



NOTE DE SYNTHÈSE DE LA CONSULTATION-ÉCLAIR TORTIÈRE

Résumé de la situation :

Suite à la réunion du 01/12 avec l'équipe de Nantes Métropole sur le réaménagement du carrefour Pont de la Tortière / Boulevard des Belges / Rue Félix Lemoine, Place au Vélo adresse un avis suite à consultation de la commission aménagement et des usagers.

Voici l'état des discussions côté Place au Vélo à ce stade, agrémenté des suggestions d'améliorations à soumettre à l'étude.

Table des matières

Contexte	2
Nos retours à ce jour :	3
La contre-proposition	4
Contre-proposition initiale	4
Variante A : espace de stockage central	5
Variante B : files par type de véhicule et séquences de feu dédiées, sans espace de stockage	Erreur ! Signet non défini.
D'une manière générale	5
Le positionnement de Place au Vélo dans cette consultation	6

Contexte

Il est question de réaménager le carrefour Tortière / Bd des Belges / Félix Lemoine, un projet a été proposé il y a quelques mois aux élus, mais il ne prenait pas en compte le vélo : le projet est donc figé, sur demande du service Mobilités actives soutenu par les élus vélo, dans l'attente d'une proposition améliorée. C'est dans l'optique de commander une nouvelle proposition au bureau d'étude que Nantes Métropole nous demande notre avis.

L'axe Tortière-Belge devrait être un axe « structurant » du futur réseau cyclable nantais, il figure au SDIC. La Rue Félix Lemoine est un axe secondaire.

Il y a un passage de bus à prendre en compte sur Lemoine-Tortière / Belges-Tortière ainsi que Belges-Lemoine (dans le cas de déviation d'itinéraires).

On est bien au-delà de 6 000 véhicules motorisés par jours sur tous les axes du carrefour.



Nos retours à ce jour :

> Outre les remarques suivantes :

- le tourne à gauche est dangereux de Tortière vers Lemoine et de Lemoine vers Belges
- l'état du revêtement est problématique
- le statut "magistral" de l'axe Tortière / Belges et l'ampleur des flux motorisés impliquent une séparation des modes
- les vitesses pratiquées sont importantes
- stationnement sauvage sur bande cyclable et non-respect des sas fréquents

> ... nous avons réagi à la présentation du projet en l'état proposé par le bureau d'étude et présenté par Nantes Métropole :

- Pas de priorité pour les cyclistes sur les traversées
- Trajectoires à angle droit
- Largeur insuffisante
- Zone de stockage insuffisante
- Réduction de l'espace piéton
- Veiller aux sens de circulation dans les rues adjacentes pour éviter les tentatives de shunt (contournement) à l'approche du feu (par exemple rue du Soupir)

> ... et évoqué les pistes de progression suivantes :

- Réduction du nombre de voies motorisées en amont du carrefour (réponse négative pour Tortière et Lemoine, doit être sérieusement étudié pour le Boulevard des Belges)
- Matérialisation des trajectoires et solution pour les tournes à gauche à identifier (réflexion en cours, cf. contre-proposition ci-dessous)
- Modération des vitesses
- Faire "s'évaporer" une partie du trafic motorisé : ne pas rechercher la fluidité du trafic motorisée
- Feu décalé (anticipateur pour vélo ou feux voiture avant le sas vélo et feux vélos au bout du sas vélo) + éventuellement carrefour « à l'allemande » (cf. contre-proposition)
- Augmentation de la profondeur du sas vélo pour permettre aux cyclistes de se placer facilement sur la voie de gauche.

La contre-proposition

Après discussion au sein de la commission aménagement de Place au Vélo... nous portons plusieurs contre-propositions. Elles n'ont rien de définitif mais sont des pistes à soumettre au bureau d'étude chargé du projet. Elles correspondent aux problématiques et besoins relevés auprès de nombreux.eus.s cyclistes.

Contre-proposition initiale

Deux cas de figures se présentent aux cyclistes lorsqu'ils arrivent à une intersection gérée par un carrefour à feu.

- L'arrivée sur le carrefour au feu rouge avec un temps d'arrêt avant redémarrage au vert (si le M12 ne leur permet pas le mouvement qu'ils souhaitent faire ou si la circulation est trop importante)
- L'arrivée sur le carrefour au feu vert en même temps que la circulation courante

Le contre-proposition vise à répondre à ces deux cas de figure en assurant la sécurité des cyclistes et la fluidité de leur déplacement. Elle prend en compte les cyclistes peu expérimentés, en leur proposant une traversée moins directe et moins "impressionnantes" vis-à-vis de la peur face aux flux de motorisés (insécurité ressentie), mais aussi les cyclistes aguerris en leur laissant la liberté de gérer leur trajectoire et de s'inclure dans le trafic.

