

Etude SR axe Joffre / Buat / Jules Verne : étude et enjeux



■ Origine de l'étude

Presse
Océan

MANTES ET SON AGGLO | SAINT NAZAIRE - PRESQU'ÎLE

Nantes Un piéton est décédé après avoir été heurté par une voiture

08.03.2019 14:08

Partager Twitter +1 Envoyer à un ami Réagir



Piéton fauché : « On avait prévenu des dangers »

Quartier Doulon-Bottière, habitants et commerçants sont vent debout contre l'« inaction » de la mairie de Nantes. Début mars, un piéton de 81 ans, avait perdu la vie, boulevard Jules-Verne.

La polémique

Deux semaines après l'accident, ils sont toujours aussi émus. Voisins, copains, commerçants, mères de famille... « Depuis qu'ils ont vu cette mare de sang au sol, mes enfants ont très peur », indique une habitante du lotissement qui jouxte le boulevard Jules-Verne, à Nantes. C'est là, début mars, vers 7 h, que Jacques, 81 ans, le « p'tit client adorable » du bar, a perdu la vie. Fauché par un fourgon.

Ils redoutaient « le pire »

Ils sont choqués... Mais pas surpris. « Cela fait des années que l'on signale la dangerosité du passage piéton en face du bar-tabac du 102, boulevard Jules-Verne », déplore Verónica Blet, présidente de l'Association des commerçants du Croissant.

Encore récemment – le 11 janvier 2018 – elle avait adressé une lettre et une pétition, aux allures de mauvais présages, à Johanna Rolland, la maire de Nantes. Cette fois, c'était un enfant qui s'était fait renverser par un véhicule sur ce passage. Ils redoutaient « le pire ». De nombreux enfants de l'école des Marsauderies utilisent en effet, quotidiennement, ce passage.

Les raisons et les responsabilités ne sont pas si simples à établir. Pour Jacques, une enquête est toujours en cours.

Quand même. La visibilité et l'éclairage sont pointés du doigt. Depuis l'arrivée des chronobus, les feux ont été remplacés par des ronds-points. « Cela ne fait en rien ralentir la circulation », alerte un habitant. « Il faut voir les points de vitesse, surtout entre les ronds-points de Paris et de la Chocolaterie ! » s'époumone Christiane.

Et pourquoi le lampadaire situé juste au-dessus du passage n'éclaire-t-il



Voisins, commerçants, mères de famille alertent depuis des mois la mairie de Nantes. Ils ne se sentent pas en sécurité sur ce passage piéton, là où Jacques, 81 ans, a perdu la vie début mars. (CHRISTOPHE CHIFFREAU)

plus ? « Pour faire des économies ? » s'interroge Nathalie.

« On nous balade »

Au lieu de questions qui ont déjà été posées en réunions de quartier. Des agents techniques sont passés prendre des mesures. « On nous répond depuis des mois que des études sont en cours, mais rien n'avance pas... On nous balade », s'insurge Véro.

« Ce quartier, je l'aime et je le connais bien car j'y habite », répond Catherine Piau, élue de quartier. On a entendu les habitants. Dans une ville comme Nantes, ça prend du temps. Nous avons priorisé en fonction des besoins les plus urgents. Plusieurs phases de travaux ont été engagées ces dernières années.

Quartier Doulon-Bottière, la sécurisation des axes en amont et en aval

comme les routes de Sainte-Luce et Saint-Joseph, ou en transverse avec la rue du Croissant et le pont de la Tortière, ont été aménagés et sécurisés.

« Il restait ce dernier tronçon », reconnaît l'élue qui précise que les pistes cyclables avaient déjà été protégées au moment de l'arrivée du chronobus. « Mais on y travaille. »

Indépendamment de l'accident, une relecture des études commandées (changement des ampoules d'éclairage, possibilité de mettre des feux, un terre-plein central, de déplacer le passage piéton...) avait été fixée à ce jeudi 4 avril. « On doit arbitrer. On se tient prêts pour mettre en œuvre les aménagements. Mais l'enquête risque de le retarder... »

Peur de ne pas être vu

En attendant, ils s'impatientent et disent ne plus savoir quoi faire. « Par

fois, je sors aider les bouts de chou à traverser. J'ai toujours peur qu'ils ne soient pas vus, notamment par les deux roues », confie le gérant du bar-tabac.

