

Plan mobilité douce Evian – évaluation intermédiaire 1^{ers} aménagements sur zone A

Table des matières

Préambule.....	1
Embarcadère/Quais et montée piétonne « de la cascade ».....	2
Avenue Jean-Léger (d'Ouest en Est).....	3
Avenue Sources (Est de la Cachat).....	6
Avenue Sources (Ouest de la Cachat).....	7
Jean-Jaurès/Guinguette.....	9
Fléry et Chez Roch.....	10

Préambule

- De l'aval, depuis l'embarcadère CGN, jusqu'en amont de l'av. Flery et connexion avec le Bennevy en passant par av. Jean-Léger, av. Source et ch. Guinguette, ce document synthèse l'évaluation AMDC des aménagements mis en expérimentation par la municipalité d'Evian-les-Bains à partir d'octobre 2024 sur le 1^{er} kilomètre des 22km du plan vélo et des 17km du plan piéton, deux plans qui forment le plan mobilité douce élaboré en concertation avec le groupe citoyen en phase 1. Le document de synthèse de cette phase 1 présenté par les répondants citoyens a été validé en Commission Urbanisme, il présente les besoins et justifie les itinéraires proposés.
- Considérant la définition de base de la mobilité douce suivante (source : Vie-publique.fr édité par la Direction de l'information légale et administrative¹) : « *(la mobilité douce) englobe les modes de mobilité dits "actifs", qui ne font appel qu'à la seule énergie humaine (marche, vélo, trottinette...) mais aussi tout moyen de mobilité, collectif ou individuel, contribuant à une baisse des émissions de CO2.* », nous y ajoutons plus systématiquement « *contribuant à réduire l'exploitation des ressources planétaires* ».
- Autrement dit, la présente analyse est centrée sur les modes actifs, donc marchabilité et cyclabilité, sans tenir compte des transports en communs (hormis considérations de connectivités permettant la multimodalité). Elle a été faite sur la base des retours de membres AMDC de l'antenne Pays d'Evian et au regard des mesures projetées lors des ateliers citoyens conduits entre 2023 et 2024 sur la zone dites « zone A » correspondant à ce 1^{er} kilomètre.
- Les abréviations suivantes sont utilisées dans le texte comme suit : PP = passage piéton ; BC = bande cyclable ; PC = piste cyclable ; VV : voie verte ; ZR : zone de rencontre ; Z30 : zone 30.
- La structure des chapitres se compose comme suit : un rappel du diagnostic piéton avant expérimentations (pour le vélo, la base est celle de l'expérience d'usage des cyclistes du groupe citoyen), une évaluation de la situation, des perspectives en l'état qui posent des pistes de réflexion et idées d'amélioration (non-exhaustives).

¹ <https://www.vie-publique.fr/eclairage/279082-transports-le-defi-ecologique-des-nouvelles-mobilites>

Embarcadère/Quais et montée piétonne « de la cascade »

Diagnostic

- Véhicules de livreurs, voire de clients, qui stationnent avant le passage piéton et à cheval sur la bande cyclable (en venant de l'Ouest)
 - bloquent la visibilité du piéton cherchant à s'engager sur le passage en sécurité
 - bloquent la visibilité de l'auto cherchant à vérifier s'il doit céder le passage au piéton
 - bloquent la progression du cycliste sur la bande cyclable
- Traversée PP en amont de la Frégate sur av. Abondance peu engageante avec des véhicules rapides en descente dans un virage abordé « façon Formule 1 » (même ressenti que le PP Jean-Jaurès sur Guinguette).
- Les BC sont toujours largement entravées par des stationnements d'automobilistes
- Plus généralement faible attractivité des BC avec cette circulation importante sur cette route

