

Contribution de l'association Vélocité Grand Montpellier



Préambule

Dans le cadre de la concertation "Arceaux quartier apaisé" menée en mai et juin 2021, un « groupe de travail habitants » a été mis en place, afin de réfléchir collectivement à différentes propositions faites par l'équipe municipale pour le réaménagement du quartier. Une plateforme en ligne a également été créée afin de recueillir les avis et suggestions de tous les habitants intéressés par cette démarche. Représentée au sein du groupe de travail, l'association Vélocité Grand Montpellier a pris part aux différentes réunions, et s'est également basée sur une analyse des commentaires de la plateforme de concertation, ainsi que sur son réseau d'adhérents et militants résidants du quartier, pour identifier les thématiques principales liées aux mobilités actives (marche, vélo), qui sont les spécialités de l'association. Le présent document traite donc 1) du réaménagement de la rue Saint Louis, suite à la décision de fermer cette rue au trafic de transit, et 2) des autres thématiques liées aux mobilités actives ayant émergé lors de cette concertation.

1. Propositions pour le réaménagement de la rue Saint Louis

1.1. Plateforme "Arceaux Quartier Apaisé" : synthèse des contributions en rapport avec le réaménagement de la rue Saint Louis

D'après l'extraction fournie par les services de la mairie, 56 des 250 commentaires reçus sont en lien avec la rue Saint Louis, soit 22% des commentaires postés sur la plateforme de concertation en ligne. On peut classer ces commentaires en 3 groupes :

- Les commentaires manifestant de l'interrogation, exprimant un questionnement vis-à-vis du projet, une envie d'en savoir davantage (18 commentaires),
- Les commentaires exprimant un avis positif vis-à-vis du projet de fermeture (26 commentaires),
- Et les commentaires exprimant au contraire un avis négatif vis-à-vis de ce projet (12 commentaires).

Nous avons analysé le contenu de ces 56 commentaires, afin d'en dégager les thèmes récurrents, qui sont présentés sur la Figure 1. On peut observer que les thèmes abordés dans les messages varient en fonction de la tonalité globale de ceux-ci. Les personnes ayant une « attitude interrogative » se posent surtout des questions sur le plan de circulation : ils comprennent le projet de fermeture de la rue, mais s'interrogent au sujet des itinéraires alternatifs, et manifestent un certain nombre de craintes : 1) que le trafic se reporte sur les rues adjacentes, 2) que leurs trajets quotidiens soient fortement contraints par le nouveau plan de circulation, 3) que la rue Saint Louis ne soit plus accessible aux habitants du quartier, et 4) que l'accès aux quartiers Gambetta et Figuerolles leur soit dorénavant coupé.

Les personnes ayant une « attitude négative » vis-à-vis du projet sont les seules à écrire qu'il ne faut pas restreindre la circulation motorisée, et elles partagent également une partie des craintes mentionnées ci-dessus (peur d'être contraintes au quotidien, crainte de report de trafic, crainte de coupure de l'accès vers Gambetta). Quant aux personnes ayant une « attitude positive », elles mentionnent clairement la nécessité de supprimer le trafic de transit qui traverse le quartier des Arceaux (pas seulement dans la rue Saint Louis), mentionnent la nécessité de réduire la vitesse des automobilistes, et un besoin d'améliorer la cohabitation entre les divers modes de transport. Elles manifestent cependant des interrogations au sujet des plans de circulation, ainsi que des craintes (report du trafic sur les rues adjacentes, nécessité de garder des accès pour les habitants du quartier).