Voisins, commerçants, mères de famille espèrent que ça va bouger. « On veut juste traverser en sécurité, répètent-ils en chœur. C'est dommage de perdre une vie ainsi. » Il y a urgence.

L'actualité des deux dernières semaines est dramatique. Trois piétons ont été tués. En plus de Jacques, deux retraités (77 et 88 ans) ont été percutés à Saint-Herblain, les 26 et 28 mars, alors qu'ils empruntaient un passage piéton.

La moitié des piétons tués en France (environ 500) sont des personnes âgées.

▪ Pourquoi une étude spécifique ?

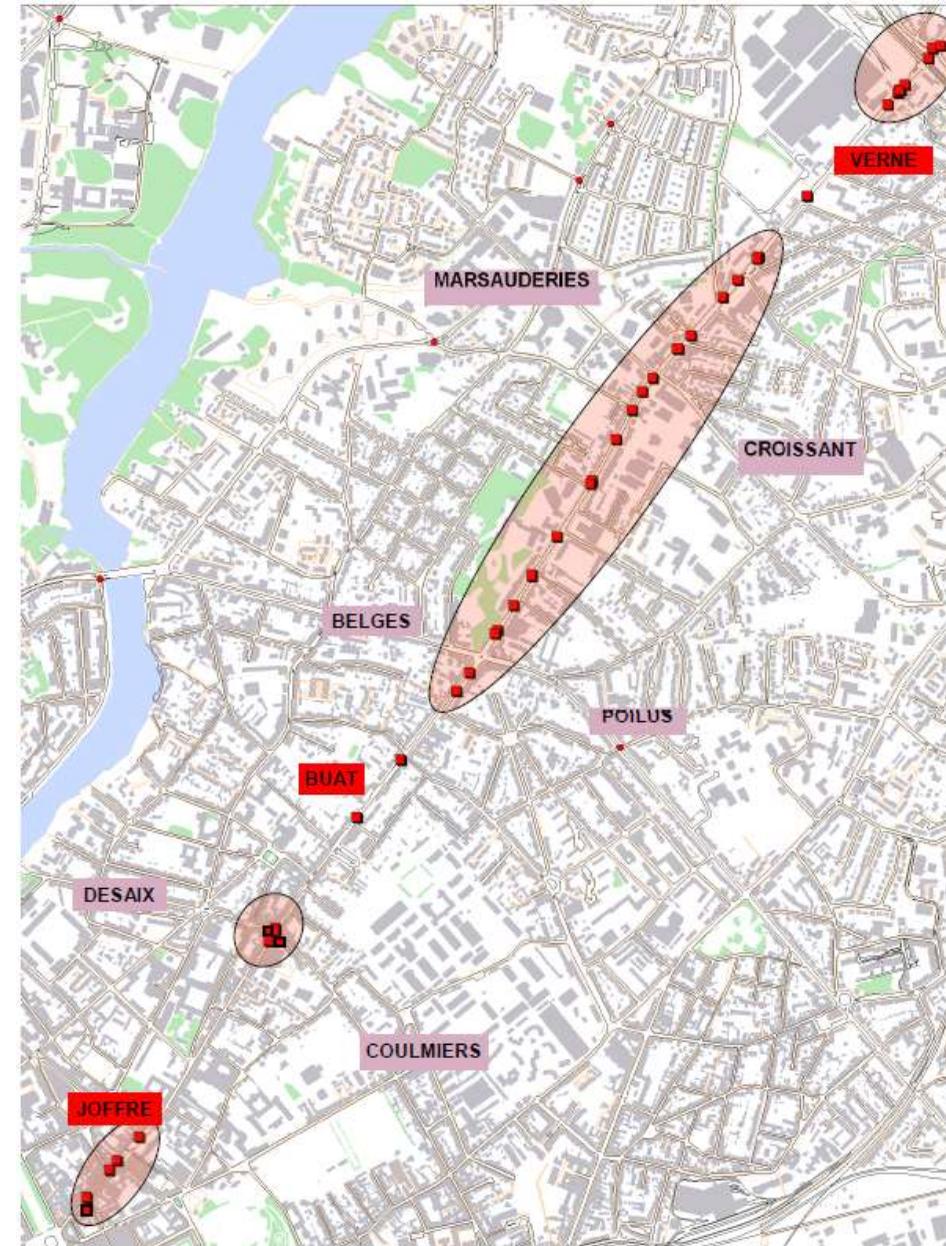
- **Forte réaction des riverains, commerçants, etc.** Les élus s'engagent à réaliser une étude sur la base d'un regard neutre.
- **Un site particulier, situé sur un axe important** : que peut-on faire à moindre coût ?
- **Au delà du site de l'accident, un axe majeur de Nantes** pour lequel on se pose la question d'une réflexion d'ensemble pour tous les modes de déplacements.
- **Un accident qui se place dans un contexte de dégradation de l'accidentologie piétonne** : 11 tués en 2019, dont une majorité de personnes âgées sur passage piéton.
- **Une nécessité de s'interroger sur nos aménagements et de voir comment les faire évoluer pour améliorer la sécurité des piétons dans les traversées** : plusieurs études ont déjà été menées sur d'autres axes, essentiellement en lien avec les traversées piétonnes.

