifs. • Aménagements déposés.

3.2 Les grandes problématiques identifiées

3.2.1 Aménagements réalisés et leurs impacts

La diversité et l'ampleur des aménagements provisoires réalisés dans les différentes collectivités interrogées sont très variables.

Si la plupart des aménagements cyclables réalisés s'inscrivent dans les documents de planification disponibles ou en cours de refonte, la crise sanitaire a également été une opportunité pour mettre en œuvre des aménagements peu aboutis et jugés par les techniciens comme pas matures ou trop contraignants (pour la circulation). Peu d'aménagements réalisés ont eu un impact fort en termes de plan de circulation local (car plus difficiles à faire accepter), il s'agit le plus souvent d'une réduction de capacité des voiries.

Certaines particularités sont à noter :

- la plupart des collectivités se focalisent sur les grands axes (Nantes, Lille, Grenoble)
- Grenoble s'inscrit dans une logique de basculement des aménagements cyclables sur la voirie pour libérer les espaces piétons. Les aménagements temporaires sont fortement identifiés à travers la communication : *Tempovelo*.
- Bordeaux s'inscrit dans une logique d'acceptabilité des aménagements cyclable couplée aux aménagements en faveur des transports en commun avec un fort développement des couloirs bus + vélo.
- Les réflexions de Saint Nazaire et des Sables d'Olonne sont fortement liées à la problématique touristique.

Les aménagements en faveur des piétons (piétonnisation partielle ou temporaire, zone de rencontre) sont le plus souvent liés à des problématiques commerciales ou de restauration. En revanche, les problématiques des personnes à mobilité réduite (information, détectabilité, ressauts, obstacles...) ont très souvent été occultées face à l'urgence des besoins d'aménagements et des multiples paramètres à prendre en compte.

Les zones de rencontres sont le plus souvent difficilement perçues par les usagers qui n'osent pas toujours marcher sur la chaussée.

L'initiative strasbourgeoise des terrasses citoyennes, bien que pas spécifiquement liée à la crise sanitaire, est intéressante à signaler pour permettre de valoriser les vitrines des commerçants et contribuer à une ambiance plus conviviale et apaisée des rues. Ce concept de terrasse est à distinguer des terrasses liées à l'activité des bars et restaurants. Elles ont pour vocation l'animation des rues et la valorisation des vitrines des commerçants, l'aménagement, le mobilier et l'entretien étant à la charge du commerçant (ex rue des Juifs, rue du Jeu aux enfants...)

3.2.2 L'accueil par les commerçants

Si dans la plupart des collectivités interrogées l'accueil des aménagements temporaires a été bien

accueilli par les commerçants, c'est également parce que des démarches d'apaisement des vitesses et de limitation du trafic de transit (Bordeaux, Grenoble, Nantes, Strasbourg) s'inscrit dans des politiques publiques de longue date et sont désormais acceptées.

Les aménagements offrant un meilleur accueil des piétons sont généralement très bien perçus par les commerçants (Nantes, Les Sables d'Olonne, Strasbourg).

Il est à noter que les réactions les plus épidermiques des commerçants sont dans des contextes où les commerces du centre-ville sont déjà fragilisés par de nombreux centres commerciaux périphériques (Saint Briec).

3.2.3 Concertation

La concertation pour la mise en œuvre des aménagements provisoires a été minimale dans la plupart des collectivités interrogées, soit pour justifier de la rapidité des aménagements (Saint-Nazaire), soit pour s'assurer d'une bonne acceptabilité en intégrant également peu d'aménagements sujets à débat (Lille, Bordeaux). La concertation a généralement été faite avec les communes concernées pour les aménagements portés par les métropoles (Bordeaux, Grenoble, Nantes) ainsi qu'avec les commerçants (Nantes, Lille, Les Sables d'Olonne).

Cependant, certaines collectivités ont souhaité s'inscrire dans une large concertation malgré le contexte :

- Nantes a mis en place un comité de suivi dès le début des réflexions ;
- Strasbourg a organisé sa concertation sous forme de webinaires avec les associations et les élus).

La concertation dans le processus d'évaluation est quant à elle importante à Nantes où elle représente le processus d'évaluation le plus poussé parmi les collectivités interrogées.

3.2.4 Suivi

La plupart des collectivités interrogées disposent déjà d'outils de suivi pour les différents modes de transports (trafic VL, compteurs vélo, suivi des fréquentations TC...).