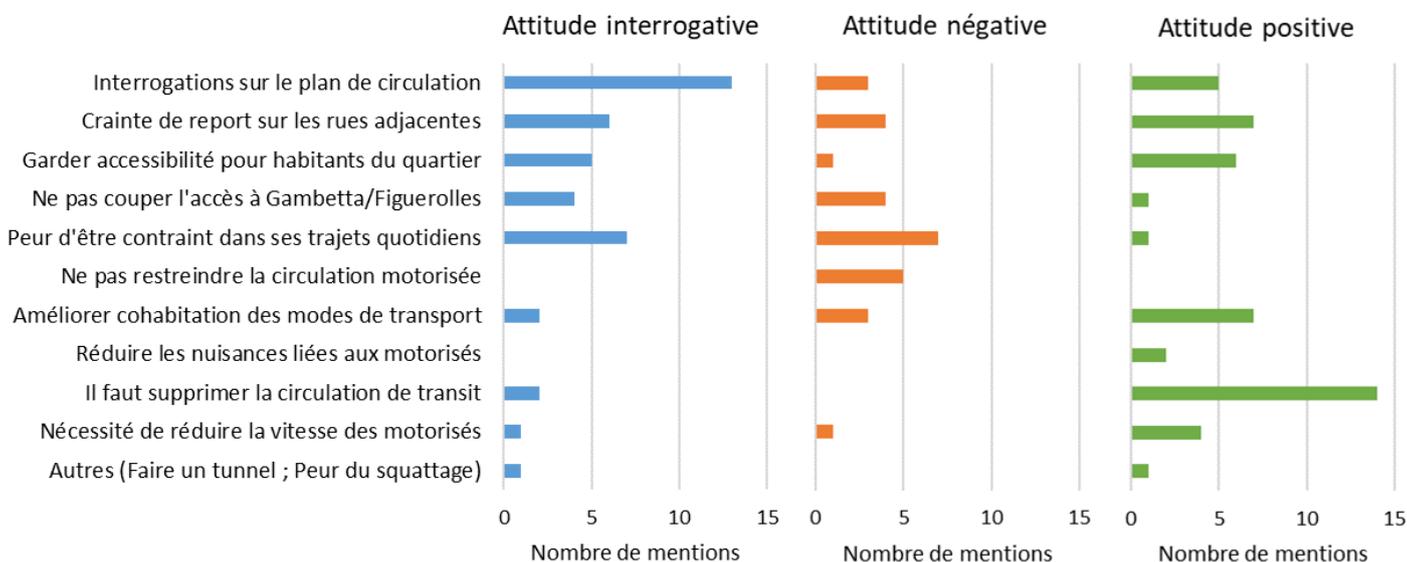


Figure 1 : Thèmes fréquemment abordés dans les commentaires en rapport avec la rue Saint Louis

1.2. Situation actuelle de la rue Saint Louis

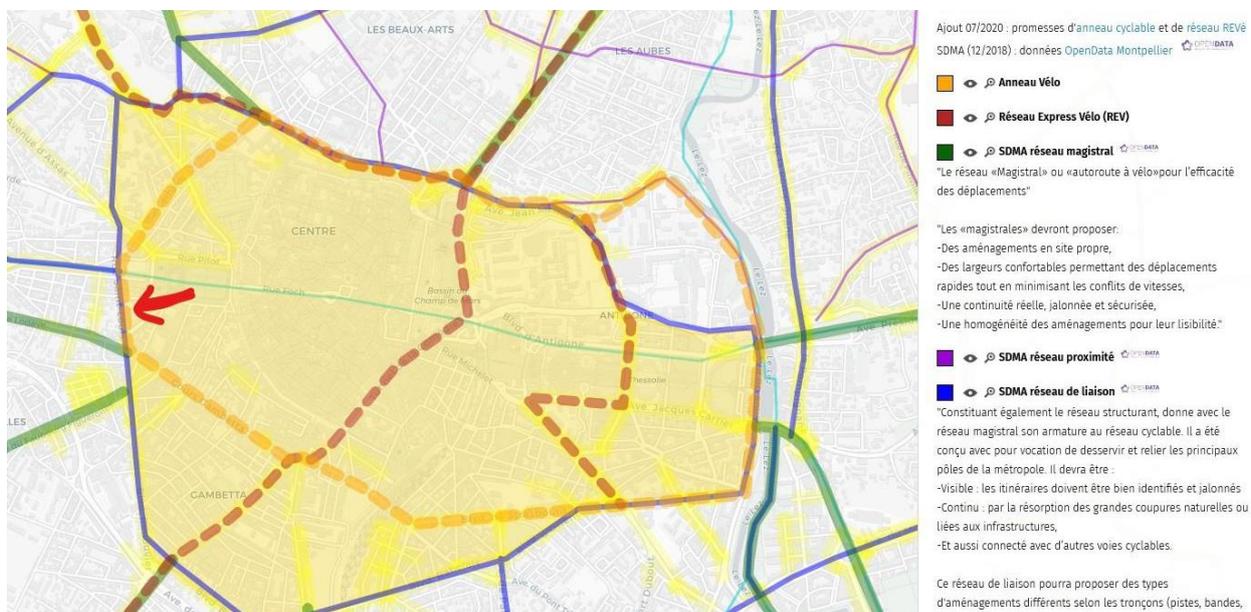


Figure 2 : Position de la rue Saint Louis dans le schéma directeur des mobilités actives (SDMA)

Rue bien trop étroite pour le trafic qui la traverse actuellement – qui est en majorité du trafic de transit – la rue Saint Louis accueille en moyenne un trafic motorisé de plus de 7000 véhicules par jour (chiffres de 2017). Vélocité alerte les différentes municipalités depuis plus de vingt ans sur cette rue. À la suite d'un accident en 2014 (un enfant ayant été renversé par un automobiliste), une rampe de béton a été posée afin de créer une zone piétonne du côté impair de la rue, dans laquelle circulent les vélos (bien qu'il ne soit pas certain qu'ils en aient le droit, la signalisation étant peu compréhensible).

