

Orléans

Part modale de l'agglo : 3,1 % selon enquête ménages 2002 mais ce chiffre aurait très significativement évolué (selon boucles de comptages permanents sur 12 sites depuis 2008) (politique commencerait à porter ses fruits) (VLS depuis 2007)

Pratique de la PF par les cyclistes :

Avis gestionnaire (CA)	Avis exploitant	Avis asso
Très répandue (quand pas engazonné, car nettement mieux sur PF du fait de l'absence d'aménagement correct pour vélo)	Peu à part 400 m en hypercentre « zone piétonne » (PF assez respectée, civisme, pistes parallèles)	pas de contact

Précisions exploitant :

1^{ers} pbs : véhicules municipaux, de TP ou déménagement puis piétons puis vélos, mais globalement respect de la PF

Pas de recommandations spécifiques à part de réduire vitesse tw sur les 400m(15km/h pouvant descendre à 10) par sécurité par rapport au vélo, et d'avoir une conduite tw anticipative

Problèmes évoqués sur la pratique des voies de tw à vélo :

Côté gestionnaire :

- ⤴ pas de pb du tout (aucune remontée de l'exploitant) à part prudence que le vélo doit avoir vis-à-vis des rails

Côté exploitant :

- ⤴ conducteurs tw stressés sur la zone de 400m par cette pratique surtout les samedis et jours de soldes

Principales sections de pratique des voies de tw à vélo :

-rue République (zone piétonne commerciale d'hypercentre sans aménagement spécifique : les vélos (qui sont nombreux) sont sur la PF car ils veulent éviter les devantures des commerces et les piétons) (tw lent (10 km/h)) (indiqué par le gestionnaire) (l'exploitant semble confirmer)

-av Dauphine (Sud Loire) et une partie sur le pont Georges V au dessus de la Loire (en tout 1300 vélos/jour en moyenne sur ce pont, dont une minorité sur la PF malgré qu'elle soit en pavés avec joints bien saillants inconfortables, pour ne pas rester avec les voitures sur les 3m de large prévus) (indiqué par le gestionnaire)

-sur la ligne B : rue J. D'Arc, Place De Gaulle, rue des Carmes et rue Madeleine (axe du centre ville avec PF au même niveau que la chaussée (pas de ressaut, différenciée par simple traitement de surface)) (indiqué par le gestionnaire)

Accidentologie :

Côté gestionnaire :

-aucun accident avec vélo identifié (aucun avec hospitalisé) (*)

Réglementation de la pratique des voies de tw à vélo :

Côté gestionnaire :

-interdit de par les panneaux indiquant la voie tw, mais toléré (notamment rue République)

Revendications d'usagers ou autre exprimées sur la question de l'utilisation des voies de tramway à vélo :

Selon gestionnaire :

-cyclistes demandent suppression du ressaut de 2cm (permettant tout de même aux voitures de les doubler) de la PF du pont Georges V (plainte qui s'amenuise (font avec))

Etat existant pour les cyclistes (par rapport aux axes tw) :

Avis côté gestionnaire :

-la mission vélo du gestionnaire a édité un guide recommandant au vélo prudence sur les rails de la PF

-vélos sur trottoirs, avec voitures sur voies trop étroites pour le dépassement, rue piétonne avec tw sans aménagement pour le vélo... mais aussi des bandes cyclables acceptables sur la ligne A

Visions en termes de vélo et manière dont il est abordé (notamment lors des projets tw) :

Côté gestionnaire :

-schéma directeur en redéfinition car ancien (prise en compte tw et nouveaux parcs d'activités pour un schéma davantage cohérent)

-pas de prise en compte vélo par les aménageurs de TCSP (s'il reste de la place après voitures on fait des trottoirs partagés), tw fait indépendamment du schéma directeur

-pour ligne B mission vélo a participé au programme du maître d'œuvre (annexe sur les attentes en termes d'aménagements cyclables au droit du tw et la prise en compte des rabattements), mais pas prise en compte, ignorée sur la conception de la ligne, donc obligée de réintervenir (modifier après mise en service) suite aux plaintes des usagers

-exigences de la mission de favoriser vélo (domicile-travail : pas de détours ou sauts d'obstacles en permanence (accès riverains, voies adjacentes, feux, etc)), qu'il ait même droit que voiture, son 1,5m d'espace : obtenu plutôt ces exigences de SP (avec traitement au mieux aux carrefours) quand il y avait sensiblement de l'espace, mais là où c'était contraint le vélo n'existe plus (sur trottoir (pas conforme (loi accessibilité PMR...))) (d'où la PF). Aime quand on intègre le vélo avec bande cyclable confortable et traitement aux carrefours au même titre que les autres usagers)

Position sur la mixité vélo-tramway en particulier :

Côté gestionnaire :

-vu le manque d'aménagements pour vélo, la position serait du coup d'être favorable à la mixité, avec des campagnes pour sensibiliser les vélos aux franchissements de carrefours depuis la PF (sentiment de priorité, feux tw) et au pb des rails : cela semble en effet davantage une question de sensibilisation que d'aménagements à faire pour optimiser cette mixité (et pas de pb avec l'exploitation tw a priori : la fréquence tw (toutes les 5mn30 sur ligne A) et la vitesse ne semblent pas un pb, les tw semblent davantage embêtés par les piétons et le stationnement de véhicules que par les vélos)

Côté exploitant :

-pas de demande de la collectivité, exploitant contre par sécurité