Quelques démarches sont intéressantes à noter :

- Grenoble s'appuie sur son observatoire des déplacements qui permet un suivi régulier des pratiques. La métropole s'est également adjoint les services d'un bureau d'études spécialisé pour la mise en place de la stratégie et le monitoring hebdomadaire des trafics à l'échelle des aménagements (approche micro) ou de la ville / métropole (approche macro). Ce suivi précis a permis d'ajuster la stratégie mise en œuvre (ajustement du seuil de réversibilité des aménagements et mise en œuvre d'actions complémentaires là où cela semblait possible).
- Strasbourg n'a pas mis en place de dispositif de suivi particulier, les élus assumant leur choix d'aménagements provisoires annoncés jusqu'à l'automne 2020.
- des enquêtes qualitatives à grande échelle (plus de 2000 répondants) ont été menées à Grenoble et Lille.
- Bordeaux envisage de monter en puissance sur les outils de suivi de la fréquentation vélo avec le doublement des points de comptages (et au moins un compteur par commune de la métropole). La métropole développe également un partenariat avec la société Géovélo pour mieux connaître les itinéraires empruntés de cyclistes avant et après le confinement, la communauté d'utilisateurs de cette application étant conséquente sur le territoire.

Il est à noter que les collectivités plus modestes ont pu avoir quelques difficultés pour suivre les évolutions de trafic liées aux aménagements provisoires, le plus souvent par manque de moyens.

3.2.5 Pérennisation

La pérennisation des aménagements s'inscrit dans plusieurs logiques :

- Une nécessité de s'inscrire dans des projets à plus long terme dans l'optique d'une refonte totale du profil de la voirie et/ou de l'aménagement des espaces publics. Cela implique une dépose des aménagements ou un maintien en version provisoire équivalent à une préfiguration de l'aménagement en cours de réflexion (notamment concernant des aménagements cyclables à St-Nazaire, Bordeaux, Grenoble, Lille).
- Une volonté politique d'aller plus loin et de pérenniser des aménagements en faveur des piétons (Les Sables d'Olonne, Lille, Strasbourg).
- Une volonté de positionnement des élus à l'issue d'une évaluation complète des aménagements (Nantes)
- Un parti pris assumé par les élus dans la version provisoire des aménagements et qui peuvent éventuellement nécessiter des ajustements à la marge en concertation avec les communes (Lille, Bordeaux, Strasbourg, Grenoble).

3.2.6 Questionnements spécifiques

Certaines collectivités abordent aujourd'hui des questionnements nouveaux liés à la mise en œuvre des aménagements provisoires parfois à grande échelle.

Strasbourg, se questionne sur la façon d'aménager une zone de rencontre à grande échelle par des aménagements plutôt de type frugaux permettant de mieux faire comprendre aux différents usagers la nature de l'espace dans lequel ils évoluent et ainsi adapter leur comportement. Il s'agit d'un changement d'échelle spatial (vaste zone de rencontre mal perçue par les usagers) et d'un besoin d'aménagement « rapidement » afin d'obtenir une certaine pertinence de l'aménagement plutôt qu'un coup par coup.

De son côté, Grenoble se questionne sur les limites de certaines logiques d'aménagement liées à chacun des modes de transports. Le basculement des aménagements cyclables sur la chaussée impose de nouveaux questionnements parmi lesquels la priorité absolue des transports collectifs. Cette priorité absolue aurait un impact sur la capacité d'écoulement du trafic nécessaire que le reste de la voirie et donc la place disponible pour les aménagements cyclables sur chaussée. Il s'agit pour eux de réfléchir à un rééquilibrage permettant un meilleur partage de la voirie.

Les Sables d'Olonne sont confrontés à la concrétisation de la piétonisation des espaces fortement fréquentés par les piétons (remblais, port). Si les commerçants ont été très satisfaits des possibilités d'extensions des terrasses pendant la crise sanitaire (accompagnée d'une limitation de la circulation automobile), la perspective d'une piétonisation ne semble pas aussi bien accueillie.

Enfin, toutes les « grandes » collectivités interrogées se sont montrées enthousiastes de ces questionnements et intéressées pour partager les conclusions de ce benchmark.



Cerema Ouest

MAN – 9 rue René Viviani – BP 46223 – 44262 NANTES cedex 02

Tel : 02 40 12 83 01 – mel : DTerOuest.cerema@cerema.fr

www.cerema.fr