

Sujet : [INTERNET] Contribution de Cyclamaine à l'enquête DUP Chronolignes

De : Cyclamaine

Pour : pref-utilite-publique@sarthe.gouv.fr

Date : 04/04/2024 16:48

Bonjour,
merci de trouver ci-jointe la contribution de l'association Cyclamaine à l'enquête en objet.

Cordialement,
Le CA de Cyclamaine



A l'intention des commissaires enquêteurs

Une expérience décevante lors d'une récente enquête publique ("Boulevard nature 2") nous conduit à **vous demander expressément de ne pas ignorer nos questions**, formulées de la façon la plus concise possible afin, nous l'espérons, que la réponse éclaire l'intérêt du projet. Vous les trouverez encadrées.

Au-delà du respect du travail mené pour cette contribution, il en va de la crédibilité du débat public et en particulier de la mission qui vous est confiée.

1. Les retombées environnementales des aménagements cyclables : un enjeu majeur... mais négligé

Le projet Chronolignes représente la plus grande création de linéaire d'infrastructures cyclables jamais réalisé sur l'agglomération du Mans, en conséquence à la fois des orientations du projet et des obligations légales. Pourtant, le dossier présenté au public n'en tire pas les conséquences, ce qui le fausse dans un sens défavorable au projet.

Ainsi, l'étude d'impact mentionne à juste titre les bénéfices environnementaux attendus du report modal permis par ce projet, mais le calcul est étonnamment limité au seul report de la voiture individuelle vers les transports en commun, ignorant donc le report vers les modes actifs que sont la marche et le vélo.

L'étude d'impact évoque pourtant bien les potentiels de report et en propose des quantifications partielles

- 1,8% de report de la voiture individuelle des trajets actuellement effectués en voiture pour le seul périmètre interne à la rocade (sur un total de 3,3%, le restant de 1,5 point allant aux transports en commun)
- une ambition de report de la voiture vers le vélo à hauteur de 10% sur les seules distances inférieures à 3 km.

Il apparaît ainsi que **le potentiel de report vers le vélo est au moins du même ordre que celui vers le bus**, malgré une approche abusivement restrictive : les trajets à vélo ne sont bien sûr pas

limités à 3 km, et la création d'infrastructures sécurisées permet justement d'élargir leur rayon de pertinence.

Mais à aucun moment le dossier n'évalue le niveau du report modal vers le vélo déclenché par le projet, ni aucune des conséquences de ce report, notamment sur le bilan carbone et les émissions de polluants, qui font pourtant l'objet de l'étude d'impact.

Ainsi cette absence de prise en compte du volet "vélo" du projet **fausse l'étude d'impact dans un sens défavorable au projet**, et dans une proportion importante.

En outre, l'étude d'impact précise ne pas prendre en compte l'effet réseau pour le vélo, alors qu'elle le fait à juste titre pour le bus - la notion de réseau étant au cœur des choix de déplacement pour l'ensemble des modes de transports.

Enfin, le projet Chronolignes s'inscrit dans un mouvement de création d'infrastructures cyclables à l'échelle locale mais aussi nationale, avec l'objectif d'atteindre pour la France une part modale vélo de 12% en 2030. Atteindre cette moyenne nationale implique des niveaux significativement plus élevés dans les agglomérations, qui concentrent le potentiel le plus facilement mobilisable.

Le projet et son impact environnemental doivent logiquement être appréciés à cette aune.

Quelle est l'évaluation du report modal vers le vélo déclenché par le projet Chronolignes (avec les mêmes indicateurs pour le report vers les transports en commun) ?

Quels sont les effets attendus de ce report sur les émissions de gaz à effet de serre et de polluants, ainsi que sur le bilan carbone du projet ?

2. L'offre de stationnement vélo

Alors que les places de stationnement automobile sont représentées sur les plans, l'emplacement des arceaux vélos n'est pas indiqué dans les plans soumis au public. Ce décalage va engendrer des contraintes supplémentaires et potentiellement des incompatibilités.

Quand le stationnement vélo est mentionné c'est de façon contradictoire, puisqu'il est tantôt indiqué que "les emplacements des aires de stationnement vélos seront implantés environ tous les 500m", mais par ailleurs indiqué qu'une moyenne de 5 arceaux vélo tous les 250m seront prévus et intégrés dans les plans".

En lien avec le report modal évalué plus haut, la question du stationnement vélo recouvre plusieurs usages :

- accès aux services et commerces
- stationnement visiteurs pour les logements
- stationnement résidentiel là où le bâti ne permet pas de rentrer facilement de vélos dans les logements, c'est-à-dire dans les rues de mancelles.

Pourquoi le stationnement vélo n'est-il pas intégré aux plans alors que celui pour les voitures l'est ?

Quels sont réellement les principes d'implantation des arceaux ?

Nous demandons au moins un arceau auprès de chaque commerce (hors ceux disposant de leur propre parking) ; des arceaux à usage visiteurs en fonction de la densité de logements et au minimum tous les 100 mètres ; et la possibilité de mettre en place du stationnement vélo fermé sur voirie dans les quartiers de mancelles.

3. La conception des aménagements cyclables

Nous nous réjouissons que, dans la majorité des cas, l'infrastructure cyclable envisagée consiste en des pistes cyclables, et qu'une forme de continuité dans les intersections soit prévue. Nous évoquerons par la suite les zones qui font exception à ce principe.

Comme nous l'avons toujours fait, nous insistons également pour que les pistes cyclables soient distinctes du trottoir. Le plus simple et efficace pour y parvenir est la pose de bordures chanfreinées, qui permettent de marquer une différence sans risquer de provoquer de chute.

