



MONTERBLANC

ATELIER 3 : Déplacements MONTERBLANC 23 JUIN 2010

L'atelier a pour objectif d'échanger sur **l'analyse des déplacements à l'échelle de la commune.**

La **société EADM**, mandatée par la commune pour l'assister dans le pilotage des études, rappelle la démarche.

Il s'agit d'une étude menée dans le cadre de **l'Approche Environnementale de l'Urbanisme (A.E.U)** visant à analyser les formes urbaines, le contexte social, les déplacements, l'eau, les questions d'énergie, de climat, la biodiversité, les nuisances et déchets et à partager cette analyse et les objectifs qui vont en découler avec toutes les personnes concernées par le projet.

EADM rappelle que les déplacements constituent un enjeu fort du point de vue environnemental puisque la voiture contribue très fortement à l'émission de gaz à effet de serre. Il est donc extrêmement important de réfléchir à des modes de déplacements alternatifs. Il s'agit de limiter la présence et l'impact de la voiture et de développer les modes de circulation doux.

Les cabinets **d'études techniques Guillemot, M. Guillemot, et d'architecture urbanisme et paysage Archidée, M. Gouellou**, exposent l'analyse des déplacements sur la commune de Monterblanc.

I - A l'échelle supra communale :

ACCES

- Monterblanc est bien desservie depuis les pôles de l'agglomération par un réseau viaire qui rend l'accès facile
- La commune n'est pas traversée, ce n'est pas un lieu de transit à l'échelle du pays de Vannes.
- Les connexions vers l'extérieur de la commune sont aisées.

TRANSPORTS COLLECTIFS :

- Il n'existe pas de transport en commun proprement dit mais des initiatives intéressantes existent :
 - o Sur demande (creabus, mobibus)
 - o Transport vers les entreprises
 - o Transport scolaire intérieur ou extérieur à la commune
 - o Aire de covoiturage en cours d'étude
 - o Les zones de ramassage sont bien identifiées et bien localisées



II - A l'échelle de la commune

LES ROUTES : qualité des dessertes

- Bonne qualité et bonne densité de dessertes
- Une hiérarchisation bien claire avec 2 départementales, des voies communales,
- un maillage inter quartier en revanche difficilement lisible (on se perd facilement dans les quartiers)

LES ROUTES : zones accidentogènes

- Des carrefours sont mal identifiés et présentent des problèmes de visibilité liés à la végétation ou du bâti
- Au niveau de l'école privée le danger est surtout lié au stationnement anarchique
- Il existe un danger également au croisement de la RD et de la route d'Elven avec un problème de priorité
- Le débouché de certains chemins piétons directement sur une voirie sans visibilité pose également soucis

.....Quelle réflexion pour les futurs projets ?.....

Les entrées de ville qui présentent ces critères de dangerosité devront être travaillées pour améliorer ces situations.

Ces entrées de ville ont déjà été mentionnées comme des points importants en terme urbain et paysager dans les ateliers précédents. Il y a donc un potentiel pour lier dans le projet de ZAC la réflexion des déplacements et du paysage au niveau des entrées de ville.

Le périmètre d'études portant sur plusieurs sites de la commune offre la possibilité de résoudre dans le cadre du projet différentes problématiques.

LES EQUIPEMENTS :

Les équipements sur la commune sont plutôt bien regroupés ce qui constitue un atout.

Ils présentent une bonne accessibilité.

LE CENTRE BOURG

Un « centre giratoire »

- Fonctionnement très « rotatif » autour du centre
- Le plan de déplacement dans l'hyper centre est très contraignant
- Il rend difficile une bonne compréhension de son fonctionnement

Le traitement des vitesses

- Volonté affichée d'abattre la vitesse au niveau du centre, perceptible par des zones 30 et la présence de cousins berlinois au niveau des écoles. Mais les aménagements et le traitement des entrées de villes, notamment le plateau rue de Goverig, ne parviennent pas réellement à casser les vitesses.

.....Quelle réflexion pour les futurs projets ?.....

Là encore on perçoit l'enjeu du traitement des entrées de ville dans le projet avec la nécessité de trouver des systèmes techniques qui permettent réellement d'atteindre l'objectif de réduction de vitesse à 30km/h.



LES STATIONNEMENTS

- Comptage :
 - o Centre : 101 places+10 places handicapés
 - o Ecole privée : 16 places +stationnements longitudinaux
 - o Ecole publique : 17 places+1 place handicapé
 - o Equipement sportif : 182 places +10 places handicapés
 - o La capacité en stationnement est amplement suffisante au niveau des écoles, mais les stationnements pourraient mieux qualifiés.
- Au niveau de l'école privée, l'anarchie du stationnement au quotidien pose la question soit d'un nombre insuffisant de places soit d'une organisation mal optimisée.
- Au niveau des quartiers d'habitat plus anciens (années 70) le stationnement sur rue ou accotements fonctionne assez bien.
- Dans les quartiers plus récents des poches de stationnement existent et le stationnement sur la parcelle fonctionne bien.

CHEMINEMENTS

- Bonne densité des cheminements sur la commune, un maillage qui permet correctement de rejoindre les équipements.
- En revanche de nombreux chemins ne présentent pas de continuités : des trottoirs aboutissent sur un parking ou une voirie, notamment à côté des écoles. Il faut alors poursuivre son chemin en empruntant les accotements ou même en marchant directement sur la voirie.

.....Quelle réflexion pour les futurs projets ?.....