La rue Saint Louis est un axe majeur pour le réseau vélo de Montpellier car elle fait partie intégrante du réseau de liaison (en bleu sur la Figure 2), et constitue également une partie de l'anneau cyclable qui doit permettre de faire le tour du centre-ville (en jaune pointillé). Il est aussi à noter que la configuration topographique (la rue Saint Louis est l'un des rares passages à faible dénivelée entre les deux éminences reliées par l'aqueduc des Arceaux) en fait un passage obligé pour le réseau cyclable de la ville.

Or, la configuration actuelle de cette rue crée de nombreux conflits entre usagers, les piétons et les vélos devant se partager un même espace bien trop étroit, ne permettant pas de se croiser sereinement.

1.3. Propositions de Vélocité Grand Montpellier pour la rue Saint Louis

D'après les informations communiquées par l'équipe municipale, le trafic de transit sera coupé au niveau de la place Leroy Beaulieu, le trafic motorisé n'ayant plus la possibilité de traverser la ligne 3 du tramway, tandis que l'accès serait maintenu pour les piétons et personnes à vélo (Figure 3).



Figure 3 : Vue d'artiste de la place Leroy Beaulieu, prolongement d'une vélorue à la hollandaise

La rue Saint-Louis est un axe qui a vocation à accueillir des itinéraires structurants pour le vélo et à ne plus accueillir de trafic de transit motorisé : c'est exactement la définition d'une vélorue à la hollandaise, rue où le véhicule principal est le vélo.

Le but d'une telle vélorue serait de permettre un réel partage de l'espace et la sécurité de tous les usagers, en créant des espaces visuellement différents et identifiables facilement (Figure 4).



Figure 4 : Vues d'artiste de la rue Saint Louis aménagée en vélorue à la hollandaise

Il n'est pas forcément nécessaire (ni souhaitable, pour des raisons de sécurité) qu'il y ait des bordures hautes ou des différences de niveaux importantes entre les deux espaces latéraux « piétons » et l'espace central « roulant », mais l'utilisation de couleurs différentes et/ou de bordures basses chanfreinées avec une pente douce¹ pour l'identification des espaces est fortement recommandée, pour que chacun se sente à sa place, afin d'éviter les conflits entre usagers.

¹ non glissante (ne pas répéter les choix de la rue Marioge et du Faubourg du Courreau) et repérable par les déficients visuels tout en restant facilement franchissable par les personnes à mobilité réduite (maximum 2 cm. de dénivelé)

Il faut veiller à redonner un espace suffisant pour les piétons (2 mètres si possible) de chaque côté de la rue, de manière à permettre la circulation facile des poussettes, personnes en fauteuil, etc. Le profil en travers peut évoluer le long de la vélorue de manière à laisser des espaces piétons plus confortables au droit des commerces existants.

L'espace central "roulant" sera ouvert pour les vélos (dans les 2 sens), ainsi qu'au seul trafic motorisé local. Les véhicules motorisés seront donc amenés à croiser de nombreux vélos, et devront adapter leur vitesse en conséquence. Il faudra donc veiller à ce que la signalisation soit adaptée et visible. L'espace de circulation des cycles doit être écarté des façades de manière à ce que les sorties riveraines (notamment piétonnes) soient sécurisées.

L'ajout d'arbres, de verdure pourra redonner un peu d'air à cette rue ayant été asphyxiée si longtemps. Le mobilier urbain devra être utile (éviter les potelets et autres barrières).

Il est nécessaire de créer une rue où parents et aînés n'auront plus peur, une rue où chacun pourra se déplacer en sécurité, quel que soit son âge et sa condition physique. La réussite d'un tel projet nécessite une réelle diminution du trafic motorisé ainsi qu'une limitation effective de la vitesse des quelques véhicules motorisés (automobiles et 2 roues motorisés) qui seront amenés à évoluer dans une circulation majoritairement constituée de cycles, les piétons étant sécurisés dans un espace totalement dédié et confortable. Une attention particulière devra également être accordée aux usages hybrides que constituent les livraisons par engin de déplacement personnel et deux-roues plus ou moins motorisés. Les contraintes d'efficacité ne peuvent pas prendre le pas sur les règles de savoir-vivre dans l'espace public.

