Bilan de l'atelier du 26 juin 2017

Groupe consultatif

Avenue NATIONALE 2020

Ville d'Arnage

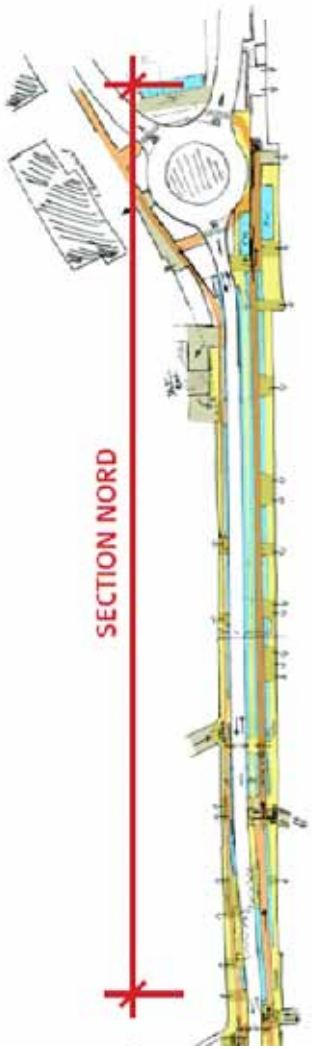
Le Mans Métropole

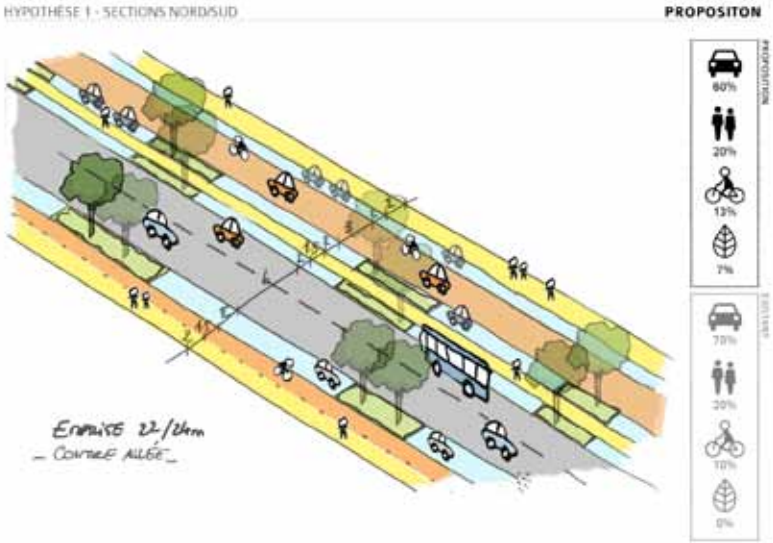
idea

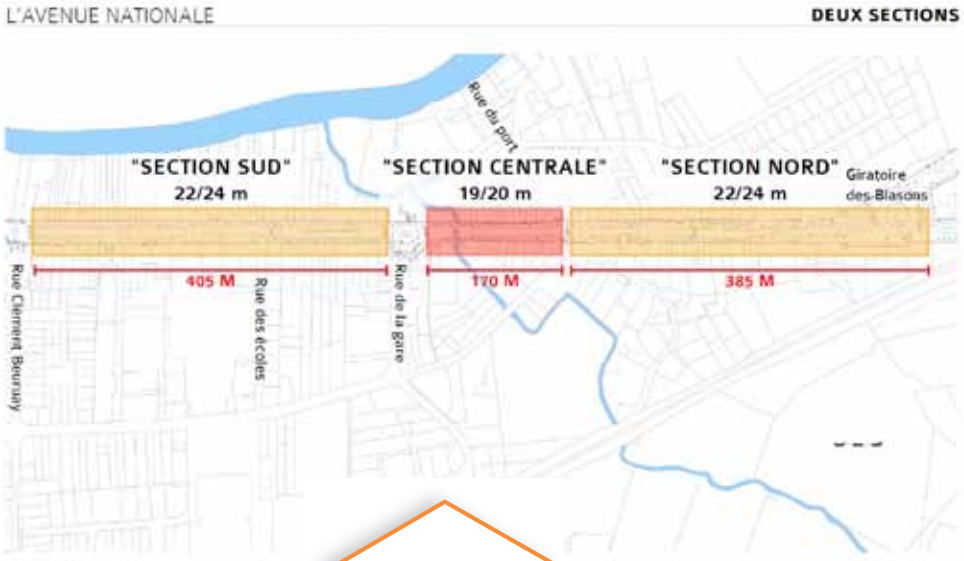
atelieruelle

Juillet 2017

Lors de l'atelier du 26 juin 2017, les participants ont débattu à partir d'hypothèses d'aménagement de l'avenue Nationale. Le présent fascicule restitue les points forts et les points faibles identifiés pour chacune de ces hypothèses, ainsi que des suggestions ou questions supplémentaires.







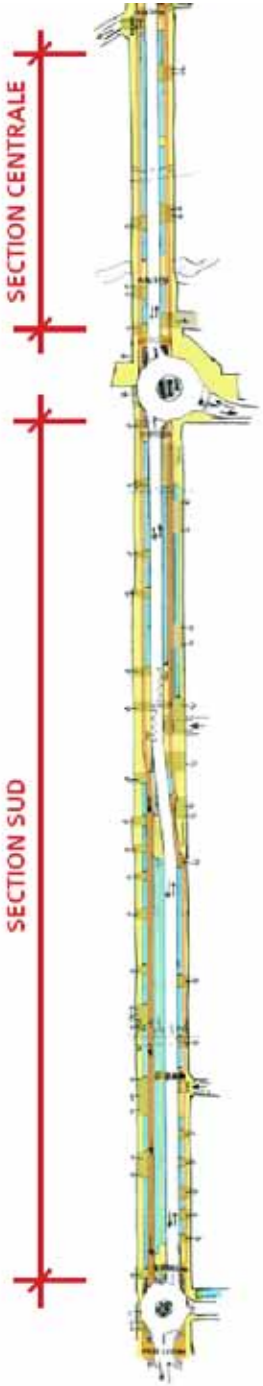
HYPOTHÈSE 1 NORD/SUD

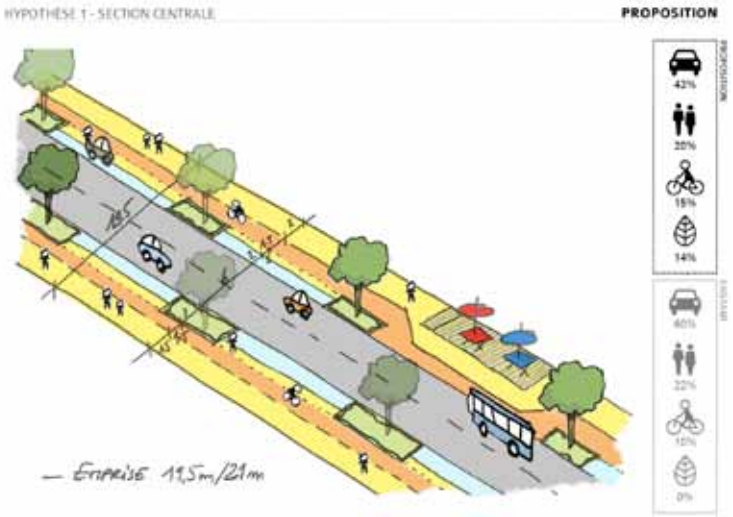
+

- Une piste cyclable de chaque côté
- La végétation
- L'accès facile aux stationnements / davantage de stationnements (attention de ne pas en offrir de trop)

–

- Le peu de changement vis-à-vis de l'existant / pas d'originalité
- « On ne veut plus de contre-allée »
- La contre-allée : couloir de stationnement, perte de places, dangereux pour les cyclistes
- La cohabitation voitures/cycles difficile
- La voiture occupe toujours trop de place
- La terrasse de certains bars coupée par la piste cyclable





