

Quels déplacements demain ?

Bilan de l'atelier participatif du 15 octobre 2016

Mandat d'études pour la création de la ZAC des 3 Lieux

Commune de Chevaigné

Octobre 2016



sce
ateliers **up+**



Sommaire

1	Objectifs et déroulement	5
A	<i>Objectifs de l'atelier</i>	5
B	<i>Déroulement</i>	5
C	<i>Participants</i>	6
2	Synthèse des échanges et propositions	7
A	<i>Apaiser la circulation et renforcer l'animation dans le centre bourg</i>	7
B	<i>Etudier les solutions de desserte du secteur Grand-Champ</i>	8
C	<i>Renforcer le maillage des cheminements piétonniers et cyclables</i>	9
D	<i>Remédier aux problèmes ponctuels de stationnement</i>	9
3	Conclusion provisoire	10
4	Annexes	11
A	<i>Transcription des propositions formulées par les groupes et priorisation</i>	11
B	<i>Liste des participants</i>	13
C	<i>Evaluation de l'atelier par les participants</i>	15





1 | Objectifs et déroulement

A | Objectifs de l'atelier

Les projets de renouvellement urbain dans le centre-bourg et d'extensions dans les secteurs de Grand Champ et des Fonderies marqueront une nouvelle étape pour le développement de la commune. L'arrivée de nouveaux habitants et d'activités est un enjeu majeur, aussi bien pour les accueillir dans un cadre de vie de qualité, en proposant des services et équipements adaptés, que pour la maîtrise des déplacements et les interrogations qu'ils peuvent provoquer.

Ce dernier point est le sujet de nombreuses questions. Pour discuter ensemble les enjeux du projet en matière d'organisation et de maîtrise des déplacements dans le bourg et à l'échelle de toute la commune, un atelier participatif a été organisé le 15 octobre 2016. Cet atelier poursuivait les objectifs suivants :

- Présenter les conclusions de l'étude déplacements qui a été menée dans le cadre du diagnostic de la ZAC des 3 lieux par le bureau d'études M3De
- Partager le diagnostic et les enjeux de la mobilité quotidienne des habitants et usagers dans le centre-bourg
- Evaluer collectivement des scénarios alternatifs pour gérer les déplacements dans la commune
- Proposer des objectifs prioritaires et des pistes de solutions

B | Déroulement

L'atelier s'est organisé autour de plusieurs étapes de travail en groupe et chacune a fait l'objet d'une restitution collective. Le changement de la composition des groupes à chaque étape a permis aux participants de multiplier les échanges et les rencontres.

A partir d'une présentation introductive des sites de projet et de leurs programmes, ainsi que d'un rappel des conclusions de l'atelier de concertation sur les « zones calmes » et les déplacements qui a eu lieu dans la commune en juillet 2015 dans le cadre de la révision du POS en PLU, les groupes ont établi un diagnostic partagé sur les pratiques de déplacement quotidiennes dans la commune.

Dans un second temps, trois scénarios d'organisation et de hiérarchisation des voies et accès, volontairement contrastés, ont été mis en débat et évalués par les groupes au regard de leurs avantages et inconvénients. Enfin, des propositions sur la thématique traitée ont été formulées et priorisées par les participants.

Un deuxième atelier est d'ores et déjà prévu le 10 décembre pour poursuivre la démarche de concertation autour du projet avec la population intéressée, axé sur les propositions de programmation et d'aménagement du centre-bourg.

9h00	Accueil et ouverture Présentation de l'équipe de travail, éléments de planning	Mme le Maire - Territoires et Développement
9h15	Déroulement, règles du jeu et objectifs de l'atelier	Animateur (ateliers UP+)
9h30	Présentation du diagnostic: les conclusions de l'atelier « zones calmes », le projet de la ZAC des 3 lieux	Ateliers UP+
9h45	1 ^{ère} étape : Se déplacer dans le bourg de Chevaigné – diagnostic partagé des forces et faiblesses	Groupes mixtes
10h30	Présentation des résultats de l'étude déplacements et des scénarios	Ateliers UP+
10h45	2 ^e étape : Evaluation collective des scénarios: avantages et inconvénients	Groupes par mode de déplacement
11h30	Petite pause	
11h45	3 ^e étape : Propositions d'objectifs et de pistes de solutions	Groupes mixtes
12h30	Hiérarchisation individuelle des propositions	Tous
12h45	Conclusion collective	Tous
13h00	Clôture de l'atelier	Mme le Maire

C | Participants

47 personnes étaient présentes à l'atelier, dont un quart d'élus. La liste des participants figure en annexe. Cette assemblée locale était accompagnée tout au long de la matinée par les urbanistes des Ateliers UP+ de SCE (chargés des études urbaines), de la SEM Territoires & Développement (mandataire sur les études de création de la ZAC) et l'AUDIAR.

