



Place au Vélo Nantes - Commission Aménagement

ENQUÊTE PAR PLACE AU VÉLO

Analyse du Carrefour Cours des 50 Otages - Commerce

24 Décembre 2021

RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE CARREFOUR COMMERCE - COURS DES 50 OTAGES

Résumé de la situation :

Le carrefour du Cours des 50 Otages avec la place du Commerce, le Cours Olivier de Clisson, le Cours Franklin Roosevelt et l'Allée Duguay Trouin fait l'objet d'un réaménagement dans le cadre du plan de cohérence de la Loire à la gare. L'agence d'urbanisme Osty et associé travaille sur la séquence Feydeau-Commerce.

Lors de l'été 2021, l'aménagement existant, entre le Cours des 50 Otages et le Cours Olivier de Clisson, relativement lisible et continue grâce à une surface "corail", a été supprimé. A la place, un feu tricolore a été implanté en plein milieu de la trajectoire des cyclistes bien ancré sur un îlot en granit. Les marquages ont disparu et la lisibilité et la continuité de l'axe aussi.

Suite à une plainte de Place au Vélo motivée par les remontées d'usagers, quelques modifications ont été apportées pour améliorer la situation (agrandissement d'un sas, ajout de pictos vélo...). A la suite de quoi, la métropole a sollicité un nouvel avis de Place au Vélo sur le sujet. Au vu de la temporalité courte et des nombreux autres dossiers traités dans le même temps par la commission aménagement, il a été décidé de proposer un questionnaire en ligne pour concentrer les réponses d'usagers sur le carrefour uniquement et non sur tout le linéaire du Cours des 50 Otages et du Cours Olivier de Clisson.

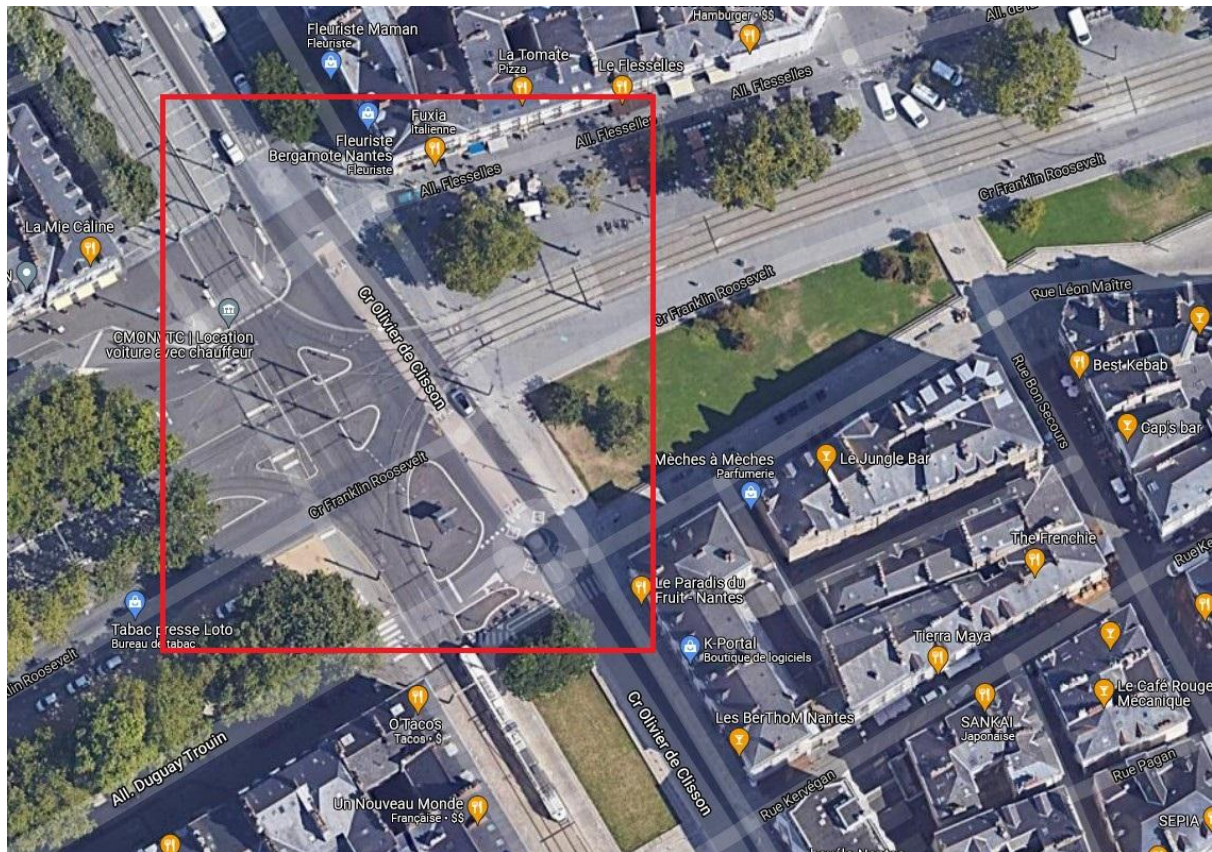
Table des matières

Contexte	2
Objectifs de l'enquête	2
Historique du Cours des 50 Otages	3
Retours déjà envoyés par Place au Vélo	7
La construction du questionnaire	10
Les résultats de l'enquête	10
Participation	10
Sens Nord > Sud	11
Sens Sud > Nord	14
Avis général sur ce carrefour	16
Conclusions de Place au Vélo	18

Contexte

Objectifs de l'enquête

- Avoir conscience du vécu des cyclistes lors de la traversée de ce carrefour et de leurs principaux blocages
- Comprendre si certains dispositifs sont bénéfiques ou non à la circulation des cyclistes
- Faire remonter des souhaits d'amélioration de l'aménagement existant



Vue Satellite : zone étudiée encadrée en rouge (google satellite 2021)

Historique du Cours des 50 Otages¹

Le Cours des 50 Otages reprend le tracé de l'ancien lit de l'Erdre. Son comblement et sa transformation en boulevard s'étale de l'entre deux guerres à l'après guerre.

Cet axe devient l'une des voies les plus fréquentées de Nantes, à la convergence de la Route de Rennes et de la Route de Vannes, et dans la continuité de la ligne de pont principale permettant de franchir la Loire (chaussé de la Madeleine/Pont du Général Audibert/Pont de Pirmil).

Dès le milieu du 20^{ème} siècle, la circulation s'étale sur 8 voies, 2x2 voies au milieu et 2 contres allées de 2 voies.



Photo : Cours des 50 Otages en 1956 vu depuis le Sud ([blog source](#))

¹ [AURAN, 2015, Naissance du Cours des 50 Otages](#)

Dans les années 1990, le prolongement de la ligne 2 de tram nécessite une restructuration de cette artère de circulation. Ce grand projet d'urbanisme nommé « Une nouvelle centralité pour Nantes » permet de diminuer l'emprise allouée à l'automobile.



Photo : Travaux de la ligne de Tram sur le Cours des 50 Otages en 1992 vu depuis le Sud ([blog source](#))

En 2012, la création de la Zone à Trafic Limité et conjointement de la piste cyclable au centre du Cours diminue drastiquement la circulation. (17000 véhicules/jours à moins de 6000 véhicules/jours)²

Depuis 2011, Nantes Métropole souhaite remettre la Loire au cœur du paysage urbain, d'abord avec un projet de promenade piétonne "La promenade de Nantes" puis à la suite du "Grand Débat" de 2015.

² [F. Hérin, 2018. Trafic évaporé \(p.23\)](#)

Une nouvelle ligne de force est dessinée dans la centralité nantaise reliant la Gare de Nantes, les Quais de la Loire au niveau de la Place de la Petite Hollande jusqu'à Chantenay. Sur cet axe, un vaste programme de renouvellement urbain est prévu. (Parvis de la gare et gare de Nantes, miroir d'eau, Bouffay, Feydeau, Commerce, Petite Hollande, Mémorial à l'abolition de l'esclavage, Quai des Plantes...)



