



Présentation du travail effectué par le Groupe Mobilités sur les tests de voirie en cours

Auray, le mardi 29 mars 2022

Le Groupe Mobilités a donné son avis définitif sur les 3 tests de circulation en cours à la mairie d'Auray le samedi 26 mars.
Ce document a vocation à faire le bilan des conclusions du Groupe Mobilités en liant cette présentation aux annexes à ce dossier.

Ce bilan final sera présenté sous cette forme :

Table des matières

Historique de la période 2021 – 2022.....	1
Les tests.....	1
La composition du Groupe Mobilités.....	2
Les actions et la montée en compétence du Groupe Mobilités.....	2
Les éléments extérieurs et composition de la documentation.....	2
Le listing des annexes.....	3
Les conclusions du Groupe s'appuyant sur un questionnaire usagers.....	3
Le test Charles de Blois.....	4
Le test piste cyclable Avenue Foch _ Rue Louis Billet.....	4
Le plan de circulation du centre-ville.....	5

Historique de la période 2021 – 2022

Les tests

3 tests ont été mis en place par la municipalité d'Auray pour une durée d'un an. À l'issue de cette année de test un groupe citoyen devait donner un avis de l'usage de ces tests.

En janvier 2021 les enjeux des tests étaient définis comme il suit, (cf annexe 1) :

Copie pour information

- Faire baisser la vitesse automobile
- Multiplier la pratique du vélo par 3 dans les 4 ans (loi LOM)
- Établir une vraie zone de rencontre en centre-ville permettant de sécuriser les personnes à mobilité réduite, les piétons, les mobilités douces en règle générale
- Viser un meilleur partage des espaces et créer une ambiance de nature à faire ralentir toutes les mobilités
- Enjeu pédagogique > TEST = moins stressant qu'un aménagement pérenne > possibilités d'évolutions / adaptations

Point de vigilance > activité économique du centre-ville

La composition du Groupe Mobilités

Le Groupe Mobilités est un collectif citoyen formé pour donner un avis usager des tests en cours.

Il a été décidé que sa composition devait être la plus représentative des usagers de la ville et que le tirage au sort de ses 20 membres se ferait sur une liste de volontaires.

40 candidats se sont fait connaître. 10 femmes et 10 hommes ont été tirés au sort. Une partie des tirés au sort sont alréens et une autre usagers non résidents. L'ensemble des modes de déplacements étaient représentés.

Des représentants d'associations, des commerçants, un représentant PMR et des usagers investit ont donc composé ce groupe.

Les actions et la montée en compétence du Groupe Mobilités

Les membres du Groupe ont été associés à plusieurs Groupes de Travail (avenue de l'Océan, double sens cyclables, etc.).

Ils ont organisé un ensemble d'événements lors de la semaine du développement durable. Les réunions du Groupe Mobilités leur ont permis d'échanger sur les tests jusqu'à atteindre l'objectif fixé : évaluer les 3 tests.

Les éléments extérieurs et composition de la documentation

Durant cette année de test l'enjeu économique a révélé l'importance de l'évaluation du plan de circulation en test (manifestation et alertes d'une partie des commerçants du centre-ville).

La diligence du Groupe Mobilités a permis d'aboutir à une évaluation rigoureuse dès la fin du mois de mars plutôt qu'au mois de mai comme il était convenu initialement.

Copie pour information

Pour appuyer leur évaluation le Groupe a eu à disposition :

- De la documentation technique
- Les articles de presse de l'année (une trentaine)
- Une vélorution
- Un stand de discussion sur la semaine du développement durable
- 3 diagnostics urbains
- Un questionnaire obtenant 550 réponses des usagers

Le listing des annexes

ANNEXE 1 Les enjeux des tests

ANNEXE 2 Bilan réponses aux questionnaires

ANNEXE 3 Corpus des commentaires sur les tests en cours

ANNEXE 4 Fiches bilan Groupe Mobilités

ANNEXE 5 Plan de circulation proposé par le groupe mobilités

ANNEXE 6 Plan du test piste cyclable proposé par le groupe mobilités

Les conclusions du Groupe s'appuyant sur un questionnaire usagers

Rue Charles de Blois : Souhait de pérennisation du test : priorités à droite et vitesse à 30 km/h

Plan de circulation du centre-Ville : Favorable pour une modification du plan de circulation du centre-ville en apportant des propositions alternatives qui prennent en compte les réponses au questionnaire (plus de 550 répondants).