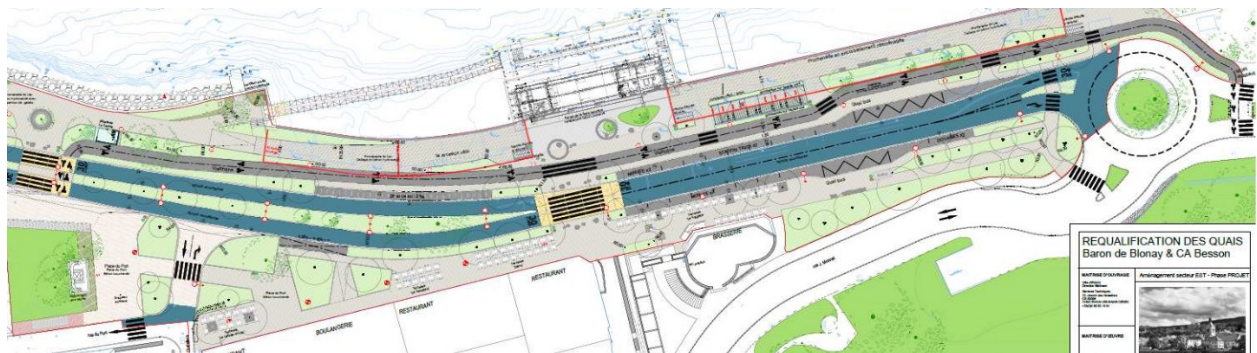
Bilan évaluation intermédiaire

- Les 2 potelets portent leur effet, la visibilité autour du PP est revenue et la BC libérée
- Apaisement traversée PP av. Abondance : rien
- Les livraisons se font au niveau de la place de parking prévue plus à l'Ouest devant le restaurant, mais les véhicules en débordent et émarginent sur la BC (place trop étroite pour les véhicules de livraison)
- D'autres se font à l'Est de la Frégate en plein trottoir (large, permettant au véhicule d'y monter pleinement et de tout entraver) et en amont de la montée piétonne « des cascades » sur le trottoir entravant tte la zone, voire le PP
- La rampe en ligne droite de la montée piétonne (vs escaliers et raide rampe en courbe) est largement plébiscitée par les usagers et se retrouve vite trop étroite (cf flux montant et descendant, notamment aux horaires bateau)
- La nouvelle passerelle de débarquement amène sur un goulot d'étranglement à sa sortie, entre un arbre, un muret à emjamber, une cabane, un carré de pelouse piétiné et des jardinières en béton
- Lors des débarquements/embarquements les BC sont toujours largement entravées par des stationnements d'automobilistes, le débarquement amené par la passerelle étend même le phénomène plus à l'Ouest.



Perspectives

- Dans la projet de requalification de cette zone (cf illustration ci-dessous), le large PP risque d'amener à nouveau le problème des véhicules de livraison ... « il y a bien un peu de place pour ma camionnette, allez quoi » ... la pose de potelets comme aujourd'hui serait alors utile (le plan n'en montre pas).



était projeté d'embarquer les commerçants pour que l'arrêt minute soit respecté et pour guider les livreurs vers les emplacements prévus : sans info sur le sujet, cela pourrait rester à faire – nb. la place livraison vers pl. Libération est souvent occupée pour du stationnement classique (un commerçant peut-il l'utiliser comme tel ?).

- Elargir la rampe piétonne « des cascades » en reprenant sur l'escalier bien moins utilisé.
- Aménager la zone en sortie de passerelle CGN.
- L'aménagement général présenté a soulevé d'autres interrogations de la part du groupe citoyen, risquant d'amener de nouvelles entraves pour les vélos et pour les piétons ... par exemple, l'atelier a fait ressortir qu'il semble plutôt inapproprié de faire traverser depuis la PC côté lac vers le Casino pour retraverser plus loin (pourquoi faire slalomer la cycliste du quotidien, elle ira tout droit, aujourd'hui elle est tout autant pressée que l'automobiliste). De même sur la traversée au rond-point vers Paul Léger.
- Lors de l'atelier il a été fait mention d'un atelier spécial « Quais & Via Rhôna ». C'est peut-être encore à prévoir, en particulier sur le tronçon Embarcadère – Eglise, qui n'a pas fait l'objet d'une réflexion par le groupe citoyen autant approfondie que pour les autres tronçons du plan.

Avenue Jean-Léger (d'Ouest en Est)

Diagnostic

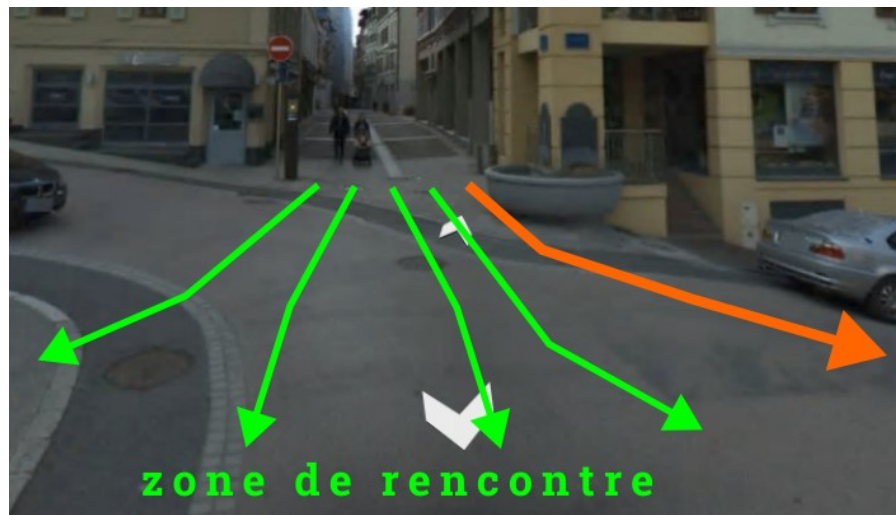
- De façon générale, mais surtout en connexion avec Rue Nationale, c'est un lieu de conflit entre piétons et autres usagers dans la continuité de rue piétonne interrompue pour laisser passer le transit d'automobilistes
- Ainsi la traversée de Rue Source des Cordeliers est dangereuse, le piéton ne se sent pas légitime face aux automobilistes qui montent puissamment depuis rue Touvière ou y descendent
- La Z30 signalée à la descente par av. Neuvecelle n'a pas d'effet et n'est pas signalée depuis av. Abondance, le piéton pourtant autorisé à traverser selon son bon vouloir ne prend pas ce risque considérant l'environnement peu apaisé

