

Christian BRY,
habitant de Saint-Grégoire,
quartier La Ricoquais
christian-j.bry « at » orange.fr

Le 23 janvier 2017

Destinataires :

- Mairie de Saint-Grégoire
- Agences AEI, MINIER, UNIVERS
- s/c Messieurs G-L Rayssac et J-C Méléard

Les modes actifs de déplacement à La Forge : principes directeurs et recommandations

La démarche de concertation à propos de l'avenir du site de La Forge parvient actuellement à la fin de sa deuxième phase (octobre 2016-janvier 2017).

Il s'agit d'un moment charnière puisque la mairie s'apprête à reformuler sa lettre de commande en direction des équipes de créateurs, lesquelles enchaîneront avec l'affinement de leurs projets respectifs. C'est pourquoi j'ai pensé utile, à ce moment précis, de faire le point sur le sujet des déplacements « doux » ou « actifs », évoqués à de multiples reprises au cours des ateliers de ces dernières semaines.

Les recommandations qui suivent ne proposent pas de « solutions clés en mains », afin de ne pas interférer avec le travail des équipes de conception.

Elles sont énoncées sous la forme de principes directeurs susceptibles d'entraîner l'adhésion générale. Il est vivement souhaité que ces principes soient présents à l'esprit de chacun au moment du remodelage des projets et à celui de la prise de décision.

La plupart de ces principes sont reconnus et couramment appliqués, à la fois à l'échelle locale (Service de Mobilité Urbaine de Rennes Métropole) et à l'échelle nationale (CEREMA, Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement).

Les exemples cités pour illustrer les principes proviennent de l'expérience personnelle acquise en fréquentant La Forge tous les jours, exclusivement à pied ou à vélo ; ils s'inspirent également des nombreuses discussions nouées avec d'autres grégoriens rencontrés sur le site.

La problématique des cheminements piétons/cyclistes à proximité immédiate ou à l'intérieur du site de La Forge peut se décomposer en trois étapes :

- l'accès au site ;
- une fois sur place, l'accès aux commerces ;
- et pour les cyclistes, le stationnement spécifique.

La majorité des principes déclinés ci-dessous peuvent s'appliquer à chacune de ces étapes.

Principe 1 : Garantir la Sécurité

Piétons, cyclistes et PMR, mais aussi les utilisateurs de trottinettes ou de rollers, constituent de très loin les usagers les plus vulnérables dans l'espace public. Parmi eux figurent de nombreux enfants et adolescents. Ils doivent tous pouvoir bénéficier d'itinéraires sûrs et continus.

Les passages-piétons sont malheureusement loin de garantir le niveau de sécurité désirable : un suivi d'accidentologie mené par la Ville de Rennes entre 2010 et 2015 a montré que 59% des accidents au cours desquels un piéton avait été renversé s'étaient produits sur un passage-piétons.

En bordure de La Forge, deux franchissements-piétons de la rue Duchesse Anne sont jugés « à risque ».

Le franchissement Milon/Forge situé à peu près dans le prolongement de la rue Milon a une largeur de 25m. Il est constitué par trois passages-piétons en série, non couplés à des feux, ce qui constitue en soi un inconvénient : trois ruptures dans le cheminement. Lorsque l'on se dirige vers La Forge en venant de la rue Milon, la dangerosité concerne les deux premiers passages : la sur-vitesse des véhicules est fréquente entre le feu du carrefour de Gaulle et celui de la rue de l'église, car la trajectoire est rectiligne, parfois en pente, et parce que la voirie ne comporte pas d'aménagements réducteurs de vitesse.

Le franchissement situé en limite ouest de la rue Duchesse Anne est adossé aux feux du carrefour de Gaulle/Duchesse Anne/Belle Epine. Il est composé de deux passages-piétons en série. Pendant que le feu-piétons est au vert, le passage le plus proche de La Forge est exposé aux mouvements tourne-à-droite et tourne-à-gauche des véhicules issus de la rue de Gaulle. Tout est réuni pour faire de ce passage un point potentiellement accidentogène : mauvaise co-visibilité entre piétons et motorisés, conducteurs pressés de dégager la rue de Gaulle pour filer au prochain feu en direction de Robinson, feux verts-piétons pas suffisamment détectables par les conducteurs.

Des contextes comme ceux-là génèrent des risques et induisent chez l'usager-piéton un sentiment d'insécurité qui peut le dissuader d'utiliser le cheminement en question et le conduire à rechercher un autre itinéraire. En matière de sécurité piétonne, la qualité d'un site repose naturellement sur l'absence d'accidents corporels, mais pas seulement : l'agrément offert par le cheminement et l'absence de sentiment d'insécurité sont également essentiels.

Pour faire bonne mesure, signalons les qualités du nouveau franchissement de la rue de Gaulle, récemment créé en bordure sud du rond-point Schuman à l'occasion des travaux de requalification : bonne co-visibilité, et -dans le sens nord vers sud- vitesse modérée des véhicules en sortie de rond-point, induite par la géométrie de ce dernier.