Piste cyclable avenue Foch – rue Louis Billet : Souhait de la pérennisation du test sous réserve de la prise en compte des modifications précisées ci-dessous.

Le test Charles de Blois

Bilan tiré de l'annexe 2 pages 9 et 10 et l'annexe 3 pages 17 à 24.

Le test est approuvé. La démarche de ralentissement semble fonctionner. Pour plus de cohérence il faudrait l'élargir, a minima, au quartier ou encore à l'ensemble de la Ville.

Points forts isolés	Points faibles isolés
Réduction effective de la vitesse. La signalisation par plots des passages piétons est sécurisante. La signalisation en entrée de rue	Mauvais état de la voirie et des trottoirs. Manque de sensibilisation des chauffeurs de bus.

Le test piste cyclable Avenue Foch _ Rue Louis Billet

Bilan tiré de l'annexe 2 pages 9 et 10 et l'annexe 3 pages 1 à 16. En ajout voire les modifications au test en annexe 6.

Au niveau des commentaires la mauvaise répartition de l'espace entre les usagers de ces voies est soulignée. Le groupe décide donc :

Souhait de la pérennisation du test sous réserve de la prise en compte des modifications précisées ci-dessous.

Précisions du Groupe :

Les modifications à apporter (cf carte ci-dessous) :

Piste bidirectionnelle tout du long, du Ballon jusqu'au rond-point Louis Billet :

→ Modifier le segment entre le ballon et le bar « Le Bacchus »

→ Changer la piste de côté entre Pontorson et le rond-point Louis Billet

Dans les travaux définitifs il faudra :

→ Distinguer, par code couleur, la piste cyclable (en harmonisant avec les autres pistes de la ville)

→ Créer une corniche de séparation, avec bateaux pour les accès aux maisons, entre les voies cyclables et automobiles

→ Séparation physique légère entre les voies cyclables et les piétons.

Arrêt de bus :

→ Le déplacer en bord de chaussée et faire passer la piste cyclable derrière pour une meilleure répartition des usages.

Copie pour information

Le plan de circulation du centre-ville

Bilan tiré de l'annexe 2 pages 3 à 8 et l'annexe 3 pages 25 à 55. En ajout voire les modifications au test en annexe 5.

Test le plus sensible des 3, la lecture des réponses aux questionnaires s'est fait en plusieurs étapes :

- Des réponses jugeant le test sans impact dans ses ambitions ou avec un impact négatif
- Des commentaires aux questionnaires demandant une modification du plan de circulation (étude page 8 de l'annexe 2)
- L'étude des statistiques concernant 4 parties du test bien isolé

Prêtant attention à ces commentaires le groupe mobilités est :

Favorable pour une modification du plan de circulation du centre-ville en apportant des propositions alternatives, annexe 5, qui prennent en compte les réponses au questionnaire (plus de 550 répondants).

Précisions du Groupe Mobilités :

→ Piétonisation d'un secteur du centre-ville incluant la rue du Lait, avec des plages d'ouvertures de 6h à 10h. Déplacer les deux places PMR vers rue JM Barré

→ Parking Notre-dame : sécuriser la circulation piétonne et revoir le sens de circulation → cf plan ci-dessous

→ Réouverture de la circulation devant le parvis de l'église

Le groupe met ainsi en forme le plan de circulation en reprenant les statistiques dégagées et en répondant aux critiques relevées dans les commentaires à savoir :

- La demande de piétonisation rue du Lait sur des plages horaires définies
- La réouverture à la circulation automobile devant le parvis de l'église Notre Dame
- Le maintien en sens unique de la rue des Fèves
- Le besoin de plus de fluidité dans la circulation (notamment moins de panneaux et plus de lisibilité)
- La facilité d'accès au parking de la ville en créant un plan qui conduit intuitivement à faire le tour du parking en cœur du centre-ville, pour déborder sur celui de la chapelle Saint-Esprit et continuer sur celui d'Athéna lors de la recherche d'une place pour stationner.
- En prenant en compte les problématiques de livraison des commerces et la spécificité de certains d'entre eux. Notamment en assurant un accès voiture pour la quincaillerie.
- En facilitant la circulation PMR