Photo : Vue depuis le Cours O. de Clisson vers 50 Otage (google streetview 2014)

Les travaux ont commencé depuis 2011 sur cet axe perpendiculaire au Cours des 50 Otages, et qui longe la ligne de tram 1. En 2020, c'est le tronçon autour du Carré Feydeau et de la Place du Commerce qui est réaménagé. Le Cabinet Osty et associés remporte la maîtrise d'œuvre du projet.



Schéma d'intention : Représentation schématique des flux dans le cadre du projet de la restructuration de la Place du Commerce (Cabinet Osty et associés)

Les travaux sur le Carrefour du Cours des 50 Otage et de la Place du Commerce livrés à l'été 2021 sont sujets à plainte de la part de nombreux cyclistes. Ils témoignent d'une dégradation de la qualité de circulation sur l'axe Nord/Sud. Actuellement, c'est plus de 5500 cyclistes par jour qui empruntent cet axe dans les deux sens durant la semaine³.

Comme on peut le voir dans le schéma précédent réalisé par l'équipe de maîtrise d'œuvre du projet, le flux cycliste de l'axe Nord/Sud n'est pas représenté, il s'arrête au croisement avec le Cours Franklin Roosevelt. *Peut-être une piste pour expliquer les défauts du nouvel aménagement livré à l'été 2021 et la baisse de qualité de circulation des cyclistes ?*

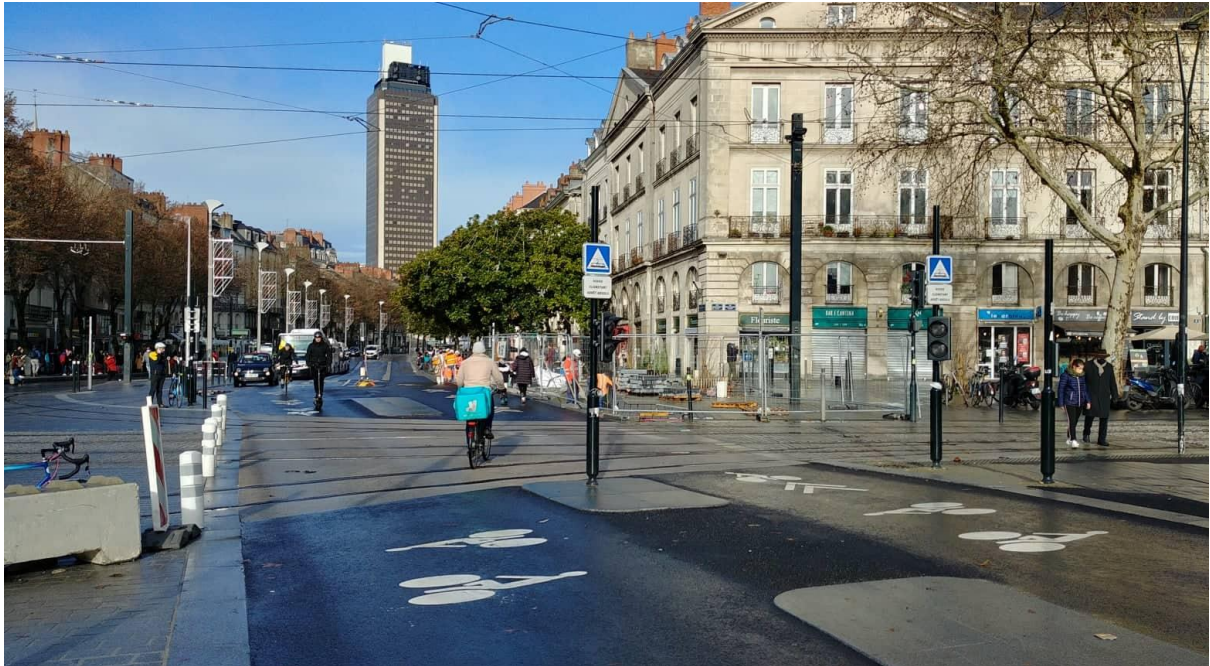


Photo : Vue depuis le Cours O. de Clisson vers 50 Otage - décembre 2021 (PAV)

³ Données data.métropole (compteurs 50 Otages 0785 + 0786 - situés au niveau du carrefour - relevé le 23/12/2021)

Retours déjà envoyés par Place au Vélo

Place au Vélo a déjà fait suivre à la Métropole une série de remarques sur les derniers aménagements de ce carrefour le 13 Septembre 2021. Le détail des observations et retours usagers est à retrouver à la suite :

> Problème et proposition A / Sens Nord > Sud :



Problème constaté A

Dans le sens Nord Sud, la bidirectionnelle cycliste de 50 Otages est réinsérée dans le flux motorisé au carrefour Commerce, avec un risque d'accident au niveau du pincement créé par la dalle de granit au sol : sur ce passage, les cyclistes arrivent dans l'angle mort des véhicules de grand gabarit.

Le feu clignotant orange permet le passage prioritaire des cyclistes durant 4,75 secondes toutes les minutes, ce qui diminue partiellement les risques mais ne suffit pas lorsqu'il y a de nombreux cyclistes, lorsque le sas n'est pas respecté, lorsque le feu n'est pas respecté, lorsque le feu est au vert.

Dans le sens Nord-Sud le tourne à droite ou le tourne à gauche en venant du c. des 50 otages et pour aller sur le c. F.Roosevelt n'est pas prévu : les cyclistes improvisent en utilisant les passages piétons.

Proposition A

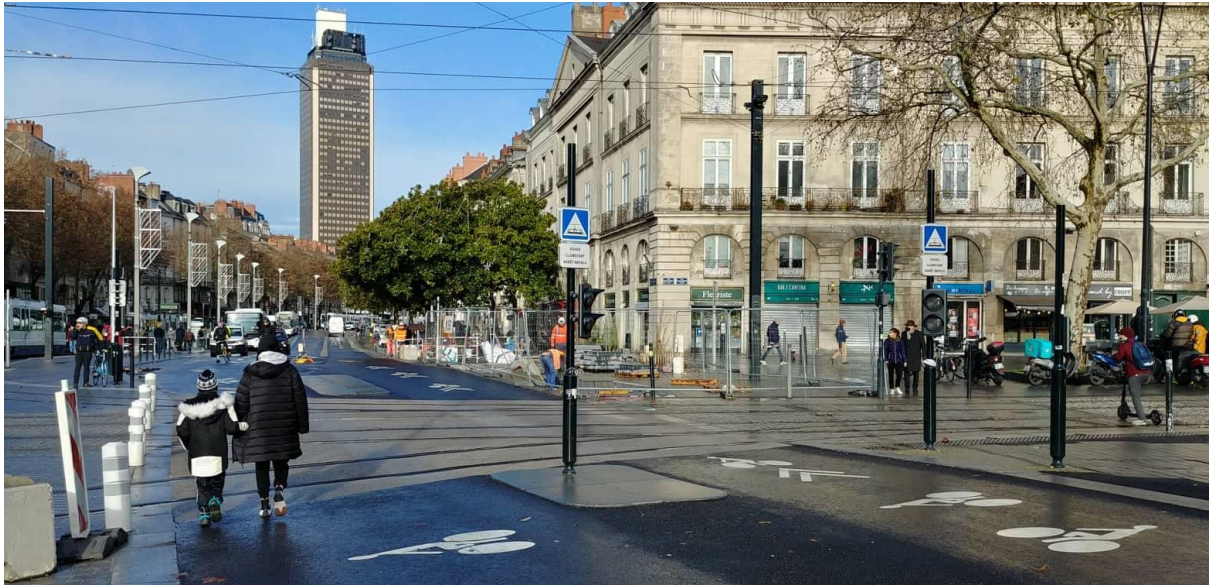
a) Prioritairement, demande de révision générale de l'aménagement pour maintenir la séparation des modes qui sied à l'axe magistral Nord-Sud, en complément, demande de mettre en application réellement la ZTL, c'est-à-dire interdire tous les véhicules parasites qui semblent encore nombreux..

b) Dans l'attente, demande d'un renforcement du marquage au sol du sas par d'autres pictos vélo (*Sas agrandis depuis*), demande d'implantation d'un miroir pour palier l'angle mort des conducteur.trice.s de bus et car, demande qu'une information soit faite au sein des la SEMITAN et d'ALEOP pour être vigilant à respecter le sas et à laisser s'insérer les cyclistes, étudier la faisabilité d'un cadencage du feu laissant plus de temps aux nombreux.ses cyclistes de passer.

c) Demande pour la prise en compte du tourne à droite et du tourne à gauche dans la

signalisation et les itinéraires cyclables dans le croisement de Commerce.

