



RETOUR SUR L'AMÉNAGEMENT DE LA RUE D'ANTES

La rue d'Antes, dans sa partie située entre le ruisseau du Lambon et la rocade Nord, a fait l'objet au cours de ces dernières années de plusieurs aménagements destinés à favoriser la pratique des mobilités douces (marche à pied et vélo).

La dernière phase des aménagements vient aujourd'hui de s'achever. Retour en images et en commentaires sur ces travaux.



Vert : première tranche / Orange : seconde tranche

Première tranche

Lors du projet de la première tranche, il y a plusieurs années, le choix avait été fait de séparer la circulation des piétons / vélos de la circulation automobile. À cet effet, un cheminement en calcaire blanc a été réalisé en bordure de route. En venant du Lambon, le sentier chemine d'abord à droite de la route. Il est ensuite nécessaire de traverser la route pour emprunter la seconde partie, située sur la gauche.

Depuis le Lambon

En arrivant du Lambon, le cycliste est fortement freiné dans sa progression : nécessité tout d'abord de ralentir pour s'insérer sur le sentier ; nécessité ensuite de traverser la route une première fois ; puis de nouveau une seconde fois pour rattraper la route. Le cycliste pressé n'utilisera donc pas ce cheminement calcaire et restera sur la route.

Proposition VilloVelo :

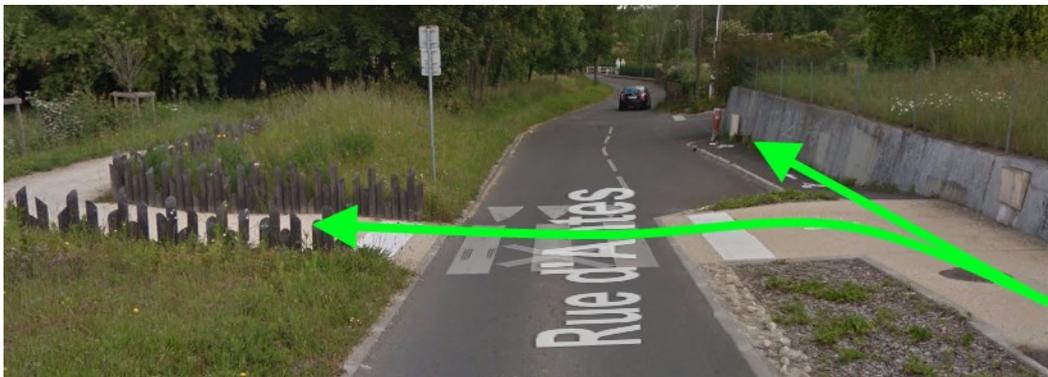
Comme indiqué sur la photo suivante, il faudrait rabaisser le trottoir (niveau zéro) pour permettre aux usagers du vélo arrivant de Cholette de

s'insérer sur le sentier sans casser leur vitesse.



Depuis le centre-ville

En arrivant du centre-ville, le cycliste empruntera plus naturellement le sentier calcaire. Cependant, parvenu au dos d'âne, il devra faire un choix : traverser la route pour rejoindre la seconde partie du sentier ; ou poursuivre tout droit pour rattraper la route via le trottoir cyclable.



S'il rejoint la seconde partie du sentier, il devra quelques dizaines de mètres plus loin traverser de nouveau pour se réinsérer sur la route, sans qu'aucun aménagement ne soit prévu à cet effet.



La plupart du temps, il n'utilisera donc pas la seconde partie du sentier calcaire, et rattrapera la route au droit, ce que propose d'ailleurs la signalétique (et ce, malgré la présence de la borne incendie).





Seconde tranche

La seconde tranche, tout juste terminée, se situe entre le dos d'âne et le pont de la rocade. C'est la partie la plus complexe des travaux. Elle vise à :

- Sécuriser la circulation des piétons le long de la rue
- Mieux faire cohabiter les vélos et les voitures
- Relier Cholette au centre-ville à vélo, à la fois par-dessus la rocade et par en dessous (reste à faire pour ce dernier itinéraire).

Depuis le centre-ville

En arrivant du centre-ville par le pont de la rocade, le vélo est invité à utiliser l'aménagement dédié.



Le vélo est invité ensuite à effectuer une large courbe sur la droite, pour rattraper ensuite le sentier calcaire aménagé lors de la première phase.

Proposition VilloVelo

En arrivant au bout de la bande cyclable, l'utilisateur est contraint d'effectuer un quasi angle-droit pour rattraper le sentier calcaire (illustré par la flèche orange sur la photo suivante). Au vu de la place disponible, il serait souhaitable de modifier l'insertion, afin de rendre le trajet plus fluide (flèche verte). Il suffirait peut-être simplement de déplacer un rocher !



Depuis le Lambon

Ici, il faut distinguer 2 cas de figures : soit l'usager a emprunté le cheminement calcaire, soit il a emprunté la route goudronnée.

Depuis le cheminement calcaire

Ici, le cycliste se retrouve à emprunter la traversée cyclable (photo suivante) :



Puis est ensuite invité à traverser une nouvelle fois la route après un angle droit compliqué à négocier sans poser pied à terre :



Une fois la route traversée, le cycliste ne sait plus vraiment comment se positionner : doit-il emprunter le trottoir, comme le suggère le pictogramme lors de la traversée, alors que c'est illégal ? Ou bien retourner sur la route comme semble l'y inviter le pictogramme peint au sol sur le pont ?



