

Apaiser & Sécuriser les déplacements à Mauléon

Développement d'un mode de transport alternatif : le vélo



Table des Matières

Introduction.....	1
I- Une méthode pour un public ciblé.....	2
a. Choix de la méthode & du public à mettre en avant	2
b. Préparation en amont des rencontres	3
c. Le temps des rencontres	4
d. Les résultats.....	5
II- Etat des lieux	9
a. L'occupation de la voiture	9
b. L'utilisation minimale du bus	11
c. La place du vélo	11
d. La situation des piétons.....	13
III- Propositions d'aménagements.....	15
a. Création d'une piste cyclable domicile-collège	16
b. Réduction de la place de la voiture en ville.....	20
c. Rendre la traversée de la rue de Nantes plus sûre	23
d. Agrandissement du réseau cyclable de Mauléon	25
Conclusion	29
Bibliographie.....	30
Annexes	31

Introduction

Le transport routier est, et, a toujours été un grand consommateur en énergie mais également l'une des plus grandes causes d'émissions de polluants. La consommation de carburant ainsi que les émissions de polluants n'ont de cesse d'augmenter malgré les mesures prises pour les réduire. Il est vrai que les véhicules consomment et polluent moins qu'avant mais le trafic routier, lui, augmente.

« Est-ce qu'on va sauver la planète ? On a juste commencé là où on était. »

C'est en regardant le documentaire « Demain, un nouveau monde en marche » sorti le 2 décembre 2015 que l'idée d'aménagements cyclables à Mauléon m'est venue. Etant déjà intéressé par le développement des transports doux, le thème du vélo urbain présenté dans l'un des chapitres m'a particulièrement intéressé. La capitale danoise, qui vise à n'émettre plus aucun CO2 en 2025, a construit un modèle d'urbanisme où 50% des habitants de la ville se déplacent en vélo et où ils habitent à moins de trois cent mètres d'un espace vert. À l'horizon 2025, 75% de tous les déplacements devront être effectués, à pied, en vélo, ou en transports publics. Alors si Copenhague l'a fait...

Pourquoi pas chez moi ?

Originaire de Loublande, une des sept communes de la communauté de commune du Grand Mauléon (8500 Hab.), j'ai étudié pendant plusieurs années à Mauléon-ville (3242 Hab.). A l'extrémité nord-ouest du département des Deux-Sèvres (et de la région Poitou-Charentes) et au carrefour avec la Vendée et le Maine-et-Loire, Mauléon est une ville attractive où la population n'a cessé de croître et où la part des jeunes y est importante.

A l'heure actuelle, le paysage de ce territoire est dominé par la voiture avec toutes les conséquences que cela entraîne. Cependant la population n'est pas vraiment incitée à modifier ses pratiques quotidiennes même si on remarque une certaine volonté de celle-ci à avoir des aménagements allant dans l'optique de développer les transports doux.

Il serait donc intéressant d'offrir à une population qui jusque-là effectuait ses déplacements essentiellement en voiture particulière, une alternative alliant différents modes de déplacements. La proposition d'aménagement qui suit permettra d'intégrer à une habitude de déplacement monomodale, l'utilisation du vélo et donc de déplacements multimodaux.

Puisqu'il s'agit d'éveiller les consciences et de faire naître de nouvelles pratiques, il me semble intéressant de se focaliser sur un public jeune. C'est pourquoi les aménagements proposés auront dans un premier temps pour cible principale les collégiens de Mauléon.

Grace à l'exercice du PIND, je me propose d'offrir une vision nouvelle et attractive permettant d'améliorer les conditions de circulation dans la ville de Mauléon.

I- Une méthode pour un public ciblé

a. Choix de la méthode & du public à mettre en avant

Comme il a été dit dans l'introduction, la participation des habitants et plus précisément, des jeunes collégiens fut un point déterminant dans l'évolution de ce projet. En effet, la plupart des personnes vivant à Mauléon n'y travaille pas et n'utilise donc pas le vélo régulièrement. Comme les adolescents n'ont que deux possibilités pour se déplacer seul (à pied ou en vélo), il me semblait logique qu'il s'agissait du public le plus adapté pour m'aider dans l'élaboration de mon projet. Les rencontrer était donc primordial. De plus, c'est un public que je côtoie tous les ans via l'animation et donc que je connais déjà. Ce qui a rendu le contact plus facile et plus rapide.

Pour ce faire, j'ai opté pour deux approches complètement différentes mais qui ont en vue un but commun. N'ayant pas les mêmes disponibilités que les élèves, il fallait tout d'abord trouver une méthode pour les contacter en amont d'une rencontre pour me faire connaître auprès de ceux qui ne me connaissent pas déjà et présenter mon projet. J'ai ainsi décidé d'utiliser les réseaux sociaux et plus particulièrement *Facebook*.

On peut voir ci-dessous le calendrier répertoriant les différentes étapes courant mars-avril 2016.

<i>Lundi</i>	<i>Mardi</i>	<i>Mercredi</i>	<i>Jeudi</i>	<i>Vendredi</i>	<i>Samedi</i>	<i>Dimanche</i>
21/03	22	23 Lancement Facebook	24	25	26	27
28	29	30	31	01/04	02	03
04	05	06	07	08 Rencontre au Collège	09	10
11	12	13 Atelier avec 20 jeunes	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24

Ce calendrier m'a permis de ne manquer aucune étape et de ne pas me laisser dépasser par les événements. Le suivi de la page *Facebook* et la préparation des rencontres ne sont pas des choses à prendre à la légère. En effet, si l'on veut avoir un réel impact sur les jeunes et ainsi disposer d'une participation importante, il faut leur donner envie et les motiver (par des messages et des vidéos par exemple).

b. Préparation en amont des rencontres

Une page Facebook a ouvert ses portes le mercredi 23 avril, environ deux semaines avant la première rencontre. Par le biais du centre socio culturel du pays Mauléonais, j'ai pu contacter l'ensemble des jeunes adhérents qui ont ensuite partagé ma page avec leurs amis.



Figure 1 : Page Facebook Projet "Mauléon à vélo"

Cette page réunit plusieurs informations importantes permettant aux jeunes de mieux me connaître et de s'appropriier le projet. En effet, on y retrouve un texte de présentation et une courte vidéo (\approx 4min).

Projet "Mauléon à vélo"
22 mars · 🌐

Ici une petite vidéo de présentation du Projet !
----- ENJOY -----

Bonjour tout le monde !

Je me présente, je m'appelle Félix et je suis étudiant en urbanisme à l'école Polytech' de Tours. J'ai créé cette page Facebook dans le but de connaître et développer l'utilisation du vélo sur la ville de Mauléon et ses alentours en travaillant directement avec vous ! 😊

Vous trouverez sur ce compte plusieurs choses importantes :

- Tout d'abord une petite vidéo de 4 min dans laquelle je présente mon projet.
- Ensuite, un lien pour répondre à un questionnaire sur internet qui comprend une dizaine de questions et qui ne te prendra pas plus de 5 min : <http://fr.ze-questionnaire.com/repondre.php...>

Une rencontre sera organisée le vendredi 8 avril au collège de Mauléon pendant laquelle je présenterais les résultats. Nous pourrions alors discuter ensemble des aménagements à proposer.

En attendant, n'hésitez pas à me joindre par mail : projet.pind@gmail.com
Ou directement sur le groupe Facebook (sur le mur ou en message privé).

Je vous remercie tous d'avance pour vos réponses

Figure 2 : Eléments de présentation de la page Facebook

La vidéo suit une ligne humoristique donnant une dynamique intéressante à celle-ci et permettant d'aborder le projet plus facilement. Elle me permet également de me présenter et ainsi de créer une sorte de contact virtuel entre moi et les jeunes. En effet, à travers cette vidéo je montre les différentes pièces de mon appartement et j'explique brièvement mes études et mon travail en tant qu'animateur l'été. A ceci, je rajoute l'explication de mon projet et la description de ce que j'attends d'eux.

A ces éléments se rajoute un questionnaire auquel il faut répondre directement sur internet. Permettre aux jeunes de me donner leurs avis avant de les rencontrer m'a permis de me préparer et d'avoir une première idée de l'utilisation du vélo à Mauléon.

c. Le temps des rencontres

Une fois l'étape de sensibilisation terminée (ligne bleue sur le calendrier), les rencontres ont pu commencer et se sont alors déroulées en deux étapes. Premièrement une rencontre au collège avec le maximum de jeunes sur le temps du midi a été programmée le vendredi 8 mars 2016. Puis un atelier (avec 20 jeunes) s'est déroulé sur une journée entière le mercredi 13 mars.

Au collège, je me suis installé dans le foyer afin de voir l'ensemble des élèves et ainsi obtenir le maximum de réponses. Les jeunes pouvaient passer me voir quand ils le souhaitaient sans que ça ne les empêche de profiter de leurs récréation.



Figure 3 : Installation pour la rencontre au foyer du collège (8 avril 2016)

Je proposais tout d'abord un jeu pour qu'ils arrivent à se repérer sur le plan de Mauléon sans se tromper. Une fois cette étape effectuée, on discutait ensemble de leurs habitudes sur Mauléon et de leurs manières de se déplacer pour qu'ils puissent répondre à un questionnaire similaire de celui disponible sur la page *Facebook*.

Le 13 avril, l'atelier s'est déroulé dans les locaux de l'accueil ADOS de Mauléon. Cette journée a permis aux jeunes ainsi qu'à moi-même de tester les différents parcours proposés et de repérer les différentes zones (dangereuses, appréciées...) de Mauléon.



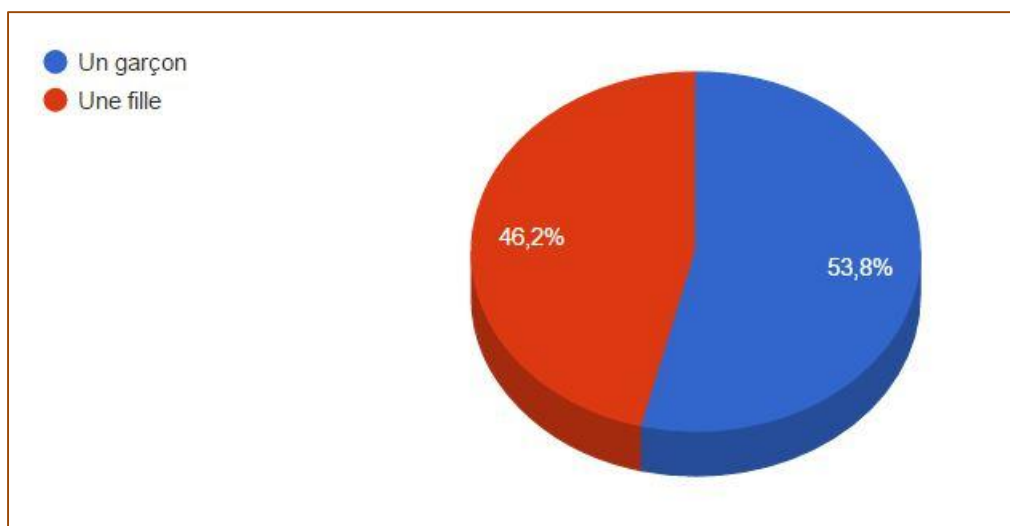
Figure 4 : Equipes 1 & 2 présentent à l'atelier (13 avril 2016)

d. Les résultats

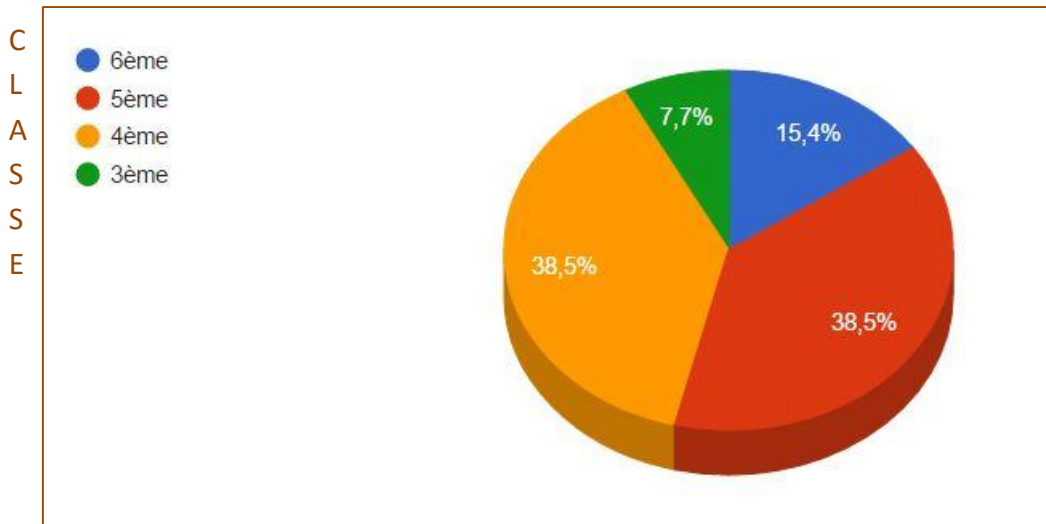
Ces différentes approches, qu'elles soient virtuelles ou réelles m'ont permis d'obtenir un grand nombre d'informations et de réaliser un premier diagnostic précis mettant en avant les besoins d'un public jeune qui utilisera réellement des aménagements cyclables dans le futur.

➤ La population étudiée

Les réponses obtenues proviennent d'un public hétérogène (54% de garçons, 46% de filles) avec une majorité de 5^{ème} et de 4^{ème}. En effet, le 13 avril, la plupart des jeunes étaient en 4^{ème} ou en 5^{ème}. De plus, le jour de la rencontre du 8 avril, une grande partie des 3^{èmes} étaient en stage ou en voyage scolaire. C'est pourquoi la plupart de leurs réponses viennent directement du sondage ouvert sur internet.