L'inscription à l'atelier était ouverte à tous les habitants de la commune. Les participants présents représentaient la diversité des intérêts et du territoire, mais se rejoignaient sur l'intérêt d'investir du temps et de l'énergie dans le débat.

L'atelier s'est déroulé dans une très bonne ambiance, studieuse et d'écoute mutuelle. Si de nombreuses questions restent ouvertes et nécessiteront des approfondissements, il a permis d'établir un socle partagé de la lecture des enjeux et de la compréhension de la problématique des déplacements dès qu'il s'agit d'intégrer les différents besoins et moyens : à pied, à vélo, en voiture, en bus et en train, camions et engins agricoles...

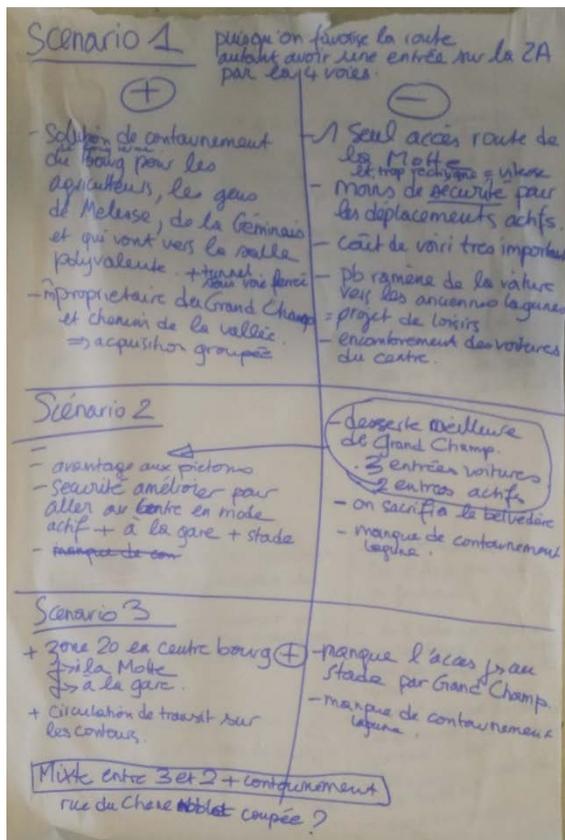
Ainsi, l'atelier s'inscrit dans un processus de recherche de solutions, en confrontant l'expertise technique des bureaux d'études aux usages et attentes de la population. Cette opportunité d'être force de proposition a été saisie ; dans les prochains mois, il reviendra aux élus dans leur ensemble d'assurer l'intégration de ces résultats dans les études techniques, puis d'effectuer les arbitrages nécessaires.



2 | Synthèse des échanges et propositions

Ci-après les propositions issues des travaux des groupes lors de l'atelier sont résumées selon les différentes thématiques abordées. Les propositions formulées par les groupes de travail et leur priorisation par les participants figurent en annexe.

A | Apaiser la circulation et renforcer l'animation dans le centre bourg



Dès le début de l'atelier, les participants ont mis en avant l'importance de la pratique des « modes actifs » dans le bourg : on se déplace à pied et à vélo pour aller au centre-bourg, à l'école... L'usage de la voiture semble essentiellement réservé à des déplacements au-delà du centre-bourg (et notamment aux trajets domicile-travail), ou à des situations exceptionnelles (lors du mauvais temps...).