▪ **Comment accompagner cette sécurisation ?**

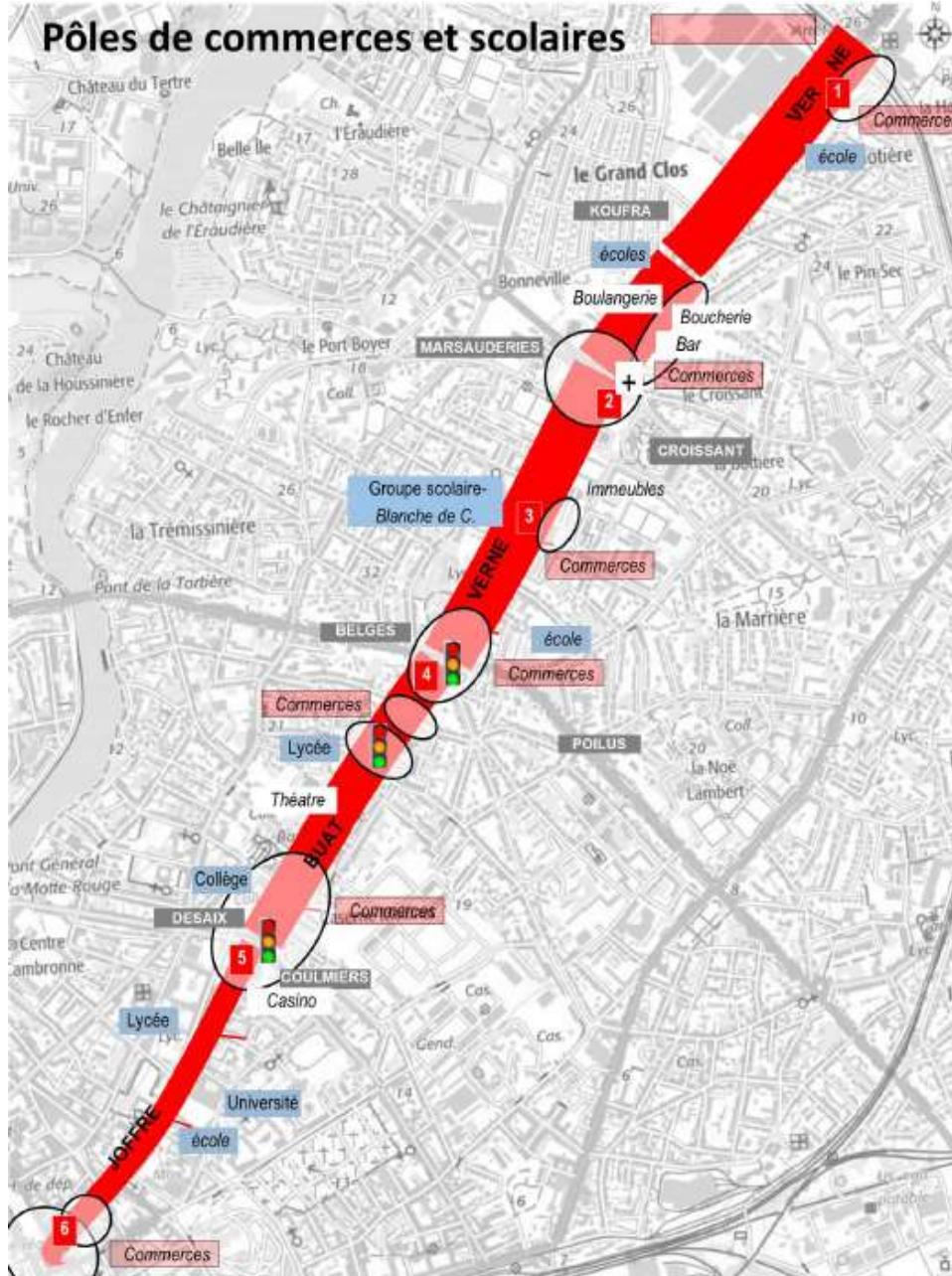
- **Respect de la charte d'aménagement** : traitement des traversées, lisibilité et visibilité, etc.
- **Favoriser les traversées en 2 temps** : îlots refuges suffisamment dimensionnés, réguliers, sécurisants.
- **Suppression des masques à la visibilité** : PAMA, LOM
- **Renforcer la place du piéton dans les intersections gérées par feux** : vitesse réduite, temps de traversée plus long, phase de vert spécifique ou anticipée.
- Implanter si nécessaire des **traversées gérées par feux**.
- **Travailler sur l'éclairage (SCAL)**
- **Ne pas faire du piéton une variable d'ajustement**
- **Penser le piéton comme une personne fragile, potentiellement diminuée, parfois inexpérimentée** (réflexion accessibilité, enfants, seniors).