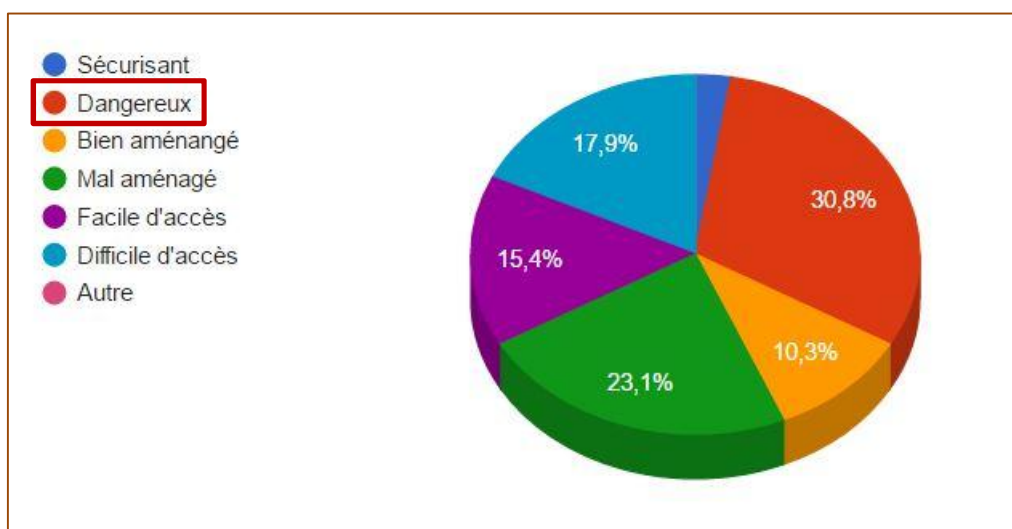
S
E
X
E



➤ **Leurs relations avec le centre-ville**

Cette partie permet de connaître comment est ressentie le centre-ville par les jeunes lorsqu'ils s'y retrouvent ou lorsqu'ils doivent y aller pour faire des courses et/ou pratiquer une activité artistique ou sportive.

Question : Choisir parmi ces mots, ceux qui décrivent le mieux le centre-bourg aujourd'hui ?



Quand les réponses venaient du questionnaire internet, cette question était souvent évitée. En effet, après en avoir discuté avec certains jeunes, j'ai compris qu'il ne savait pas trop comment y répondre. Ainsi les résultats de cette question sont apparus lors des rencontres. Il est ainsi ressorti que le centre-ville semble dangereux quand on s'y balade à pied ou en vélo.

Cette partie m'a également permis de connaître pour quelles occasions les jeunes utilisaient leurs vélos. Ainsi, j'ai pu ressortir 5 types de lieux fréquentés régulièrement en vélo par l'ensemble des jeunes sur l'ensemble de la commune.

➤ Les lieux fréquentés régulièrement

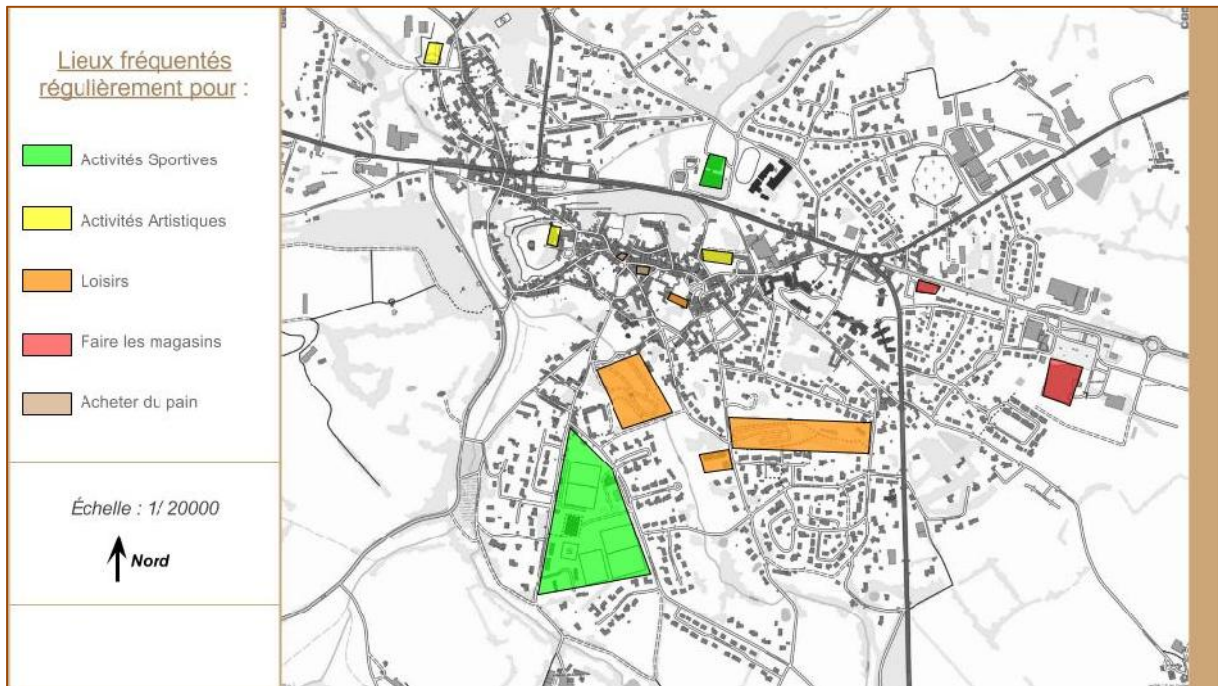


Figure 5 : Lieux régulièrement fréquentés en vélo (fond carte : géovélo, réalisation : Félix Blanloeil)

➤ Lieux de résidence & lieux dangereux pour se rendre au collège

En plus de connaître les habitudes des jeunes à vélo et les lieux qu'ils fréquentent régulièrement, les ateliers m'ont également permis de connaître leurs lieux de résidence et j'ai ainsi pu créer une carte des quartiers regroupant le plus de jeunes.

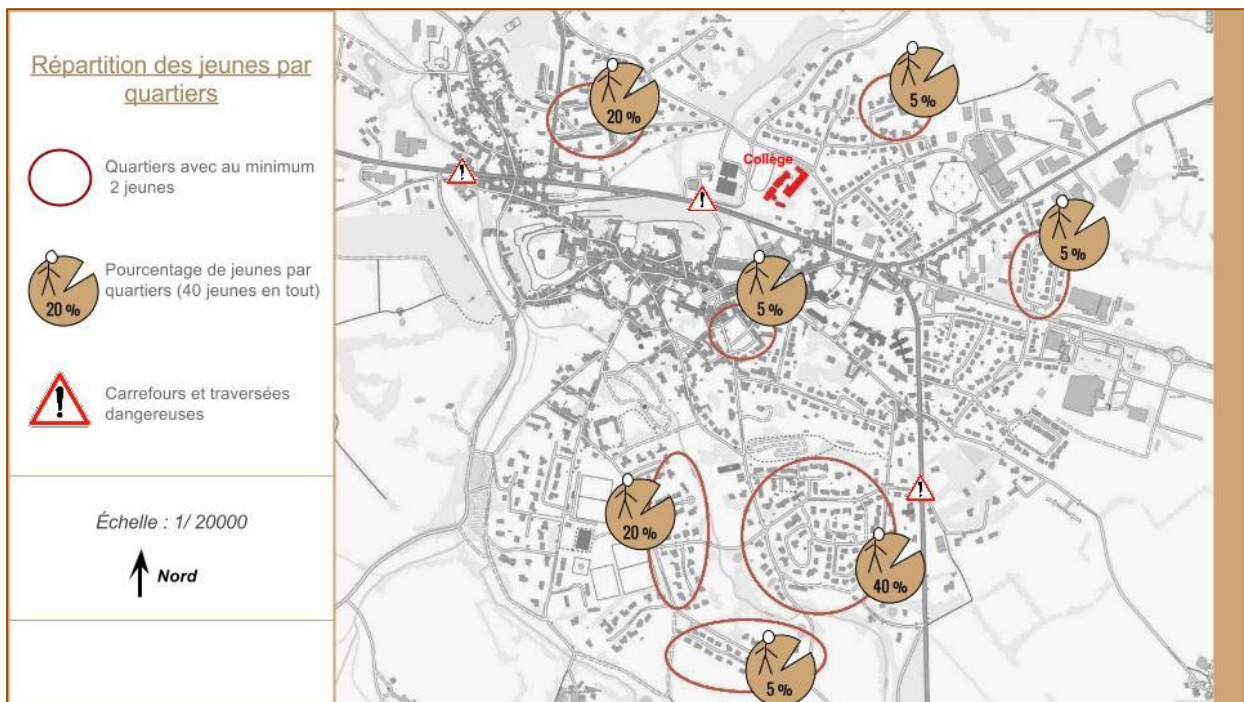


Figure 6 : Lieux de résidence de 40 jeunes de Mauléon (fond de carte : géovélo, réalisation : Félix Blanloeil)

Cette carte permet de voir que les jeunes habitant au Nord de la commune n'ont pas de grandes distances à effectuer pour rejoindre le collège et surtout qu'ils n'ont aucun obstacles dangereux sur leur chemin. A l'inverse, les collégiens vivant au Sud sont forcément confrontés à une zone dangereuse.

Les trois carrefours repérés sont des voies de circulations importantes où camions et voitures se croisent en nombres importants chaque jour. De plus, c'est sur ces axes que les excès de vitesse sont les plus fréquents.



Figure 7: Agencements actuel pour la traversée des trois zones

Enfin ces différents ateliers m'ont permis de me rendre compte de la place préférentielle de la marche à pied vis-à-vis du vélo. Il sera donc important de prendre en compte le déplacement piéton dans ce projet pour qu'une transition puisse ensuite s'effectuer vers l'utilisation du vélo. En effet, ce n'est qu'après avoir utilisé les nouveaux aménagements à pied (comme à leurs habitudes) que les collégiens pourront se rendre compte, si oui ou non, le vélo ne serait finalement pas une si mauvaise alternative.

II- Etat des lieux

Les résultats obtenus suite aux différentes rencontres avec les jeunes du collège Saint-Anne de Mauléon permettent de connaître avec précision les désirs des collégiens, futurs utilisateurs des aménagements cyclables.

Les services techniques de la mairie ont également mené des ateliers urbains depuis la fin de l'année 2015. Ceux-ci prenaient en compte des thématiques plus élargie tel que l'aménagement des différentes places de la ville et les grands axes routiers. Cependant, la volonté de mettre en place des pistes cyclables est ressorti comme point d'honneur pour les projets ultérieurs. *Les résultats de ces ateliers sont disponibles en annexe.*

Un diagnostic sur les différents moyens de déplacement est maintenant nécessaire pour avoir un état des lieux complet sur les besoins des habitants de la commune.

a. L'occupation de la voiture

La voiture est le mode de transport le plus utilisé à Mauléon. A partir du milieu du 19^e siècle, de grandes voies de communication ont été aménagées se détournant des centres anciens et permettant un accès plus rapide et plus facile vers le Choletais et le Bocage Vendéen. Cette proximité avec des villes plus attractives, au point de vue économique et/ou culturel a entraîné une hausse des flux de circulation dans et aux abords de la ville.

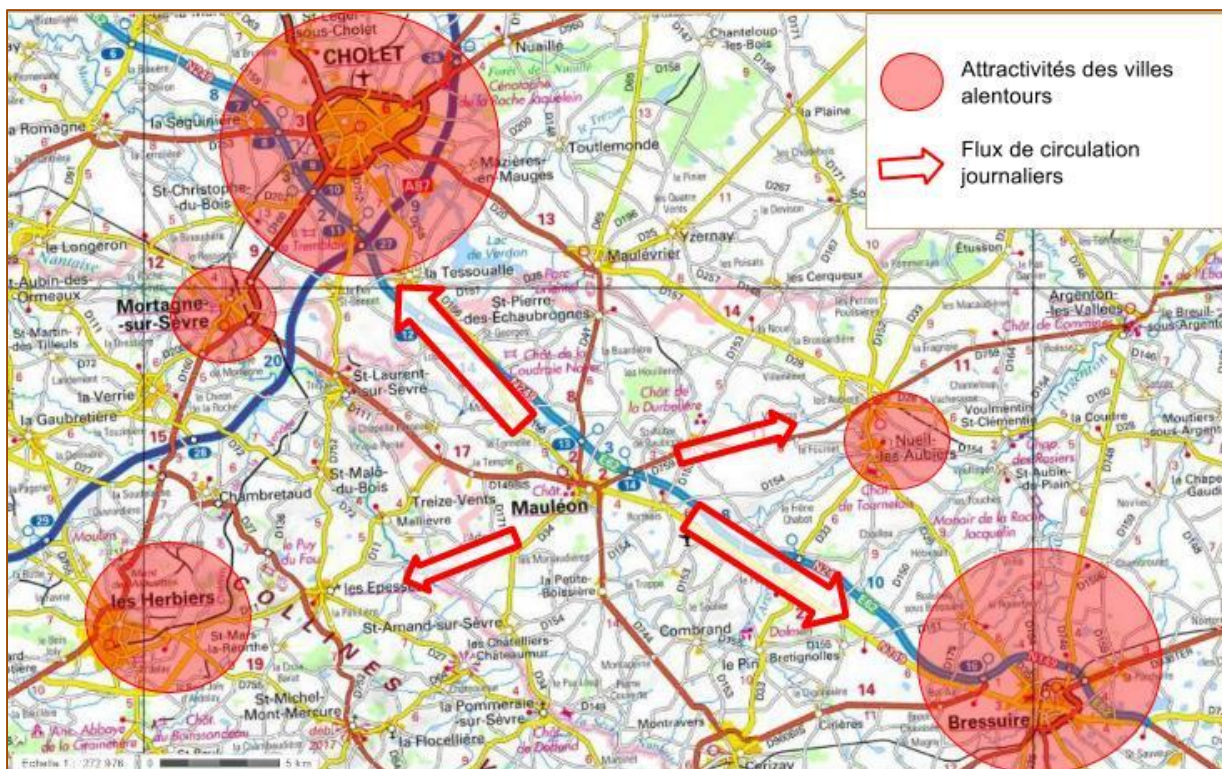


Figure 8 : Flux de circulation Mauléonais et attractivité des villes voisines (fond de carte : IGN, réalisation : Félix Blanloeil)

La route Nantes-Poitiers (RD149bis) qui sépare la ville en deux s'est ainsi retrouvée entièrement insérée dans l'agglomération où elle constitue aujourd'hui une véritable épine dorsale. Des difficultés en terme de déplacements et des conflits d'usage sont alors apparus autour de cet axe et dans le centre-ville. La cohabitation entre les véhicules motorisés et/ou non motorisés soulève la question de la sécurité, notamment pour les cheminements piétons et cyclables. Pour ce qui concerne le centre-bourg, la place accordée à l'automobile est souvent importante, au détriment des modes doux de déplacement.