- Avec un trottoir dont l'accès est souvent bloqué par des automobilistes garés devant la banque et le cheminement entravé par une sucette publicitaire et le déploiement de terrasses
- Côté parking vélo, la chaussée ressemble à un large boulevard à double-sens auto invitant à l'accélération des automobiliste (régime 50 avec fin de Z30 au niveau de la banque/containers)
- Une simple bande marquée au sol et non-protégée pour les piétons connecte deux passages piétons d'accès au parking vélo et à l'escalier Moutardier

Bilan évaluation intermédiaire (vers rue Nationale)

- Remplacer la Z30 par une ZR (à présent ininterrompue et signalée depuis av. Sources) participe d'un début d'apaisement sur ce lieu qui correspond à deux des principaux types de situations qui peuvent être concernés par l'implantation d'une ZR selon la fiche Certu/Cerema², d'abord « *un lieu où les conflits entre piétons et autres usagers à l'intérieur d'une zone 30 nécessitent de **donner une réelle priorité aux piétons*** », et aussi « *un lieu de conflit entre piétons et autres usagers lorsque la continuité d'une aire piétonne doit être interrompue pour laisser passer le transit des véhicules motorisés et que l'on souhaite que les piétons gardent la priorité* »
- La combinaison avec un STOP en descente en ajoute pour une traversée depuis/vers la rue Nationale plus sûr, assurant un certain ralentissement
- Un danger subsiste des automobilistes montant puissamment depuis rue Touvière
- L'aménagement semble avoir éliminé le stationnement sauvage devant la banque
- Même si la ZR est un aménagement encore mal connu de tous les usagers (piéton, cycliste, automobiliste), cela supprime toute question de PP, le piéton peut marcher comme il l'entend ... même si les usagers doivent se considérer l'un l'autre, en ZR les mobilités actives sont reines, autrement dit l'automobiliste doit presque se sentir « comme un intrus »
- Cependant cette zone en sortie de rue Nationale reste confuse :
 - quelle intention avec ce damier (selon Art 118-3 = voie réservée au TC) ?
 - s'il s'agit de renforcer/légitimer encore le piéton/cycliste en ZR, alors l'aménagement n'est probablement pas au point, surtout avec un STOP en plein milieu ...
 - ... même s'il semble avoir un effet, sa position « en plein milieu » interroge
 - ... d'ailleurs, en sortie de rue Nationale, c'est bien de la priorité droite qui est attendue ?
- Cette situation confuse canalise alors les usagers (cf illustration ci-dessous, en orange) sur un boyau débouchant sur les automobilistes montant puissamment depuis rue Touvière, vers le trottoir "historique" par un jalonnement de J11 encombrants, vers cette sucette publicitaire entravante (aussi pour PMR en sortie de la banque), et finalement tout cela sans que la situation soit véritablement attractive pour un piéton d'aller profiter pleinement de la zone de rencontre comme attendu (vert), cf. fiche Certu/Cerema.

² <https://doc.cerema.fr/digitalCollection/DigitalCollectionAttachmentDownloadHandler.ashx?parentDocumentId=16788&documentId=18976&skipWatermark=true&skipCopyright=true>



Le piéton ne semble pas invité à profiter de son nouvel espace de liberté

Perspectives

- De façon générale, bénéfices et comportements adéquats en ZR et Z30 sont mal compris par les usagers, tous modes confondus, de la sensibilisation semble nécessaire.
- Quid de l'idée suivante :
 - Supprimer le STOP en fermant l'av. Nevecelle et en assurant une boucle anti-horaire pour les riverains descendant de Jean-Jaurès, tournant sur av. Sources et repartant par Alfred-André
 - Avec av. Nevecelle ne débouchant plus en aval, les riverains automobilistes accèdent par le haut (ré-ouvrir en amont Jean-Jaurès) et repartent par av. Sources (inverser), mais ça ne traverse pas vers Jean-Léger
 - La zone en sortie de Rue Nationale se simplifie, devient moins confuse (pas besoin de damier) et le piéton profite alors largement d'un espace véritablement attractif pour aller profiter de la ZR ; passant plus au centre (vert) vers la ZR que canalisé dans le boyau (orange) le danger des automobilistes montant puissamment depuis rue Touvière diminue.