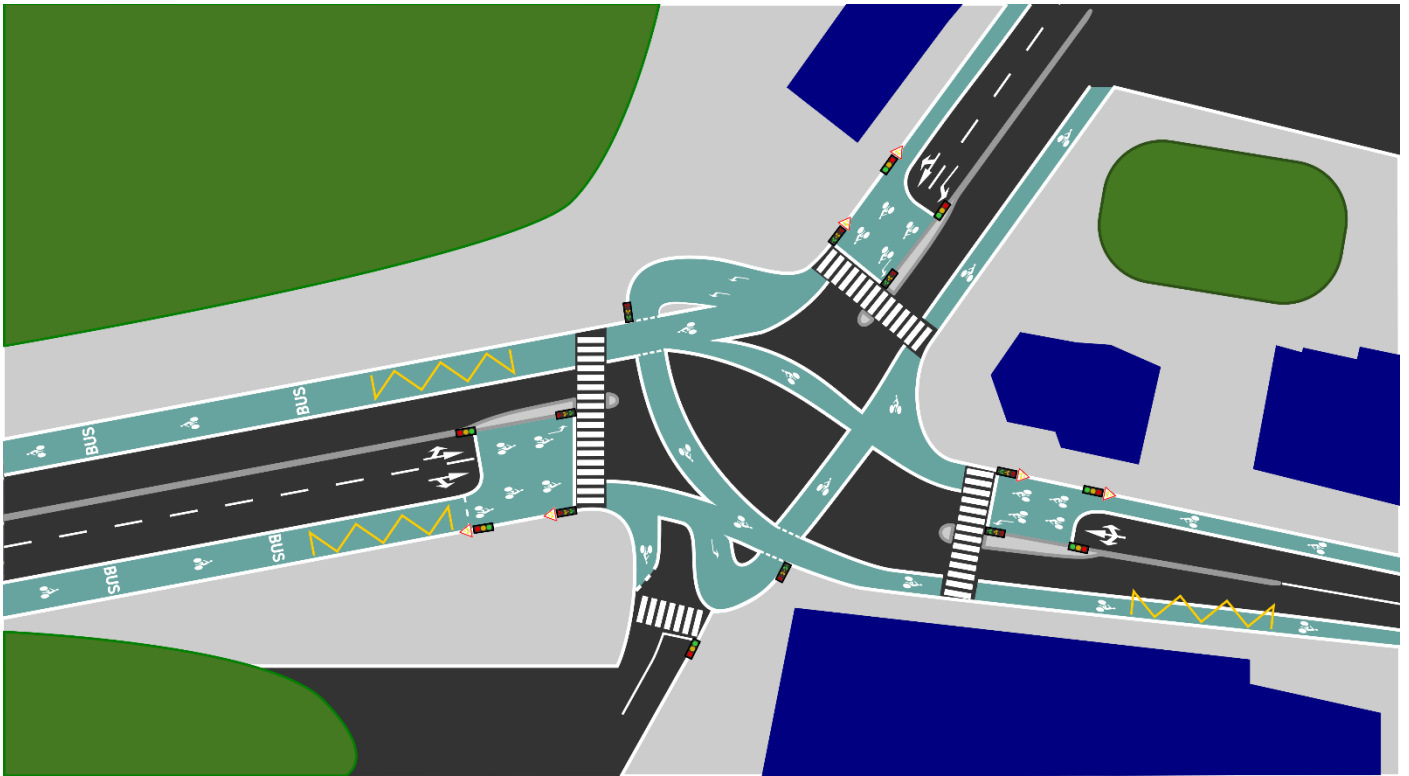
Inspiré d'un dispositif vu en Allemagne ou en Hollande, il s'agit d'avoir un espace de stockage pour les cyclistes ne pouvant pas effectuer une manœuvre de tourne-à-gauche directement au feu vert (à cause du flux important de motorisés en général). Au feu vert, le premier temps consiste pour ces cyclistes à rejoindre une zone de stockage située sur leur droite et leur permettant de se positionner dans l'axe de la rue qu'ils veulent rejoindre. Le deuxième temps permet à ces cyclistes de traverser le carrefour via une phase de feu distincte qui assure que le carrefour est libre.

Le passage des cyclistes venant du Pont de la Tortière et se dirigeant vers Lemoine et venant de Lemoine et se dirigeant vers Belges se fait dans le même temps que la traversée piétonne du Boulevard des Belges et du pont de la Tortière. A l'intersection des trajectoires des cyclistes, une priorité à droite s'applique.

Sur toutes les branches du carrefour, les sas sont profonds de 6 à 10m et permettent aux cyclistes arrivant au feu rouge de se positionner très facilement sur la voie de gauche depuis la bande cyclable ou la voie de bus partagée. Les cyclistes disposent d'un feu dédié en bout de sas, de la taille d'un répétiteur, de même, les motorisés disposent d'un feu dédié (taille et hauteur classique) situé à l'entrée du sas, pour s'assurer qu'ils s'arrêtent avant la ligne du sas et non dans le sas. (à minima, les cyclistes disposent d'un feu anticipateur pour pouvoir traverser le carrefour avant que la circulation motorisée démarre.