> Problème et proposition B / Sens Sud > Nord :



Problème constaté B

Dans le sens Sud-Nord, la période de travaux oblige les cyclistes à choisir entre l'étroit passage à l'Ouest du cours Olivier de Clisson, partagé avec les piétons et occasionnant de nombreux conflits d'usage; soit la chaussée principale au milieu du flux motorisé cours Olivier de Clisson, avec la présence de nombreux bus, car et camions de chantier. Risque d'accident, inconfort et risque de saturation de cet axe qui voit passer chaque jour 6000 cyclistes. *(piste remise en service depuis mais toujours étroite et occupée par les piétons)*

Proposition B

- a) Prioritairement, demande de révision générale de l'aménagement pour maintenir la séparation des modes qui sied à l'axe magistral Nord-Sud,
- b) demande de mettre en application réellement la ZTL.
- c) Dans l'attente, demande d'un renforcement du balisage temporaire pour la période de travaux donnant la priorité aux usagers les plus vulnérables, et rendre possible l'accès au sas cycliste du sens Sud-Nord avant de traverser le c. F. Roosevelt.
- d) Demande d'une bande réfléchissante sur le poteau soutenant les caténaires du tram et qui se trouve au milieu de l'accès bidirectionnel à la zone piétonne Est-Ouest du nord de l'Île Feydau.

> Problème et proposition C / Sens Sud > Nord (Sas au feu rouge) :

Problème constaté C

Dans le sens Sud-Nord hors période de travaux sur le futur aménagement tel que vu sur plan, risque de conflit d'usage et d'accident avec les motorisés en heure de pointe lorsque l'aménagement sera saturé : le "sas cycliste" compris entre les feux R24 et le feu tricolore des véhicules arrivant par la chaussée principale du cours Olivier de Clisson n'est probablement pas assez capacitaire pour gérer un grand nombre de cyclistes allant pour les uns direction Château sur la zone piétonne Est-Ouest de l'Île Feydeau, pour les autres à gauche pour prendre 50 Otages.

Dans le sens Sud-Nord, la traversée du cours Franklin Roosevelt n'est pas lisible pour les cyclistes qui ne connaissent pas l'existence de la bidirectionnelle cyclable placée au centre de la chaussée sur 50 Otages, et qui ne se placent pas au centre de la chaussée pour la rejoindre. A l'issue de la traversée du c. F. Roosevelt, l'îlot de granit sur lequel est implanté le feu tricolore des véhicules arrivant en sens inverse est très large et les cyclistes ont tendance à le contourner tant par la droite que par la gauche.

Proposition C

- a) Prioritairement, demande de révision générale de l'aménagement pour maintenir la séparation des modes qui sied à l'axe magistral Nord-Sud,
- b) Demande de mettre en application réellement la ZTL.
- c) Demande d'une bande réfléchissante sur le poteau soutenant les caténaires du tram et qui se trouve au milieu de l'accès bidirectionnel à la zone piétonne Est-Ouest du nord de l'Île Feydeau.
- d) Sur le futur tracé de l'axe Nord-Sud cours Olivier de Clisson, demande de prévoir un marquage lisible séparant le flux piéton du flux cycliste (pas de clous), une largeur d'au moins 2m50 par sens de circulation et d'un cheminement piétons qui pourrait utiliser l'espace libre du cours O. de Clisson.
- e) Pour la traversée du c. F. Roosevelt, demande d'un marquage au sol de la trajectoire de figurines vélo + chevrons pour indiquer la position centrale à occuper sur la chaussée pour ensuite prendre la bidirectionnelle en contournant l'îlot de granit par la droite.

La construction du questionnaire

Le questionnaire a été plébiscité pour la rapidité d'action qu'il permet et surtout pour concentrer les retours sur la portion qui nous intéresse ici, le carrefour en lui-même et non tout le linéaire de l'axe Nord/Sud du Cours des 50 Otages au Cours Olivier de Clisson.

Cependant, le flou autour de cette sollicitation à propos des limites physiques, mais aussi des limites de modification ne permet pas un bon calibrage du questionnaire. Celui-ci correspond donc à une première phase de retour. Une deuxième enquête pourra être lancée ensuite si le périmètre de celle-ci est mieux défini et si les marges de manœuvres postérieures sont connues.

Les questions sont simples, du type Oui/Non ou sur la fréquence d'une situation (jamais, de temps en temps, toujours). La manière dont sont posées les questions ne laisse pas de place à l'ambiguïté et ne devrait pas créer de biais lors de l'analyse des réponses.

Les questions concernent avant tout la pratique quotidienne du carrefour dans l'état actuel (décembre 2021). Elles se concentrent sur les difficultés de circulation, les ressentis des cyclistes et la relation aux autres usagers..

Un avis prospectif est demandé pour des modifications mineures et qui semblent faisables dans un premier temps.

Les répondants ont la possibilité de laisser des commentaires dans des champs libres sur des détails spécifiques ou anecdotes qu'ils souhaiteraient ajouter en plus de leurs réponses.

Les piétons ne sont pas pris en compte dans le questionnaire, l'aménagement étant en ZTL, on considère qu'il est naturel que le piéton se déplace librement et que les cyclistes doivent en partie s'adapter à la présence de celui-ci (conflits d'usages régulièrement remontés).

Les résultats de l'enquête

Participation

Dans un premier temps, il a été décidé de diffuser le questionnaire au sein de la commission aménagement de Place au Vélo pour tester sa pertinence et recueillir les premiers avis.

La diffusion à plus grande échelle pourra se faire avec un questionnaire plus précis une fois que les limites du périmètre et la marge de manœuvre aura été énoncée plus précisément.

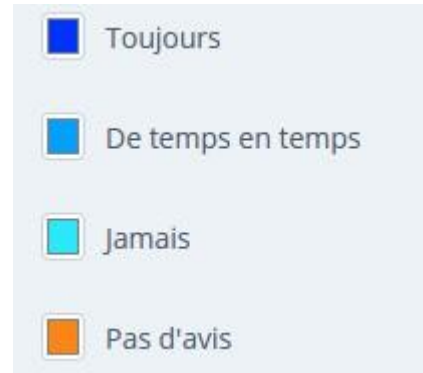
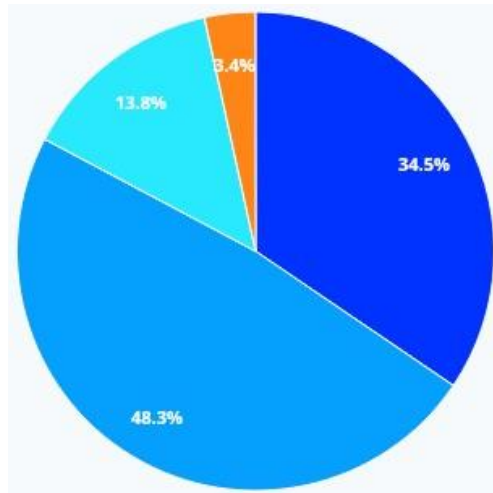
Deux limites au questionnaire :

- Nous ne pouvons pas comparer les résultats de l'enquête avec le niveau de pratique des participants, cependant, étant donné que le questionnaire a été diffusé au sein de la commission aménagement, on peut considérer que les répondants sont des usagers réguliers du vélo et qu'ils sont expérimentés. On considère donc pour l'analyse qu'ils correspondent à des profils de cycliste de "à l'aise" à "aguerris".
- Nous ne connaissons pas les ressentis des cyclistes sur l'état antérieur à l'aménagement de l'été 2021. Cela pourra laisser place à une certaine interprétation des données car il n'y a pas de comparaison avant/après possible.