Si la voiture en circulation peut causer des problèmes de sécurité, c'est également le cas une fois à l'arrêt. La mairie gère actuellement 6 parkings dans le cœur de ville où le stationnement y est gratuit comme sur l'ensemble des voiries communales. Cependant certaines rues à double sens de circulation sont trop petites pour accueillir des voitures en stationnement. Ce sont ces mêmes routes qui se retrouvent fréquemment encombrées par des visiteurs qui souhaitent se rapprocher au maximum de leur lieu de destination et qui empiètent sur les trottoirs lorsqu'ils se garent. Les sanctions encourues étant quasiment inexistantes, il est courant de recourir à ce type de stationnement.

On pourrait supposer que ce type de comportement est dû à un manque de places de parking mis à la disposition de la population. Cependant, les différents parkings du centre-ville sont sous-utilisés. De plus, les parkings et les zones où l'on retrouve le plus de stationnements gênant ne sont pas très éloignés.

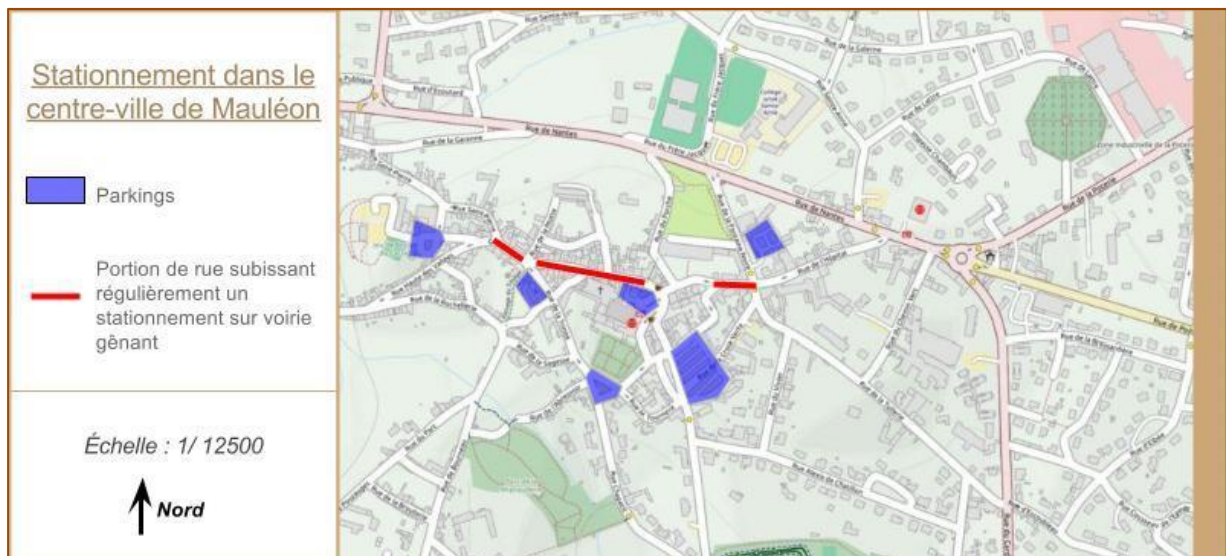


Figure 9 : Gestion du stationnement dans le centre-ville de Mauléon (fond de carte : géovélo, réalisation : Félix Blanloeil)

Des mesures sont prises afin de réduire ce type de comportement mais ne sont pas généralisées sur tout le centre-ville. En effet, des plots ou des anneaux sont disposés sur certaines portions de routes mais dès lors où la contrainte physique n'existe plus, les automobilistes envahissent de nouveau l'espace.

b. L'utilisation minime du bus

Sur le territoire Mauléonais, il existe seulement un réseau de bus scolaire qui a été mis en place dans le but de répondre au besoin du collège. Il dessert chaque commune matin et soir pour les déplacements domicile-collège des élèves n'habitant pas à Mauléon même.

Les écoles primaires possèdent quant à elles un réseau de transport interne effectué par le Centre Socio Culturel qui accueille les enfants matin, midi et soir. De par sa petite taille, la ville de Mauléon ne désire pas et n'a pas besoin d'un réseau de bus plus performant qui ne ferait que poser encore plus de soucis dans le centre-ville déjà très étriqué.

c. La place du vélo

Le vélo est quasiment inexistant du paysage urbain Mauléonais. La pratique du vélo s'y réduit à une pratique sportive et seuls quelques adolescents utilisent le vélo comme mode de déplacement privilégié. Ces derniers ne sont d'ailleurs nullement incités à renforcer cette pratique car leur sécurité n'est pas garantie dans le milieu dans lequel ils évoluent. En effet, il n'existe aucune piste cyclable et il n'y a quasiment aucun parking pour vélos sur la commune de Mauléon. Le seul parking existant à ce jour se trouve sur la place de la mairie et comporte seulement 3 arceaux.



Figure 10 : Stationnements vélo de Mauléon

Le relief pentu et les rues étroites héritées de l'époque médiévale expliquent peut-être cette attitude vis-à-vis de la pratique du vélo. En effet, la commune connaît un dénivelé d'environ 35 mètres entre l'endroit le plus bas et la zone la plus haute.



Figure 11 : Exemple de trois rues à dénivelé important

Cependant, les différents ateliers ont montré une volonté importante de la population à l'aménagement de pistes cyclables sur tout Mauléon. *(Voir en annexe)*

d. La situation des piétons

On retrouve essentiellement les piétons là où il y a une concentration d'activités. C'est à dire, à proximité des établissements scolaires et sportifs, aux alentours des grandes surfaces et dans le centre-bourg où l'on retrouve les petits commerces, les bâtiments administratifs et les lieux culturels. C'est également à ces endroits que l'on retrouve le plus de véhicules.

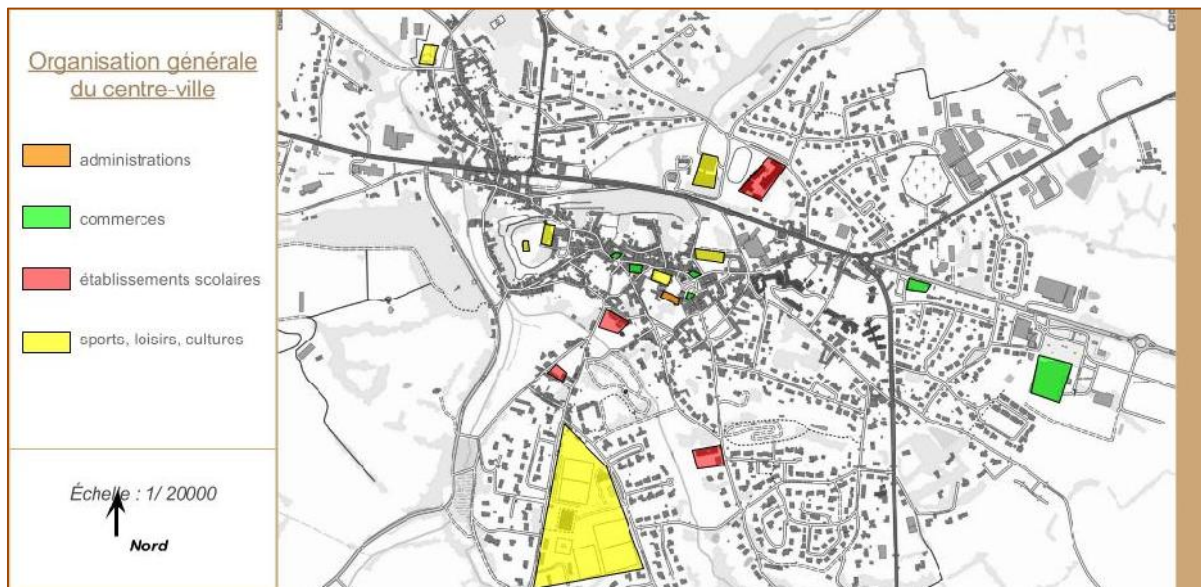


Figure 12 : Zones à fortes influences piétonnes (fond de carte : geovelo, réalisation : Félix Blanloeil)

A l'heure actuelle, aucune voie n'est strictement réservée aux piétons dans le centre-ville. Les stationnements illicites comme présenté précédemment peuvent porter atteinte à la circulation des autres automobilistes mais également à celle des piétons et donc par conséquent à leur sécurité. Ils doivent donc composer avec les véhicules qui empiètent régulièrement sur leur espace et sont parfois obligés d'emprunter la chaussée. Le manque d'infrastructures et le grand nombre de petites rues exigües les obligent également à ce type de pratique.



Figure 13 : Rues rejoignant le centre dépourvu de trottoirs

Par exemple, si un automobiliste fait le choix d'utiliser le parking Place de la croix verte, il empruntera préférentiellement le cheminement ci-dessous (dicté par la topographie du terrain) qui ne comporte aucune infrastructure adaptée.

Figure 14 :
Itinéraire entre le parking de la croix verte et le centre-ville
(fond de carte : geovelo, réalisation : Félix Blanloeil)



III- Propositions d'aménagements

La mise en place du vélo en ville implique de réduire l'impact de la voiture en centre-ville et d'apporter une sécurité suffisante sur les différents axes qu'ils soient cyclables ou piétons.

Les différents aménagements devront dans un premier temps permettre aux collégiens vivant dans la zone regroupant le plus de jeunes d'aller dans leur établissement scolaire en toute sécurité. Ensuite, l'idée sera d'implanter un maillage facilitant l'utilisation du vélo de plus en plus important sur l'ensemble de la commune. Dans une logique budgétaire, tous ces changements ne pourront être faits en même temps. C'est pourquoi au vu de la situation observée, je propose dans un premier temps de réaliser un développement en trois étapes d'aménagements pouvant toutes déboucher sur des améliorations et/ou agrandissements dans un futur plus ou moins proche.

Les premiers aménagements ayant tous comme but commun de créer une piste cyclable utile et sécurisante pour les collégiens, les premières propositions résultent toutes de la carte de synthèse suivante :

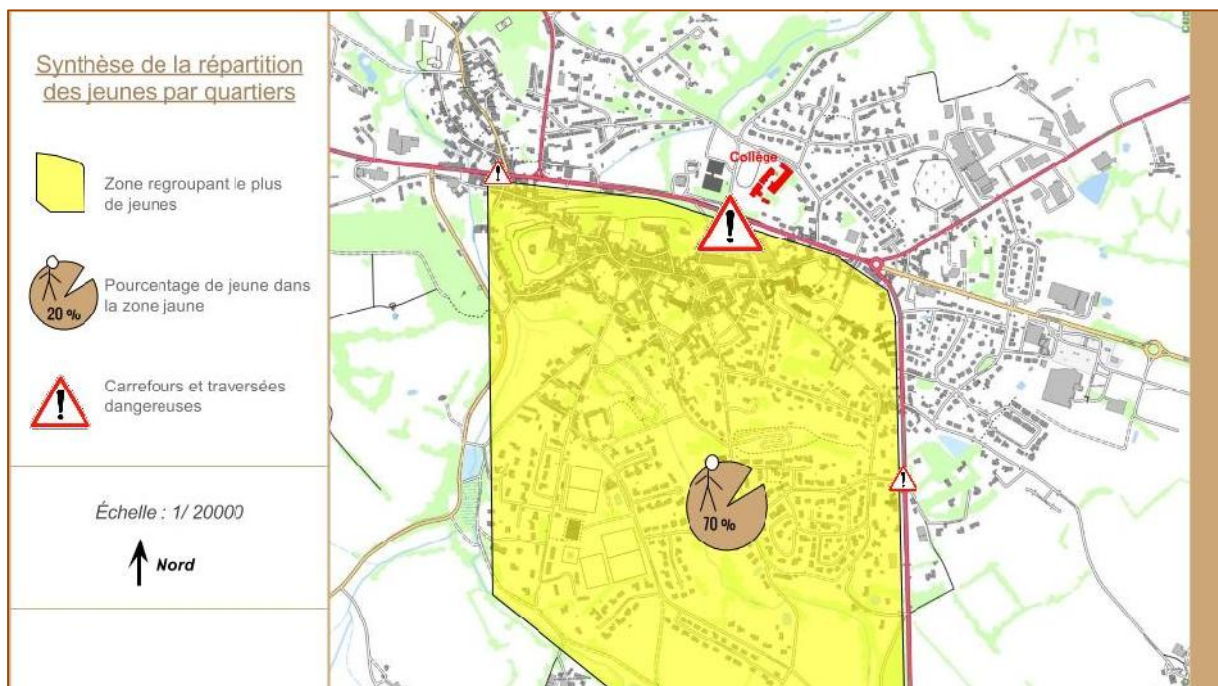


Figure 15 : Carte de synthèse à l'élaboration du projet (fond carte : géovélo, réalisation : Félix Blanloeil)

a. Création d'une piste cyclable domicile-collège

Les collégiens sont la part de la population Mauléonaise qui utilise le plus le vélo au sein de la commune. Il est donc intéressant de valoriser cette pratique pour ce public en particulier. Tous les élèves le souhaitant, pourront utiliser ce mode de déplacement pour se rendre dans leur établissement scolaire. Ainsi, les jeunes habitant en centre-ville ou dans les quartiers qui en regroupent le plus grand nombre pourront utiliser le vélo et par conséquent diminuer le flux important de véhicules qu'ils génèrent matin et soir aux alentours du collège et dans le centre-ville.