HYPOTHÈSE 1 CENTRALE

+

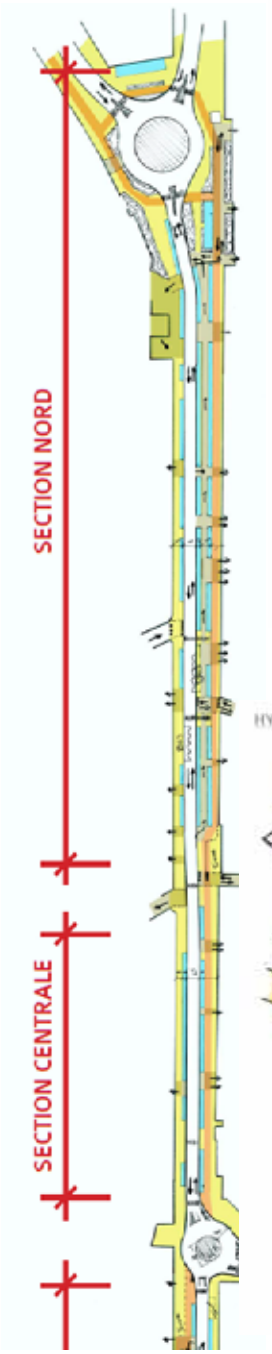
- La sécurité de chaque manière de circuler
- L'emplacement pour les terrasses devant les bars, pratique pour les terrasses, les piétons
- De véritables pistes cyclables de chaque côté / séparation des pistes
- La continuité des bandes cyclables et piétonnes
- La végétation / végétalisation
- La facilité d'accès aux places de stationnement

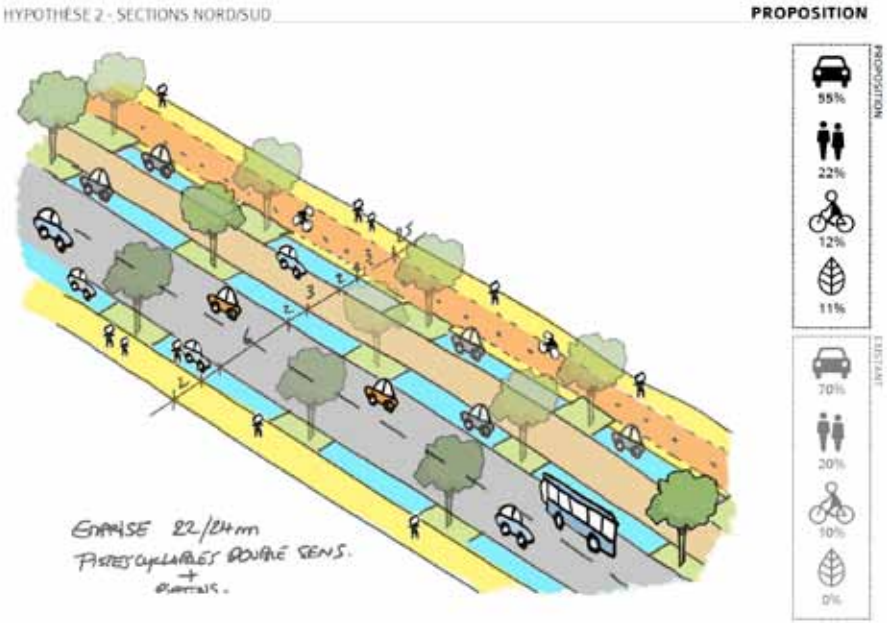
−

- Moins de places de stationnement
- Pas de place de stationnement devant les bars

Suggestions

- Réserver 2,20 m pour les stationnements longitudinaux
- Quels sont les commerçants qui souhaitent une terrasse ?