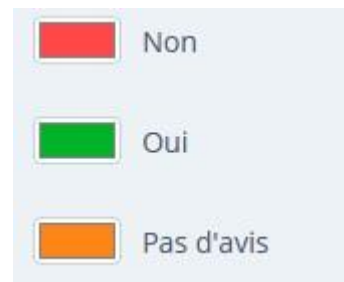
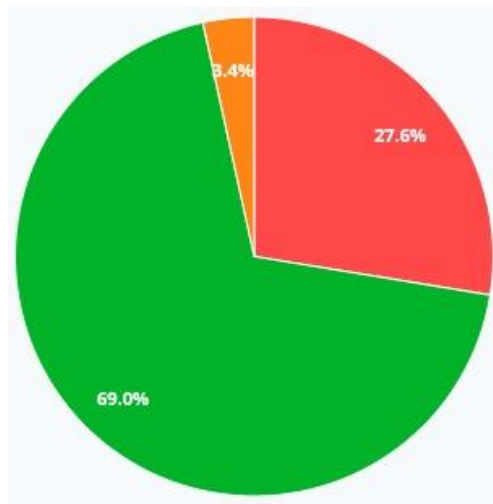
Il y a au jour du 24/12/2021 - 30 participations. Les réponses aux questions sont à suivre :

Sens Nord > Sud

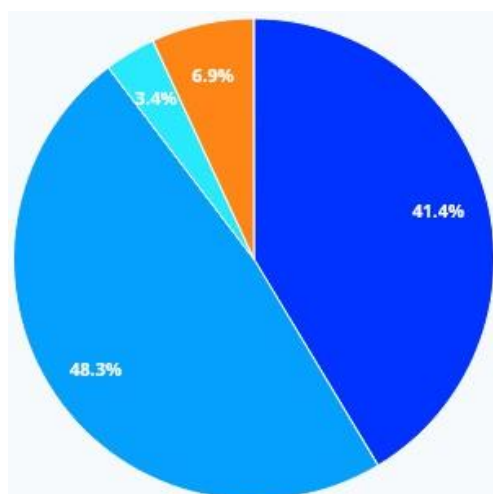
Q1 / Avez-vous des difficultés à vous positionner devant les véhicules en attente lorsque le feu est rouge ?



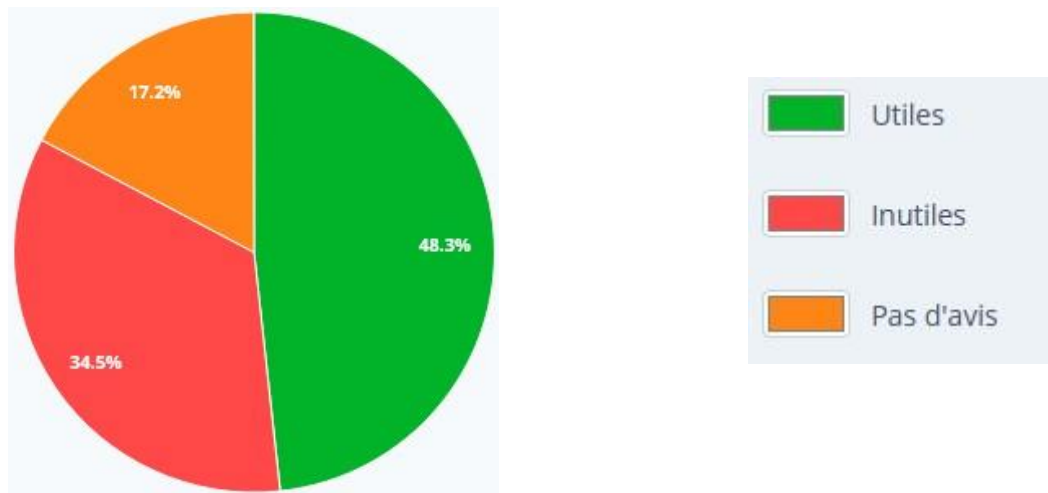
Q2 / Trouvez-vous que le feux anticipateur pour cycliste sécurise votre traversée ?



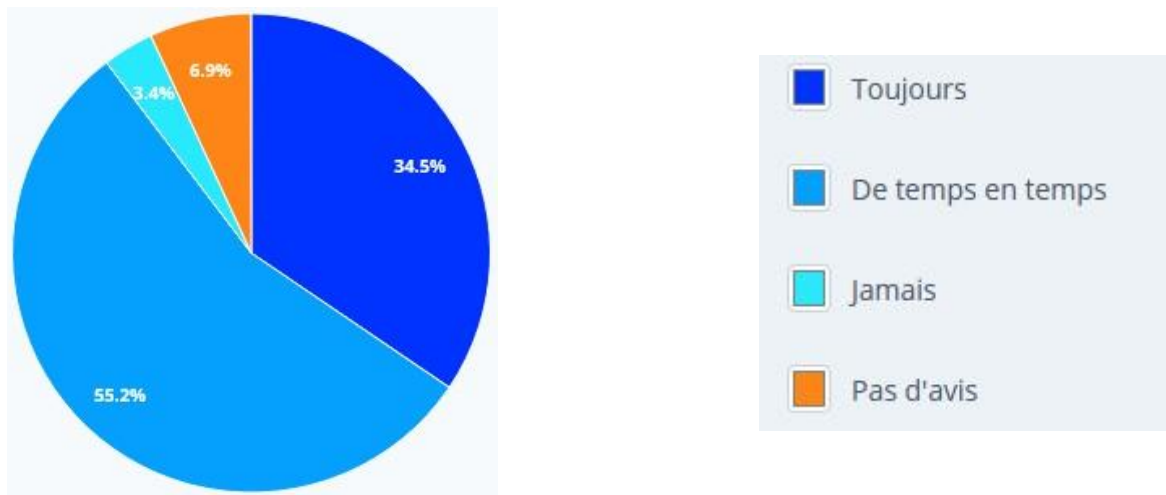
Q3 / Avez-vous des difficultés à vous insérer dans le trafic lorsque le feu est vert ?



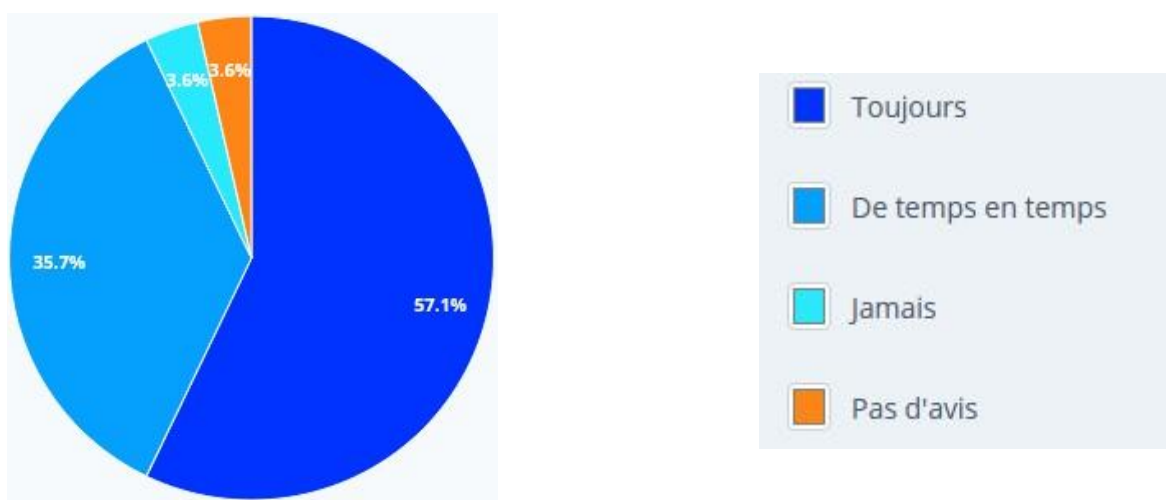
Q4 / Les pictos vélos peints au sol sont-ils utiles pour prendre votre place sur la chaussée ?