Bilan évaluation intermédiaire (vers av. Jean-Léger / pl. Libération)

- La combinaison boucle en sens unique, fermeture en amont de l'av. Nevecelle avec détour par Alfred-André, une seule branche de sortie vers av. Abondance et une ZR plus qu'une Z30 porte de premiers fruits d'apaisement au bénéfice notamment des piétons et cyclistes, selon article R110-2³ du Code de la route « *les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules* » et « *toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes* ».
- Autrement dit les piétons devraient se sentir légitimes de circuler librement sur la chaussée, et ce même si des trottoirs existent. Or cela est bien souvent mal compris et accepté des automobilistes, d'autant plus avec des lignes de J11 et de blocs béton-blanc pourraient s'interpréter comme des délimitations de zones réservées à différents modes versus l'article R110-2 qui définit la ZR comme « *une zone affectée à la circulation de tous les usagers* ».

³ https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000039277970/

- Le maintien du stationnement automobiles semble participer de la formation de ce canal étroit guidant vers/depuis av. Abondance mais qui n'invite pas le cycliste à profiter du double-sens cyclable comme offert par une ZR.
- De façon générale tout paraît très étriqué/engoncé entre un mur d'automobiles stationnées, le parking vélos/motos et du mobilier divers ; l'espace libéré par la suppression de la branche Nord profite d'un côté à un espace déjà au bénéfice d'un large trottoir ; le potentiel ne profite pas de façon équilibrée (comme un sentiment de gâchis)
- Ainsi, la canalisation de facto vers/depuis Rue Nationale (voir ci-dessus, en orange) conserve le réflexe trottoir avec un piéton toujours entravé par les terrasses av. Jean-Léger : les automobiles d'avant sont remplacées par une extension de terrasse aujourd'hui (aux belles saisons), recréant un effet entonnoir
- Comme évoqué, une ZR plus qu'une Z30 paraît profitable et suit la logique Certu/Cerema (voir ci-dessus), mais alors, si des J11 semblent indispensables en Z30 (comme projeté initialement), en ZR cela devrait interroger : comme pour le damier, les maintenir signifierait un manque de confiance en l'aménagement ZR et le réflexe de dérouler alors une bande piétonne protégée pour des usagers qui slaloment souvent dans un espace contraint entre véhicules mal garés et autres mobiliers décoratifs.

Perspectives

- Cette ambiance contrainte, jalonnée, étriquée semble contraire à l'esprit d'une ZR, il resterait donc une réflexion à conduire pour mieux affirmer une ZR répondant au besoin.
- Ainsi quid du maintien du stationnement automobiles, le Certu/Cerema précisant par ailleurs que « *Le choix d'offrir ou de maintenir du stationnement ne saurait dans le cas général justifier l'absence de mise à double sens cyclable des voiries à sens unique. En effet, la présence de stationnement sur voirie est le résultat d'un choix et non une contrainte ex-nihilo.* » ; d'autant que la suppression de la branche Nord offre encore de l'espace.
- Cependant, selon Certu/Cerema, si la possibilité de stationnement automobile existe dans la réglementation de la ZR, elle n'est pas recommandée et précise que « *L'idéal pour qu'une zone de rencontre fonctionne de façon optimale du point de vue de la sécurité est de supprimer l'ensemble du stationnement sur la voirie. C'est ce que montrent les travaux sur l'accidentologie.* » et de là, il s'agirait de ne garder que le stationnement auto PMR dans la ZR av. Jean-Léger / pl. Libération et du stationnement auto en bord de ZR, ex. vers av. Abondance
- Autrement dit, l'expérimentation simple de la suppression de la branche Nord permet de tirer des leçons, notamment que cela ne s'accompagne pas aujourd'hui d'un bon équilibre des espaces qui puissent profiter à tous les usagers, notamment cyclistes, il s'agirait donc repenser cela pour donner une véritable allure de ZR
- Aussi en anticipant la nécessité d'agrandir le parking vélo (devancer le succès du plan vélo, mais aussi l'augmentation des liaisons CGN, etc).
- La ZR est inspirante, et dans ce secteur les piétons la pratiquent aussi par la force des choses dans le tronçon Est de la rue du Port qui est entravée par les terrasses et correspond à une autre situation type de déploiement ZR du Certu/Cerema « *une rue trop étroite pour disposer de trottoirs assez larges pour respecter les règles d'accessibilité aux personnes en situation de handicap* » ; ainsi une ZR y paraît souhaitable, aussi en continuation de l'aire piétonne côté Médiathèque / aval funiculaire.