2. Propositions en réponse aux autres problèmes relevés

2.1. Propositions de VGM suite à la réalisation d'une synthèse des contributions en lien avec les mobilités actives sur la plateforme "Arceaux Quartier Apaisé"

D'après l'extraction fournie par les services de la mairie, 85 des 250 contributions sur la plateforme sont en lien avec les mobilités actives (marche et/ou vélo), soit 34% des commentaires postés lors de cette concertation en ligne. On peut classer ces commentaires en 2 thèmes principaux :

- Les commentaires faisant état de la vitesse excessive des véhicules motorisés sur différents grands axes ou dans différentes petites rues du quartier (24 commentaires),
- Les commentaires rapportant un manque d'aménagement, des aménagements inadaptés ou en très mauvais état, ou un besoin de création de nouveaux aménagements, afin de garantir la sécurité des usagers des mobilités actives (61 commentaires).

Nous avons donc analysé le contenu de ces 85 commentaires, afin d'en dégager les thèmes récurrents.

Cette partie propose une synthèse de problèmes généraux, en lien avec les mobilités actives (marche & vélo), relevés à différents endroits du quartier (et abordés dans les commentaires sur la plateforme de concertation en ligne). Pour des détails sur la localisation précise de ces "points noirs", ainsi que sur les axes considérés comme prioritaires à aménager, différents outils sont déjà disponibles, qui recensent les difficultés relevées au quotidien par les personnes se déplaçant à vélo dans le quartier (ex : la carte du baromètre des villes cyclables 2019, les cartes générées par l'application Vigilo).

De manière générale, la **vitesse des véhicules motorisés** est perçue comme **très gênante et dangereuse** par les personnes se déplaçant en marchant ou à vélo. Les limitations actuelles ne sont pas respectées

dans de nombreuses rues (ex: rue Marioge, bd des Arceaux, avenue de l'Agriculture, avenue d'Assas, bd Benjamin Milhaud...), ce qui est d'autant plus dangereux que ces rues sont soit des zones de rencontre, soit sont pourvues de simples bandes cyclables, soit sont situées à proximité de groupes scolaires. Le **passage généralisé du quartier en zone 30**, associé à la réduction du trafic de transit, pourrait permettre de régler partiellement ce problème, qui nécessiterait également la mise en place de contrôles de vitesse plus fréquents (ou d'installation de radars ou de ralentisseurs).

Dans le cadre du travail en cours sur l'adaptation des plans de circulation, il serait intéressant de faire en sorte de ne plus avoir deux sections consécutives en sens unique dans le même sens, qui n'aident pas au respect des vitesses. L'exemple typique de cela est la rue Marioge, qui en plus d'être traversante, laisse apercevoir un feu vert à la fin de plusieurs sections de sens unique arrangées dans le même sens, ce qui encourage fortement les automobilistes à accélérer, et générant des risques liés à ces survitesses.

Marche :

Il est urgent de régler les **problèmes de largeur et état des trottoirs** (ex: bd Benjamin Milhaud), qui dans de nombreuses rues ne permettent pas à des personnes en fauteuil de circuler, ou aux poussettes de passer. Pire, dans certaines rues (ex : avenue de la Gaillarde), les trottoirs sont totalement absents ! Des aménagements provisoires pourraient être mis en place rapidement pour sécuriser les piétons (Figure 5). Le problème de mauvais état des trottoirs n'est pas à prendre à la légère, car les dénivelés importants ou les trous présents par endroits représentent des risques quotidiens pour les personnes âgées ou PMR.



Figure 5 : Vue d'artiste de l'avenue de la Gaillarde pourvue d'aménagements piétons transitoires

Un autre point critique pour les personnes se déplaçant à pied est la **présence fréquente de véhicules stationnés sur les trottoirs**. Des contrôles systématiques devraient être effectués dans certaines rues, où cela deviendrait presque une habitude pour les automobilistes, qui ne semblent pas être conscients des risques qu'ils font courir aux autres usagers (et c'est d'autant plus inacceptable aux abords des écoles).

Un problème majeur souvent relevé par les contributeurs de la plateforme est la **difficulté à traverser de manière sécurisée pour les enfants** (ou pour les adultes avec des enfants). Les passages piétons ne sont en effet pas toujours visibles, et les automobilistes qui tournent ont tendance à s'engager sans respecter les priorités (Ex: angle Arceaux / Saint Louis, rue Auguste Comte, rue Pitot...).

Enfin, la **faible accessibilité du quartier pour les personnes en situation de handicap** a été relevée à de nombreuses reprises. La réfection des trottoirs, le respect de l'interdiction d'y stationner, la rénovation des passages piétons (transitions trottoirs-chaussée), doivent être vu comme des points prioritaires afin de garantir le droit à la mobilité pour tous.