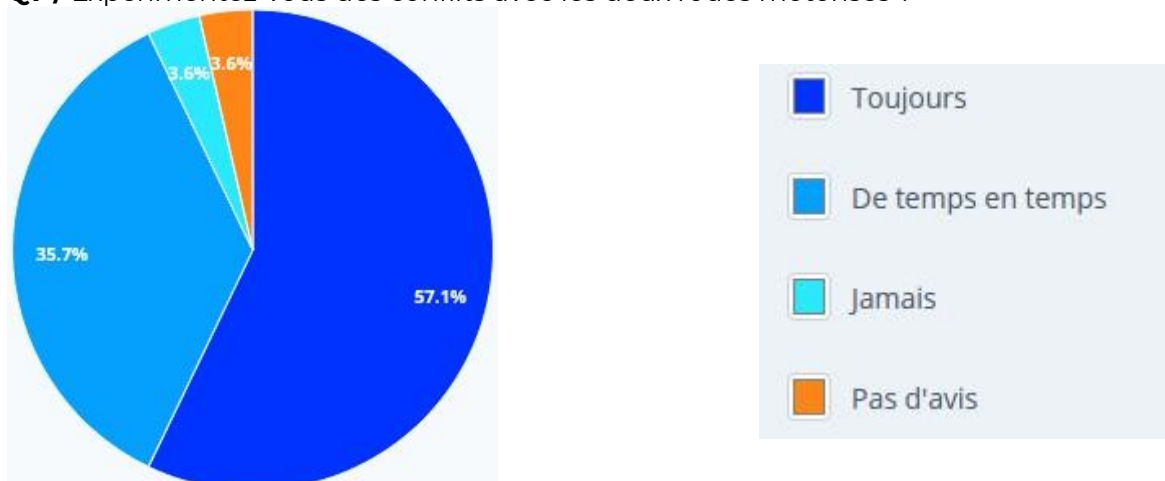
Q5 / Expérimentez-vous des conflits avec les Bus, poids-lourds et camionnettes de livraison ?



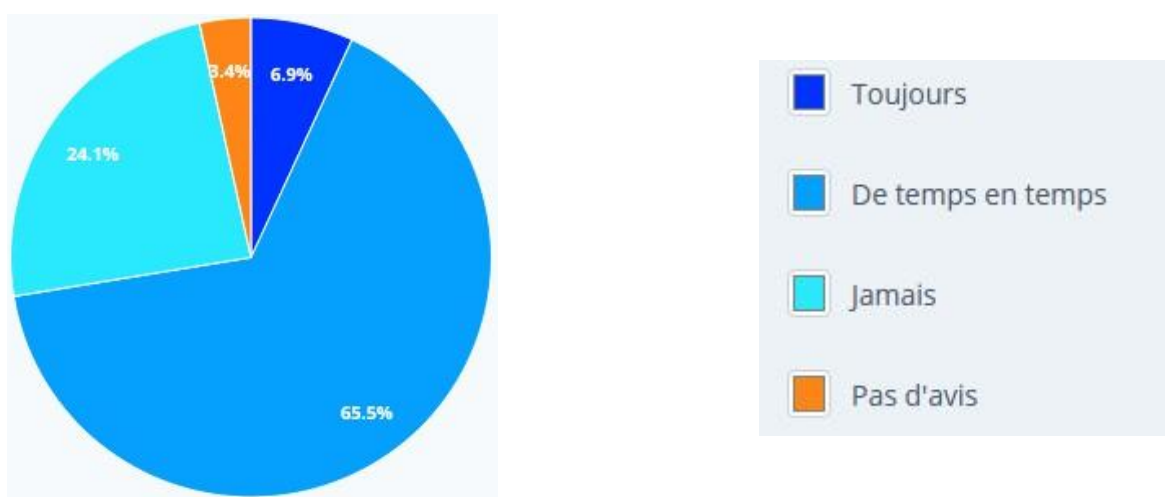
Q6 / Expérimentez-vous des conflits avec les voitures et taxis ?



Q7 / Expérimentez-vous des conflits avec les deux roues motorisés ?



Q8 / Expérimentez-vous des conflits avec les autres cyclistes ?

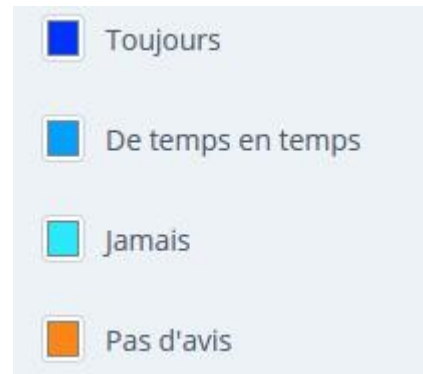
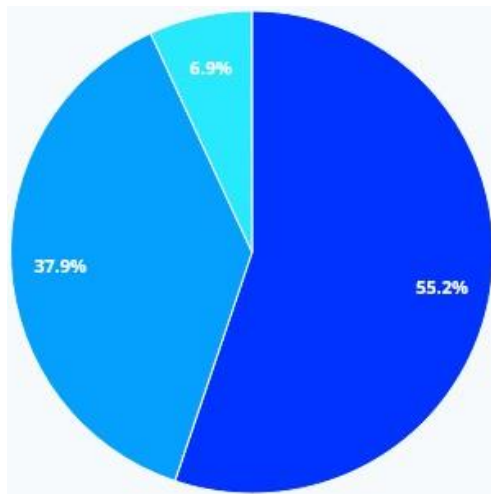


> Premiers éléments de conclusion :

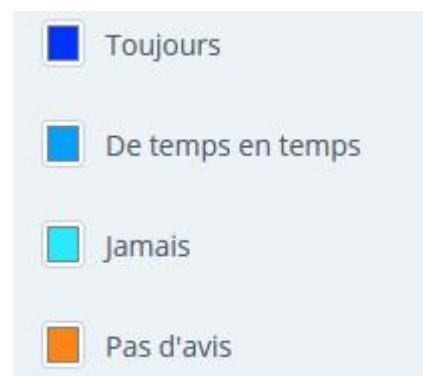
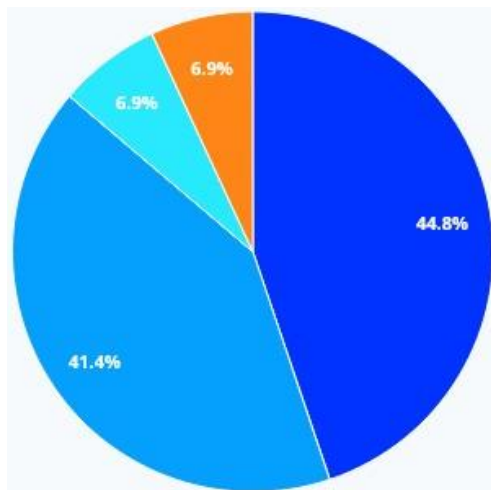
- Dans le sens de circulation depuis le Nord vers le Sud (Cours des 50 Otages vers Cours Olivier de Clisson), Malgré la taille du sas vélo qui a été doublé, 80% des répondants n'arrivent pas systématiquement à se positionner quand le feu est au rouge.
- Le feu anticipateur est jugé utile pour sécuriser la traversée par deux tiers des répondants, cependant il est jugé trop court par certains usagers, ne laissant pas le temps de démarrer en sécurité quand le feu de circulation générale passe au vert.
- Quand le feu est au vert, 90% des répondants n'arrivent pas à s'insérer facilement dans la circulation.
- Moins de 50% des répondants trouvent les pictos peints au sol utiles pour matérialiser la trajectoire. *(il faudrait approfondir ce ressenti au regard d'autres critères)*
- Concernant les interactions avec les autres usagers, les conflits les plus fréquents sont rencontrés avec les 2RM (signalements autour des livreurs notamment) et les automobilistes (signalements de nombreux véhicules sans autorisation), 60% des répondants expérimentent toujours des conflits avec eux.
- Pour les poids lourds, la situation est plus favorable avec seulement 34% de répondants qui expérimentent toujours des difficultés.
- En règle générale, les conflits avec les motorisés sont expérimentés avec une fréquence régulière par 90% des répondants.
- Les conflits entre cyclistes sont vécus de temps en temps par 65% des répondants.