La trajectoire des principales traversées est matérialisée de façon continue et visible dans une couleur différenciée du bitume, donnant ainsi une bonne vision aux usagers les moins aguerris de la trajectoire à prendre. Les trajectoires les plus importantes sont Tortière / Belges (dans les deux sens), Tortière / Lemoine, Lemoine / Belges.

L'idée est **schématisée** sur le schéma ci-dessous :



> Les plus :

Pas de temps d'attente et de trajectoire exagérément rallongés comme sur un carrefour à la hollandaise, moins de consommation d'espace (les trottoirs ont été élargis dans le projet, et il y a des contraintes liées à l'angle de giration des bus), pas de traversée des flux motorisés, phase de feu dédiée donc a priori respect d'une séparation des flux. Les cyclistes aguerris ne sont pas pénalisés par l'aménagement.

> Les moins :

Pas de garantie que les tracés et la qualité de la réalisation soient à la hauteur ; manque d'expertise technique et de retours d'expérience pour savoir si c'est une solution valable ; procédé nouveau et différent de ce qui est fait dans d'autres intersections, donc potentiellement difficile à comprendre par les usagers.

> Les points de vigilance :

- 1) Faire respecter les dispositifs, quels qu'ils soient, par une vigilance accrue de la police sur le non-respect des sas cyclistes, des feux, sur les avancées dans les carrefours bloqués, etc. par les motorisés, quitte à ce que Nantes Métropole associe Place au Vélo à des séances d'observation post-travaux avec la PM.
- 2) il est nécessaire d'avoir des feux pour les cyclistes dans les espaces de stockage
- 3) un phasage décalé du feu pour les cyclistes est de toute façon nécessaire pour le respect du RAC.

D'une manière générale

1) Etudier les options pour une suppression des doubles-files de motorisées à l'arrivée dans le carrefour (sur le Boulevard des Belges cela semble indispensable) et établissement d'un tracé de bus en voie séparée sur une aussi grande partie de son tracé que possible.

2) Bien réduire la surface d'intersection sera plus rassurant et obligera à plus grand respect des limites de vitesse grâce à des trajectoires moins amples pour les motorisés : le projet actuel va dans le bon sens de ce point de vue.

3) Il ne faut pas chercher à tout prix la fluidité pour les véhicules motorisés : à l'inverse, il s'agit de favoriser les autres modes pour permettre le report modal (cf : évaporation du trafic).

4) Pour assurer un meilleur respect des sas/espaces de stockage vélo, il convient de mettre le feu à l'attention des motorisés bien en amont du carrefour (et du sas) pour que le positionnement des voitures soit respectueux de l'espace dédié aux vélos.

5) Les bandes cyclables de la Rue Félix Lemoine, axe secondaire au RAC, devront faire 1,80m de large au minimum et particulièrement si les pavés sont conservés dans le projet. Cette largeur minimum offre une bande de roulement revêtue aux alentours de 1,30m de large en plus des pavés. (il est primordial de pouvoir se décaler des véhicules en stationnement sur les abords des boulevards qui dépassent la plupart du temps de leur stationnement. La largeur de l'îlot central, à l'entrée de la Rue Félix Lemoine, tel que prévu au stade actuel du projet ne permet pas d'avoir une largeur suffisante pour les bandes cyclables.

6) les voies cyclables sur le Boulevard des Belges et le Pont de la Tortière, axe structurant sur le RAC, devraient être des pistes séparées, et devraient être suffisamment larges pour des questions de sécurité et de confort. Place au Vélo a bien noté la mixité voie bus vélo sur le Pont de la Tortière mais souhaite la suppression d'une des voies de circulation sur le carrefour depuis le Boulevard des Belges pour offrir des aménagements cyclables suffisamment larges, sécurisé et confortable dans les deux sens de circulation sans empiéter sur le domaine piéton. .

7) le marquage des trajectoires au sol pour les cyclistes devra être de grande qualité : résistant, en couleur distincte et en continuité visuelle.

Le positionnement de Place au Vélo dans cette consultation

En réunion avec Nantes Métropole nous sommes d'ores et déjà exprimés sur les points inacceptables du projet en l'état.

Nous ne sommes pas un bureau d'étude, nous n'avons pas à imaginer la solution technique dans ses détails, ce qui est proposé à ce stade ne nous satisfait pas, nous suggérons quelques pistes et schéma à soumettre au bureau d'étude.

Nous demandons à voir la réponse qui sera dessinée à partir de ce retour avant validation pour pouvoir apporter si nécessaire des modifications avant réalisation du projet. La réflexion sur ce projet a démarré il y a 20 ans, on peut certainement prendre quelques mois en plus pour que la réalisation qui perdurera dans les 30 ans à venir réponde bien aux enjeux futurs.