Vélo :

De nombreuses demandes ont été formulées sur la plateforme pour la **création de pistes cyclables qui soient sécurisées**. Globalement, les usagers ne semblent pas se sentir en sécurité sur les aménagements présents actuellement dans le quartier. Cette observation est corroborée par le très grand nombre de signalements effectués pour certains axes du quartier sur Vigilo ou lors du baromètre des villes cyclables. Ce **sentiment d'insécurité** peut expliquer pourquoi un nombre non négligeable de personnes préfèrent rouler à vélo ou trottinette sur les trottoirs, reportant la pression sur les piétons.

Il faudra traiter le problème des **nombreuses discontinuités du réseau cyclable**, car ces discontinuités mettent en danger les usagers, qui soit se retrouvent au milieu de la circulation motorisée (sans aucune indication pour les automobilistes qu'ils doivent partager l'espace avec les personnes à vélo), soit se retrouvent à devoir rouler sur les trottoirs afin de rejoindre une infrastructure cyclable un peu plus loin. Exemple : de nombreuses discontinuités existent actuellement sur le tracé du futur "anneau vélo" (rue Doria, etc.). Une autre discontinuité est la portion du boulevard des Arceaux dans le sens Agriculture -> Paladilhe. La suppression d'une voie motorisée sur le bd des Arceaux pourrait permettre la création d'une piste cyclable, pouvant être mise en place très rapidement grâce à un aménagement tactique/transitoire.

De plus, la jonction entre les voies cyclables desservant l'école d'agriculture (à créer/améliorer) et l'axe cyclable Gerhardt <-> Doria <-> Saint Louis est à réfléchir. Une nouvelle place pourrait être créée, au lieu de l'énorme espace gâché entre "la maison de la pipe" et l'actuel parking (rue Saint Louis), en gérant un carrefour sécurisé à cette intersection entre plusieurs axes cyclables majeurs (s'inspirer pour cela des standards hollandais repris par le Cerema).

Une des grandes caractéristiques du quartier des Arceaux est la présence de **bandes cyclables longeant des stationnement auto** disposés en épi ou perpendiculaires à la route (ex: avenue d'Assas, avenue de l'Agriculture, boulevard des Arceaux...). Ce qui est très dangereux, et fort peu sécurisant. L'organisation de ces stationnements auto **doit être revue de toute urgence**, afin de permettre une meilleure visibilité pour les automobilistes quittant leur stationnement. Dans l'idéal, il faudrait éviter de tracer des bandes cyclables entre la chaussée et les stationnement auto, surtout lorsque ces bandes cyclables desservent des écoles (privilégier les pistes séparées, placées entre le trottoir et les stationnements).

Des **aménagements transitoires** (ajout de balises k5d ou de bordures béton GBA), pourraient également être envisagés afin de mieux matérialiser ces bandes cyclables, qui seraient ainsi mieux respectées par les automobilistes. Ces aménagements transitoires pourraient également avoir pour effet bénéfique de diminuer la vitesse (très souvent excessive) sur ces axes, qui sont actuellement considérés comme très dangereux par les usagers des mobilités actives.

Lorsque les **pistes cyclables sont tracées à niveau de trottoir**, il est essentiel de les **rendre bien visibles** pour les piétons, afin d'éviter les conflits entre les piétons et les cyclistes. Malheureusement, les "choix esthétiques" faits par les aménageurs (qui se refusent à matérialiser les pistes et bandes cyclables par l'utilisation de couleurs bien visibles) ont pour résultats des conflits quotidiens entre usagers, les piétons ne réalisant pas qu'ils marchent sur les pistes cyclables (exemple de l'avenue de Lodève).

Des demandes pour **davantage de stationnement vélo** ont été formulées, concernant différents endroits du quartier. Un exemple frappant est le manque criant de parking vélo à proximité immédiate du marché des Arceaux, dont 18% des usagers utilisent pourtant ce mode de transport. Cette situation amène un certain nombre des personnes venues à vélo à conserver leur vélo avec elles dans l'enceinte du marché, ce qui a été signalé comme gênant par beaucoup d'usagers. Les parvis des écoles pourraient également être davantage pourvus en arceaux à vélos.

2.2. Les cartes générées lors du baromètre des villes cyclables 2019 : une synthèse des difficultés quotidiennes rencontrées par les usagers dans le quartier, et les tronçons vus comme prioritaires à aménager

L'enquête "baromètre des villes cyclables" menée en 2019 a permis de recueillir de nombreuses données cartographiques sur les problèmes rencontrés par les cyclistes ("points noirs"), ainsi que sur les axes vus comme prioritaires à aménager (<https://carto.parlons-velo.fr/#15.33/43.61297/3.86393>).