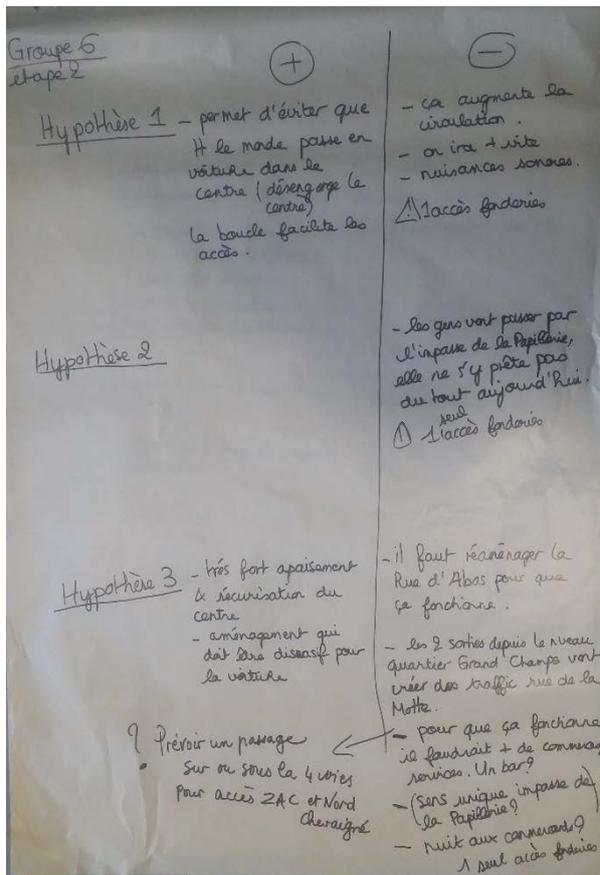
La proposition d'un centre-bourg apaisé avec l'aménagement de son « épine dorsale » (Rue de la Mairie / Rue de l'Ille-et-Rance) en zone de rencontre (limitée à 20 km/h, priorité aux piétons ; proposition empruntée au scénario 3) est ressortie de tous les groupes et a logiquement récolté le maximum de points de priorité (38 points pour une bonne quarantaine de participants). Les vitesses devront y être réduites davantage par des plateaux surélevés que par des « chicanes » ou des « dos d'ânes », notamment devant les écoles, les commerces et les équipements.

La traduction concrète des aménagements pose toutefois un certain nombre de questions : l'aménagement d'un sens unique avec un contre-sens cyclable a été proposé par un groupe. Il a aussi été souligné que l'aménagement ne devrait pas retarder les bus.

Certains groupes ont prolongé la proposition d'un centre-bourg apaisé sur le plan de l'animation (bien que cela n'ait pas directement été le sujet de l'atelier). En effet, le diagnostic partagé a permis de souligner l'importance des déplacements à pied ou à vélo dans le cœur de bourg pour « créer du lien social ». Ainsi, le projet devrait permettre de proposer une nouvelle animation dans le centre-bourg (autour du Presbytère) et de créer des espaces de ressourcement pour les tout-petits et les ados (et ceci au-delà du centre-bourg aussi au Tertre et au canal). Plus généralement, il a été question d'un rééquilibrage de la centralité « Nord » par la mise en lien des centralités « mairie » et « gare ».



B | Etudier les solutions de desserte du secteur Grand-Champ



La desserte du futur quartier de Grand Champ (qui accueillera environ 125 logements), et l'extension de la zone artisanale de la Fonderie, ont focalisé une grande partie des discussions. Alimenté par les scénarios proposés au débat, la question a été traitée selon deux approches complémentaires : la question des entrées/sorties du quartier depuis le centre-bourg, et la question d'un accès par un contournement.

En ce qui concerne les accès du secteur de Grand Champ depuis et vers le centre-bourg, les priorités des participants se sont portées sur les propositions d'une desserte par deux accès viaires sur la Rue de la Motte, et l'intégration de l'Impasse de la Papillerie comme un cheminement pour les modes actifs (respectivement 16 et 17 points de priorité). Un certain nombre a toutefois exprimé un doute si une 3^{ème} sortie indépendante de la Rue de la Motte (sur l'Impasse de la Papillerie ou sur la Rue du Tertre ?) n'était pas indispensable ; une proposition dans ce sens a toutefois soulevé plus d'opposition que d'adhésion.

Au-delà des questions évidentes qui se posent pour le quartier du Tertre et de la Vielle Cour, les participants se sont également interrogés sur l'intérêt et le besoin de réaménager l'itinéraire par la Rue Abas ; mais des doutes ont également été exprimés, pour ne pas faire de cet axe une « barrière ».