Ici, ces deux cyclistes ont fait leur choix. Mais est-ce celui souhaité par les décideurs ?



Depuis la route goudronnée

Le cycliste qui emprunte la route goudronnée va effectuer le parcours plus direct matérialisé par les flèches sur les photos suivantes :



A son arrivée sur le pont, le cycliste constate qu'il s'y trouve bien à sa place, grâce aux pictogrammes au sol. Malheureusement, le cycliste qui emprunte le pont s'y retrouve à une vitesse faible, du fait de la côte à monter. Les voitures, malgré la ligne blanche et le

manque de visibilité n'hésitent pas à doubler, mettant en danger la vie du cycliste : si une voiture arrive en face au moment où l'automobiliste effectue son dépassement, que va-t-il se produire ? Collision frontale ? Rabattement sur le cycliste ?



Proposition VilloVelo

Depuis le centre-ville, le cycliste possède une bonne vitesse (effet descente). De plus, les automobilistes ne peuvent pas rouler vite (virage à négocier peu après). Automobilistes et cyclistes ont donc une vitesse proche. Dans ce cas, il serait judicieux de déplacer la bande cyclable du côté de la montée, quitte à supprimer la bande dans la descente et la remplacer par un simple pictogramme sur la chaussée. Cela permettrait de sécuriser ce passage pour les cyclistes.

Et plus loin ?

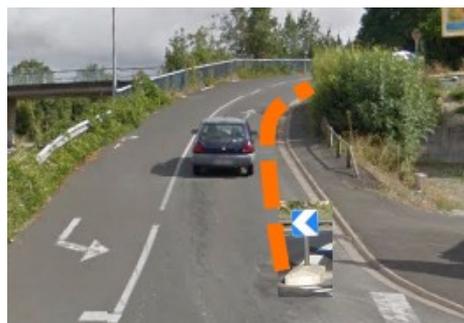
Cette seconde phase se termine juste avant l'arrivée sur le revêtement du pont de la rocade. Le cycliste est ensuite invité, via un panneau nouvellement posé, à emprunter la bretelle de sortie de la rocade pour rejoindre le chemin du Pissot puis le centre-ville. Ce panneau est une excellente idée !



... En revanche, cette bretelle souffre d'un aménagement vieillissant : signalétique effacée, vitesse élevée des automobilistes qui sortent de la rocade.

Proposition VilloVelo

Une idée simple à mettre en œuvre serait de réaliser une bande cyclable dans le sens de la montée, du même type que celle réalisée dans la descente du pont.



Un tel aménagement, simple et peu coûteux, sécuriserait les cyclistes tout en faisant ralentir les automobilistes sortant de la rocade à plus de 70 km/h.

Et encore plus loin ?

Vers Surimeau

Au bout de la rue d'Antes, en allant vers Surimeau, il existe un sentier calcaire qui permet de rejoindre Surimeau à vélo en sécurité. Il faudrait à terme aménager une continuité cyclable entre ces deux aménagements. La largeur de la rue permet à certains endroits de réaliser un cheminement cyclable séparé de la chaussée. À d'autres endroits, la rue n'est pas assez large, en particulier dans la côte : là, il pourrait être judicieux de matérialiser une bande cyclable dans le sens de la montée, afin de sécuriser les vélos qui roulent à faible vitesse par rapport aux voitures (qui elles sont régulièrement en excès dans cette rue souvent limitée à 30 km/h).

Vers le centre-ville

Le cheminement cyclable fait passer les cyclistes par le jardin des plantes. Ce cheminement est agréable car protégé de la circulation. Ou presque. En ce samedi matin, le trafic est soutenu dans le parc, avec pas moins de 9 voitures stationnées et 1 de passage (demi-tour).



Pourtant, la signalisation à l'entrée du jardin interdit bien la circulation (sauf service et cycles).

Il faut bien avouer que le panneau à l'entrée n'est pas des plus explicites...

Que faut-il lire? Circulation est interdite à tout le monde, y compris aux cyclistes entre 14h30 et 18h ? Et autorisée aux riverains à toute heure ? Et autorisée aux véhicules de service en tout temps ?

Il serait sans doute nécessaire de simplifier la signalétique à cet endroit, et de verbaliser de temps à autres les véhicules stationnés ici illégalement : le jardin public doit-il être un parc d'agrément ou un parc de stationnement ?



Constat global VilloVelo

Un embranchement du sentier calcaire passe maintenant au pied du pont de la rocade. Cet embranchement préfigure le passage qui va être aménagé le long de la rocade pour permettre une traversée par dessous. Peut-être permettra-t-il également à terme de rejoindre une traversée cyclable sécurisée de la Sèvre via le boulevard de l'Europe ?

Au vu des premiers retours, il sera sans doute nécessaire de procéder à quelques ajustements.

Quoi qu'il en soit, cet aménagement semble surtout pensé pour le cycliste du dimanche. Celui qui prend le temps de se promener en famille. Il n'aura alors pas de soucis à s'arrêter, traverser plusieurs fois la route, ralentir. Le cycliste urbain lui, souhaite avant tout se rendre rapidement à sa destination finale. Pour lui, le meilleur choix sera de suivre la route... avec les voitures !