- Dans le cadre du projet on pourra réfléchir à un vrai plan de déplacement à l'échelle de la commune, là encore le périmètre large et multi sites de l'étude se prête à cette vision d'ensemble.
- L'enjeu consistera à créer des déplacements doux qui permettent :
 - o La continuité (ne pas déboucher sur un obstacle).
 - o La mise en relation rapide des lieux.
 - o La création d'ambiances agréables : pour être emprunté le parcours doit être agréable.
 - o La création de séquences diversifiées : le parcours ne doit pas être monotone ; il faut des éléments qui jalonnent le chemin et créer de l'intérêt au long du parcours (par exemple des jeux d'enfants, puis un point de vue paysager...etc).
- La variété des sites dans le périmètre d'étude de la commune permettra de concevoir un plan de déplacement qui répond à ces objectifs avec des passages dans les zones boisées, des chemins qui longent les murets (identifiés dans le 1^{er} atelier) avec leur qualité patrimoniale, une topographie qui permettra par endroit de dégager des vues...
- Le plan de déplacement pourra s'appuyer sur une idée de « rocade verte » qui relie le complexe sportif à l'école à l'est puis emprunte le chemin existant à l'est du secteur de Goverig puis traverse les secteurs sud pour ramener vers l'école et le plan d'eau au nord. Viendront s'ajouter « des radiales », des chemins directs entre les secteurs d'habitat et le centre bourg.
- Le plan de déplacement s'appuiera sur l'existant déjà bien constitué et qui présente des amorces pour cheminer à travers les futurs projets.
- Il faudra trouver la bonne hiérarchie entre les voies pour faire en sorte que la succession des types de voies amène à des espaces de plus en plus intimes jusqu'à arriver chez soi (l'idée est de ne pas sortir de chez soi et tomber directement sur une route principale)



- Il faudra bien prendre en compte les contraintes de l'existant et notamment certaines voiries existantes qui présentent des pentes à 15%.
- Tous les modes de déplacements devront y trouver leur place
- La place de la voiture doit être gérée de manière à redonner un statut plus convivial à l'espace public.

III - Images de références :

Des exemples de traitement des voies douces, de leur continuité à travers un parcours varié, des façons différentes de traiter la chaussée circulante, des espaces de stationnements qui peuvent être bien intégrés par diverses solutions... sont présentés.

IV - Questions/Remarques



- La côte du Goh Len, la route vers Vannes, le coin du Bois sont très mal adaptés à la place du cycliste et sont dangereux pour ceux-ci. Des aménagements faits pour réduire la vitesse des voitures constituent également de vraies contraintes pour le cycliste. Le parcours cycliste ne doit pas considérer uniquement les VTT mais aussi les déplacements en vélo de route. Il faut que les accès soient directs et sécurisés si on veut que le vélo soit utilisé comme « un moyen de transport ». La signalétique est très importante à bien matérialiser pour la sécurité.

→ Il faudra veiller dans le projet à ce que les espaces conçus pour être partagés entre le vélo et la voiture ne privilégient pas les choix techniques pour la voiture au détriment de l'usage et la sécurité du cycliste.



- Les déplacements en scooter et moto n'ont pas été abordés dans cette analyse ; c'est pourtant une réalité croissante qu'il faut prendre en compte pour une population plus nombreuse et variée (des adolescents qui vont aux collèges, des actifs au travail). Le tracé de la voie vélo route entre Vannes St Avé Monterblanc représente des distances qui ne rendront pas possibles l'utilisation du vélo quotidienne pour se rendre au travail à Vannes par exemple. Pourquoi ce projet n'autorise-t-il pas les scooters à l'emprunter ?

→ On sort ici géographiquement du périmètre sur lequel on pourra intervenir dans le cadre du projet de ZAC.

→ Monsieur le Maire rappelle que le tracé du vélo route a été acté dans le PLU, qui a davantage vocation à traiter cette échelle de question que la ZAC. St Avé et Monterblanc se sont coordonnés pour relier leurs itinéraires vélo. Il est prévu de traiter le carrefour de Corn Er Hoet pour rejoindre ce vélo route en sécurité depuis le centre bourg.

→ Il est rappelé que le plan vélo géré à l'échelle du département n'a vocation qu'à traiter la question du vélo. L'objectif est de rendre possible un parcours en vélo à l'échelle départementale et même de le connecter à celui de la Loire atlantique.



- Archidée repose le constat du fonctionnement du centre bourg comme un giratoire et interroge l'auditoire sur leur perception de la qualité de ce fonctionnement

→ Une personne prend la parole pour répondre ; toutes les équipes municipales qui se sont succédées ont testé un nouveau sens de circulations. C'est encore celui qui marche le mieux. Et on ne constate finalement pas d'accidents sur le centre bourg.



Des remarques sont également faites sur la dangerosité du carrefour au niveau du stop en face de l'église.



- A quelle phase est-on aujourd'hui dans le processus de ZAC, quelles sont les étapes de cette procédure ?

→ Nous sommes pour l'instant en phase d'études préalables avec la série d'ateliers de concertation qui s'achèvera par l'atelier de synthèse le 7 juillet. Puis des scénarios d'aménagement seront réalisés et un plan de composition du projet sera établi sur la base du scénario retenu. Des dossiers réglementaires seront ensuite élaborés, étude d'impact du projet sur l'environnement et étude de gestion des eaux pluviales au titre de la loi sur l'eau. Ils seront instruits par les services de la préfecture de Région. Une nouvelle phase de concertation aura alors lieu avec la population sur la base d'une exposition et d'une réunion publique. La commune pourra alors décider de créer la ZAC sur la base d'un programme, d'un bilan, d'un planning. Suivra alors la phase de réalisation pour laquelle la commune pourra choisir de réaliser en régie ou de confier la réalisation à un aménageur.

Le prochain échange sera un atelier de synthèse et aura lieu sous forme de **tables rondes** de débats ; il se tiendra le **07 juillet 2010**, 18h, salle des fêtes de Monterblanc.