

Compte-rendu réunion terrain avec Nantes Métropole :

Visite après-chantier du secteur Pont de Tbilissi – Hotel Mercure ainsi que présentation du projet de nouveau parvis Gare-Sud

Pour Nantes Métropole :

Aurélien Boulé, élu

Pour Place au Vélo :

Annie-Claude Thiolat, Présidente

Jean-Luc Blanchard, membre du CA

Gaëtan Hugueny, chargé de mission aménagements

Précision importante : l'ensemble de l'aménagement réalisé du bas du pont à l'hôtel a une vocation temporaire : des travaux sur l'îlot Saupin et la fin des travaux du parvis devraient déboucher sur une nouvelle version de cet aménagement d'ici 2022/2023 pour la partie Nord, et d'ici 2025 pour la partie Sud.

Piste Quai de Malakoff

Une bidirectionnelle a été aménagée sur le quai de Malakoff. **La séparation du trafic est un pas en avant qui mérite d'être salué.**

Largeur de la voie bidirectionnelle

Nous avons exprimé notre regret concernant la relative **étroitesse de la piste** bidirectionnelle (largeur de 3 m quand nous en souhaiterions 4, conformément à ce qui est attendu pour ce futur axe magistral). Le caractère contraint du profil de voirie au bout du dépose-minute (côté Nord) est invoqué pour justifier ce dimensionnement (d'Est en Ouest : éloignement des arbres + bidirectionnelle + trottoir + voie de dépose-minute + voies de taxi + abris pour clientèle du taxi + voie pour sortir du parking).

Nous souhaiterions qu'à terme de cette largeur soit augmenté sur tout le linéaire où cela est possible.

Intersections au niveau du parking taxi / dépose-minute

Nous saluons le point positif que constitue le **marquage corail pour indiquer visuellement la continuité de la piste à l'endroit des voies automobiles qui la coupent** (pour entrer sur le nouvel espace dépose-minute et taxi).

Ce dispositif est à généraliser pour l'ensemble des voies cyclables, au moins aux intersections.

Place au Vélo comme Nantes Métropole anticipent de fortes difficultés liées à la présence de véhicules sur la piste cyclable : les conducteurs des voitures entrant et sortant de l'espace taxi et dépose-minute risquent de s'engager y compris lorsqu'elles n'ont pas d'espace pour ce faire (c'est-à-dire lorsqu'un deuxième véhicule est déjà engagé mais arrêté à la barrière du parking ou au stop). **Il s'ensuit fréquemment qu'un ou plusieurs véhicule engagé bloque entièrement ou partiellement la circulation cyclable et/ou le passage piéton** (cf. photo ci-dessous).



La mise en place de lignes d'effet et de panneaux (marquant visuellement la perte de priorité des véhicules motorisés face au passage piéton et à la piste) a été réclamée afin d'essayer de dissuader les motorisés de s'engager au dépend des modes actifs, et Nantes Métropole s'est engagée à leur mise en place.

Nous espérons que les habitudes qui seront prises permettent d'éviter ce problème, mais craignons que cela ne suffise pas. La mise en place de plateaux traversants pourrait être une piste de réflexion, de même que la révision de l'intersection avec la chaussée principale.

Revêtement de la voie bidirectionnelle

Le revêtement est issu d'une expérimentation menée avec le Cerema : dans une perspective de **réduction de l'artificialisation des sols**, le revêtement choisi est un béton drainant, qui permet de minimiser l'imperméabilisation par rapport à l'état initial (surface de terre nue). *Le vieillissement et le caractère anti-dérapant (notamment sur les peintures blanches des pictogrammes, chevrons et passages piétons) de ce matériau devront être surveillés, mais a priori la légère perte de confort est minime au vu du gain environnemental.*

Possible stationnement illicite

Nous anticipons malheureusement la possibilité de stationnement illicite sur la bidirectionnelle aux heures de forte affluence. En espérant que cela ne se produise pas, nous demandons une attention sur ce point pour réagir rapidement si le problème venait à se poser.