Mais, comme on dit, « nul n'est parfait », et l'on peut regretter la faible visibilité des 2 passages-piétons qui constituent le franchissement en question : ils sont composés de « pavés affleurants » munis de bandes claires (mais pas franchement blanches) alternant avec des bandes beiges (légèrement plus foncées). Le contraste est malheureusement insuffisant pour être facilement détecté par les usagers. Ceci peut poser problème aux nouveaux usagers du site, automobilistes comme piétons.

D'une façon générale, c'est-à-dire au delà de Saint-Grégoire, la dangerosité de certains franchissements piétonniers est tout à fait reconnue : certaines villes (dont Rennes) sont en train d'expérimenter le dispositif dit « de la ligne d'arrêt », marquée au sol 5m en amont du passage délicat et qui a pour objet de réduire les risques d'approche motorisée à une vitesse excessive.

Puisque nous avons l'opportunité de redessiner la voirie périphérique à La Forge, quelles directions prendre pour améliorer les choses ?

Cinq suggestions peuvent être avancées :

- Réduire la largeur des voies de circulation motorisée (« effet tunnel »).
- Eviter les séquences de passages-piétons en série.
- Proscrire la possibilité de mouvements de véhicules motorisés vers les passages-piétons lorsque le feu-piétons est au vert.
- En dessinant une voirie sinueuse et munie d'aménagements réellement contraignants, imposer le respect des vitesses nominales (30km/h, 20km/h) dans les Zones de Circulation Apaisée (Zones 30, Zones de Rencontre).
- Avec un peu d'audace et lorsque le contexte s'y prête, innover en mettant en impasse certains segments de rue : cette option présente le double intérêt de mettre fin à un transit indésirable et de supprimer l'exposition des traversées piétonnes aux flux motorisés.

Principe 2 : Concevoir des cheminements directs

Si je puis me permettre l'expression, piétons et cyclistes sont des « véhicules à propulsion musculaire ». C'est pourquoi on emploie de plus en plus les qualificatifs de « modes actifs » ou de « mobilités actives » pour les désigner. A ce titre, il est désormais reconnu qu'ils ont droit au cheminement le plus direct pour relier un point à un autre.

Ce principe peut s'appliquer à des contextes variés. Par exemple, dans les rues 30 à sens unique ou les rues de zone 30 à sens unique, le Double Sens Cyclable raccourcit le trajet des cyclistes, réduit leur effort, et leur évite des itinéraires davantage chargés en circulation motorisée.

Par ailleurs, pour réaliser des cheminements fonctionnels, il peut être utile d'observer le comportement des usagers et de « se mettre à leur place ». Illustration concrète à proximité de La Forge : de part et d'autre de la rue de Gaulle, il existe une piste cyclable monodirectionnelle adossée à une piste piétonne ; actuellement, les cyclistes venant des quartiers Bellevue-Cressonnière-Ricoquais (centre-bourg, nord-est) qui souhaitent emprunter de Gaulle pour se rendre à La Forge ne peuvent prendre la piste cyclable de la bordure est, car ils se trouveraient à contresens de celle-ci. Pour observer rigoureusement la réglementation, il leur faudrait franchir une première fois cet axe de transit important pour passer côté ouest, emprunter la piste ouest et franchir de Gaulle au niveau du carrefour Duchesse Anne/de Gaulle/Belle Epine. Je ne connais pas de cycliste qui s'impose cette contrainte : tous empruntent la piste de la bordure est à contresens.

Principe 3 : Lever les obstacles

Pour commencer, un obstacle peut être d'ordre physique. Ainsi, il existe aujourd'hui à La Forge un accès/sortie par l'ouest (liaison avec la rue de Gaulle, la rue du Champ Sévigné, la Cité des Jardins) sous la forme d'un sympathique petit escalier. Les piétons peuvent l'emprunter, mais pas les cyclistes, sauf portage sur l'épaule de leur monture. La solution ? Une glissière à vélo, accessoire très simple que l'on peut associer à un escalier de façon esthétique, et qui permet de faire glisser le vélo sur le mini-plan incliné. Il n'est pas impossible que la rénovation du secteur implique de se pencher sur ce type de dispositif si des escaliers -en raison des dénivelés- sont créés.

Un cheminement anormalement long constitue également un obstacle : le franchissement ouest de Duchesse Anne que nous avons déjà évoqué du point de vue de la Sécurité routière possède

une autre caractéristique peu favorable. Le piéton qui aborde le premier passage-piétons alors que le feu-piétons vient de passer au vert dispose d'un délai de 18 secondes dans un sens, 20 secondes dans l'autre, pour franchir la rue (20m). C'est absolument impossible, d'autant plus qu'il doit constamment garder un œil en direction de la rue de Gaulle, à la fois devant lui et derrière, pour surveiller les manoeuvres de rotation des véhicules. Sauf à prendre ses jambes à son cou, il est contraint de s'immobiliser sur l'îlot central et d'attendre le prochain cycle des feux. Deux cycles de feux, voire davantage, c'est souvent le lot des automobilistes en situation de congestion. Mais imaginons un instant leur réaction si on leur imposait systématiquement un tel scénario dans des conditions normales de circulation...