▪ L'axe « route de Paris » : principales observations

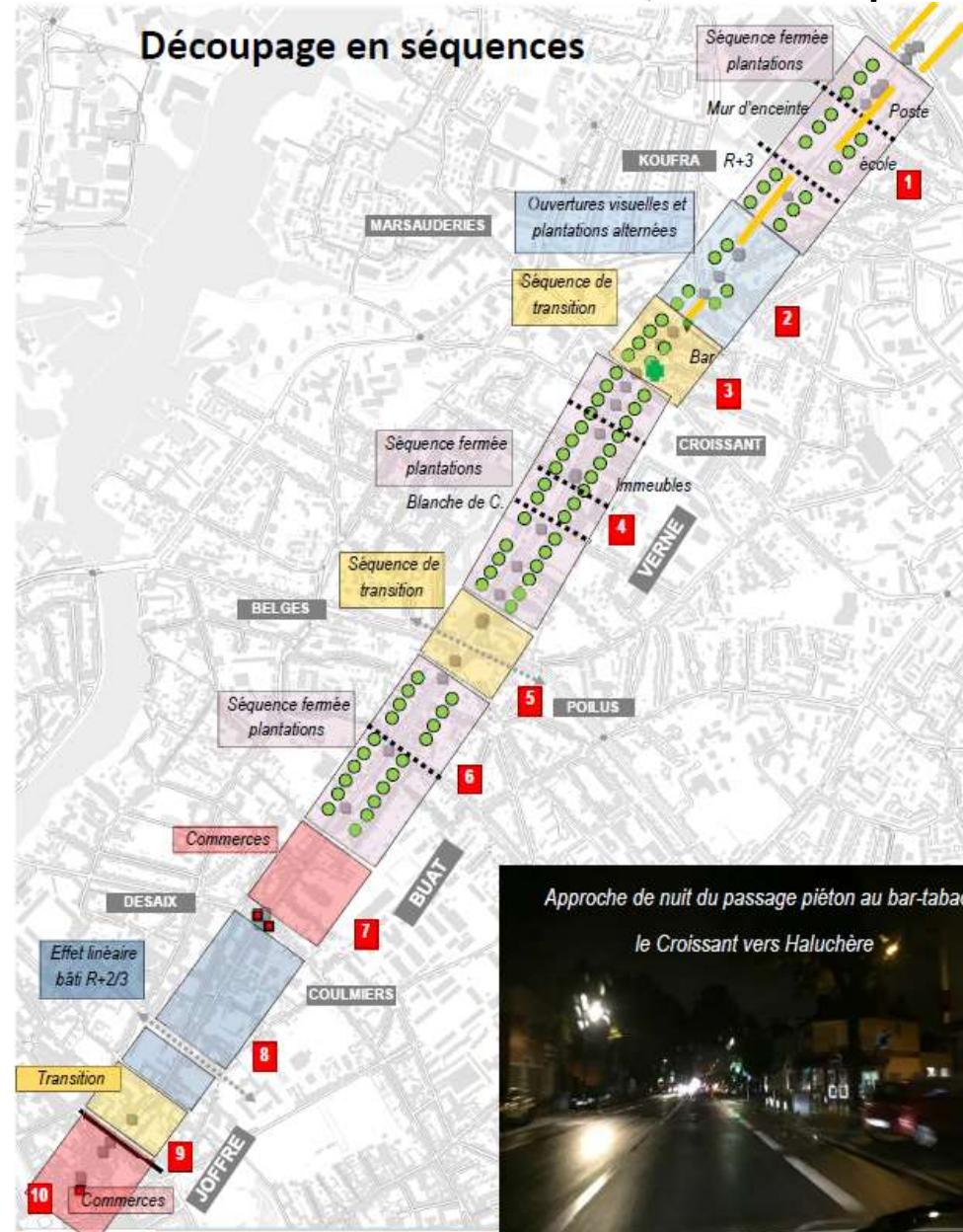
- **Plusieurs observations du bureau d'étude** (observations tous modes, de jour, de nuit, HP et HC, rencontres avec certains riverains) :
 - Un axe routier important (6 500 à 18 000 véhicules / jour)
 - Un axe peu lisible : des séquences nombreuses
 - 41 accidents corporels entre 2014 et 2018, dont 16 avec 1 piéton
 - Un axe sur lequel on ne se sent pas toujours en sécurité
- **Conclusion du bureau d'étude : Le piéton, principal élément à prendre en compte pour améliorer la sécurité sur cet axe.**
- **Les pôles et élus se mettent en position de réaliser rapidement certaines des préconisations** (demande forte des élus pour aller vite).