Quant à l'intérêt d'un contournement, la question a été posée dès l'évaluation des scénarios. Si le scénario 1, qui reposait sur une logique de faciliter les déplacements en voiture, n'a pas connue une adhésion en soi, il a été proposé par plusieurs groupes de combiner les scénarios 1 et 3, soit l'addition du principe d'un centre-bourg apaisé et d'un contournement. Ce contournement devrait non seulement délester la Rue de la Mairie du transit, mais aussi anticiper l'augmentation future de la circulation. Certains ont toutefois souligné la contradiction d'une telle stratégie avec la « culture » des modes actifs des habitants actuels, en se demandant s'il ne fallait pas mieux « éduquer » les futurs habitants pour se déplacer à pied et à vélo. Aussi, certains ont jugées peu réalistes les infrastructures nécessaires du fait de l'importance des coûts (passage du pont, pentes, franchissement de la 4-voies...).

In fine, les propositions pour un contournement Ouest, routier mais facilitant en même temps l'accès au canal et aux lagunes pour les modes actifs, voire d'un contournement Nord reliant la Rue de la Motte et la zone artisanale de la Fonderie directement à la 4-voies, ont connu un soutien significatif, avec respectivement 19 et 10 points de priorité. Mais des points de mise en garde ont été signalés par d'autres.



C | Renforcer le maillage des cheminements piétonniers et cyclables

Le diagnostic partagé a mis en évidence l'atout que représentent les cheminements piétons et cyclables pour les habitants. Plusieurs propositions ont porté sur le renforcement de cet atout, notamment en améliorant la lisibilité et la signalétique de ces itinéraires, ou encore l'éclairage des chemins les plus utilisés (11 points de priorité).

A une échelle plus large, deux propositions ont porté sur le prolongement des chemins du bourg vers ceux de la « campagne », notamment en ce qui concerne une liaison Nord-Sud de la commune reliant la Géminais au centre-bourg.

Quelques critiques ont porté sur le revêtement de certains cheminements, pas toujours adaptés aux trottinettes par exemple, ou pas assez entretenus. Il a ainsi même été proposé de tailler les haies qui débordent sur les chemins piétons, ou de favoriser les sorties sur les cheminements depuis les fonds de jardins.

D | Remédier aux problèmes ponctuels de stationnement

La question du stationnement n'a été abordée qu'à la marge. En effet, elle ne paraît pas problématique sauf quelques points ponctuels signalés par les participants. Ainsi, il s'agirait notamment d'apporter des réponses à la saturation du parking de la gare et au stationnement autour des écoles aux entrées et sorties scolaires.

D'autres propositions, telles qu'une gestion plus contraignante des places de stationnement de courte durée, l'aménagement d'un parking en entrée de bourg ou la surélévation des trottoirs n'ont pas créées d'adhésion, voire même du rejet.

En contrepartie, il a été proposé de mettre en place un système de « pédibus » (soit un bus à pieds pour accompagner les enfants en groupe aux écoles depuis les quartiers), en réponse à l'encombrement de voitures déposant les enfants devant les écoles. Ainsi, la culture d'un centre-bourg pratiqué à pied pourrait rester un remède efficace contre les nuisances de la circulation automobile.



3 | Conclusion provisoire

L'atelier a produit un nombre important d'échanges, apporté de nombreux éclairages et mis en perspective des pistes de travail et de solution. Mais il est propre au débat sur les pratiques de déplacement que les avis sont souvent contradictoires. L'unanimité autour du principe d'un centre-bourg fortement apaisé, donnant la priorité aux modes doux, sans exclure la voiture ni le bus, est d'autant plus significatif. Cette piste demandera d'être étudiée très concrètement et dans le détail, sans relâcher l'ambition forte qui a été exprimée à son égard.

L'atelier a permis de formuler une vision globale. Bien sûr, les propositions de principe qui en ressortent devront être confrontées aux contraintes technico-économiques de faisabilité. Si tout ne pourra pas être réalisé, les enseignements de l'atelier permettront néanmoins d'orienter la recherche de solutions et d'évaluer les choix possibles.

Certaines propositions sont très directement liées aux aménagements de la future ZAC des 3 Lieux et pourront être intégrées dans le montage opérationnel de l'opération. D'autres demanderont d'être portées par d'autres outils et moyens.