Sens Sud > Nord

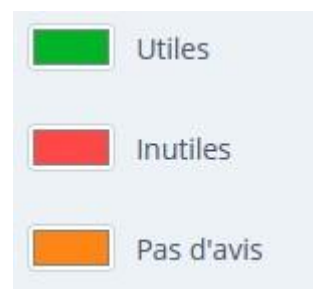
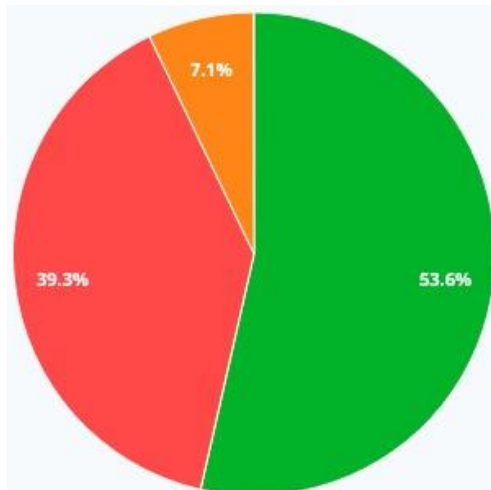
Q9 / Avez-vous des difficultés à vous positionner devant les véhicules en attente lorsque le feu est rouge ?



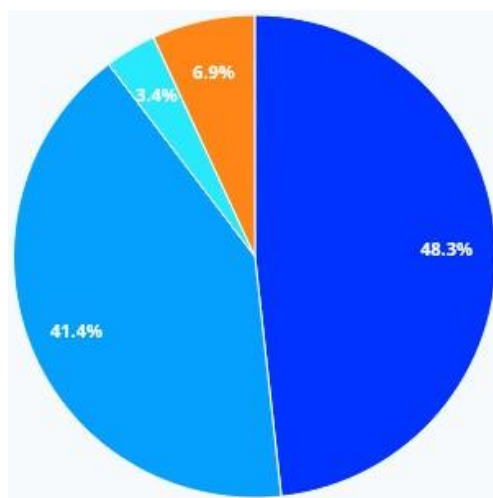
Q11 / Avez-vous des difficultés à vous insérer dans le trafic lorsque le feu est vert ?



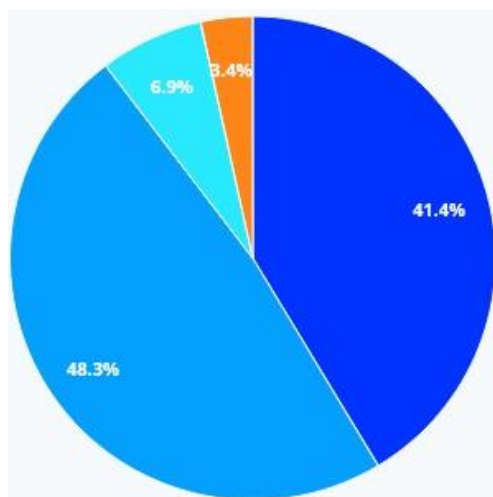
Q12 / Les pictos vélos peints au sol sont-ils utiles pour prendre votre place sur la chaussée



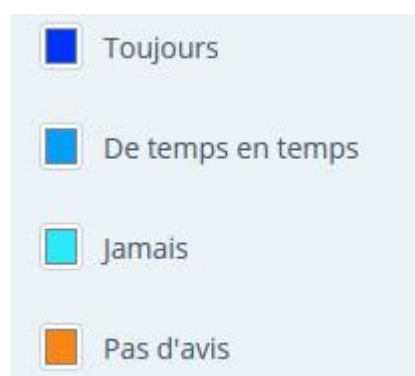
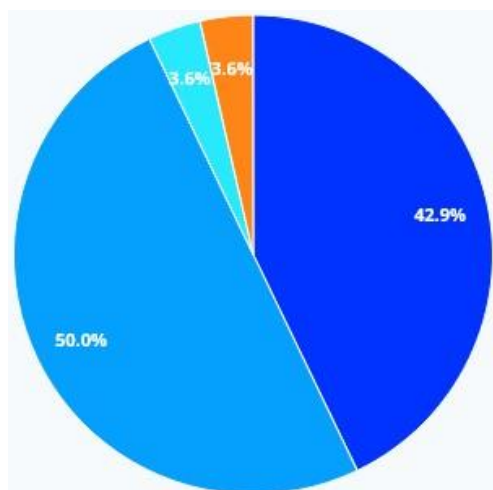
Q13 / Expérimentez-vous des conflits avec les Bus, poids-lourds et camionnettes de livraison ?



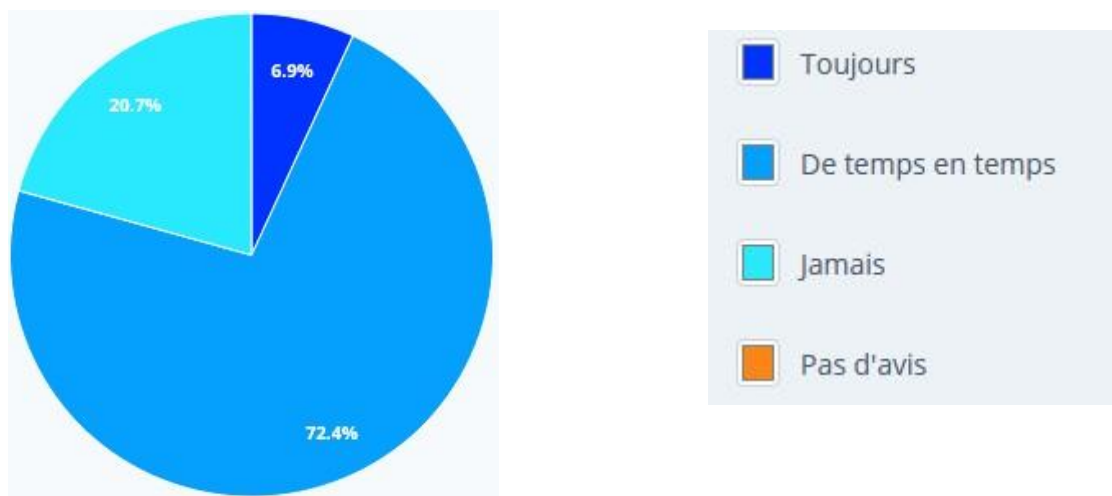
Q14 / Expérimentez-vous des conflits avec les voitures et taxis ?



Q15 / Expérimentez-vous des conflits avec les deux roues motorisés ?



Q16 / Expérimentez-vous des conflits avec les autres cyclistes ?