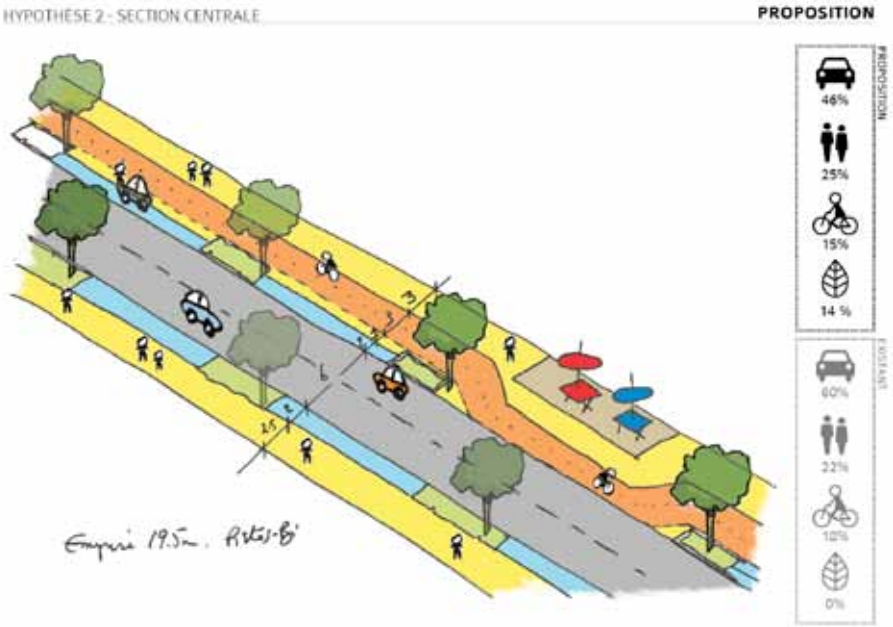
HYPOTHÈSE 2 NORD / SUD

+

- L'accès facile aux stationnements
- La végétalisation
- Davantage de place pour les piétons
- Une bande cyclable non rectiligne (quelques personnes apprécient la piste en double sens)

–

- La piste cyclable en double sens, plus dangereuse
- Pas de lien direct avec les rues adjacentes (rue de la gare, avenue Clément Beuruay) pour les cycles
- Moins de places de stationnement