Afin de déterminer un premier parcours devant bénéficier d'un aménagement cyclable, je me suis mis à la place d'un cycliste et j'ai déterminé l'itinéraire me paraissant le plus intéressant en m'appuyant sur des critères topographique, de sécurité et de rapidité. Un autre critère était d'avoir dans un premier temps un parcours empruntable par le plus grand nombre de collégiens sans que ceux-ci n'aient à faire de détours inutiles. Tous ces critères et plus particulièrement le dernier (qui était plus difficile à prévoir) ont pu être abordés en amont du projet avec les collégiens en personne.

Ainsi en connaissance de cause et d'après la carte de synthèse, un trajet répondant à tous les critères est ressorti. Il s'agit d'un parcours de 2 km comprenant un dénivelé positif de 15 m. De plus il faut au maximum 5 minutes pour parcourir le trajet dans sa globalité. Ainsi même le jeune le plus éloigné du collège pourra facilement se rendre en cours en vélo sans pour autant perdre du temps. En effet, pour un même trajet, une personne en voiture mettra le même temps voire plus de temps que quelqu'un en vélo.

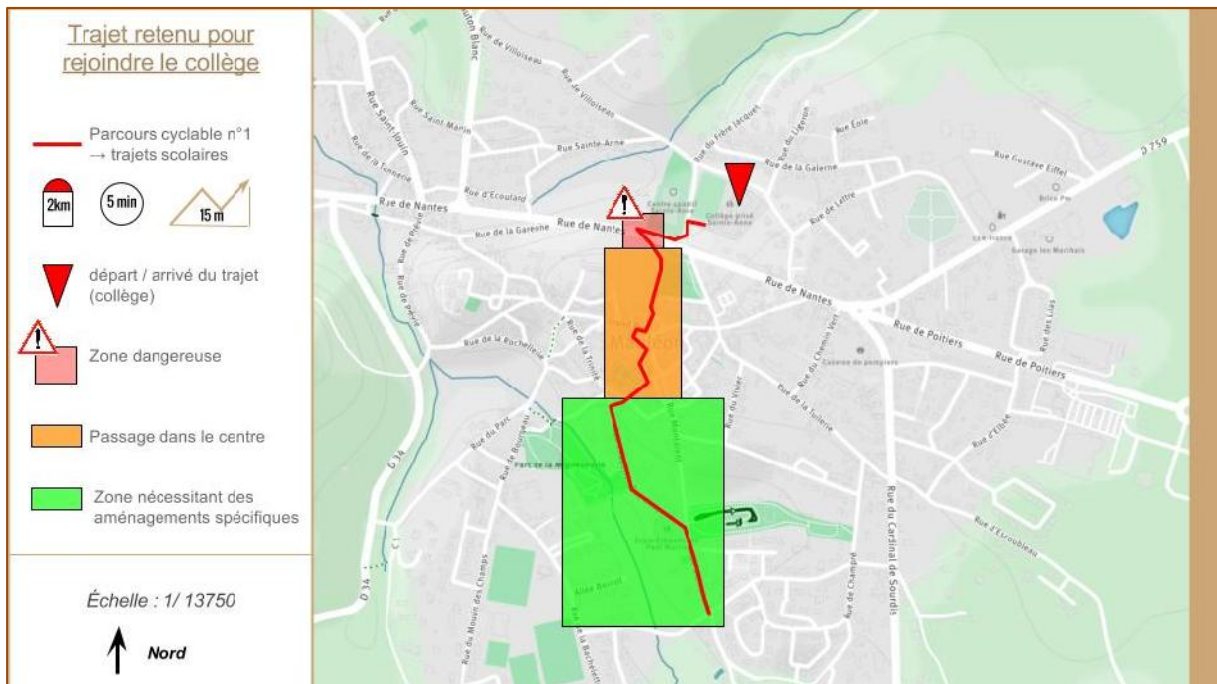


Figure 16 : Zonage du parcours cyclable n°1 (fond de carte : géovélo, réalisation : Félix Blanloeil)

Ce trajet est comme indiqué sur la carte, confronté à un passage dangereux et passe par le centre-ville. Ces deux aspects seront détaillés dans les deux parties qui suivent, toutes les deux consacrées à l'élaboration du premier trajet cyclable de Mauléon. Le reste du parcours se trouve sur des routes à doubles sens et limitées à 50 km/h.

Les aménagements cyclables sur ces infrastructures sont de deux types :

- ❖ les bandes cyclables
- ❖ les pistes cyclables

Ces deux types d'aménagements sont des espaces réservés aux cyclistes et sont soumis à des lois concernant la circulation. Elles doivent donc être impérativement respectées et prises en compte dans le projet. Les quatre principales étant :

- ❖ L'article R110-2 du code de la route spécifie que les termes bandes et pistes cyclables désignent des chaussées exclusivement réservées aux cycles, c'est-à-dire aux vélos.
→ Il est donc impossible de créer ce type d'aménagement sur des routes ne permettant pas en tout point le partage de la chaussée.
- ❖ Les articles R.415-3 et 4 indiquent que tout conducteur qui change de direction doit céder le passage aux cycles circulant dans les deux sens sur les bandes et pistes cyclables qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager, sauf indication contraire donnée par la signalisation.
→ La signalisation qu'elle soit au sol ou par l'utilisation de panneau ne devra en aucun cas être négligé pour la sécurité des cyclistes.
- ❖ L'article R 431-9 du code de la route déclare que l'emprunt obligatoire de ces espaces par les cyclistes est lié à un arrêté municipal.
→ L'obligation peut constituer une gêne, notamment à l'approche d'un croisement, ou pour certains types de cyclistes.

La seule différence qui peut être faite entre les bandes et les pistes cyclables réside dans leurs proximités avec la chaussée. En effet, la piste cyclable est physiquement séparée de la circulation automobile alors que la bande cyclable est toujours sur la chaussée.

Selon le CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux de Transport et l'Urbanisme), l'utilisation de piste cyclable est à bannir pour les portions de routes où la vitesse est inférieure ou égale à 50 km/h. Les bandes cyclables seraient donc l'aménagement le plus adapté à notre cas.

Le tableau ci-dessous répertorie et compare 5 critères tel que la sécurité, l'économie ou encore la cohabitation permettant de voir si l'une des deux solutions est en effet plus adaptée que l'autre.

	Bandes cyclables	Pistes cyclables
Sécurité	<p>Sécurité correcte le long de l'aménagement : le cycliste circule dans son couloir</p> <p>Bonne insertion aux carrefours : comme le cycliste se trouve à côté des voitures, les automobilistes ont conscience de sa présence</p>	<p>Bonne sécurité en section : le cycliste est complètement séparé du flux automobile.</p> <p>Danger aux carrefours : lorsque les pistes s'achèvent ou qu'elles arrivent à un carrefour, les risques d'accident sont plus importants, car souvent les « sorties » de pistes sont mal signalisées, alors que le cycliste se sent, lui, en sécurité</p>
Coût	<p>Peu coûteux : le coût est minime, puisqu'un trait de peinture suffit à les matérialiser. Cet argument n'est pas à négliger face aux élus, qui doivent « tenir » leur budget...</p>	<p>Coûteux sur voirie existante</p>
Entretien	<p>Entretien important : La peinture doit être repassée régulièrement, sinon la bande disparaît peu à peu.</p>	<p>Problèmes d'entretien : Les pistes « trop » séparées du reste de la chaussée peuvent ne plus être entretenues car les véhicules de balayage ne sont pas forcément adaptés</p>
Espace	<p>Peu consommateur d'espace</p>	<p>Exige beaucoup d'espace : les pistes nécessitent une largeur importante, les techniciens estiment souvent que c'est incompatible avec le tissu urbain dense, où les rues sont étroites.</p>
Cohabitation	<p>Non-respect des bandes cyclables : elles sont utilisées par des usagers autres que cyclistes (voitures en stationnement, camions en livraison, ou tout simplement voiture qui circule un peu trop à droite...)</p> <p>Modère peu le trafic automobile : l'impression d'une voirie large contribue à un trafic à vitesse élevée</p> <p>Signalisation cycliste importante : la bande cyclable a le mérite de rappeler à l'automobiliste qu'il n'est pas seul sur la chaussée.</p>	<p>Problème de cohabitation entre piétons et cyclistes pour les pistes sur trottoirs : les uns empiètent souvent sur le « domaine » des autres, et les piétons peuvent se sentir en insécurité à cause de la vitesse des vélos.</p> <p>Problème de l'ouverture des portières : les pistes intercalées posent le problème des ouvertures de portières des voitures en stationnement.</p>

Même si la cohabitation semble un point compliqué dans la mise en place des deux types d'aménagement, l'utilisation de bande cyclable semble en effet la solution la plus adaptée sur les voies hors centre-ville du trajet scolaire. Ces bandes seront présentes de chaque côté de la chaussée et feront 1.5m de large.

Ces bandes cyclables viendront se greffer à des portions de routes déjà existantes et comme le stipule l'article R110-2 du code de la route, elles devront être exclusivement réservées aux cyclistes. Les rues étant trop petites pour répondre positivement à cette loi, la fin du parcours sera changée pour former une boucle et ainsi permettre de faire une bande cyclable d'un mètre cinquante par chaussée sur deux rues menant au centre-ville.



Figure 17 : Exemple de bandes cyclables (source : <http://www.droitauvelo.org>)

Ce changement n'affecte en rien la durée du trajet dans l'un des deux sens. En effet, seule différence entre les deux passages est l'inclinaison des rues. La pente la plus forte sera donc en descente pour diminuer l'effort des cyclistes sur cette partie du trajet.

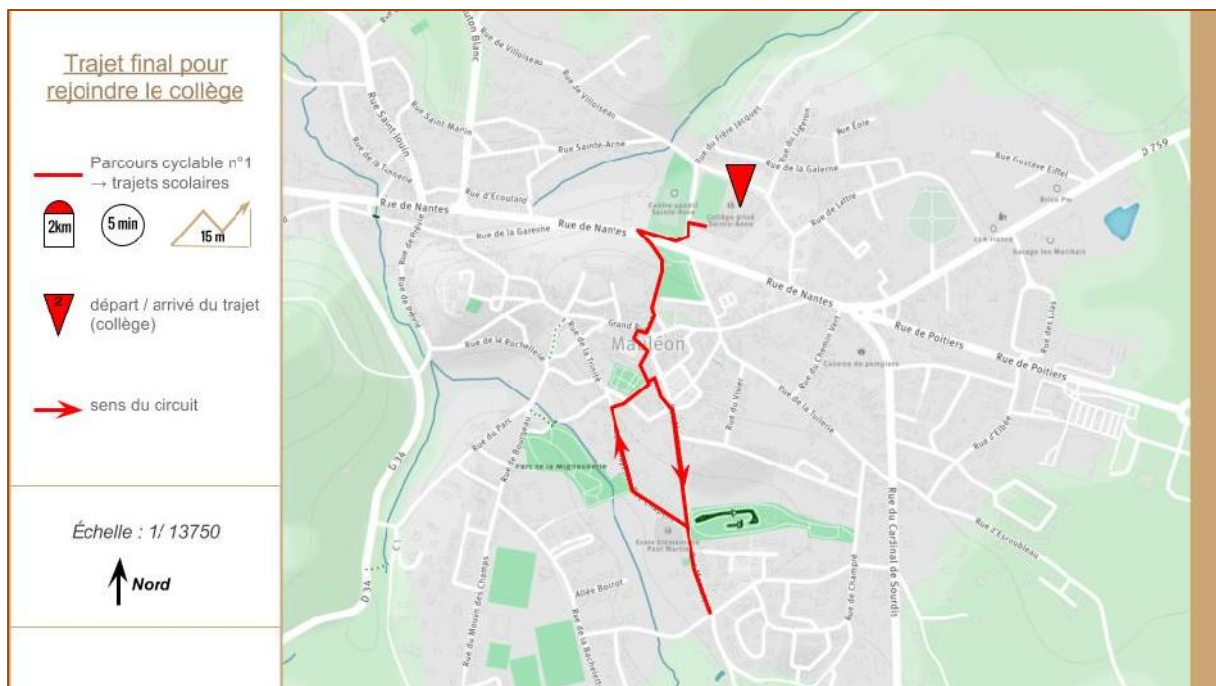


Figure 18 : Trajet domicile-collège final (fond de carte : géovélo, réalisation : Félix Blanloeil)

b. Réduction de la place de la voiture en ville

Les portions de route hors centre-ville étant aménagées en bandes cyclables, celui-ci doit être également repensé pour favoriser la cohabitation entre les différents usagers. En effet, les piétons et les cyclistes ne se déplacent pas là où ils se sentent en danger.

Nous allons nous intéresser dans un premier temps aux zones de circulation apaisées qui offrent aux piétons ainsi qu'aux cyclistes un espace plus adapté à leur type de déplacement. Ces zones de circulation sont au nombre de trois : les aires piétonnes, les zones de rencontres et les zones 30.

➤ Les aires piétonnes

L'aire piétonne est définie réglementairement comme « une section ou ensemble de sections de voies en agglomération affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente » (art. R. 110-21 du Code de la route).