On peut observer qu'un certain nombre d'angles, jusqu'à des angles droits, subsistent dans les plans des aménagements cyclables, notamment aux intersections. Cela n'est - à juste titre - jamais le cas pour les voies des véhicules motorisées, dont les girations sont prévues sur des rayons de plusieurs mètres.

Aucun véhicule, aussi maniable soit-il, n'évolue à angle droit et concevoir ainsi des voies de circulation est la garantie qu'elles ne seront pas respectées - car rappelons que les pistes cyclables sont des voies de circulation et non des parcours de maniabilité.

Comment seront distinguées les pistes cyclables des trottoirs ?

La géométrie des aménagements cyclables sera-t-elle ajustée pour remplacer les angles par des rayons de giration crédibles là où ce n'est pas encore le cas ?

4. Phase chantier

Les chantiers associés à un projet de cette ampleur vont inévitablement perturber les déplacements. Mais c'est une chose de provoquer des ralentissements ; c'en est une autre, incomparablement plus grave, de mettre en danger les usagers des modes actifs en ne leur donnant pas d'autre choix que de s'insérer dans un trafic motorisé intense, là où ils disposent en temps normal d'une voie spécifique.

Il est donc indispensable qu'une solution autre que l'usage de la voie générale soit systématiquement proposée pour les déplacements à vélo lors des chantiers, qui concerneront des grands axes.

Pour être réalisé correctement cela doit être largement anticipé, c'est pourquoi nous l'abordons ici.

Quand le maintien d'un itinéraire directement sur un axe concerné par les travaux n'est pas possible, cet objectif peut être atteint par la mise en place d'une déviation, à plusieurs conditions : qu'elle emprunte un trajet lui-même sécurisé (avec soit un aménagement séparatif soit une absence de trafic de transit), que le détour ne soit pas dissuasif et que la déviation soit jalonnée sur toute sa longueur.

Est-il bien prévu de proposer systématiquement une solution de continuité cyclable en phase chantier ?

5. Les secteurs particuliers

Un certain nombre de discontinuités ou d'incohérences subsistent sur les plans présentés. Toujours dans la démarche d'accéder au potentiel de report modal vers le vélo, il est essentiel de proposer un niveau de sécurité cohérent et d'autant plus élevé que le trafic motorisé est important. Un seul point dangereux ou inconfortable sur un trajet suffit à dissuader les changements de mode de transport, donc à rendre inutiles les efforts réalisés par ailleurs. La liste ci-dessous, non exhaustive, vaut demande de correction et nous y ajoutons en encadrés des demandes de précisions.

Bandes cyclables

Là où l'aménagement retenu est en bandes cyclables (Heuzé-Libération et Coulaines), nous demandons l'usage de pistes, en particulier en présence de cases de stationnement le long de la bande, qui génère de nombreux risques. Dans ce cas la piste doit être derrière le stationnement. Cela ne génère aucun coût puisque l'assiette du chantier est de façade à façade.

Les passages en bande ponctuels (par exemple sur Chanzy dans les intersections) sont également contre-productifs, puisque c'est dans les intersections qu'il est le plus important de distinguer les trajectoires.

Arrêts de bus

De même, nous demandons au droit des arrêts de bus le maintien des pistes, en passant derrière l'arrêt pour limiter les conflits avec les voyageurs.

Secteur 1 - Ligne C4

- Traversée de la RD50 entre la piste cyclable route de Sablé et la voie verte le long de la RD50 (Croix Georgette). Nous pouvons attendre à cet endroit un passage important de jeunes ; la traversée étant non aménagée, non protégée, risque de collision entre le cycliste et un véhicule motorisé venant par derrière et empruntant la D50.

- avenue Heuzé : discontinuité cyclable dans les intersections (giratoires en remplacement de feux tricolores) de chaque côté de la rocade.

- rue et pont d'Eichtal la suppression des aménagements cyclables existants au profit d'une mise à double-sens est totalement inappropriée à cet axe de transit vélo, donnant notamment accès à la gare et desservant un futur quartier qui se veut sans voiture.

Secteur 2

correspond à la place Washington, la rue Chanzy, l'avenue Bollée et le boulevard Cugnot/Sablons.

Pourquoi le giratoire Chanzy / Bollée, qui apparaît bien dans le périmètre du projet, ne fait-il l'objet d'aucun aménagement cyclable dans les plans ?
Quelle solution sera-t-elle mise en place pour sécuriser cette intersection importante ?

- Rue Chanzy suppression de la voie cyclable dédiée au profit d'une voie bus-vélo entre Berthelot et Bollée. Sur un axe majeur comme celui-ci, qui implique beaucoup de vélos et beaucoup de bus, les expériences de voies bus-vélo ont montré leurs limites : cette configuration est problématique pour les deux modes concernés.

Secteur 4 - ligne C6

- Intersection Henri Champion / rue des Tennis
Nécessité de permettre une continuité cyclable vers le site des Etangs chauds.
- Voie verte rue de l'Estérel face à l'Abbaye de l'Epau
Nous attirons fortement l'attention sur la pression de stationnement énorme sur cet axe, qui rend inutilisable et dangereuse la pseudo-voie verte actuelle (c'est davantage un grand trottoir). Le risque est avéré, les habitudes bien installées et la répression inexistante. Reproduire l'existant ne peut que conduire au même résultat.

Comment l'aménagement de la voie verte au niveau de l'Epau garantira-t-il que seuls les usagers légitimes pourront y circuler, et qu'aucun stationnement illégal ne sera possible ?