Concertation Pôle d'Échanges Multimodal Gare de Vannes

Position Vélomotive

Perception générale du projet

L'association Vélomotive trouve le projet intéressant mais perfectible. Il va dans le bon sens. L'aménagement du Pôle d'échanges multimodal (PEM) offre de nombreuses opportunités, non seulement d'améliorer l'accès à la gare, mais aussi de contribuer au développement des modes de déplacement non-motorisés ou en transport en commun.
Suite à la présentation du projet qui nous a été faite, nous attirons néanmoins votre attention sur les points suivants qui nous interpellent :

Stationnement vélos

Sécurisation des vélos des voyageurs

Le stationnement, prévu pour 150 vélos, comporte 120 arceaux et le reste en stationnement sécurisé (outre les 48 places existantes pour les abonnés TER, stationnement qui est déjà sous-dimensionné, et inaccessible aux VAE du fait des places « surélevées sur rail »).
La proposition dédiée au stationnement sécurisé nous semble insuffisante et non compatible avec l'objectif de favoriser le rapport modal.

Il n'est pas concevable de devoir stationner un vélo à un arceau au PEM pour une journée entière, voire au-delà. Des cyclistes sont victimes de vol de vélos, mais aussi des composants du vélo comme la selle. Il est tout aussi inconcevable que celui qui vient à la gare à vélo pour prendre le train ait des craintes pour le gardiennage et la sécurisation de son vélo.

Le manque de stationnement sécurisé est déjà aujourd'hui un frein au développement du déplacement à vélo pour prendre le train.

Nos recommandations en matière de stationnement des vélos

Nous recommandons d'augmenter la prévision des places de stationnement sécurisé pour les personnes qui laissent leur vélo à la gare lorsqu'ils prennent le train, qu'ils soient abonnés ou non.
En ce qui concerne la localisation du stationnement vélos, les voyageurs venant à vélo doivent trouver un local sécurisé proche de l'accès au train.
Des arceaux de stationnement de plus courte durée doivent se trouver proche des guichets et des commerces.
Pour atteindre l'objectif de « Faciliter les déplacements alternatifs à la voiture… », ceux qui choisissent de venir à vélo ou en transport en commun doivent arriver au plus proche de leur destination à la gare par rapport à ceux qui choisissent la voiture individuelle.

Le dimensionnement à 150 places + le stationnement sécurisé existant peut être considéré comme étant un début. Mais la prévision d'installer des places sécurisées au fur et à mesure de l'accroissement du nombre de voyageurs arrivant à vélo doit être intégrée au projet. En effet, chercher du foncier d'ici 6 ans pour y installer des parkings à vélo supplémentaires, lorsque le report modal commencera à être important, risque de désavantager les personnes qui cherchent à délaisser la voiture individuelle.

Des places pour les vélo-cargo, triporteurs et vélos *longtail* doivent également être prévues.
Une station de gonflage doit être intégrée.

Le projet doit comporter plusieurs espaces de vélo en libre-service (au moins une au Nord et une au Sud).
Il est nécessaire de prévoir également un espace pour un loueur de vélo. A Auray, le loueur est installé face à la gare.
La location de vélos dans les gares est un facilitateur du report modal. Que ce soit pour des loueurs privés ou pour un système de service public, le foncier doit être prévu en amont.

Dans ce domaine, l'ambition est de rigueur !

Conception de la passerelle

La passerelle est un équipement structurel majeur qui facilitera l'accès au PEM.
Cependant, nous sommes inquiets de la largeur annoncée de 4m50 qui est insuffisante, mais surtout en dessous des préconisations du Cerema, qui recommande une largeur de 3.00m pour une piste cyclable bidirectionnelle et une largeur de trottoir attenant de 1.80m. D'autant plus que les piétons circulent généralement avec des bagages et valises.
Pour rappel, la passerelle desservira non seulement la gare, mais a aussi comme objectif le rattachement du quartier Nord gare et de St Avé au centre-ville de Vannes. Le flux va se densifier au fur et à mesure du développement de la population et du changement d'habitudes vers les modes actifs. Il risque donc d'y avoir des conflits d'usagers, surtout quand les gens sont pressés,
Comment organiser la cohabitation des piétons, des cyclistes et des utilisateurs d'autres modes actifs (roller, trottinette y compris électrique et autres engins personnels de mobilité) ?

Nos recommandations pour la passerelle

Nous recommandons une largeur conforme aux préconisations du Cerema. Pour fluidifier les deux types de trafic sur la passerelle, nous préconisons une séparation au minimum, visuelle et podotactile, mais de préférence physique par une bordure angulée « qui pardonne ».
Nous souhaitons que la pente pour accéder à la passerelle soit suffisamment douce pour tout type d'utilisateur et accessible aux vélos de type cargo et triporteur ainsi qu'aux tricycles et vélos équipés de remorque.
Nous recommandons une étude du trafic attendu d'ici dix ans pour prévoir la largeur suffisante.

Mise en cohérence de l'aménagement du pôle multimodal avec le développement futur des infrastructures permettant le déplacement actif dans l'ensemble de la ville de Vannes et de la Communauté de l'Agglomération

La présentation du PEM qui nous a été faite n'a pas donné d'information quant à son intégration dans le plan de circulation urbaine des modes actifs de déplacement, à part le périmètre immédiat de la gare.
Nous savons que sur les dix années à venir, le report modal devrait conduire à une augmentation marquée du nombre d'utilisateurs des modes actifs.

Des pistes cyclables séparées du trafic motorisé et des piétons

L'avenue Favrel et Lincy mène aux gros sites d'emploi qui sont le Centre Hospitalier et la zone de Troadec, mais sera également utilisée par les personnes se déplaçant entre St Avé et Vannes. Le

nombre de vélos est donc amené à augmenter. Il faut d'emblée prévoir une piste cyclable en site propre, donc séparée du trafic motorisé et des piétons. Le dimensionnement doit prendre en compte non seulement le nombre de vélos, mais aussi le type de vélo et de cycliste : vélos musculaires, vélos à assistance électrique, vélos cargos, *longtails*, triporteurs, tricycles, vélo-randonneurs, vélos avec remorques, enfants à vélo, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, familles… Il faut également prendre en compte les usagers d'engins personnels de déplacement et les personnes en rollers.
L'aménagement des pistes cyclables doit permettre de rouler efficacement et en sécurité, sans conflit d'usages.

Il pourrait être intéressant de considérer d'autres sites pour les pistes cyclables, par exemple, au Sud, le long de la voie ferrée, à côté du parking pour pouvoir atteindre Troadec.

La passerelle pourrait bénéficier de deux descentes sur le côté Sud : l'une comme prévu sur le parvis, et l'autre de l'autre côté du rond-point près de l'hôpital, afin d'éviter aux cyclistes de prendre le rond-point pour se rendre à l'hôpital, à Troadec et au centre-ville.

Les ronds-points qui seront empruntés par les cyclistes doivent être aménagés à l'Hollandaise (Cf. rond-point avenue Pompidou).

Il faut également aménager des pistes cyclables sur le Nord du site, notamment sur la rue de Strasbourg.

Conclusion

Nous demandons que le plan de circulation locale et des accès soit conçu en cohérence avec un plan de déplacement à l'échelle de la ville et de l'agglomération.
En effet, le dimensionnement des voies consacrées aux modes actifs ne peut se concevoir que dans une approche intégrée, en prenant en compte l'augmentation des déplacements par modes actifs.

Vélomotive, le 24 avril 2021