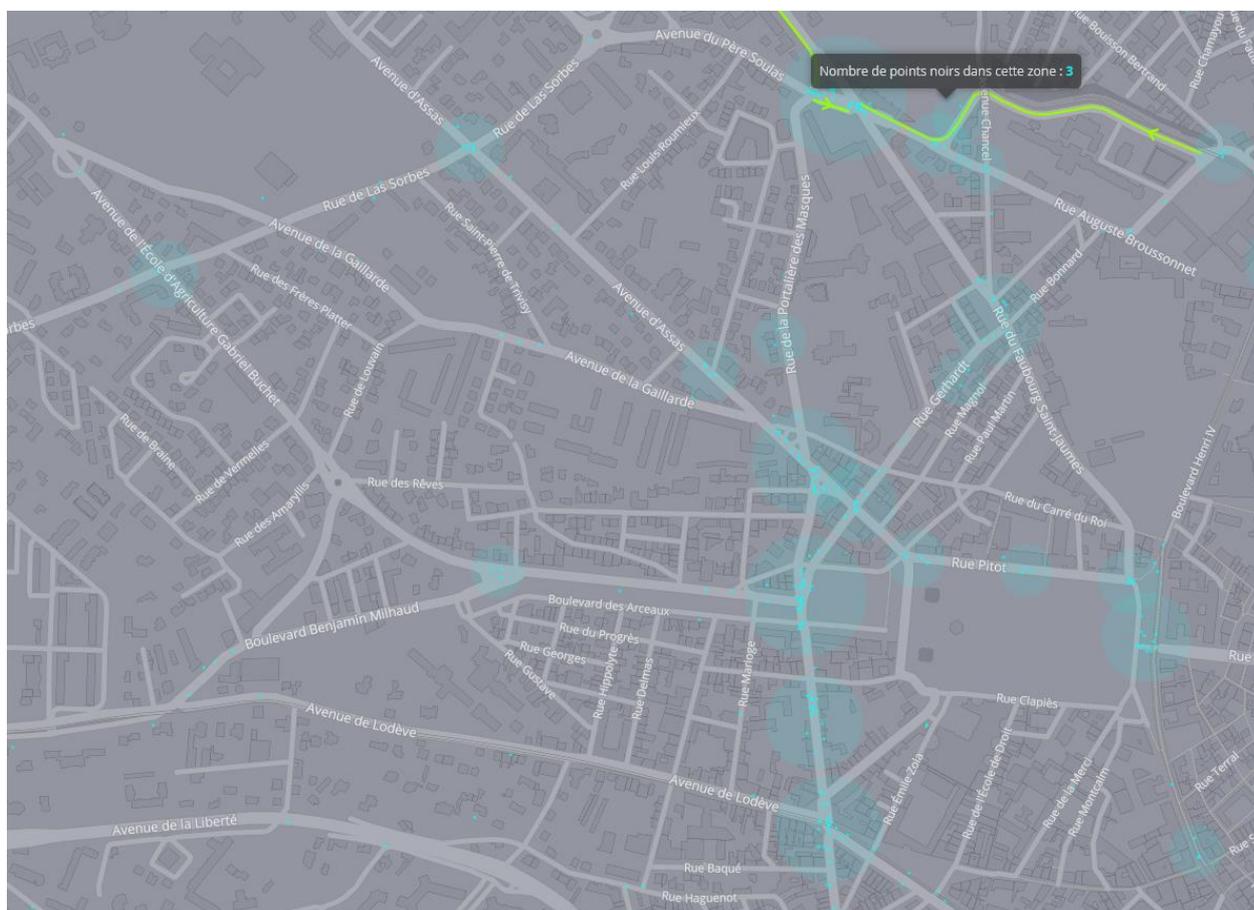


Figure 6 : Carte des "points noirs" du quartier des Arceaux (baromètre des villes cyclables, 2019)

2.3. Les observations Vigilo : une mine d'informations accessibles et utiles sur les problèmes quotidiens rencontrés par les usagers du vélo

Vigilo est une application collaborative ayant pour but l'amélioration des déplacements des cyclistes, des piétons, et de toutes les mobilités actives. Les usagers peuvent signaler et cartographier les difficultés qu'ils rencontrent au quotidien lors de leurs déplacements, classées en plusieurs catégories :

- véhicules ou objets gênants,
- aménagements mal conçus ou incohérents,
- défauts d'entretien des aménagements,
- demande de parking vélo,
- manques d'aménagement,
- incivilités récurrentes sur la route.

Ces données étant en accès libre, il est possible de les exploiter afin de cibler les chantiers prioritaires pour améliorer la mobilité de chacun dans le quartier (<https://vigilo.city/fr/villes/grand-montpellier-fr/>).