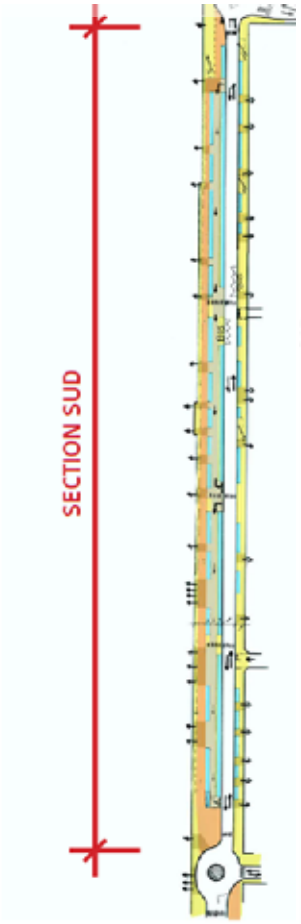
HYPOTHÈSE 2 CENTRALE

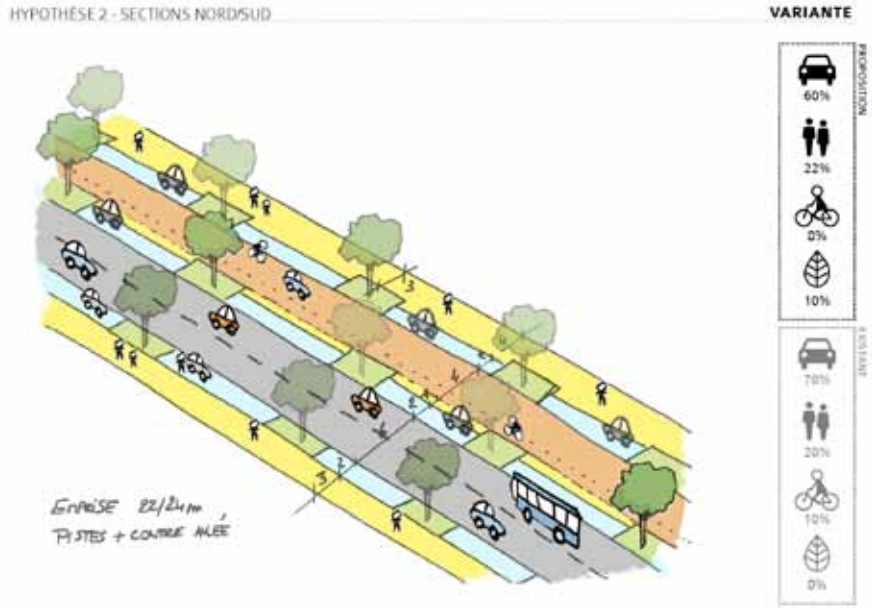
+

- Davantage de places pour les piétons
- La piste cyclable non rectiligne
- L'espace terrasse devant les bars
- La végétalisation
- L'accès facile aux stationnements

–

- Le double sens des pistes cyclables, croisement dangereux pour les cycles / l'obligation de traverser pour rejoindre la piste cyclable
- Pas de lien pour les vélos pour les rues adjacentes
- Pas de parking vélos devant les bars
- Pas de stationnements devant les bars / moins de stationnement de façon générale
- « Si on aménage une terrasse là où il n'y a pas de piste cyclable, le piéton se retrouve du côté de la route »