Principe 4 : Ménager les poumons des piétons et des cyclistes

Osons une comparaison. Pour éviter les conséquences du tabagisme passif sur la santé, il est maintenant rentré dans les mœurs d'exposer le moins possible les non-fumeurs à la fumée des cigarettes. La même démarche peut s'appliquer aux usagers non-motorisés vis-à-vis des rejets d'échappements.

Tout le monde connaît désormais le SAS cyclable, marquage au sol localisé juste avant le feu rouge. Il a pour but de permettre au cycliste, au moment où le feu passe au vert, de s'extraire de la circulation générale au plus vite pour gagner le prochain aménagement cyclable. Mais pas seulement. Le SAS a également pour objectif de protéger les poumons des cyclistes en leur évitant d'avoir à se positionner à l'aval des pots d'échappement.

Dans le même esprit, les initiatives suivantes seraient très appréciées :

- ne pas imposer aux habitants venus à pied ou à vélo des différents quartiers de traverser un parking pour accéder à La Forge ;
- ne pas mettre en place des arceaux à vélos en bordure immédiate d'un parking ;
- pour les deux roues motorisés, prévoir des emplacements de stationnement spécifiques sur les parkings-voitures, et ne tolérer en aucun cas leur circulation à moteur ou leur stationnement sur le Domaine Piétons (autrement dit : verbaliser) ;
- pour tous ceux qui apprécient de se rencontrer à La Forge et d'y prendre une consommation en terrasse, veiller à implanter le Bar au cœur du Domaine Piétons, et non pas en bordure de parking ou de voie de circulation.

Plaidoyer pour des cyclistes heureux à La Forge

Les possibilités actuelles de cheminement et de stationnement pour les cyclistes sur le site de La Forge sont pour le moins minimalistes (je ne détaille pas...).

Quels sont donc les souhaits des cyclistes ?

Comme les piétons, ils demandent des accès directs et sécurisés au futur Domaine Piétons de La Forge, et ceci s'entend pour les quatre points cardinaux.

Afin de sécuriser leur vélo sur place, ils demandent aussi des arceaux à vélos fonctionnels, par exemple du type « lyre » (modèle le plus répandu à Rennes et Saint-Grégoire). On évitera absolument les modèles situés au ras du sol, qui méritent le qualificatif de « tord-jantes », et ne permettent pas d'attacher à la structure fixe à la fois le cadre et les deux roues du vélo.

Plutôt que de les concentrer en un seul point, il serait judicieux de répartir les arceaux par petits groupes, au niveau des différentes entrées du Domaine Piétons.

Certains de ces stationnements-vélos (par exemple ceux associés au « Nouvel Equipement ») devront impérativement être couverts, afin que le cycliste puisse rester sur place un long moment (activités culturelles) sans risque de devoir rentrer chez lui sur une monture ruisselante, dont les freins auront perdu une partie de leur efficacité. De plus, il me semble important d'anticiper : réserver, dès l'établissement des nouveaux plans de La Forge, plusieurs petits espaces supplémentaires susceptibles d'être ultérieurement aménagés pour le stationnement des vélos, si le développement de la pratique cyclable le justifie.

En guise de conclusion...

On le voit, les attentes des piétons et des cyclistes vis-à-vis des concepteurs et vis-à-vis de notre municipalité sont fortes.

De toute évidence, avec la rénovation de La Forge, nous nous orientons vers un lourd chantier suivi d'une très longue période d'utilisation. En même temps, nul ne peut dire ce que sera la mobilité piétonne et cyclable dans le centre-bourg de Saint-Grégoire au cours des décennies à venir.

Mais si nous regardons ailleurs en France, nous ne pouvons qu'être frappés par le mouvement de rééquilibrage qui s'amorce dans bon nombre de villes, grandes et moins grandes.

Après Strasbourg, en tête du peloton depuis longtemps, Bordeaux, Grenoble, Nantes et... Paris sont en train de devenir des villes cyclables à part entière, tandis que Montpellier piétonnise son cœur de ville. Tout près de nous, la part modale des déplacements à vélo dans Rennes est en train de dépasser les 10%, une performance que personne n'attendait voici quelques années. L'objectif officiel

visé par la mairie de Rennes est d'atteindre le niveau 20% avant 2025.

Un fort développement des modes actifs pour couvrir les déplacements à l'intérieur du centre-bourg de Saint-Grégoire n'est pas à exclure (n'oublions pas que nous sommes dans un cercle de 0,8 à 1,5 km de rayon). Ce scénario fait incontestablement partie des « futurs possibles ».

Il me semble donc essentiel de ne pas « ligoter l'avenir » et de prévoir, dès à présent, une structure du site et une qualité des aménagements qui puissent permettre l'expression future des modes actifs dans notre ville, en particulier à La Forge.