Les autres règles la concernant résultent de cette affectation :

- Le piéton y est prioritaire sur tous les autres usagers autorisés à y accéder à l'exception des tramways ;
- La présence des véhicules motorisés est exceptionnelle, mais possible sur autorisation et selon les règles de circulation définies par le maire. Toutefois cette autorisation ne peut concerner que des véhicules liés à la desserte de l'aire piétonne (riverains, transports public, véhicules de livraisons, transports de fonds, services à la personne...);
- Les cyclistes sont autorisés à y circuler, sauf dispositions différentes prises par le maire ;
- Tous les véhicules soumis au Code de la route qui sont amenés à y circuler doivent respecter l'allure du pas, y compris les cyclistes ;
- Enfin, aucun véhicule motorisé n'est autorisé à y stationner ; l'arrêt reste cependant possible pour les véhicules ayant accès à l'aire piétonne.

Une aire piétonne doit donc être envisagée comme un espace public intégralement dédié aux piétons : il ne s'agit donc pas à proprement parler d'un partage de la voirie, mais bien d'une affectation justifiée par le souhait de privilégier des activités qui cohabitent difficilement avec les véhicules motorisés – déambulation, promenade, repos, jeux, etc. Elle vise donc avant tout à faciliter l'animation urbaine et les déplacements à pied.

Ces aires seront réparties sur l'ensemble du centre-ville, aux abords des lieux et bâtiments culturels et administratifs. Elles permettront de faire la transition entre les deux autres zones qui sont les zones de rencontres et les zones 30.

➤ Les zones de rencontres

La zone de rencontre se définit sur le plan réglementaire comme une zone à priorité piétonne. Ouverte à tous les modes de circulations, les piétons peuvent s’y déplacer sur toute la largeur de la voirie en bénéficiant de la priorité sur l’ensemble des véhicules. Pour assurer cette cohabitation de tous les usagers, la vitesse des véhicules y est limitée à 20 Km/h. De plus, sauf situation exceptionnelle, toutes les chaussées y sont à double sens pour les cyclistes. Le stationnement des véhicules n’y est autorisé que sur les emplacements matérialisés à cet effet.

La zone de rencontre correspond à des espaces publics où l’on souhaite favoriser les activités urbaines et la mixité des usages sans pour autant s’affranchir du trafic motorisé. L’objectif est de permettre la cohabitation des piétons avec les véhicules à faible vitesse. Ce mode de fonctionnement repose sur le respect du principe de prudence (art. R . 416-6 du Code de la route) : « l’usager le plus protégé doit faire preuve d’une attention accrue à l’égard de l’usager le plus vulnérable ». A 20Km/h, les conflits se gèrent non pas par un rapport de force, mais par une relation de convivialité au bénéfice du piéton et des cyclistes.

Le centre-ville sera composé de trois zones de rencontres. Ce seront toutes des rues à sens unique où l’accès sera réservé aux personnes qui y vivent ou qui y travaillent.



Figure 19 : Photos des trois futures zones de rencontres

Ces rues n'étant pas les plus empruntées dans le centre-ville, cela ne changera pas beaucoup les habitudes des visiteurs. Cependant ces 3 zones permettront un déplacement en toute sécurité sur une grande partie du centre-ville pour les piétons et les cyclistes.

➤ Les zones 30

La zone 30 correspond à des espaces publics où l'on cherche à améliorer le confort et la sécurité de l'ensemble des usagers, dont celle des piétons et des cyclistes. Contrairement aux aires piétonnes et aux zones de rencontres, la réglementation relative aux piétons est la même que pour la voirie à 50 Km/h. Les piétons n'ont pas de priorité particulière et sont tenus d'utiliser les trottoirs lorsqu'ils existent. Toutefois, la vitesse réduite des véhicules rend compatible la traversée des piétons dans de bonnes conditions de sécurité en tout point de la chaussée. En l'absence de passages piétons, les piétons peuvent traverser où ils le souhaitent tout en restant vigilants. Leurs cheminements s'en trouvent donc facilités.

Si l'objectif principal des zones 30 est de rendre les déplacements plus faciles, plus confortables et plus sûrs pour les piétons, c'est aussi un aménagement favorable aux cyclistes, dans la mesure où l'homogénéisation des vitesses pratiquées (moins de 30km/h pour tous les usagers) permet aux vélos et aux modes motorisés de cohabiter sur la chaussée, sans nécessairement recourir à des bandes ou des pistes cyclables. En outre, toutes les rues des zones 30 devront être mises à double sens pour les cyclistes. La zone 30 correspond donc à des lieux où l'on souhaite favoriser les déplacements en modes doux en modérant la vitesse des véhicules motorisés.

L'ensemble de ces zonages aboutit finalement à la réorganisation suivante du centre-ville :



Figure 20: Traversée du centre-ville (réalisation : Félix Blanloeil)

La circulation en sens unique sur l'ensemble du centre-ville oblige les automobilistes à passer à proximité du parking n°1 et suivant leurs arrivées, devant le parking n°2 également. Ces deux parkings seront tous les deux réaménagés pour qu'ils fournissent un plus grand nombre de places et seront fermés. Ceux-ci resteront gratuits mais la présence de barrières permettra de connaître en temps réel le nombre de places disponibles. Des panneaux indiquant ce nombre seront également mis en place pour inciter les visiteurs à se garer ici plutôt que de rentrer dans le centre.

Les parkings n°4, 5, 6 (non visibles sur la carte) et le parking n°3 seront quant à eux à durée limitée. Enfin, aucun stationnement ne sera autorisé dans les rues (zones 30) du centre. Ces changements permettront d'y fluidifier la circulation. Ils libèreront également l'espace nécessaire à la mise en place de bandes cyclables à double sens et permettront ainsi une meilleure sécurité pour les cyclistes et les piétons sur l'ensemble du centre-ville.

c. Rendre la traversée de la rue de Nantes plus sûre

La dernière étape nécessaire à l'implantation du trajet scolaire est la mise en place d'un aménagement adapté pour permettre la traversée de la rue de Nantes qui est soumise à un trafic important (voitures et poids lourds). En effet, c'est un passage obligatoire sur le chemin entre le collège et la plupart des lieux de domicile des collégiens

Dans ce cas précis, les piétons, les cyclistes, les camions et les voitures doivent pouvoir cohabiter. Il faut donc assurer la sécurité de tous en agissant directement au niveau de la voirie générale. C'est-à-dire au niveau de la vitesse et du comportement des usagers mais également au niveau du contrôle et du respect des mesures par les usagers. Une autre possibilité (plus coûteuse) serait de passer sous cette route en réaménageant un passage déjà existant. Ces deux propositions vont maintenant être présentées. L'une pouvant être mis en place en attendant de pouvoir aménager la deuxième.

➤ Traversée de la route

Tout d'abord, pour agir sur le comportement des usagers, il serait judicieux de mettre en place au niveau de ce point de rencontre une zone 30. Cependant, les limitations de vitesse ne sont pas respectées par $\frac{3}{4}$ des automobilistes. Il faut donc ajouter à cette mesure des infrastructures les contraignant à réduire la vitesse. Il existe pour cela deux grands types d'aménagements :

- ❖ Le rétrécissement de voirie
- ❖ Les ralentisseurs

En vue de la circulation importante de poids lourds en journée, la première solution risquerait d'encombrer la circulation et de rendre les automobilistes moins attentifs aux cyclistes. Un ralentisseur et des panneaux lumineux devraient rendre la traversée de ce lieu plus facile. Un radar pourrait également être mis en place, obligeant à un respect total de la

limitation de vitesse imposé à 30 km/h sur cette portion de route. Ce nouvel agencement devra être mis en place en premier dans l'agencement total du trajet scolaire.



Figure 21 : Agencement Rue de Nantes (fond de carte : géoportail, réalisation : Félix Blanloeil)

➤ Passage sous la route

Une autre solution serait de se servir d'un tunnel déjà existant passant sous la route. Il s'agit d'un ancien accès conçu pour permettre aux premiers élèves du collège Saint-Anne de rejoindre la cantine le midi. Le problème de ce tunnel à l'exception d'être très spartiate est que son entrée Sud est accessible uniquement aux piétons.



Figure 22 : Entrée Nord et Sud du tunnel

Les escaliers seront donc détruits au profit d'une pente répondant aux réglementations PMR (Personnes à Mobilités Réduites) et permettant aux cyclistes comme aux piétons de passer sous la route sans être confrontés à la circulation de celle-ci.

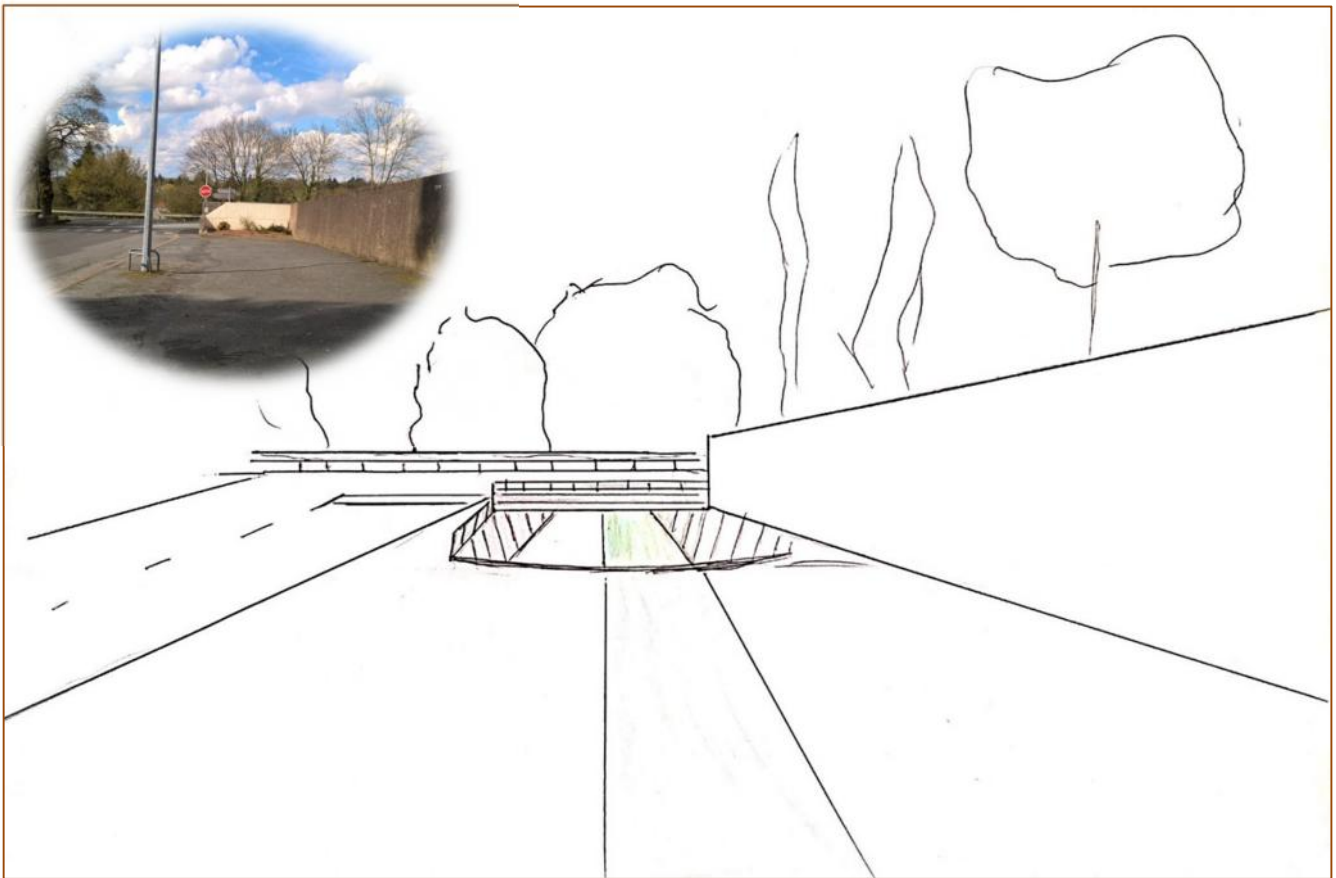


Figure 23 : Croquis de la pente permettant de rejoindre le tunnel (réalisation : Félix Blanloeil)

L'installation d'éclairage permettant d'emprunter ce passage de jour comme de nuit viendra s'insérer dans une logique décorative et artistique. Une perspective circulaire comme à Stockholm ou un tunnel stylisé en bouche de métro pourrait ainsi voir le jour.



d. Agrandissement du réseau cyclable de Mauléon

Le trajet scolaire sera le test et le point de départ de la mise en place d'un maillage de voies cyclables complet sur l'ensemble de la commune. Si l'on se fie aux résultats des ateliers effectués par la mairie, les prochains aménagements cyclables devront permettre en priorité :

- ❖ d'avoir un trajet promenade/ culture
- ❖ de rejoindre les grandes surfaces

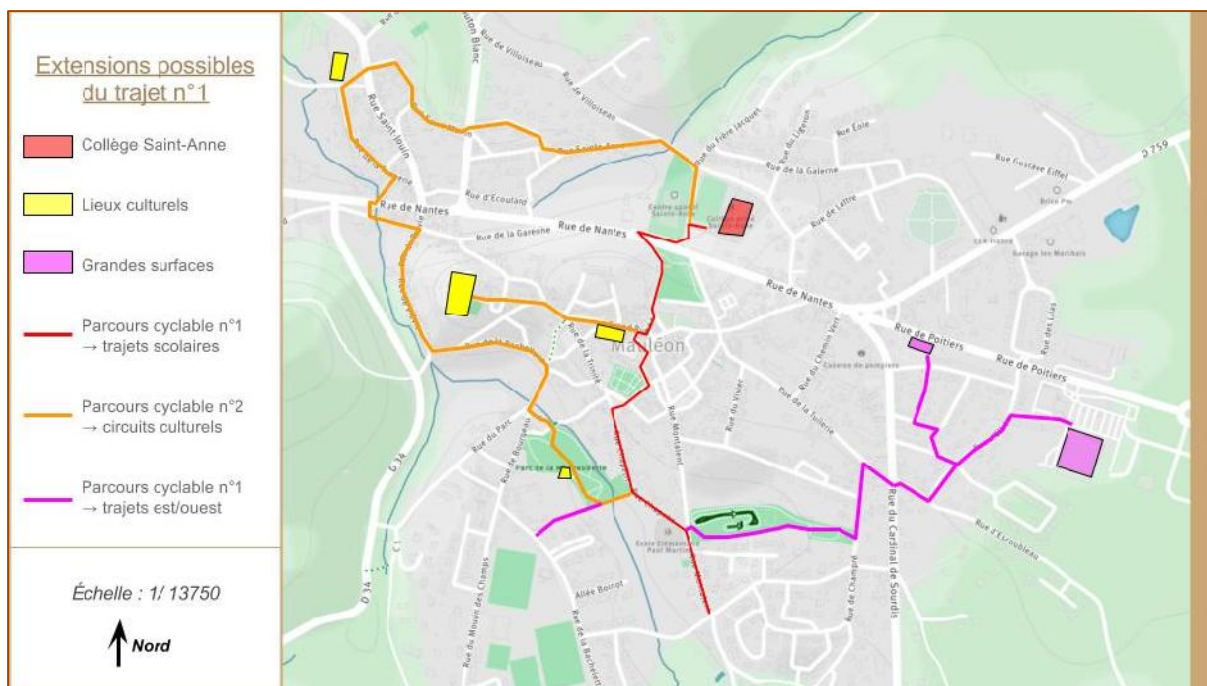


Figure 24 : Implantation des parcours cyclables de Mauléon [1/2] (fond de carte : géovélo, réalisation : Félix Blanloeil)

Le circuit culturel permet de passer aux abords de tous les bâtiments remarquables de la ville. Entre balade dans les rues historiques et promenade dans les plus beaux parcs de la commune, cet itinéraire sera parfait pour faire une balade en famille ou entre amis que l'on soit petit ou grand.