Pôles de commerces et scolaires



Découpage en séquences

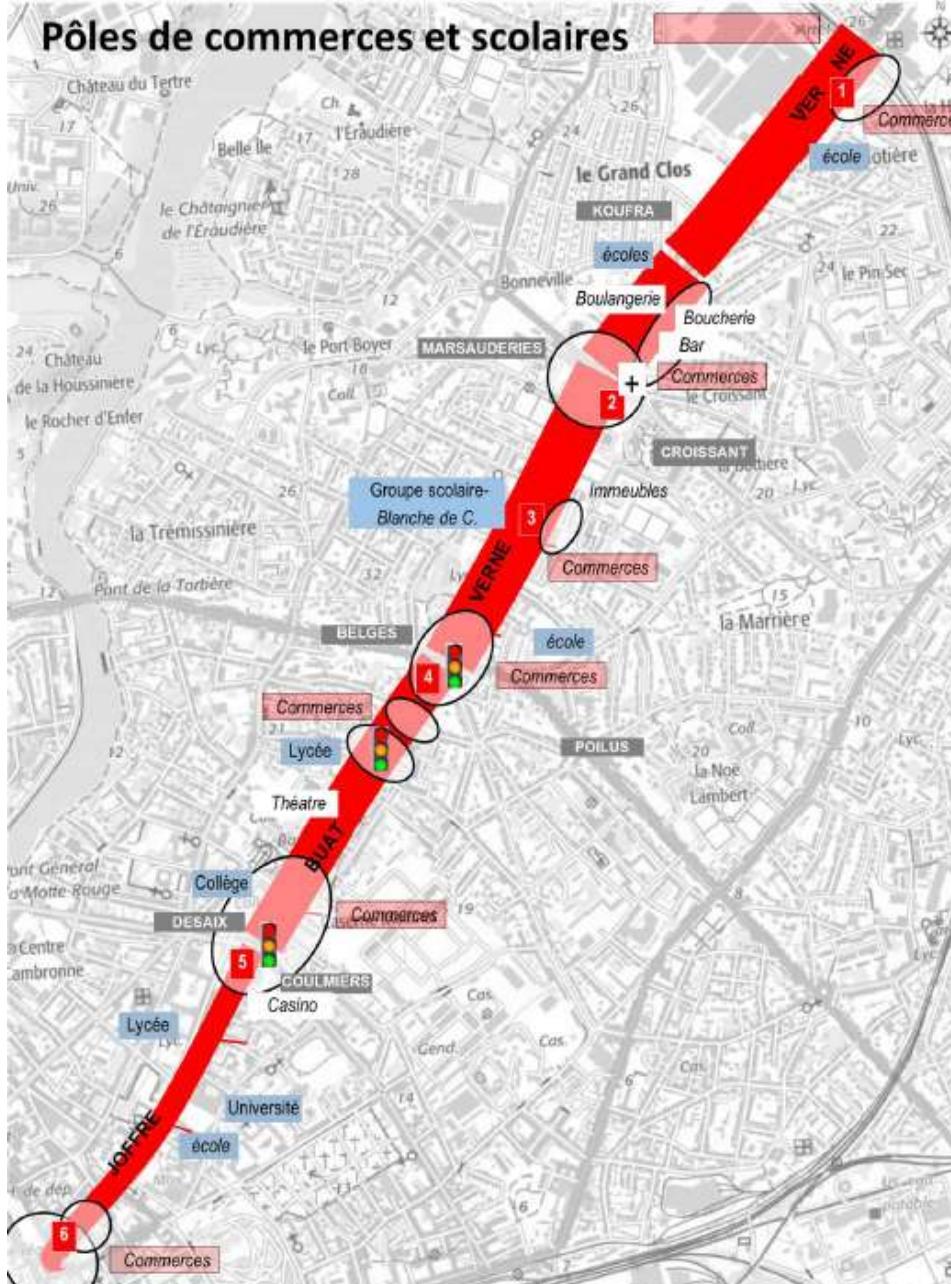


Approche de nuit du passage piéton au bar-tabac