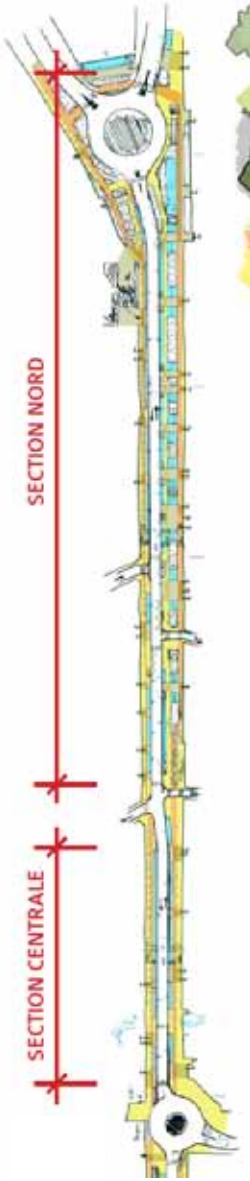


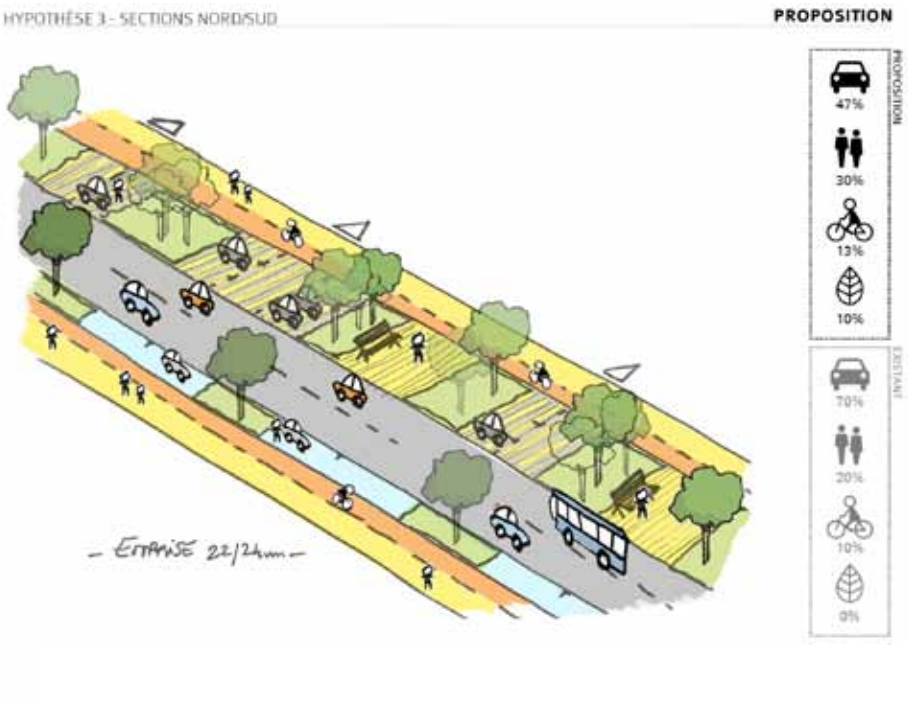
HYPOTHÈSE 2 NORD / SUD Variante

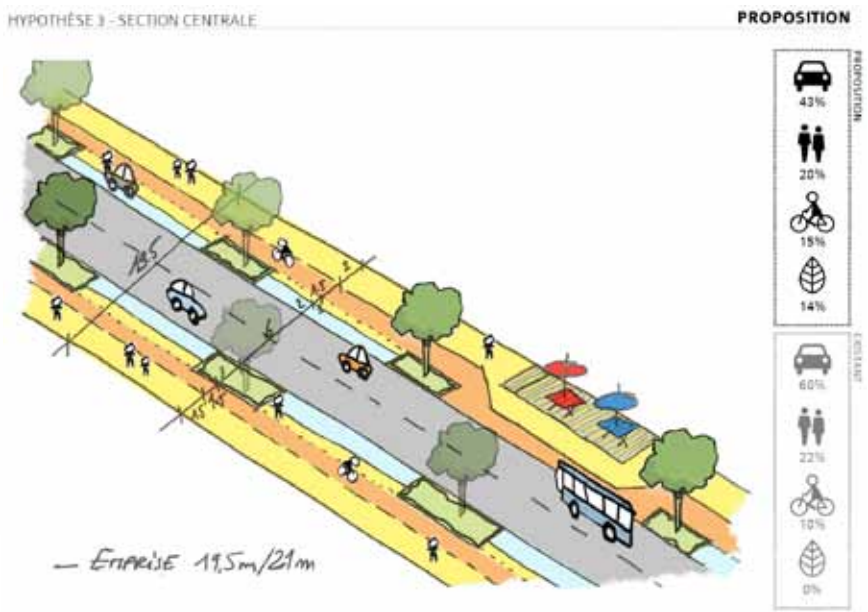
- La contre-allée, avec les voitures et les cycles ensemble
- La piste cyclable à double sens
- Pas de piste cyclable de chaque côté

Suggestions

- Réserver 2,20 mètres pour les largeurs de stationnements longitudinaux
- Étudier une variante avec du stationnement en épis ?







HYPOTHÈSE 3 NORD / SUD

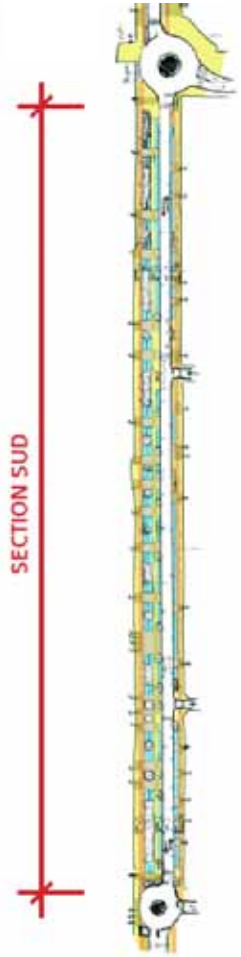
+