Avenue Sources (Est de la Cachat)

Diagnostic

- Piéton en stress dès la source Cachat avec une ZR qui ne fonctionne pas, le piéton se sent talonné par les autos dont le comportement tend à pousser/défier les piétons.
- Large espace pour le tourisme côté source Cachat mais peu d'espace côté école, son accès à pied est par conséquent peu serein au quotidien pour les parents
- En sortie de la ruelle du Griffon, des piétons soudainement « à la merci » des autos débouchant de l'Ouest (aucune visibilité) et ne sachant pas comment gérer la traversée.
- Incohérence sur la zone de rencontre qui s'étend vers la source des Cordeliers mais délimitée par des barrières : n'a-t-on pas confiance en la zone de rencontre ? de plus la zone de rencontre s'arrête après cette source obligeant cette fois-ci le piéton à cheminer derrière les barrières !

Bilan évaluation intermédiaire

- La fermeture en amont d'av. Abondance et l'inversion rue Alfred-André semble participer d'une diminution du flux automobile vers Jean-Léger (ce serait à vérifier par du comptage) et donc la praticabilité/attractivité mobilité douce de la ZR désormais en place de façon continue.
- En fin de montée de la ruelle Griffon Cachat, la zone de connexion avec av. Sources est protégée par des J11 tel que proposé par le groupe. Toutefois, en y ajoutant l'axe de rotation de la barrière Rue-école, cela fait trop et cela devient une zone de slalom pour les piétons et poussettes.
- Entre Ecole Maternelle et Source Cachat, sans considérer les importantes travaux actuels, l'allure ZR n'est pas en place, avec des automobilistes qui viennent toujours talonner les piétons en exigeant d'eux de « dégager rapidement » (selon les mots de l'adhérent interrogé) et pour lesquels il est difficile de s'écarter considérant la faible largeur de chaussée avec des bacs à fleurs entourés d'un revêtement dégradé/troué d'un côté et d'un mur de stationnement automobiles de l'autre ; les enfants et parents piétons avec poussettes en font les frais, ainsi que les cyclistes pour qui il est difficile de profiter du double-sens (voir aussi analyse sur Jean-Léger).

Perspectives

- Autour de la Source des Cordeliers, avec une bonne confiance en l'aménagement ZR, les barrières n'ont alors plus raison d'être pour correspondre à l'allure ZR attendue et définie comme « *une zone affectée à la circulation de tous les usagers* » (voir aussi analyse sur Jean-Léger) ; sinon il paraît nécessaire de repenser le tronçon.
- L'amont de la ruelle Griffon Cachat pourrait mériter encore plus, la visibilité n'étant pas encore au rendez-vous et donc la sérénité du piéton; l'automobiliste devrait prendre le temps d'observer ici, par exemple en y imposant un arrêt (STOP depuis Alfred-André + STOP depuis Sources, avec donc priorité à droite).
- Entre Ecole Maternelle et Source Cachat, les recommandations du Certu/Cerema pour une véritable allure ZR (cf chapitre précédent) seraient à considérer.

Avenue Sources (Ouest de la Cachat)

Diagnostic

- Idem, dès la Maison médicale vers l'Ouest, le piéton vulnérable dès la source Cachat avec une ZR qui ne fonctionne pas, piéton talonné par les autos dont le comportement tend à pousser/défier les piétons.
- Vers l'Ouest, d'un côté, trottoir étroit (largeur, végétation, etc) de l'autre succession de franchissements inconfortables, les piétons marchent souvent sur la chaussée (ex. croisement de poussettes vers/depuis les écoles primaire/maternelle).
- Tourne-gauche au niveau du Clair Horizon déborde sur le trottoir Nord entravant les piétons rejoignant l'école et le centre-ville ; notamment aux heures de pointe, la sécurité est ici dégradée.
- Piéton peu en confiance pour traverser malgré le panneau zone 30 / priorité piétons à l'entrée Jean-Jaurès avec des vitesses perçues élevées pour une telle zone.