Nota du 23/12/2021 : des plaintes de plus en plus nombreuses sur des arrêts minutes illicites avec véhicules stationnés en partie sur la piste avec risque d'emportierage ou portières ouvertes longuement.



Conflits d'usage piétons/vélo

Nous avons par ailleurs déjà observé que l'aménagement est largement emprunté par des piétons, notamment lorsqu'il.elle.s sont chargé.e.s de bagages et d'autant plus au niveau de l'implantation de l'éclairage public. La bande couleur corail rugueuse qui marque le bord de la piste risque de ne pas suffire à marquer la séparation des flux.

Une séparation (physique ?) plus marquée et/ou une différence de niveau, ainsi qu'un élargissement du trottoir semblent être des pistes à envisager.

Nota du 23/12/2021 : des plaintes de plus en plus nombreuses sur la large occupation de la piste par les piétons, notamment à cause des véhicules qui stationnent sur la partie réservée aux piétons au plus proche de la gare.



Inversion piétons/cyclistes au niveau de la gare



Nantes Métropole explique que l'inversion des voies cyclistes/piétons (ou « shunt ») répond à un ensemble de contraintes liées notamment à la montée de piétons depuis le bas du quai par l'escalier, à la présence de WC (entre les platanes) à l'attention des conducteur.trice.s de la SEMITAN, ainsi qu'à la nécessité de rapprocher la bidirectionnelle de la chaussée principale pour sa réinsertion dans le trafic général au niveau de l'hôtel Mercure.

Le dispositif nous paraît peu pratique et occasionnera certainement des tensions entre usager.ère.s. Comme le suggèrent les traces de roues sur le trottoir, les cyclistes vont avoir tendance, au vue de la faible largeur de la voie cyclable de part et d'autre de la traversée piétons, à « adoucir » leur trajectoire en mordant sur trottoir, voire à continuer tout droit sur le trottoir en direction du LU pour obtenir une certaine continuité dans leur trajectoire.

Nous souhaiterions une prise en compte de ces trajectoires « adoucies » dans le tracé de la bande corail, et proposons que cette bande corail ne soit pas interrompue le long du passage piéton pour marquer la continuité de la piste cyclable.

Bifurcation sur les rues au nord

La bifurcation depuis la bidirectionnelle vers les rues perpendiculaire au nord du Quai de Malakoff semble impossible (exemple pour quitte le quai pour emprunter la rue des Remorqueurs). *C'est un désagrément systématique avec le choix d'une bidirectionnelle.*

Réinsertion d'un sens de circulation dans le trafic général au niveau de l'hôtel Mercure

La réinsertion dans le trafic général, en limite de compétence sur le chantier en cours, au niveau de l'hôtel Mercure, pose plusieurs difficultés qui ne devront pas subsister au moment de la réalisation de l'axe Est-Ouest en tant qu'axe magistral.

La première difficulté tient à la trajectoire à l'équerre, pas praticable pour les vélo spéciaux et très inconfortable pour les autres :

- En venant de l'Est, un premier virage à 90° conduit directement sur la chaussée : en cas de forte circulation et de non-respect de la priorité de la traversée piétonne et cyclable, ce virage est particulièrement compliqué à gérer.
- Arrivé.e au nord de la chaussée, une nouvelle giration à 90° (que n'indique pas le pictogramme vélo peint au sol) est là encore inconfortable. Elle est entravée par la nécessité, pour laisser passer les piétons qui seraient présents au même moment, de rester en travers de l'axe motorisé avant de tourner à gauche.
- La succession des changements de direction imposera une très faible vitesse non compatible avec le caractère structurant de l'axe.