A ce titre, Maud Joalland, architecte-urbaniste en charge du projet, a souligné l'importance de mettre en balance l'impact économique et environnemental d'un contournement avec la relative augmentation de la circulation entraînée par le projet. L'aménagement d'un centre-bourg véritablement apaisé et contraignant comme l'ont souhaité les participants, lui semble plus en phase avec la pratique des modes actifs que l'aménagement d'un contournement routier. En tout état de cause, cette problématique demandera d'être regardée de près d'un point de vue technique pour apprécier les trafics induits dans le centre-bourg et les quartiers limitrophes.





4 | Annexes

A | Transcription des propositions formulées par les groupes et priorisation

Voici ci-dessous les propositions formulées par les groupes et hiérarchisées par l'ensemble des participants, par thématique et dans l'ordre des priorités. Le chiffre dans la colonne de droite correspond au nombre de « points de priorité » attribué individuellement par les participants (gommettes noires : chaque participant disposait de 4 gommettes = 4 « sous » qu'il pouvait « investir » selon ses priorités personnelles, avec 1 ou plusieurs sous par proposition). Des chiffres entre parenthèses signalent des « points de mise en garde » (gommettes jaunes : chaque participant disposait de 2 gommettes qu'il pouvait ou non utiliser pour signaler des propositions qui, selon lui, posent problème).

Un centre-bourg apaisé (49)

Le centre-bourg – un lieu d'attractivité pour tous les modes, une zone apaisée pour la sécurité des jeunes Zone 20 pour la Rue de la Mairie et la moitié de la Rue d'Ille et Rance (épine dorsale) / Zone 30 pour les autres rues : limiter la vitesse par l'aménagement urbain Une zone de rencontre à 20 km/h « contraignante » entre la Rue de la Vieille Cour à la rue de Rennes, ainsi que la Rue des Temps Modernes. Réduire la vitesse sans dos d'âne, avec peu de chicanes et en favorisant les plateaux piétonniers surélevés, notamment devant les écoles, les commerces, les équipements	38
Zone de la Gare et rue de Temps Modernes : aménagement d'une circulation apaisée	6
Etudier la mise en sens unique de l'axe central avec un contre sens vélo	5
Un axe central en zone de rencontre à délimiter selon un partage de voirie par rapport au bus	

Desserte du secteur de Grand Champ (45)

Impasse de la Papillerie : pas de voitures, un cheminement pour les modes actifs, la mise en valeur du Tertre	17 (4)
Desserte par 2 accès viaires sur la route de la Motte, et 1 accès en modes actifs par le Sud	16
Accès Grand Champ par 2 ou 3 sorties	7
3 sorties voiture depuis Grand Champ : Rue de la Motte + ?, avec un accès sécurisé piétons vers l'école	5 (11)



Contournements et autres voies d'accès (30)

Contournement Ouest, avec un accès aux lagunes en modes actifs Contournement : répondre à l'augmentation du trafic, être attentif à l'attractivité du centre-bourg, connexion entre le centre-bourg et le canal, accès au lieu de nature:/ aux lagunes	19 (6)
Un accès direct à la Fonderie de l'autre côté de la 4-voies Un contournement Nord « La Motte > Fonderie > 4-voies » avec accès à la salle polyvalente et le secteur Grand Champ	10 (3)
Etudier l'organisation du transit par des contournements du centre bourg	1
Accès de la Zone Artisanale par la Rue Abas : des aménagements complémentaires pour les camions	(5)
Non au contournement Ouest – lagunes	(9)

Le maillage des cheminements piétonniers et cyclables (20)

Favoriser l'usage des chemins, et assurer leur continuité et leur lisibilité Des cheminements à renforcer sur des voies fermées, et à valoriser par la signalétique Eclairer et mieux signaler les chemins piétons les plus utilisés	11
Une liaison Nord-Sud en mode actif, de la Géminais au centre-bourg	3
Prolonger les chemins du bourg vers ceux qui sont en campagne	3
Tailler les haies qui débordent sur les chemins piétons	2
Aider les propriétaires à faire une sortie piétons et vélo sur les cheminements piétons	1 (1)

Animation des lieux (11)

Créer des espaces de ressourcement : au canal, le Tertre, dans le centre-bourg (pour les tout-petits et les ados)	5
Proposer une nouvelle animation dans le centre-bourg (à la place du Presbytère)	4
Mettre en lien les lieux « mairie » et « gare » : rééquilibrer la centralité Nord	2