Figure 9. Exemple d'observation Vigilo effectuée récemment dans le quartier

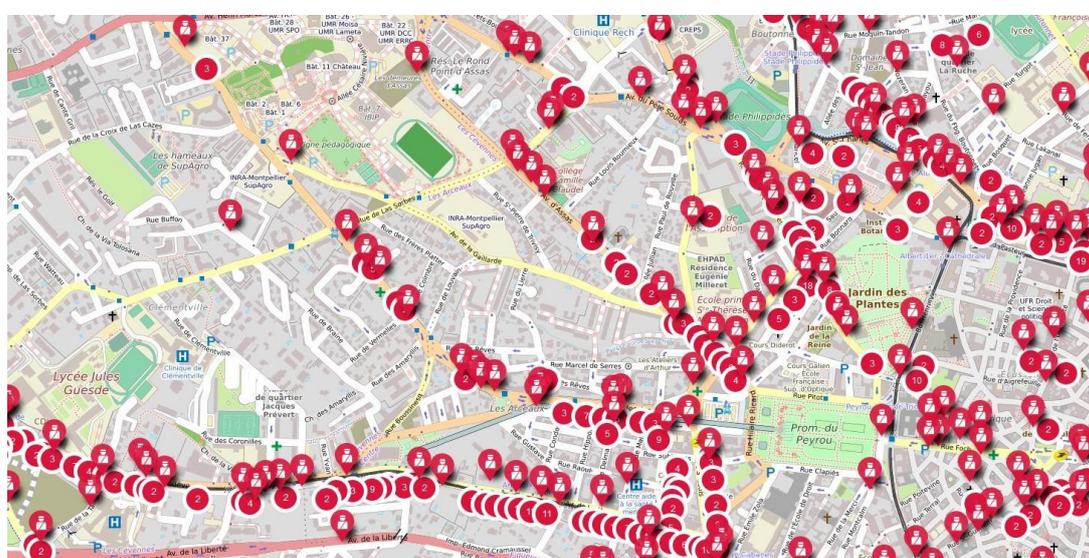


Figure 10. Relevés des "véhicules ou objets gênants" sur la plateforme Vigilo



Figure 11. Relevés des “aménagement incohérents” sur la plateforme Vigilo

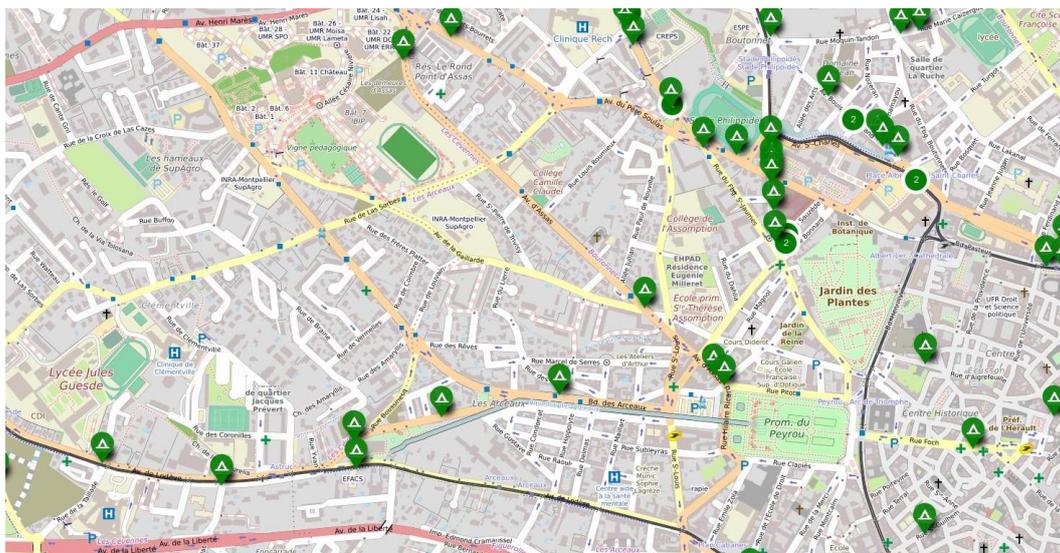


Figure 12. Relevés des “demandes d'entretien” sur la plateforme Vigilo

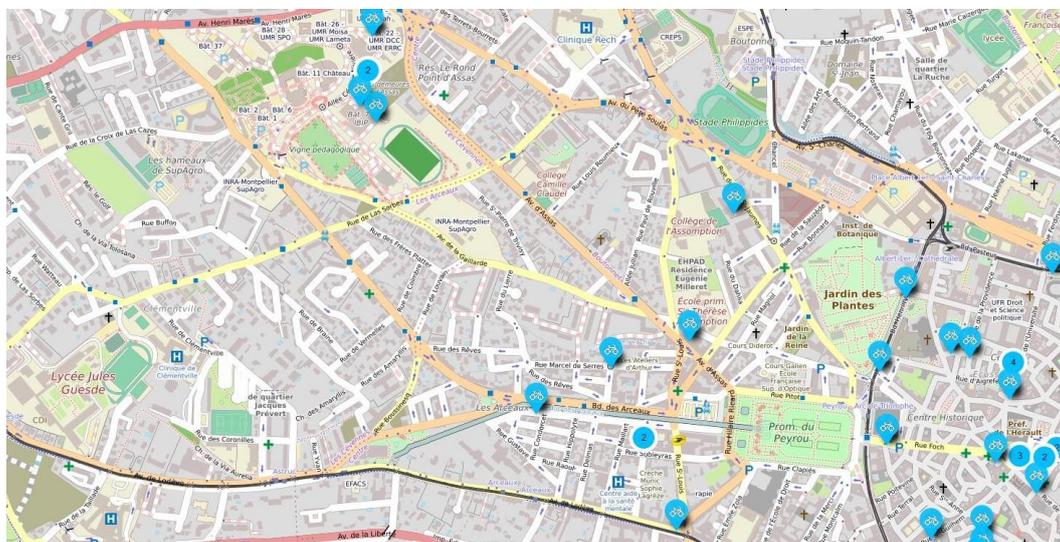


Figure 13. Relevés des “demandes de parking vélo” sur la plateforme Vigilo



Figure 14. Relevés des “manques d’aménagement” sur la plateforme Vigilo

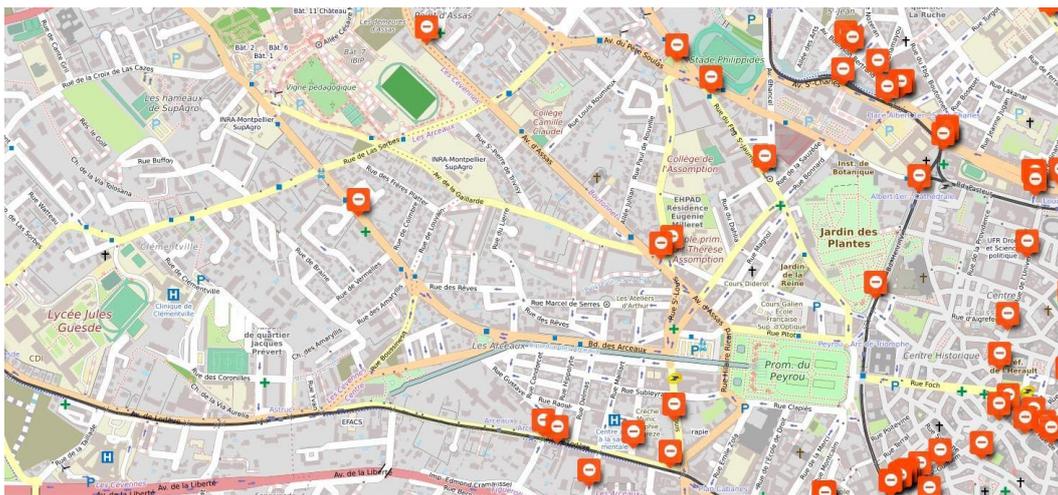


Figure 15. Relevés des “incivilités récurrentes sur la route” sur la plateforme Vigilo

Conclusion

De nombreux aménagements sont nécessaires dans le quartier des Arceaux, afin de faciliter l’usage des mobilités actives, et l’accessibilité du quartier pour tous. L’un de ces aménagements majeurs est celui de la rue Saint Louis. Vélocité préconise la transformation de cette rue de vélorue à la hollandaise, afin de permettre partage de l'espace et sécurité de tous les usagers. L'utilisation de couleurs différentes et/ou bordures basses avec une pente douce est recommandée pour faciliter l'identification des espaces, pour éviter les conflits entre usagers. Ce projet nécessite une réelle diminution du trafic motorisé, ainsi qu'une limitation effective de la vitesse des quelques véhicules motorisés qui seront amenés à évoluer dans une circulation majoritairement constituée de cycles, les piétons étant sécurisés dans un espace totalement dédié et confortable (espaces latéraux de 2 mètres de large, de chaque côté). D’autres aménagements seront également nécessaires dans le quartier, afin de : limiter la vitesse des véhicules motorisés, régler les problèmes de largeur et état des trottoirs, empêcher le stationnement des véhicules motorisés sur les trottoirs, améliorer l’accessibilité du quartier pour les personnes en situation de handicap, résoudre les problèmes de discontinuités du réseau cyclable, réaménager les bandes cyclables longeant actuellement des stationnements auto pour garantir la sécurité des cyclistes, améliorer la visibilité des aménagements cyclables (possibilité d’aménagements transitoires), et installer davantage de stationnement vélo.