Le trajet est/ouest a quant à lui un but totalement pratique. Il permet de rejoindre la piscine et les terrains de sport à l'ouest de la commune. A l'est, il rallie les deux grandes surfaces de Mauléon aux quartiers du sud de la ville.

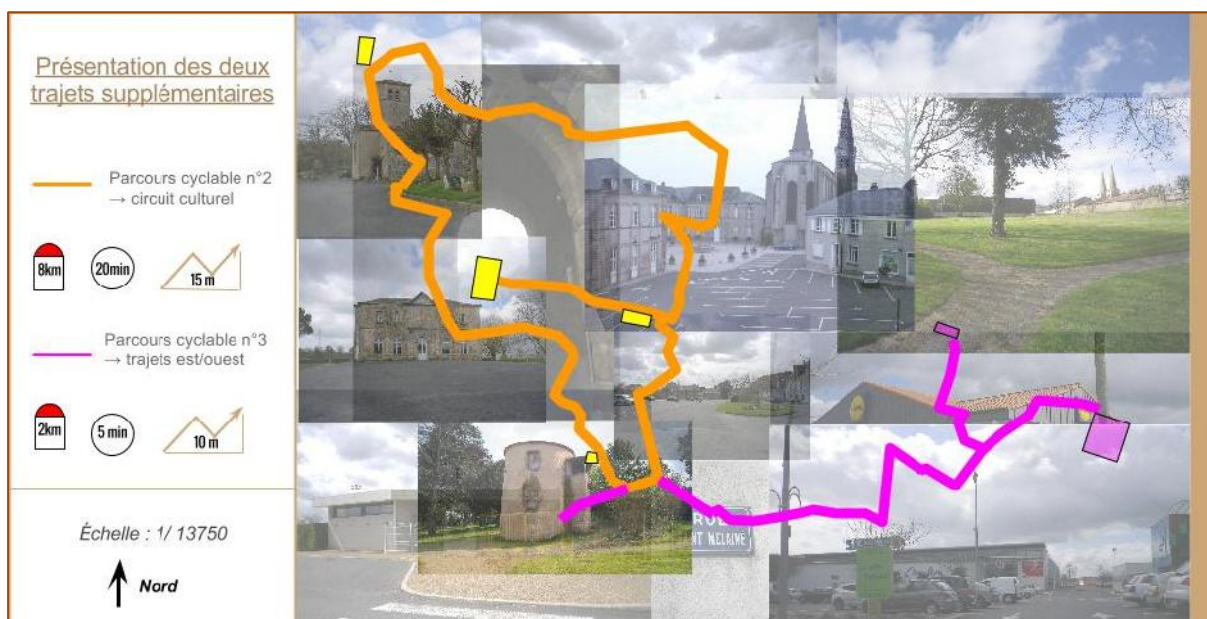


Figure 25 : Implantation des parcours cyclables de Mauléon [2/2] (fond de carte : géovélo, réalisation : Félix Blanloeil)

A ces deux nouveaux trajets s'ajoutent également deux nouvelles zones dangereuses. En effet, chaque parcours est confronté à la traversée d'une route à fort trafic. La rue de Nantes pour le circuit culturel et la rue du Cardinal de Sourdis pour le trajet est/ouest. Ces deux secteurs devront recevoir des aménagements similaires à ceux présentés dans la partie précédente.

Pour finir, un réseau de pistes et bandes cyclable n'est rien sans stationnements. Non seulement, les parkings pour vélo favorisent l'intermodalité, mais, de plus, ils sont indispensables pour permettre le développement de la pratique du vélo à l'ensemble de la commune.

Si l'on s'appuie sur le public jeune, il est primordial de doter le collège Saint-Anne et tous les autres établissements scolaires de parcs de stationnement. De plus, l'objectif à long terme de la démarche est de faire du vélo un mode de déplacement à part entière. Il est donc indispensable de mettre à disposition des cyclistes, des zones de stationnement en différents points de la commune (comme les zones commerciales ou les lieux culturels).

Le stationnement en centre-ville correspond à un stationnement de courte durée. Ainsi l'utilisation d'anneaux tel que présenté ci-dessous permettront un stationnement simple et accessible à tous types de vélos, sans occuper d'espace trop important.

De plus les arceaux sont simples et peu coûteux. Ils doivent être espacés de 1 m pour permettre à deux vélos de se garer tête-bêche. Il est ainsi possible de mettre 8 vélos sur arceaux à la place d'une place de stationnement pour voiture.

Cependant, l'utilisation des pinces-roues ou étriers est à proscrire. En effet, avec ce genre d'équipement seule la roue avant est maintenue et si le vélo est déséquilibré, la roue étant coincée peut se voiler. De plus, il n'est pas possible de fixer le cadre du vélo à un point fixe avec un cadenas en U, ce qui facilitera le travail pour un éventuel voleur.



Figure 26 : Anneau de stationnement cyclable (source : <http://www.droitauvelo.org>)

Ce type d'aménagement conviendrait également au stationnement de longue durée à proximité des établissements scolaires. Un abri ouvert pourra néanmoins être rajouté pour ces emplacements spécifiques et ainsi protéger les vélos des éventuelles intempéries.



Figure 27 : Exemple d'un abri vélo possible (source : <http://www.hellopro.fr>)

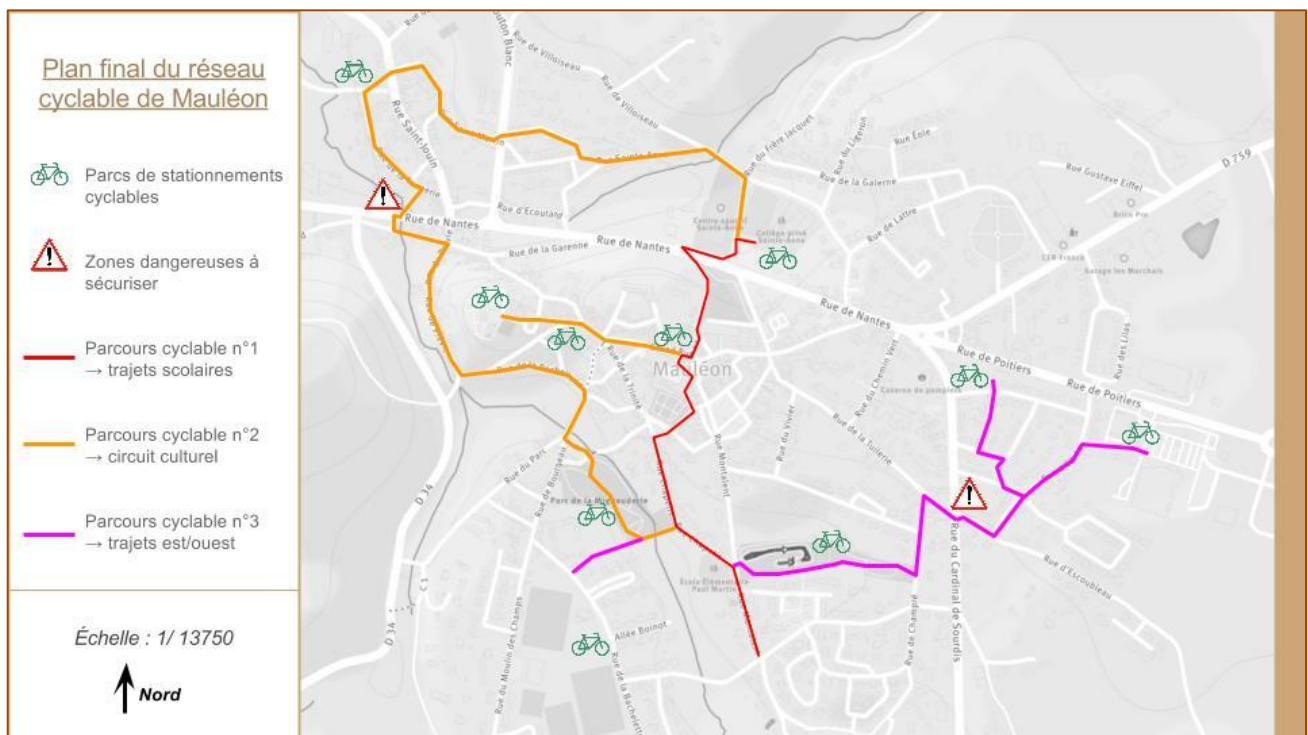


Figure 28 : Synthèse finale du réseau de pistes cyclables sur Mauléon (fond de carte : géovélo, réalisation : Félix Banloeil)

Conclusion

Face aux nombreux problèmes engendrés par les déplacements et le besoin de mobilité qui n'a de cesse d'augmenter, la question des déplacements est devenue un des sujets primordiaux pour l'ensemble des territoires et ce sans distinction de taille. De plus, la question écologique amène de plus en plus de gens à changer leurs habitudes dans une logique commune de diminution des émissions des gaz à effet de serre.

Bien sûr, Mauléon n'y échappe pas. En effet, dans une ville où les véhicules motorisés sont rois et où les déplacements à vélo sont complètement invisibles du paysage urbain, la commune souffre actuellement d'un centre-bourg qui perd de son attractivité. En partie à cause d'une pratique visant à privilégier les automobiles au détriment des autres modes de déplacements.

Les propositions présentées dans ce rapport s'adressent à un public relativement ciblé. En effet, en travaillant directement avec et pour les élèves du collège Saint-Anne, ceux-ci seront familiarisés très tôt à la combinaison des modes de déplacement. Ils pourront bénéficier d'un autre mode de déplacement, le vélo, dès lors où ils se sentiront assez en sécurité sur les routes.

Promouvoir cette pratique précisément à cette population n'a pas été un choix fait au hasard. En effet, c'est en passant par un public jeune, encore ouvert à toutes propositions que des changements importants dans le comportement peuvent se mettre en place. Une personne ayant les mêmes habitudes depuis un certain temps aura plus de mal à les changer.

La manière de procéder pour capter ce jeune public fut très intéressante car elle m'a permis de tester de nouvelles choses comme le montage vidéo et la création de sites. Ce sont des outils de communication vraiment pratique quand on ne peut pas rencontrer les personnes directement. Ils permettent un contact facile et ont enlevé toutes barrières entre moi et les jeunes qui se sentaient concernés par le projet.

Enfin, il ne faut surtout pas considérer ce projet comme un élément isolé. Il doit être considéré comme un maillon dans une démarche de sensibilisation du public. Cette démarche doit venir se greffer petit à petit aux habitudes de la population pour ne pas être prise comme un frein au bon déroulement des activités quotidiennes. C'est pourquoi la mise en place d'un premier trajet cyclable (le trajet scolaire) doit être prise comme étant une phase de test et de présentation d'un nouveau mode de déplacement. Si ces aménagements sont appréciés et utilisés par les Mauléonais, un maillage plus important au niveau de la ville et/ou de la communauté de commune pourra être imaginé.

Bibliographie

DION Cyril - DEMAIN un nouveau monde en marche (18 novembre 2015)

Editions : Collections Domaine du possible, Editions Actes Sud et Colibris
- 360 pages -

HERAN Frédéric - Le retour de la bicyclette (22 mai 2014)

Editions : Collections Cahiers libres, Editions La découverte
- 255 pages -

ADAV Droit au vélo - Guide Technique du Réseau Cyclable [en ligne]

Editions : Droit au vélo (12 octobre 2013) : www.droitauvelo.org
- 47 pages -

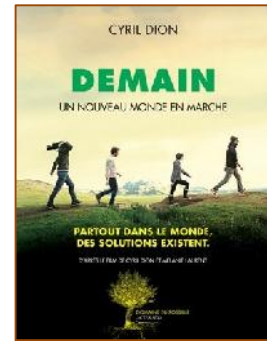
Annexes

- Fiche de lecture n°1
- Fiche de lecture n°2
- Questionnaire des collégiens
- Synthèse des ateliers de la Mairie

Félix Blanloeil
DAE3

Fiche de lecture n°1

Titre : DEMAIN un nouveau monde en marche (18 novembre 2015)



Auteur : Cyril Dion,

Ecrivain, réalisateur, poète et activiste français, Cyril Dion est l'auteur de deux ouvrages et le réalisateur d'un film sur le développement durable.