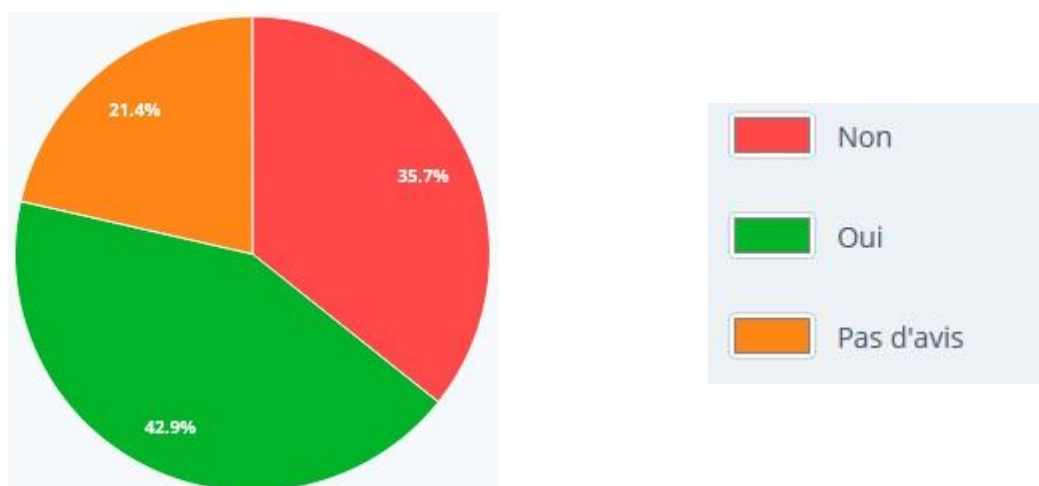


> Premiers éléments de conclusion :

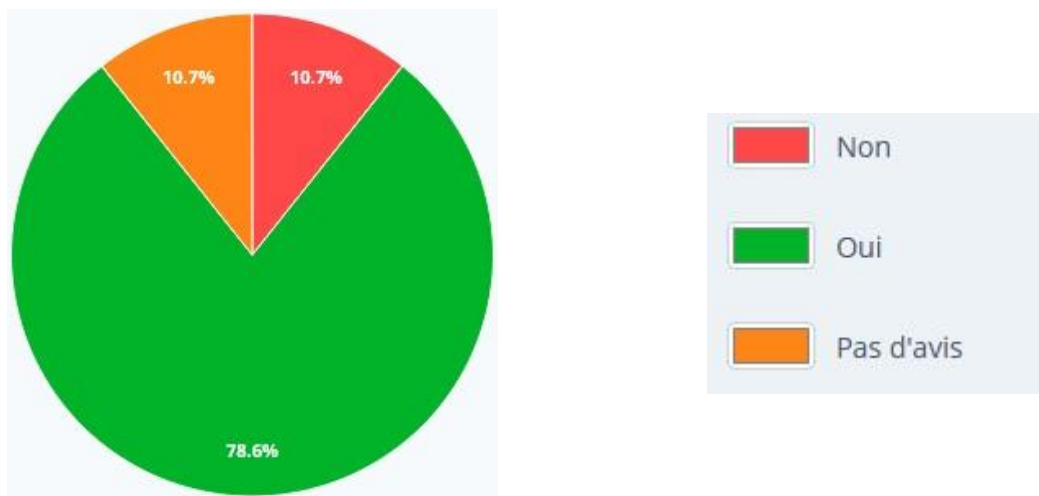
- Dans le sens de circulation depuis le Sud vers le Nord (Cours Olivier de Clisson vers Cours des 50 Otages), 93% des répondants n'arrivent pas systématiquement à se positionner devant les autres véhicules quand le feu est rouge.
- Quand le feu est au vert, 86% des répondants n'arrivent pas à s'insérer facilement dans le trafic.
- Un peu plus de 50% des répondants trouvent les pictos peints au sol utiles pour matérialiser la trajectoire.
- Concernant les interactions avec les autres usagers, les conflits les plus fréquents sont rencontrés avec les poids lourds dans ce sens de circulation, 48% des répondants expérimentent toujours des conflits avec eux.
- Pour les 2RM et les voitures, 42% des répondants rencontrent toujours des difficultés avec eux. En règle générale, 90% des répondants ont des interactions conflictuelles régulières avec les motorisés, comme dans le sens Nord > Sud.
- Les conflits entre cyclistes sont vécus de temps en temps par 72% des répondants, En tout, 80% des répondants sont régulièrement en conflit avec d'autres cyclistes.

Avis général sur ce carrefour

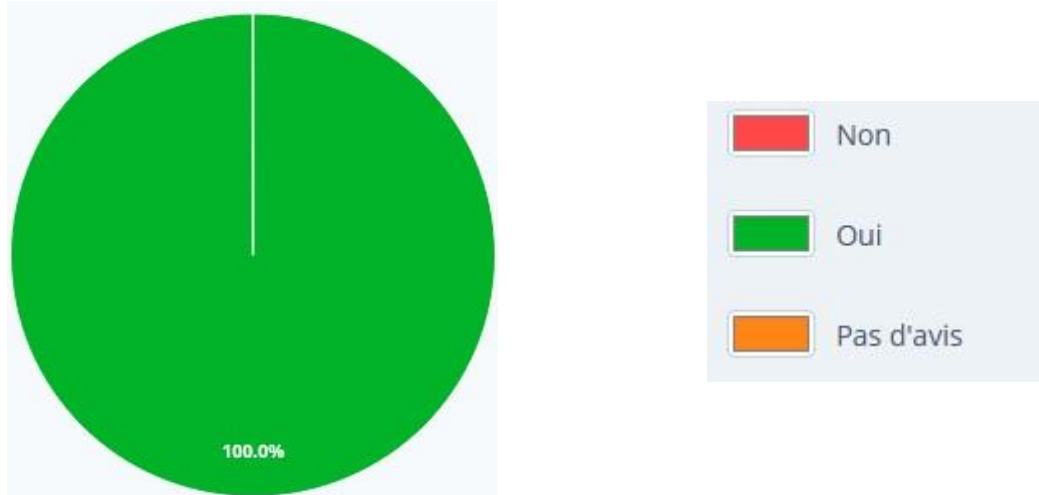
Q17 / Faut-il supprimer le feu au milieu de la voie au Sud du Cours des 50 Otages ?



Q18 / Faut-il élargir la zone cyclable au centre du carrefour?



Q19 / Faut-il agrandir le sas vélo au Sud du carrefour ?



> Premiers éléments de conclusion :

- La majorité des répondants qui se sont prononcés (43%) est pour supprimer le feu situé au milieu de la piste cyclable du Cours des 50 Otages (21% sans avis).
- Près de 80% des répondants souhaiteraient que la zone cyclable soit élargie au milieu du carrefour.
- 100% des répondants sont pour augmenter la taille du sas vélo au feu sur le Cours Olivier de Clisson.

Conclusions de Place au Vélo

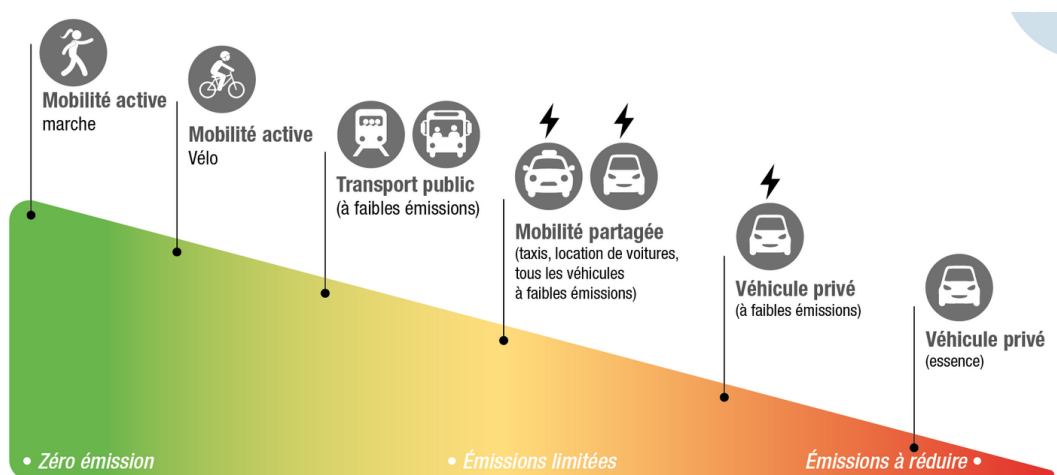
> Une régression de la qualité de circulation des cyclistes ? (pas d'enquête avant le réaménagement)

Les premiers éléments de cette enquête laissent penser qu'une dégradation de la qualité de circulation des cyclistes à cette intersection a eu lieu à la suite des travaux de l'été 2021. Après 30 ans de modération de la circulation pour redistribuer l'espace au profit des modes collectifs et actifs (diminution du nombre de voies de circulation motorisés, implantation du tram, création de la ZTL et de la piste cyclable centrale, arrêté interdisant les 2 roues motorisés dans la ZTL sur une fourchette horaire...) les réponses à l'enquête montrent que des cyclistes expérimentés rencontrent encore très (*trop ?*) régulièrement des conflits avec les usagers motorisés. Ceux-ci sont plus développés dans le sens Sud > Nord, notamment avec les poids lourds, d'où (*probablement ?*) la volonté d'une large majorité de répondants de disposer d'un grand sas vélo au feu sur le Cours Olivier de Clisson pour se dégager des angles morts. L'implantation d'un feu anticipateur pour les cyclistes pourrait aussi améliorer la sensation de sécurité si le délai de celui-ci avant que le feu de la circulation générale passe au vert est assez long. Le feu anticipateur est plébiscité par plus de deux tiers des répondants dans le sens Nord > Sud.