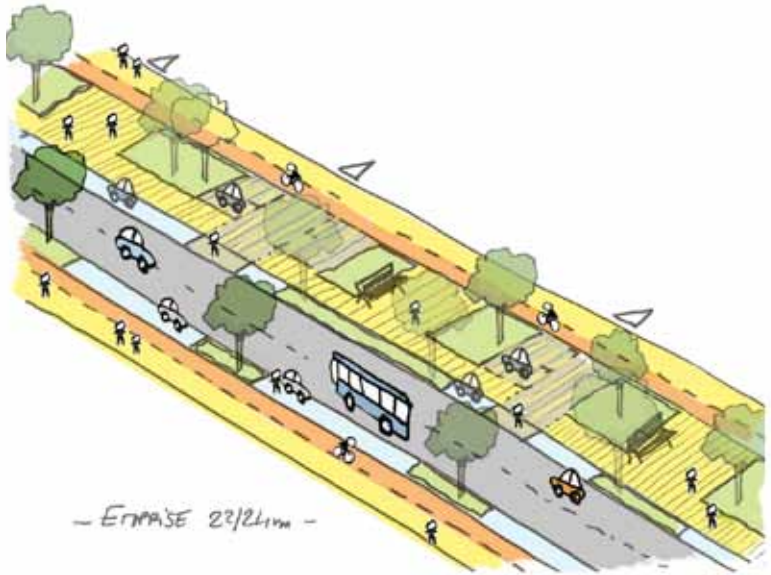
- Une transformation notable par rapport à l'existant ; esthétique et convivial
- Une belle diminution du ratio voiture au bénéfice de l'humain
- Un espace convivial, même s'il y a beaucoup de stationnements
- Un espace « parking » qui peut être utilisé pour des événements spécifiques (24h, fête de la musique...)
- Un lieu de vie : donne envie de s'y promener
- Davantage de stationnements / nombre suffisant
- La végétation, des petits jardins, les bancs, le repos
- Une piste cyclable de chaque côté