Bilan évaluation intermédiaire

- D'un côté certains usagers mobilité active pensent que ZR et Rue-école c'est la même chose et s'engagent dans l'esprit ZR dès le panneau Rue-école au niveau du Clair Horizon ; d'un autre, de nombreux usagers ne se sentent pas du tout en ZR (ni sur ce tronçon, ni les suivants d'ailleurs) et donc pas plus légitimes qu'avant, d'autant que le marquage au sol ne fait référence qu'à une limitation de vitesse à 20.
- Les personnes qui assimilent ZR et Rue-école font donc face à la même ambiance que sur le tronçon suivant vers Source Cachat, à savoir des automobilistes qui viennent talonner les piétons en exigeant d'eux de « dégager rapidement » ; il reste ici un trottoir pour s'y précipiter, même si ce n'est pas l'intention avec une ZR.
- Il existe donc un flou entre ZR et Z30 dans cette Rue-école pour les piétons mais c'est aussi les cyclistes qui ne retrouvent pas plus de facilités pour profiter du double-sens (entre trottoir d'un côté, mur de stationnement automobiles de l'autre).
- Pour les cyclistes, il existe bien un parking vélo à l'Ouest de la Maison des Sources, mais celui-ci n'est pas signalé et caché derrière un mur, donc méconnu, pas/peu utilisé.
- A ce flou s'ajoute plus à l'Ouest de nombreuses difficultés pour tous les usagers entre Ecole Primaire et Clair Horizon dans ce virage tourne-gauche serré (ici en Z30 le piéton devrait pouvoir traverser comme il l'entend, mais rien ne l'y invite, il se sent plutôt illégitime, l'intrus du lieu, ayant déjà perdu un bout de trottoir vaguement effacé pour faciliter le tourne-gauche) ; la sécurité reste ici dégradée.
- Sans oublier la disparition de la barrière Rue-école avec le rappel « Sauf Riverains », ce qui tend à encourager le transit (par ex pour monter stationner sur Georgillet) d'autant que le panneau « Tourne-gauche obligatoire sauf riverains » semble arriver trop tôt/tard (panneau d'ailleurs peu habituel, le panneau « Sens interdit sauf riverains » paraît plus fréquent)
- En amont de l'av. Sources, notons que le trottoir est souvent entravé par des panneaux/chevalets d'interventions diverses (signalisations, travaux, entretiens espaces verts, etc), ce qui n'est pas en faveur de l'itinéraire mobilité douce.

- Piéton peu en confiance pour traverser malgré le panneau zone 30 / priorité piétons à l'entrée Jean-Jaurès avec des vitesses perçues élevées pour une telle zone.

Perspectives

- Gageons que les travaux dans la zone autour de l'Ecole Maternelle et Cachat permettront de garder l'habitude d'un stationnement supprimé pour donner une allure ZR véritable, même s'il faut installer des chicanes avec bacs à végétaux entravant/ralentissant cette fois-ci les automobilistes et non les usagers de la mobilité douce (et ce sans attendre la fermeture complète de l'av. Source avec l'aménagement final planifié à moyen/long terme)
- De façon générale, tous les usagers méconnaissent la ZR, notamment ni les piétons, ni les cyclistes ne perçoivent véritablement les bénéfices, et même si la possibilité du double-sens était connue, elle se verrait peu praticable selon les retours et l'analyse ci-dessus. Ainsi pour les cyclistes exclus de la Rue Nationale voulant transiter en amont, ces tronçons de ZR sont finalement peu attractifs.
- Quelques pistes pour que cela le devienne et tendre encore plus vers un espace qui respire véritablement la ZR et ainsi mieux « vendre » les bénéfices à la mobilité douce.
 - Peut-être considérer la remarque du Certu/Cerema sur ZR : *« Le choix d'offrir ou de maintenir du stationnement ne saurait dans le cas général justifier l'absence de mise à double sens cyclable des voiries à sens unique. En effet, la présence de stationnement sur voirie est le résultat d'un choix et non une contrainte ex-nihilo. »*
 - De façon générale sur toute la ZR jusque pl. Libération, le marquage au sol « limitation à 20 » ne semble pas accompagner l'allure ZR et les comportements attendus ; il existe un seul marquage « zone de rencontre » historique qu'il semblerait plus utile de répéter à l'attention de tous les usagers avec le minuscule symbole voiture (versus « limitation de vitesse » à l'attention des automobilistes uniquement) – voir illustration
 - Comme souligné par Article R110-2 sur la ZR, *« Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation »*, il s'agirait de signaler entrée et en sortie, même en sens unique auto, et cela au bénéfice du vélo qui est invité à y circuler et profiter pleinement du plan vélo.
 - Pour ces types d'aménagements, notamment ZR, Z30, il semble essentiel d'accompagner par des actions de formation et sensibilisation de tous les usagers sur les bénéfices et les comportements à adopter (par ex avec la sécurité routière).