Nous suggérons :

- *un adoucissement des angles de girations, guidé par des pictogrammes vélo mieux positionnés et potentiellement par une révision du tracé de la piste avant la traversée,*
- *la mise en place d'une continuité visuelle (marquage au sol couleur corail) de la piste cyclable à l'instar de ce qui a été mis en place aux intersections avec les sorties du parking taxi / dépose-minute,*
- *si besoin, le rappel, par la signalisation adéquate, du régime de priorité favorable à la traversée cycliste et piétonne,*
- *une traversée « en biseau » à l'instar de l'aménagement temporaire rue de la Croix Sourdeau (St Sébastien) [NB : une telle solution paraît compromise par la présence, au droit de la traversée, d'un espace pour l'arrêt des bus. Nous espérons qu'une solution pourra être trouvée pour permettre d'avancer cet espace dédié au bus et/ou de réduire la largeur de la traversée piétonne pour permettre une réinsertion en biseau] ;*
- *une reprise de la vue entre la piste cyclable et la chaussée.*

Giratoire au bas du pont de Tbilissi

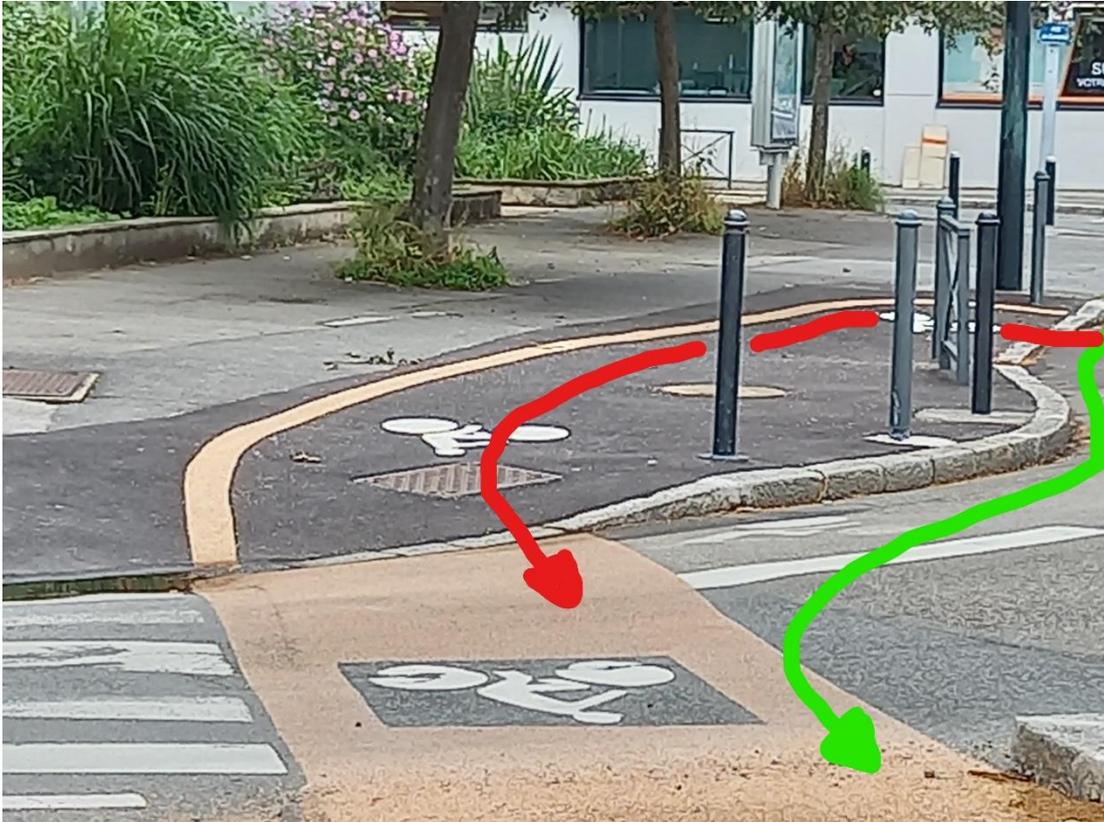
Le giratoire entre le pont de Tbilissi et le mail Picasso constitue une importante difficulté en termes de lisibilité, de sécurité et de continuité cyclable. Nantes Métropole nous précise que la réfection de l'îlot Saupin prévu pour 2022/2023 (date à confirmer) devrait permettre de revoir complètement cet aménagement.