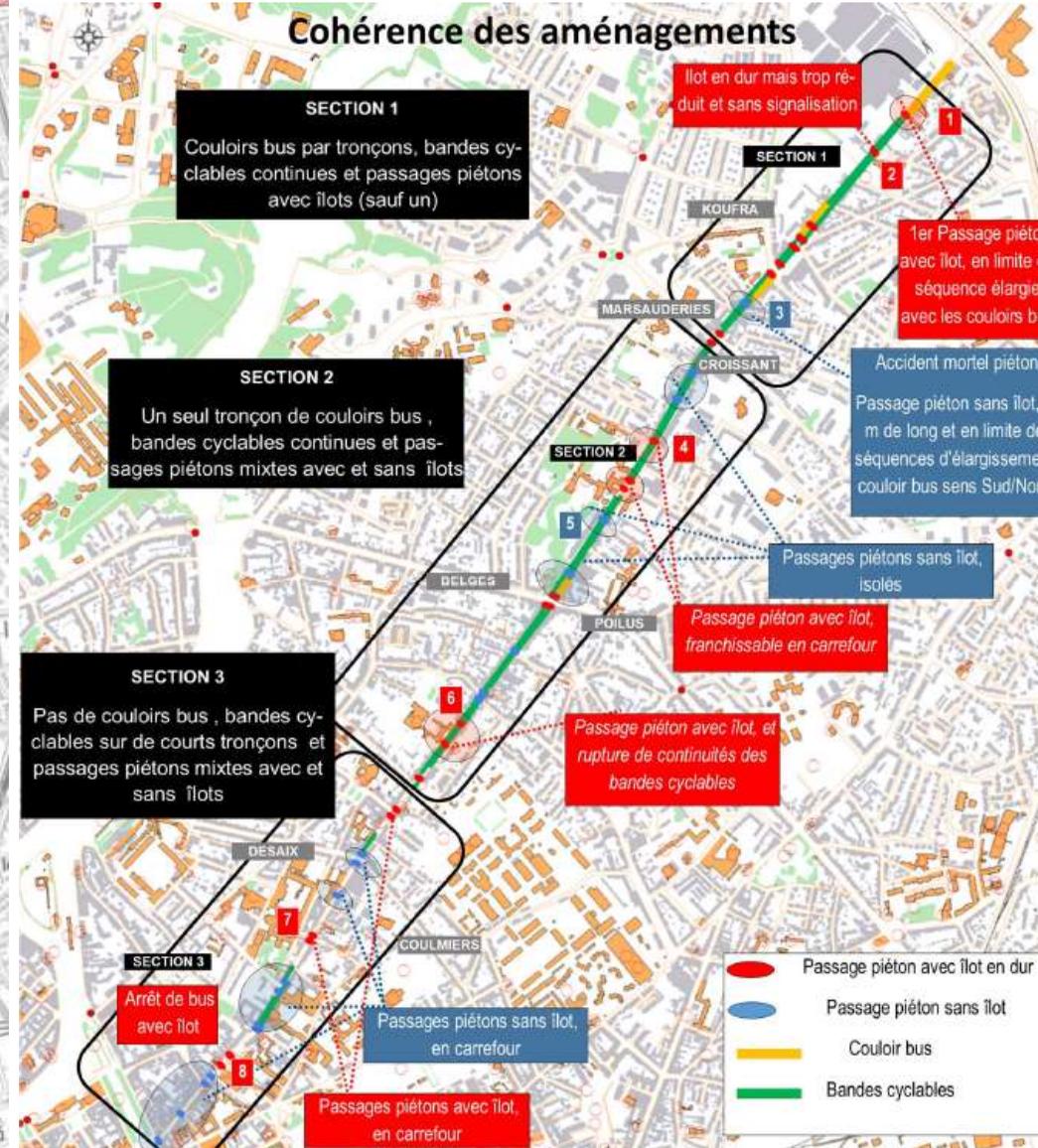
le Croissant vers Haluchère



Pôles de commerces et scolaires

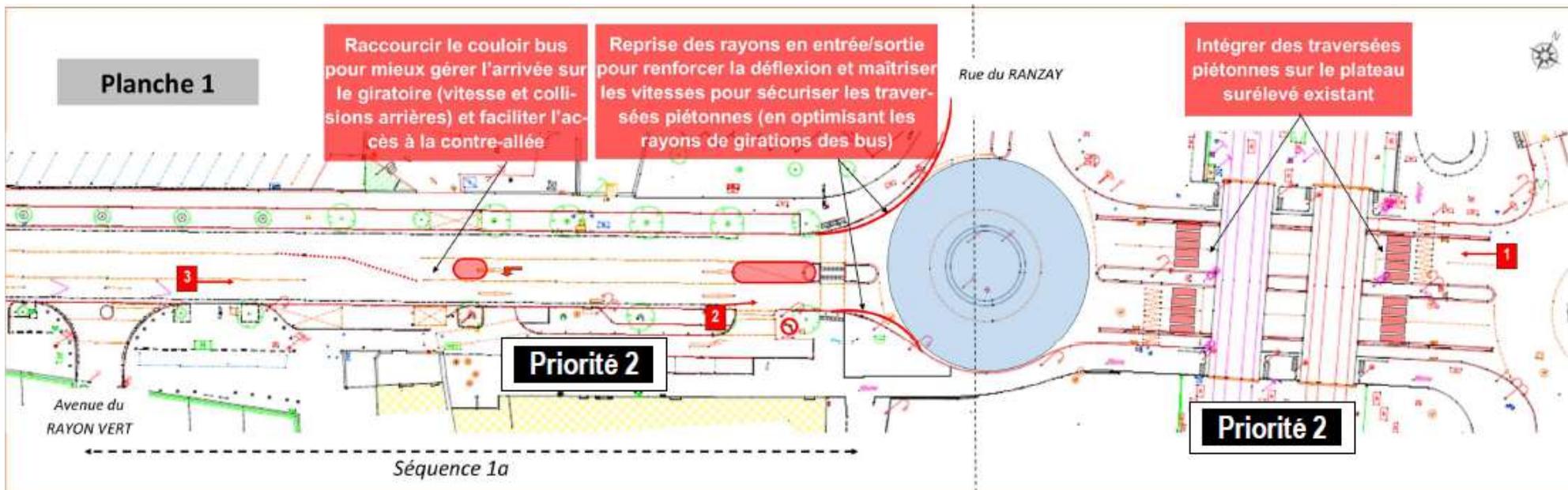


Cohérence des aménagements