Marquage « limitation de vitesse » (à l'attention des automobilistes uniquement)
versus « zone de rencontre » (à l'attention de tous les usagers avec le minuscule symbole voiture)

- Le virage serré entre Ecole Primaire et Clair Horizon reste **un verrou important**, qui plus est aux abords de dessertes sensibles ...
- Sans faire sauter ce verrou complètement, généraliser la ZR dès l'entrée dans l'av. Sources en amont (Jean-Jaurès) pourrait déjà être bénéfique, en pensant toujours plus loin l'allure ZR et en considérant la remarque du Certu/Cerema.

Jean-Jaurès/Guinguette

Diagnostic

- Le point noir de la connexion en aval de la Guinguette avec Jean-Jaurès : des vécus de piétons avec des automobilistes en général peu enclins à céder le passage piéton, surtout lancés à bonne allure comme souvent sur toute l'av. Jean-Jaurès (hormis les tournes gauche/droite sur av. Sources qui peuvent être des fenêtres de passage pour le piéton) ; le piéton peut donc se voir refusé la priorité trois ou quatre fois, voire plus s'il ne montre pas clairement sa volonté de traverser, quitte à prendre un risque en posant un pied sur la première bande blanche ; même si un automobiliste cédait d'un côté, rien ne garantit que l'autre côté fasse de même instantanément, pire, des adhérents relèvent des automobilistes capables de dépasser le véhicule cédant le passage à un piéton en cours de traversée.
- Un chemin de la Guinguette conflictuel d'aval en amont, dangereux en amont, sans visibilité entre usagers, STOP non-respecté et vitesse élevée des véhicules à l'approche du tunnel de la Guinguette ; le piéton se sent très peu légitime mais vulnérable, il ne gère pas grand chose, d'aval en amont, ni dans le tunnel étroit, les usagers mobilité douce sont à la merci des automobilistes. La perception d'insécurité est ici forte.

Bilan évaluation intermédiaire

- La connexion en aval de la Guinguette avec Jean-Jaurès reste **un verrou important**, autant d'expériences toujours vécues comme décrit en diagnostic ; même si elles ne représentaient que 30 % des cas, sans compter les quelques accrochages, dont celui de début novembre 2023 (ci-contre), révèlent une ambiance toujours peu apaisée suffisante pour dissuader les piétons en gestation qui finissent par rester à quai.
- L'ambiance est en partie toujours similaire pour les piétons qui traversent le passage piéton av. Sources, en particulier face à des automobilistes qui surgissent rapidement de l'Est de Jean-Jaurès façon « virage Formule 1 », sans compter alors la mauvaise visibilité entre l'automobiliste et le piéton venant de l'av. Sources (muret et végétation du parc du Clair Horizon) – nb. aujourd'hui on peut constater que la barrière en place pour signaler les travaux sur av. Sources force l'automobiliste à ralentir, ce qui apaise la traversée.
- La fermeture de Guinguette représente une véritable bouffée d'oxygène pour les déjà habitués de l'itinéraire et à ouvert un possible pour d'autres usagers qui n'ont pas peur de Jean-Jaurès ; que ce soit des piétons, cyclistes, trottinetistes, c'est un début d'augmentation de fréquentation.



- Même s'il est possible de mesurer plus objectivement cette évolution, il semble déjà que la barrière en aval soit trop large, créant des conflits de passage entre piétons et vélos/trott à ses extrémités (nb. l'extrémité Est de la barrière placée sur une plaque d'égoût glissante en cas de pluie)
- L'espace de retournement n'est pas matérialisé comme projeté, l'automobiliste prend alors sa place au mieux tout en amont, souvent mal garé débordant et entravant le passage à l'extrémité Est de la barrière (nb. récemment vu la barrière souvent ouverte, peut-être une réponse à ces conflits/entrave ?)

Perspectives

- Avec le verrou de la traversé Jean-Jaurès, le potentiel de la fermeture de Guinguette paraît sous-exploité, elle pourrait profiter à bien plus d'usagers. Il s'agirait de déverrouiller la traversée, sans attendre la continuation du plan piéton de Jean-Jaurès (par ex. en implémentant une expérimentation de ce que prévoit ce plan, sorte de « corona-aménagement »)
- De façon générale utiliser des barrières moins larges, adaptées à la situation, voire se contenter de deux potelets bien visibles (ex. aux abords de l'Ecole Primaire du centre, la barrière paraît bien plus entraver les usagers mobilité douce que bloquer les automobilistes, sans compter la végétation qui prend sa respectable place).