L'objectif partagé à terme est celui d'un axe réellement continu sur cet axe Est-Ouest, séparé, prioritaire et capacitaire, tel que le prévoit le Référentiel des Aménagements Cyclables (RAC) voté en début d'année, puisque selon le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC) le quai de Malakoff devra constituer le lieu de passage d'un axe cyclable de la plus haute qualité de service (axe « magistral »).

Dans le détail :

- l'insertion depuis le giratoire sur le trottoir (entre la rue de Cornulier et le 36 Quai de Malakoff) n'est pas sécuritaire, du fait d'angles de giration relativement importants (notamment pour les vélo-spéciaux) et d'un caractère peu lisible en amont, qui incite à un positionnement non-sécurisé sur l'anneau du giratoire.

Une observation courte (20 minutes) montre qu'une majorité de cyclistes ignore le dispositif (5/6) et préfère alternativement rester sur le giratoire (2/6) ou rejoindre le marquage au sol au moment où il franchit la chaussée au niveau du passage piéton (3/6, en vert ci-dessous). Seule une personne sur six a effectué la trajectoire prévue par l'aménagement (en rouge ci-dessous).



Le « trottoir cyclable » n'est pas une solution.

- **La continuité de l'axe Est-Ouest sur le quai de Malakoff doit être assurée au bas du pont de Tbilissi.** Dans le sens Est > Ouest le parcours suppose de nombreux changements de direction, une insertion à l'équerre sur le giratoire, puis une sortie de giratoire pour monter sur le trottoir... Dans le sens Ouest > Est la trajectoire est plus directe mais est compliquée par plusieurs girations à l'équerre et par la traversée du flux motorisé qui est dangereuse du fait des vitesses pratiquées : un certain nombre de conducteur.trice ne respecte pas la priorité de la traversée piétonne et cycliste. (cf. photo ci-dessous).



- La continuité en venant du pont de Tbilissi pour continuer vers l'Ouest (vers la gare) n'est pas assurée : l'aménagement impose d'effectuer tout le parcours du tour de giratoire pour enfin reprendre la bidirectionnelle du quai de Malakoff jusqu'à la gare.

Ne pouvant nous satisfaire de l'état actuel du giratoire jusqu'à la réalisation du futur îlot Saupin, nous demandons :

- *le marquage au sol des trajectoires recommandées pour les cyclistes dans le giratoire à l'aide de pictogrammes vélo et de chevrons, notamment pour la trajectoire gare > mail rue du Progrès/ mail Picasso)*
- *le ralentissement des vitesses motorisées par les moyens appropriés,*
- *la mise en place d'un élargissement de la traversée cyclable au bas du pont de Tbilissi pour la rendre bidirectionnelle et permettre la continuité cyclable.*

Nous souhaitons, à terme, une révision générale de cette intersection pour avoir soit un véritable anneau cyclable à la hollandaise autour du giratoire, soit un carrefour plutôt qu'un giratoire, et dans tous les cas une continuité à haut niveau de service (donc réellement prioritaire) sur l'axe Est-Ouest, donc un passage bidirectionnel au bas du pont de Tbilissi (sauf en cas de révision générale en faveur d'une double monodirectionnelle).

Projet pour le parvis Gare-Sud

Une présentation sur plan du projet de parvis de gare sud (rue de Lourmel) a permis à l'élu M. Aurélien Boulé de réaffirmer la **priorité donnée à un aménagement cyclable de qualité et séparé permettant la desserte de la gare et du futur parking vélo** (au bout de la rue de Lourmel côté Nord, pour éviter de reproduire la situation confuse du parvis gare nord).

Les plans-projets sont toujours en cours de réalisation, mais prévoient déjà un long espace dédié au Bicloo le long de la maison des Compagnons du Devoir. La réalisation des bornes Bicloo n'interviendrait a priori pas directement à la livraison du chantier puisque les dates de conventionnement avec l'exploitant JC Decaux ne concordent pas.