Éditions : Collections Domaine du possible, Editions Actes Sud et Colibris.

RESUME

La conjonction des crises écologiques, économiques et sociales n'a jamais été aussi préoccupante. Et pourtant ni les responsables politiques, ni l'opinion publique ne réagissent vraiment. Pourquoi ? C'est à cette question que l'auteur répond à travers son livre.

En 2012, Cyril Dion, qui dirige alors l'ONG Colibris initiée par Pierre Rabhi, prend connaissance d'une étude annonçant la disparition possible d'une partie de l'humanité d'ici à 2100. L'étude synthétise des dizaines d'autres travaux sur l'augmentation de la population, la disparition massive des espèces, le changement du climat, la pollution, la déforestation, etc. Alors que cette nouvelle aurait dû être relayée par tous les médias, elle n'a fait aucun bruit auprès de la population mondiale. Cyril Dion décide alors de le faire lui-même. Plutôt que d'amplifier le concert des catastrophes auxquelles l'humanité sera confrontée, il décide d'élaborer une vision désirable de ce que pourrait être l'avenir.

Avec l'actrice et réalisatrice Mélanie Laurent et une équipe de quatre personnes, il part enquêter dans dix pays pour comprendre ce qui pourrait provoquer cette catastrophe et surtout comment l'éviter. Découvrir tout simplement à quoi notre monde pourrait ressembler *demain*. Durant leur voyage, ils rencontrent les pionniers qui réinventent l'agriculture, l'énergie, l'économie, la démocratie et l'éducation jour après jour. En mettant bout à bout ces initiatives positives et concrètes qui fonctionnent déjà, ils commencent à voir émerger ce que pourrait être le monde de demain.

A travers 6 chapitres, l'ouvrage nous propose un grand nombre de solutions possibles et réalisables par tous. Il s'agit d'actions individuelles de tous les jours (réduire, réutiliser, recycler, réparer, partager...) mais aussi collectives ou même encore politiques.

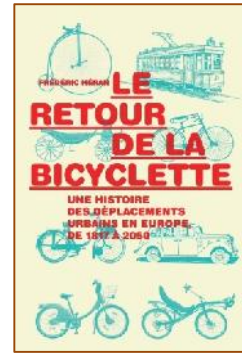
Apports pour le projet :

Ce livre ne m'a apporté aucune connaissance qu'elles soient scientifiques ou culturelles, sur le vélo. Cependant, c'est en lisant ce livre et en voyant le film « Demain » que l'envie de faire mon PIND sur un sujet tel que les transports doux est venu. Je trouvais donc intéressant d'intégrer ce résumé à mes fiches de lectures.

Félix Blanloeil
DAE3

Fiche de lecture n°2

Titre : Le retour de la bicyclette (publié le 22 mai 2014)



Auteur : Frédéric Héran,

Maître de conférences en économie à l'université de Lille 1, chercheur au Centre Lillois d'études et de recherches sociologiques et économiques, Frédéric Héran a effectué de nombreuses recherches sur les thèmes des transports et de la circulation.

Editions : Collections Cahiers libres, Editions La découverte.

RESUME

« Retraçant le parcours de la bicyclette, depuis la draisienne du XIXe siècle jusqu'aux prototypes du XXIe, en s'intéressant à son environnement économique, culturel et social autant qu'à ses aspects techniques, F. Héran raconte avec talent les déplacements urbains ».

Voilà les premières lignes que l'on peut lire lorsque l'on retourne l'ouvrage.

En effet, l'histoire du vélo utilitaire est racontée à travers ce roman pour nous aider à mieux comprendre son avenir. L'auteur replace la bicyclette dans la concurrence entre les modes de déplacements urbains. Il nous expose également clairement les différentes raisons de la diminution de l'usage du vélo au milieu du XXème siècle. C'est pendant la période d'après-guerre, et surtout entre 1950 et 1960, que la pratique du vélo utilitaire s'effondre en France. Les raisons en sont la concurrence avec les deux-roues motorisés qui ont eu un grand succès auprès des jeunes Français à cette époque (image rock n'roll) et surtout la généralisation de l'automobile. Enfin, après un récit très complet où l'on retrouve le cycliste détaché de la chaussée, Frédéric Héran conclut son ouvrage par un essai de prospective où le vélo redevient le mode de déplacement massif qu'il était autrefois.

Grâce à son travail de recherche minutieux, l'auteur nous présente donc les différentes réponses apportées par les pays européens au renouveau du vélo. Il classe d'ailleurs ceux-ci en plusieurs groupes. La Hollande, le Danemark et l'Allemagne apparaissent ainsi comme pragmatiques, la Grande Bretagne ultralibérale et la France inconstante.

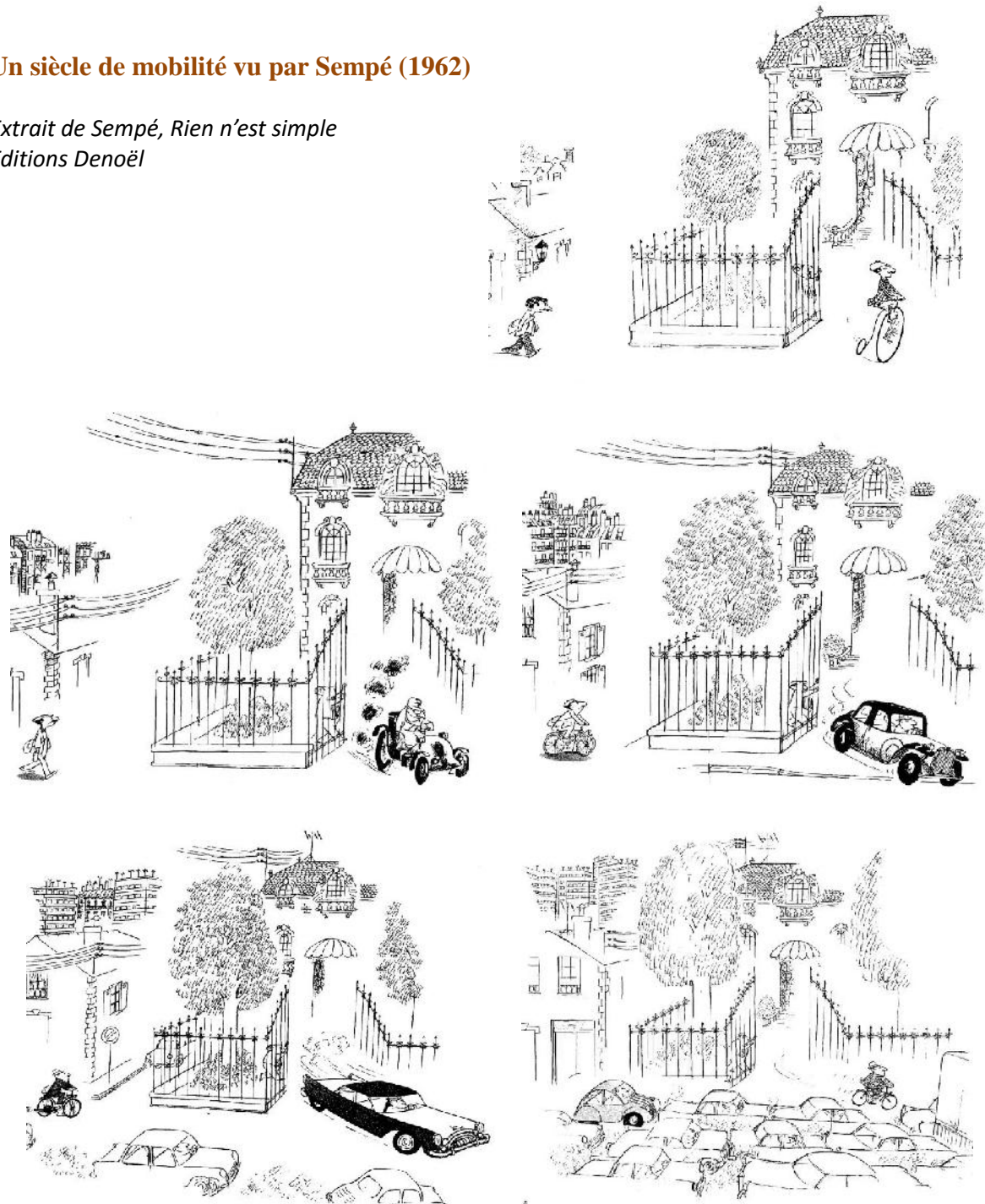
Il pointe notamment du doigt les villes qui n'abordent pas la question du vélo urbain dans son ensemble, négligeant ainsi « le système vélo ». Ce procédé qui repose sur trois composantes devrait selon l'auteur être utilisé pour chaque étude concernant la place du vélo en ville. Et ainsi réfléchir à un réseau cyclable sécurisé, dense et maillé, à des services divers et à l'apaisement de la circulation automobile. En effet, il montre par exemple que la modération de la circulation a joué un rôle déterminant dans le retour du vélo. Demain, la bicyclette pourrait devenir un moyen de locomotion indispensable pour contrer les effets de la crise économique et écologique. Contribuant également à faire de la ville un espace égalitaire et convivial.

Apports pour le projet :

Les apports de ce livre ont surtout été pour moi culturels car il m'a permis de me façonner un capital de connaissances sur l'histoire des déplacements urbains en Europe et sur l'utilisation du vélo en France. J'ai également essayé de réfléchir mon projet dans une logique du « système vélo » comme l'auteur l'explique dans son ouvrage.

Un siècle de mobilité vu par Sempé (1962)

Extrait de Sempé, *Rien n'est simple*
Editions Denoël



Informations sur toi :

Ici, ton petit nom : _____

Et là, ton prénom : _____ Ton âge stp : _____

Ton quartier : _____

Comment te rends-tu au collège ? (maxi 3 réponses, classées de la plus fréquente « 1 » à la moins fréquente « 3 »)

- | | | | |
|---------------------------------|-------------------------------------|---|--|
| <input type="checkbox"/> à pied | <input type="checkbox"/> en voiture | <input type="checkbox"/> en trottinette | <input type="checkbox"/> je n'y vais pas |
| <input type="checkbox"/> à vélo | <input type="checkbox"/> en bus | <input type="checkbox"/> à cheval | <input type="checkbox"/> autre |

Projet : Mauléon à vélo !

Si tu traverses le centre-ville régulièrement :

- Le fais-tu en vélo ? oui / non
 - Si oui, c'est cool ! ;)
 - Si non, pourquoi ?

- Le fais-tu à pied ? oui / non
 - Si oui, c'est cool ! ;)
 - Si non, pourquoi ?

Si des aménagements pour les vélos, les piétons, les trottinettes et les chevaux venaient à être mis en place sur la ville de Mauléon :

- | | |
|--------------------------------|-------------------------|
| - Continuerais-tu à utiliser : | - Utiliserais-tu : |
| - La voiture ? oui / non | - Le vélo ? oui / non |
| - Le scooter ? oui / non | - Le cheval ? oui / non |
| - Le bus ? oui / non | - Tes pieds ? oui / non |

Sur la carte :

Représenter sur la carte jointe à ce questionnaire :

- En **rouge** : un parcours que tu empruntes très souvent
- En **bleu** : un parcours que tu aimerais pouvoir faire
- En **vert** : un parcours que tu fais (ou ferais) pour faire découvrir Mauléon
- Des croix pour les endroits dangereux
- Des cœurs pour les endroits que tu aimes sur Mauléon

Dans le tableau :

Remplir pour chaque parcours repéré sur la carte les cases du tableau ci-joint.


Notes libres :

Si tu souhaites ajouter quelque chose qui ne rentre pas dans les questions ou le tableau, tu peux utiliser l'espace ci-dessous.

Une date pour en parler :

Une rencontre sera organisée à la suite de ce questionnaire pendant laquelle je présenterais les résultats. Nous pourrons alors discuter ensemble des aménagements proposés.

En attendant, n'hésite pas à me joindre par mail : felixblanloeil@gmail.com
Ou directement sur le groupe Facebook (sur le mur ou en message privé).