Fléry et Chez Roch

Diagnostic

- Sur Fléry, vitesse élevée des véhicules et virage en aval tourne-gauche à la descente sans visibilité jusqu'au tunnel, le piéton est vulnérable.
- Vers l'amont de Fléry, trottoir W inutilisable et de l'autre côté ce n'est pas mieux avec une bande piétonne qui expose dangereusement aux automobilistes qui émargent pour tourner large (tant à la descente qu'à la montée tournant depuis/vers av. Mateirons)
- Carrefour sur Royal tout bonnement ingérable pour le piéton qui se sent très vulnérable, qui plus est avec des vitesses excessives
- Sur Chez Roch, les automobilistes stationnés sauvagement représentent la principale entrave, en aval vers aujourd'hui le poste électrique et en amont vers Bennevy

Bilan évaluation intermédiaire

- La branche Chez Roch est sûre et confortable pour la mobilité douce tout comme le passage sous tunnel de la Guinguette, même si la raideur demande de la vigilance dans les périodes humides et neigeuses.
- Sûre et confortable hormis à son débouché sur Bennevy, avec ce chapelet d'autos en stationnement le long de la rampe d'accès du Rose Eden et la dernière automobile de ce chapelet venant souvent barrer le chemin de Chez Roch devant les deux potelets.
- De façon générale, depuis la constructions du Rose Eden, le système voiture s'est propagé, envahissant tout ce qui peut l'être, notamment autour du parking en amont sur Bennevy, le piéton

ayant perdu de l'espace de cheminement. La principale entrave d'un stationnement sauvage reste et a même empirée.

- Dans cette zone de connexion avec bld. Bennevy, aucun piéton ne chemine dans l'axe du boulevard en faisant le détour de chercher le mini-PP en aval (nb. en cas de pluie, l'eau ruisselle abondamment dans les pieds, car elle est engloutie par le caniveau hélas placé en aval de ce mini-PP).
- Dans l'axe Chez Roch, la pratique du piéton est celle d'évoluer en milieu de chaussée du fait de trottoirs absents et peu attractifs plus en amont avant le carrefour ; c'est donc de-facto une pratique de ZR sans doute à légitimer (selon discussion en groupe de travail).
- Le statut de la branche vers Chez Roch n'est pas clair, aucune signalisation n'aide l'usager ... Est-ce une voie verte ? Au sens Article R110-2 « *route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers, des piétons et des cavaliers* » ? Cela permettrait de savoir/appuyer si les cyclomoteurs (50 cm3 max) sont autorisés, car ces engins empruntent déjà la Guinguette depuis Fléry (malgré l'interdiction B7a signalée ici).
- Côté Fléry, la fermeture de la Guinguette amène logiquement un apaisement général, même avec la circulation des automobilistes qui se prennent pour des riverains pour aller stationner depuis av. Sources par Nant d'Enfer sur Georgillet (malgré la petite signalisation d'interdiction, peut-être trop discrète) et repartir par Fléry.
- Les J11 qui accompagnent le marquage au sol sur Fléry sont très utiles pour protéger les piétons dans le virage sans visibilité, ainsi que les deux demi-écluses pour faciliter le croisement autos/vélos, l'apaisement général ne nécessitant pas d'aménagement plus poussé.
- Les quatre J11 en aval de la barrière de Fléry sont inutilement redondants avec la barrière, entravant bien plus les piétons qu'autre chose ; s'il s'agit de barrer les motos et cyclomoteurs, ces derniers passent alors par la bande cyclable ouverte.
- Le marquage est utile jusqu'à l'amont de Fléry sur Royal, bien qu'aujourd'hui il est en attente d'être remis sur le frais bitume et que les travaux au sommet de Fléry laisse le piéton bien délaissé ...
- En amont de Fléry, côté BC, celle-ci est bien souvent entravée par des automobilistes qui y stationnent (nb. certains véhicules garés nez vers l'aval laisse entendre que des automobilistes accèdent par le haut, contrevenant le sens interdit pourtant signalé)

Perspectives

- Sur Guinguette, la main courante mérite d'être prolongée en amont et en aval.
- La zone de connexion Chez Roch avec bld. Bennevy nécessite des améliorations prenant en compte les observations ci-dessus.
- Clarifier le statut des branches vers Chez Roch / Fléry : voie verte ?

- De façon générale sur la commune, les chantiers et divers travaux affectant la chaussée n'ont que peu de considération pour les piétons et cyclistes, ne cherchant pas à les guider de façon sécurisée, malgré les obligations et recommandations⁴.
- Propoesat, discuté en ateliers, reste une version possédant un fort potentiel d'attractivité, moins raide et plus apaisé qu'il s'agirait d'aménager, au moins pour les piétons dans un premier temps.

⁴ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Cerema%202018%20pietons%20chantiers%20urbains_0.pdf