> Un axe magistral qui ne répond pas au Référentiel des Aménagements Cyclables (RAC)

L'axe Nord/Sud est un axe magistral du Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables qui doit répondre aux standards du RAC. Le carrefour étudié est à la fois une centralité urbaine et un pôle multimodale avec une grande densité de modes, d'usagers et donc de contraintes

La prépondérance du piéton est normale et souhaitée pour améliorer la qualité de vie de cet espace. C'est en cohérence avec le concept de hiérarchie des modes tant du point de vue de la fragilité des usagers que de leur impact sur l'environnement.



Graphique : Hiérarchie des modes selon leur émissions de carbone (institut d'urbanisme et transports de Paris)

L'aménagement cyclable actuel du carrefour ne correspond pas aux préconisations du RAC dans le cadre des intersections :

- Mixité avec les modes motorisés (RAC = site propre à 100%)
- Pas de continuité du site propre
- Pas de visibilité et de lisibilité de l'aménagement (les pictos ne sont pas suffisants)
- Les vélos ne sont pas favorisés vis-à-vis des motorisés lorsqu'ils arrivent au feu vert (dans les deux sens, 90% des répondants ont régulièrement du mal à s'insérer)
- Le point précédent va à l'encontre de la minimisation des temps d'arrêt préconisé au RAC

Les cyclistes interrogés jugent en majorité qu'ils ne disposent pas d'assez d'espace à cette intersection (près de 80% sont pour élargir la zone cyclable au centre du carrefour). Le feu central implanté au Sud du Cours des 50 Otages qui oblige les cyclistes à se déporter dans le flux de circulation motorisé devrait être retiré pour 43% des répondants. Les conflits réguliers entre cyclistes rencontré par plus de 70% des répondants sont peut-être la conséquence de ce manque d'espace, il faudrait le confirmer en analysant plus précisément ce point.

> Des conflits nombreux avec les usagers motorisés

La très grande majorité des répondants se trouve très régulièrement en conflit avec les modes motorisés dans les deux sens de circulation tant pour se mettre en place dans le sas vélo lorsque le feu est rouge que pour s'insérer dans le trafic courant.

Les conflits d'usage sont plus fréquents avec les 2 roues motorisés ainsi que les automobilistes qui selon des témoignages d'usagers ne disposent pas d'autorisation de circuler dans la ZTL. Les conflits avec les poids lourds sont moins fréquents qu'avec les autres modes motorisés malgré que cet espace soit soumis à de nombreux flux de ce type (bus, camions de livraison...). Dans les deux sens 90% des répondants rencontrent régulièrement des situations de conflits avec les motorisés.

> Une intersection peu engageante pour les cyclistes “à convaincre”

Le traitement de cette intersection n'est pas satisfaisant pour une majorité des répondants dont le profil est du type “à l'aise” à “aguerris”. On peut donc imaginer que l'intersection est d'autant plus difficile à appréhender pour des usagers débutants.

Le schéma ci-dessous issu du guide de Paris en Selle (p.20), tiré lui-même d'une étude comportementale de Dill et McNeil (2013)⁴ montre la proportion d'adultes à l'aise ou non à l'idée de faire du vélo à partir de 3 critères (à l'aise dans la pratique dans une variété de configurations, intérêt dans l'utilisation du vélo, capacité physique).

Notre échantillon de répondant se situe plutôt dans la catégorie “intrépides” ou “enthousiastes”. Il faut réussir à convaincre les “intéressés mais inquiets” à utiliser le vélo pour augmenter plus largement la part modale du vélo.

L'aménagement actuel du carrefour du Cours des 50 Otage et du Cours Olivier de Clisson, au vu des éléments révélés par l'enquête auprès des adhérents de Place au Vélo n'est pas suffisant pour permettre à des usagers débutants de circuler sans appréhension.



Légende :

- Intrépides : ils font du vélo quel que soient les conditions de circulation
- Enthousiastes : ils font du vélo dès que les conditions s'améliorent un peu
- Intéressés mais inquiets : ils apprécient le vélo mais n'en font que s'ils sont pleinement rassurés
- Réfractaires : ils n'envisagent pas de faire du vélo (*pour l'instant*)

> Un défaut qui relève d'une erreur de conception de la Maîtrise d'Oeuvre ?

Place au Vélo n'a pas été sollicité en amont du réaménagement de ce carrefour central de l'axe Nord/Sud. On a pu voir un schéma des flux de circulation réalisé par le cabinet d'urbanisme (et publié sur leur site sur la page du projet) ne faisant pas ressortir l'axe cyclable Nord/Sud.

Au stade préliminaire de conception des projets, lorsque les lignes de forces sont établies, il est encore temps d'intégrer les remontées et l'expertise d'usage des associations, non pas sous une forme uniquement programmatique mais bien de distribution des espaces et de conception..

A d'autres phases de projet, cette expertise se révèle intéressante dans le cadre du tracé général (trajectoire, girations, dimensions...) puis des détails techniques (choix de matériaux, mobilier, marquage...)

Une participation active auprès des équipes de maîtrise d'oeuvre, particulièrement dans le cadre des axes magistraux et structurants est nécessaire pour accompagner les professionnels de l'aménagement qui n'ont pas encore développé une forte culture vélo et qui ne dispose pas de l'expertise d'usage des pratiquants.

⁴ [Four Types of Cyclists?](#)

> Des pistes d'amélioration :

Dans un temps court :

- Planter un sas de grande taille au niveau du feu du Cours Olivier de Clisson pour le sens de circulation Sud > Nord
- Installer un feu anticipateur au feu du Cours Olivier de Clisson pour le sens de circulation Sud > Nord
- Supprimer le feu de circulation et l'îlot granit au Sud du Cours des 50 Otages (en trouvant une solution de compensation si ce feu est indispensable, suspension par ex.)
- Expérimenter l'implantation de cédez-le-passage et marquage (*ou panneaux vélo prioritaire type vélorue ?*) en amont des sas vélo dans les deux sens de circulation pour les flux motorisés pour permettre aux cyclistes de s'insérer plus facilement dans la circulation lorsque le feu est au vert
- Multiplier les opérations de sensibilisation (puis de contrôle et de répression) des usagers motorisés qui n'ont pas l'autorisation de circuler dans la ZTL

Dans un temps moyen :

- Mener une enquête plus large avec une variété plus grande de profils de cycliste pour comprendre les problématiques des cyclistes débutants notamment
- Impliquer systématiquement Place au Vélo dans les différentes phases de conception des projets et pas seulement lors des concertations (ambitions initiales) ou dans les dernières phases (détails avant livraison). Et ce particulièrement pour les projets qui touchent les axes Magistraux et Structurants.

Dans un temps long :

- Matérialiser un vrai axe cyclable magistral respectant le RAC sur cette intersection : prioritaire, continue, lisible, large, en site propre...

Place au Vélo et la commission aménagement est très intéressée pour suivre l'évolution des problématiques autour de cette intersection. C'est un enjeu central tant par sa position géographique, son historique, que sa fréquentation. L'association est en attente des retours de Nantes Métropole, et selon leur nature, pourra s'investir dans une enquête plus poussée pour faire remonter l'expertise d'usage des cyclistes de divers profils sur cette intersection..