 UNIVERSITÉ FRANÇOIS - RABELAIS TOURS	Pour aller où ? Faire quoi ? Quand ?	Ce que tu aimes sur ce parcours (vues, ambiance, plantations), ce que tu aimes y faire.	Observation (sécurité, bruit pente, escalier), état du sol (instable, glissant), esthétique (bâti, stationnement, végétaux).	Idées d'améliorations (sols, plantations, création de lieux d'arrêt, liaison, parking).
Parcours ROUGE				
Parcours BLEU				

Questionnaire de l'atelier n°1

participant:
NOM:
Prénom:

ATELIER URBAIN N°1
09-nov-15

1) sur la carte, repérer:

remarque: les points doivent se situer dans le périmètre du centre ville ou du quartier de Saint-Jouin: voir carte des périmètres

* 3 points que vous aimez particulièrement (vert) 1 / 2 / 3

* 3 points où vous pensez qu'il faudrait vraiment améliorer les choses (noir) 4 / 5 / 6

2) remplir les tableaux ci-joints pour chaque lieu repéré sur votre carte:
tableau 1 pour les 3 lieux aimés, tableau 2 pour les 3 lieux à améliorer

3) sur les cartes de chaque lieu que vous avez choisi: dessiner sous forme schématique ce qui est bien ou pas, et éventuellement ce que vous aimeriez

4) notes libres. Si vous souhaitez ajouter quelque chose qui ne rentre pas dans les tableaux, (par exemple: un lieu qui n'existe pas que vous aimeriez avoir à Mauléon, ou une activité que vous aimeriez pouvoir faire dans les espaces publics, un usage qui n'existe pas encore...) merci de le noter ci-dessous:

merci de votre participation, qui nous sera utile pour le diagnostic

Tableau de restitution de l'atelier n°1: Lieux et usages

9 novembre 2015

N°	nom du lieu	type de lieu /ce que vous y faites?	Ce que vous aimeriez pouvoir y faire (Usages)	+ ou -	Synthèse des observations (ce que vous aimez, problèmes rencontrés,...)	Idées d'amélioration sur ce lieu	Nombre de fois marqué (Effectif total: 15 personnes)	Enjeux
1	Place Saint-Jouin	Promenade (6/10) (allée de la Touche) Animation (3/10) Animation avec des enfants Manifestation locale (2/10) Lieu d'habitation	Pique-nique (4/10)	+ + + + - - -	Belle place, assez satisfaisant (5/10) Possible, agréable Arbres, massifs fleuris, déco de Noël, gazon entretenu Véradure, coin cannes (3/10) Manque de panneaux d'informations (2/10) Stationnements à délimités Circulation difficile véhicule/piéton (1/10) Ancienne école (non utilisé en semaine).	Banc (3/10) Toilette adaptée (4/10) Activités sur le site: Concours de pêche (près espace Saint Jouin) Le rendre vivant le jour: crèche, espace intergénérationnel	10/15 personnes: +10 personnes - 4 personnes Avis positif à 60%	- Lieu apprécié - Manque d'équipements (bancs, tables de pique-niques...) - Lieu à valoriser en lien avec l'espace Saint-Jouin
2	Parc de la Passerelle	Animation (4/9) Spectacles Réunions Animations avec des enfants Manifestations locales (3/9) Pique-nique (2/9) Vin d'honneur mariage	Pique-nique (6/9)	+ + - - -	Espace de verdure (2/9) Lieu agréable (9/9) Lieu non exploité (9/9) Beau espace de verdure mais qui ne donne pas envie de se balader. On ne sait pas comment l'exploiter. Pas de sens de lecture. Manque d'équipements (9/9)	Table de pique-nique (5/9) Banc Toilette "sèche" (3/9) Donner envie de se promener, se s'arrêter (2/9) Intégrer cet espace dans une promenade Mettre en valeur la rue du Porche Aménager l'Orangerie Fleurissement	9/15 personnes: + 9 personnes - 9 personnes Avis mitigé	- Lieu apprécié mais qui demeure à exploiter et à valoriser
3	Rue de Prévie	Stationnement (2) Lieu d'habitation Trajet voiture pour école, sport, centre-ville		- - - -	Vitesse excessive (2/3) Pas de ralentissement vers le carrefour Réduire la vitesse autant voitures que 2 roues Réduire la vitesse excessive des voitures et motos Flux piétons non sécurisé	Stationnement (2/3) Revoir le marquage des places de stationnement	3/15 personnes: - 3 personnes Avis négatif	- Lieu important entre le quartier Saint-Jouin et le centre-ville de Mauléon
4	Espace Saint-Jouin	Pique-nique (3/9) Promenade (6/9) Fest St Jean (2/9) Animations avec des enfants Manifestations locales (2/9)	Pique-nique (7/9) Loisir, jeux (3/9)	+ + + + - -	Espace assez satisfaisant (8/9) Très jolie, rien à dire Possible, agréable (2/9) Accessibilité Esthétique toiture préau (4/9) Manque d'équipements (8/9)	Jeux pour enfants (2/9) Table de pique-nique (5/9) Sentier pédestre Revoir le préau de l'école (esthétique) (4/9) Relooker surtout la toiture (2/9)	10/15 personnes: + 10 personnes - 10 personnes Avis mitigé	- Lieu apprécié - Manque d'équipements (bancs, tables de pique-niques...) - Lieu à valoriser en lien avec l'espace Saint-Jouin - A noter: la toiture du préau de l'école

Tableau de restitution de l'atelier n°1: Lieux et usages

9 novembre 2015

5 Carrefour Saint-Jouin	<p><u>Passages fréquents</u> (9/9)</p> <p>Passages en voitures fréquents (7/9) Flux voitures et piétons (2/9)</p> <p>Passage en voiture. <u>axes point noir</u>. pas de trottoir</p>	<p>Problème de sécurité (9/9)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Problème de circulation (3/9) (rue Saint-Jouin: rue étroite) - <u>Elargir le passage, problème de sécurité</u> - Bâtiments en mauvais état (aux feux): maisons dégradées, squattées (3/9) - Problème de sécurité pour le piéton (8/9) - Sécuriser l'accès piétons et vélos - <u>Problème de Sécurité sur le carrefour</u> - <u>Carrefour moche/dangereux</u> - Voiture stationnant trop près des maisons, pas de trottoir (3 rue Saint-Jouin) 	<p><u>Elargir, distinguer flux piéton/voiture</u></p> <p>Mettre un sens de circulation: un sens unique (4) Interdire camions avec remorques de 12m de passer dans St Jouin + carrefour</p>	<p>9/15 personnes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 9 personnes <p>AVIS négatif</p>	<p>- Problème de sécurité</p>
6 Rue Saint-Jouin	<p>Passage</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Stationnement encombrant (2/2) - Trottoirs pas adaptés (2/2) - Voiture stationnant trop près des maisons, pas de trottoir (3 rue Saint-Jouin) 	<p>Liaison piétonne rue St Jouin vers RD41 en face du resto la Couronne à créer</p>	<p>2/15 personnes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 personnes <p>AVIS négatif</p>	<p>- Liaison piétonne difficile</p> <p>- Problème de circulation</p>
7 Cour de Vincennes	<p>Parking</p>	<ul style="list-style-type: none"> + Parking pour se rendre au centre-ville. 	<p> Définir le marquage des places de stationnement</p>	<p>1/15 personnes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 personne <p>AVIS positif</p>	<p>- Point d'accroche liaison piétonne</p> <p>- Parking à organiser notamment par rapport à Emmaus</p>
8 RD34 Souvenir Français	<p>Trajet voiture pour école, sport, centre-ville</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Flux piétons non sécurisé 	<p>Lien avec le point de vue du Souvenir/Vendeen Sentier pédestre Véloriser l'Quin S'inspirer de la coulée verte de Bressuire en bas du château</p>	<p>1/15 personnes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 personne <p>AVIS négatif</p>	<p>- Zone de conflit: voiture/piéton: pas de liaison piétonne sécurisée, le long de la route, pas de délimitation</p>
9 Place de la Croix verte	<p>Lieu de passage, de stationnement</p> <p>Parking (6)</p>	<ul style="list-style-type: none"> + Grande place de stationnement (2/6) - Manque des bancs - Revêtement enrobé dégradé - Formation de nid de poule - Les camions se garent n'importe comment - Embellissement (6/6) 	<p>Aménagement conciliant praticité (parking) et esthétique (verdure) Espace à végétaliser, "Paysager" (6/6) Conserv. l'idée d'une grande place publique Bien définir les places de stationnements (3/6) Diminuer l'empreinte du minéral (surface enrobé) Voie de circulation claire et lisible à créer</p>	<p>6/15 personnes:</p> <ul style="list-style-type: none"> + 2 personnes - 6 personnes <p>AVIS négatif</p>	<p>- Usage du parking à exploiter, conserver</p> <p>- Lieu de rassemblement des habitants + visiteurs extérieurs (par cheminement nature) mais ensuite par information</p>
10 Traversée RD 149 bis	<p>Passage en voiture (7/7) Achat chez Emmaus Stationnement Entrée Emmaus Entrée Mouillon</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Verrues, maisons squattées - Faire ralentir les voitures - Pas attrayant - Pas valorisant: on entre dans la commune avec une belle vue sur le château et ses remparts d'un côté et Saint-Jouin de l'autre mais on ne voit que les points négatifs: Bâtiments à l'abandon... - Lieu d'arrivée de Mouillon, avec vision intéressante sur l'épéron rocheux et le château, mais environnement "offreur" 	<p> Définir le marquage des places de stationnement Démolir les maisons ou les restaurer Mettre en valeur l'entrée Créer des parkings "paysagers" (5/7) Embellir avec des massifs Limitation de vitesse à 70km puis à 30km Panneaux d'informations (3/7) Dégager certains espaces pour donner de la visibilité Renover les vieilles maisons Marquage des places de stationnements</p>	<p>7/15 personnes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 7 personnes <p>AVIS négatif</p>	<p>- Valorisation des entrées</p> <p>- Parking</p> <p>- Esthétique</p> <p>- Sécurité</p> <p>- Capter les gens de passage</p> <p>- Facades à renover</p>

Tableau de restitution de l'atelier n°1: Lieux et usages

9 novembre 2015

11	Jardins de l'Abbaye	Promenade (4) Jouer, se reposer, lire Vin d'honneur mariage	Pique-nique	<ul style="list-style-type: none"> + Lieu agréable, ombrage (2/4) + Fleurissement sympathique + "Lieu d'histoire" - Pas signalé, indiqué (2/4) - Problème de mise en valeur 	<ul style="list-style-type: none"> + Supprimer le muret d'enceinte pour un meilleur accès. + Accéder à la deuxième partie du jardin. + Accès possible avec la Mairie 	<ul style="list-style-type: none"> + 3 personnes - 2 personnes Avis mitigé 	<ul style="list-style-type: none"> - Lieu apprécié et à mieux signaler, valoriser - Faire un lien avec le presbytère et la bibliothèque de la Mairie
12	Place de la Motte	Place/parking/commerce Passage en voiture (3/5) Passage promenade (2/5) RDV (2/5)		<ul style="list-style-type: none"> - Maisons façades délabrées (3/5) - Entrées très limitées - Manque des bancs 	<ul style="list-style-type: none"> - L'embellir, la mettre en valeur par de la couleur (3/5) - Fleurir la place - Banc 	<ul style="list-style-type: none"> - 5 personnes Avis négatif 	<ul style="list-style-type: none"> - Problème esthétique - Panneau d'indication situé dans l'axe du passage du Tisserand
13	Espace parking devant granitères/Enmaus	Parking	Espace d'information	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement à revoir dans son ensemble - Dangereux pour le stationnement et les piétons - Traversée dangereuse 	<ul style="list-style-type: none"> - Panneaux d'informations 	<ul style="list-style-type: none"> - 1 personne Avis négatif 	<ul style="list-style-type: none"> - Point d'accroche liaison piétons - Parking à organiser notamment par rapport à Enmaus
14	Place du Renard	Lieu de passage Coeur du centre-ville		<ul style="list-style-type: none"> + Place convivial avec tous les commerces - Manque des bancs - Trop de d'empirisme du stationnement - Circulation compliquée, manque de lisibilité 	<ul style="list-style-type: none"> - Priorité aux piétons, pas de stationnement 	<ul style="list-style-type: none"> + 1 personne - 3 personnes Avis négatif 	<ul style="list-style-type: none"> - Place de la voiture (stationnement) trop importante
15	Place de la Terrasse	Lieu de passage et accueil de touristes Stationnement Promenade	Animations estivales	<ul style="list-style-type: none"> + Belle vue sur le campagne (2/2) - Nettoyer les remparts 	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement - Voie de circulation claire et lisible à créer - Fleurissement - Signalétique: parc de la Mignauderie - Mettre en valeur le calvaire et sa croix tombée - Plantations d'arbres 	<ul style="list-style-type: none"> + 2 personnes - 1 personne Avis positif 	<ul style="list-style-type: none"> - Lieu à bon potentiel mais pas de lisibilité des usages piétons/parking, circulation - Problème d'esthétique
16	Parc de la Mignauderie	Promenade		<ul style="list-style-type: none"> - Signalétique 	<ul style="list-style-type: none"> - Améliorer la signalétique 	<ul style="list-style-type: none"> - 1 personne Avis négatif 	
17	Fontaine de Chabot	Lieu typique et historique de Mauléon	Remettre en état Promenade	<ul style="list-style-type: none"> + 		<ul style="list-style-type: none"> + 1 personnes Avis positif 	
18	Vestige de l'ancienne Granitière		Espace paysager avec un parking pour sécuriser	<ul style="list-style-type: none"> - Fiches sauvages qui à l'avantage de cacher un peu le bâtiment de la granitière 		<ul style="list-style-type: none"> - 1 personne Avis négatif 	
19	Place Mauléon Kihel	Place à caractère architectural intéressant, lieu de passage et d'entrée dans le centre-bourg		<ul style="list-style-type: none"> - Retenir les vieilles maisons, verrous (2) 		<ul style="list-style-type: none"> - 1 personne Avis négatif 	

Autres:

- Pistes cyclables sur tout Mauléon
- Trottoirs accessibles à tous
- Signalétique pour les aires de pique-nique
- Faire un lien "facile" entre Mauléon et le Quartier Saint-Jouin: PB du carrefour pas adapté (Rues étroites, pas de trottoirs...)
- Signalétique pour les aires de pique-nique

Questionnaire de l'atelier n°2

participant:
NOM:
Prénom:

ATELIER URBAIN N°2

27-nov-15

1) sur la carte, repérer: avec trois couleurs différentes

3. Parcours en lien avec la rue de Nantes, les places et le centre-ville, d'autres lieux plus loin à préciser

* en rouge: un parcours que vous empruntez très souvent

*en vert: un parcours que vous faites (ou feriez) pour faire découvrir Mauléon à vos

*en bleu: un parcours que vous aimeriez pouvoir faire

2) remplir le tableau ci-joint pour chaque parcours repéré sur votre carte

3) Pour les parcours en lien avec la traversée vous pouvez dessiner sous forme schématique ce qui est bien ou pas, et éventuellement ce que vous aimeriez

4) notes libres... Si vous souhaitez ajouter quelque chose qui ne rentre pas dans les tableaux vous pouvez utiliser la case ci-dessous

merci de votre participation, qui nous sera utile pour le diagnostic