–

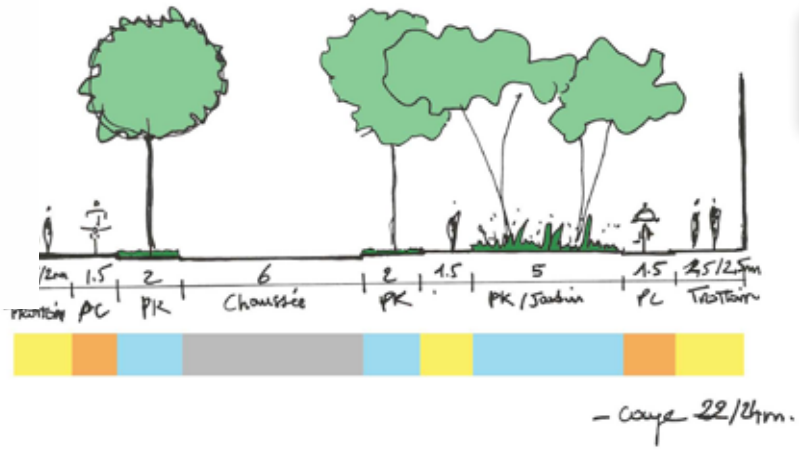
- Le bruit pour les habitations près de la voie de circulation
- Une difficulté pour accéder aux places de stationnement et pour en sortir : risque de bloquer la circulation
- Les manœuvres difficiles sur les îlots de 4 et 6 places de stationnement
- Pas de chicane pour les pistes cyclables
- La circulation rectiligne pour les véhicules : vitesse ?

HYPOTHÈSE 3 CENTRALE = HYPOTHÈSE 1 CENTRALE





VARIANTE



HYPOTHÈSE 3 NORD / SUD Variante

+

- Plus intéressant pour les piétons
- Le double stationnement le long de l'avenue et double cheminement piéton
- Des potentiels pour des événements (marché, sortie école maternelle, musique en terrasses...)
- De nombreux espaces verts

–

- Moins de stationnements
- D'un côté, les voitures sont rapprochées des maisons (attention au bruit)
- Un double couloir de circulation pour les piétons
- Une voie de circulation très rectiligne : risque de vitesse excessive

Suggestions

- La possibilité d'alterner les aménagements d'un côté ou de l'autre pour tenir compte des terrasses (à prévoir) et casser la linéarité de la circulation ? Est-ce possible de mixer cette proposition avec une piste cyclable à double sens (pour quelques personnes) ?
- La possibilité d'alterner les îlots de stationnement sur un même section ?
- Comment se garer, en particulier sur les places qui bordent la piste cyclable ?
  .Remplacer les dernières places bordant la piste cyclable par du stationnement pour vélos ?
  .Mettre un petit trottoir pour éviter que les voitures ne reculent sur la piste cyclable ?
- Réduire encore la largeur de la chaussée (30/40 cm) ?
- Prévoir la signalétique des passages piétons

Merci à toutes et tous

Rédaction & conception graphique : IDEA Recherche
Photographies : Ville d'Arnage
Juin 2017