Stationnement (7)

Le Pédibus comme solution au « chaos » (du stationnement voitures) devant l'école, voire une « interdiction » de la dépose des enfants en voiture	5
Apporter des solutions au problème de stationnement à la gare	2
Ne pas augmenter le nombre de places de parking, mais les réaménager (places minutes ?, un parking à l'entrée du bourg ?)	(2)
Faire des trottoirs « surélevés »	(15)



B | Liste des participants

TITRE	NOM PRENOM	QUALITE	ADRESSE
Mme	AUBRÉE Brigitte		9 rue du Tertre
Mme	AUMOND Clémence	Les ateliers UP+ de SCE	
Mme	BOTHEREL Christiane		Rue d'Ille et Rance
M.	CADIEU Marcel	Adjoint	
Mme	CHATELLIER Aurélie	Chargée d'opération	
M.	COUBRUN Jean	Référent transport	Rte de la Motte
Mme	DESFEUX Manon		
M.	DOUSSET Baudouin	Adjoint	Rue Vieille Cours
M.	DUREAU Jean-Marie	Conseiller municipal	Campagne
Mme	ECALLE Caroline	Conseiller municipal	
M.	FAUTRAT Laurent	ASSNET ASSISTANCE	ZA Les Fonderies
M.	FOUGERAY Vincent		Janaie
M.	GENDRON David	Conseiller délégué	Grande Haie
M.	GONON		Allée du Moulin
Mme	GONON		Allée du Moulin
Mme	GOURET Fanny		Impasse de la Papillerie
M.	GRIGOLI Philippe	Référent transport	Rte de la Géminais
M.	GUIMONT Hubert	Conseiller municipal	
M.	GUIMONT Paul		Campagne
M.	HIRGAIR Christian		21 rue de la Motte
Mme	JOALLAND Maud	Les ateliers UP+ de SCE	
Mme	LAISNE Guylène	Conseillère déléguée	Grande Haie
Mme	LAMBROUIN Fabienne		Rue Les Enfants du Paradis
M.	LAURENT Philippe	Conseiller municipal	Allée de la Janais
M.	LAURET Louis	Conseiller délégué	Rue Vieille Cours
Mme	LE GUEN Isabelle	Conseiller municipal	Papillerie
M.	LE RAY Jean-Yves		Clos de la petite Lande
Mme	LEMPERIERE Ghislaine	Adjointe	Rue de la Motte
M.	LEMPERIERE Philippe		Rue de la Motte
Mme	LENOTTE Armelle	Association Pain d'Epice	3 Le Coin Guillé
Mme	LUMINEAU Sophie		Impasse de la Papillerie
Mme	MAHEO Emilie		
Mme	MAILHOS Marie-France		Rue d'Ille et Rance
Mme	MILVOY Anne	AUDIAR, Urbaniste / écologue	
Mme	NERANT Delphine	Présidente ASCC	
Mme	ORY Nicole		Rue de la Mairie
Mme.	PINCHINAT Sophie		Place de l'église
M.	PINEL Gervais	RENSON élevage	5 rue Félix Despail
M.	REGNIER David	Resp. Espaces verts	
M.	RICHARD Vincent		Impasse de la Papillerie
M.	RIDARD Guillaume	Conseiller municipal	Clos des Ecoreuils
Mme	ROCHERON Martine	Conseillère déléguée	Rue Vieille Cours
M.	ROYER Patrick		Impasse de la Papillerie
Mme	RUBIN Rachel		
Mme	SALOMON Sophie		Champ Michel
Mme	VINCENT Sandrine	Maire	Grande Haie
M.	VON FISCHER Christoph	Les ateliers UP+ de SCE	





C | Evaluation de l'atelier par les participants

« Dites-nous comment vous avez apprécié cette matinée ! Collez un point autocollant sur le panneau d'évaluation :

- Axe vertical - Votre satisfaction personnelle de l'atelier : A titre personnel, avez-vous apprécié cette matinée de travail collectif ?
- Axe horizontal – L'intérêt et la « plus-value » pour bien orienter le projet : Selon vous, l'atelier a permis de faire avancer le projet d'aménagement dans le bon sens ? »