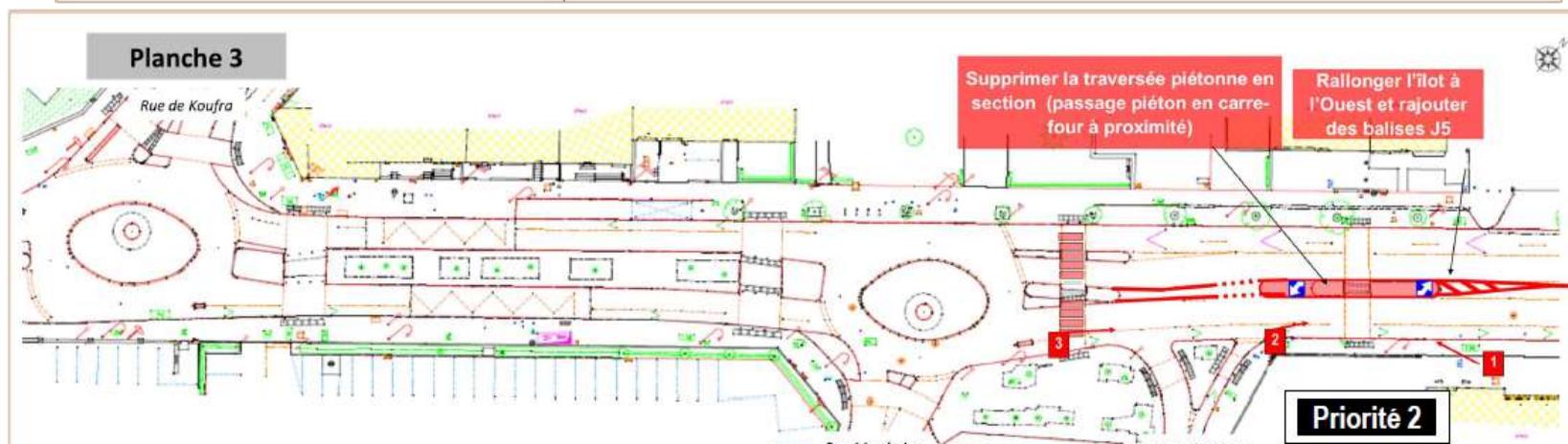
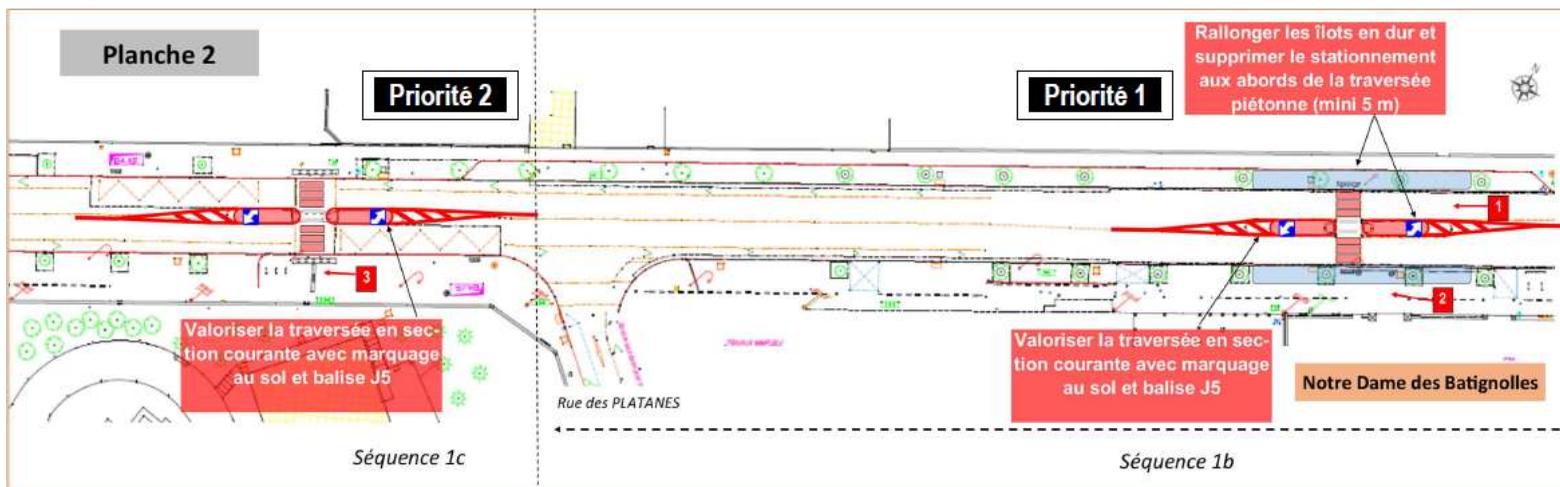
▪ L'axe « route de Paris » : préconisations

- **Interrompre le couloir de bus 50m en amont de la Haluchère pour sécuriser la traversée piétonne** (prises de vitesse, masques à la visibilité, flux piétons parfois importants, fort trafic, zone complexe).



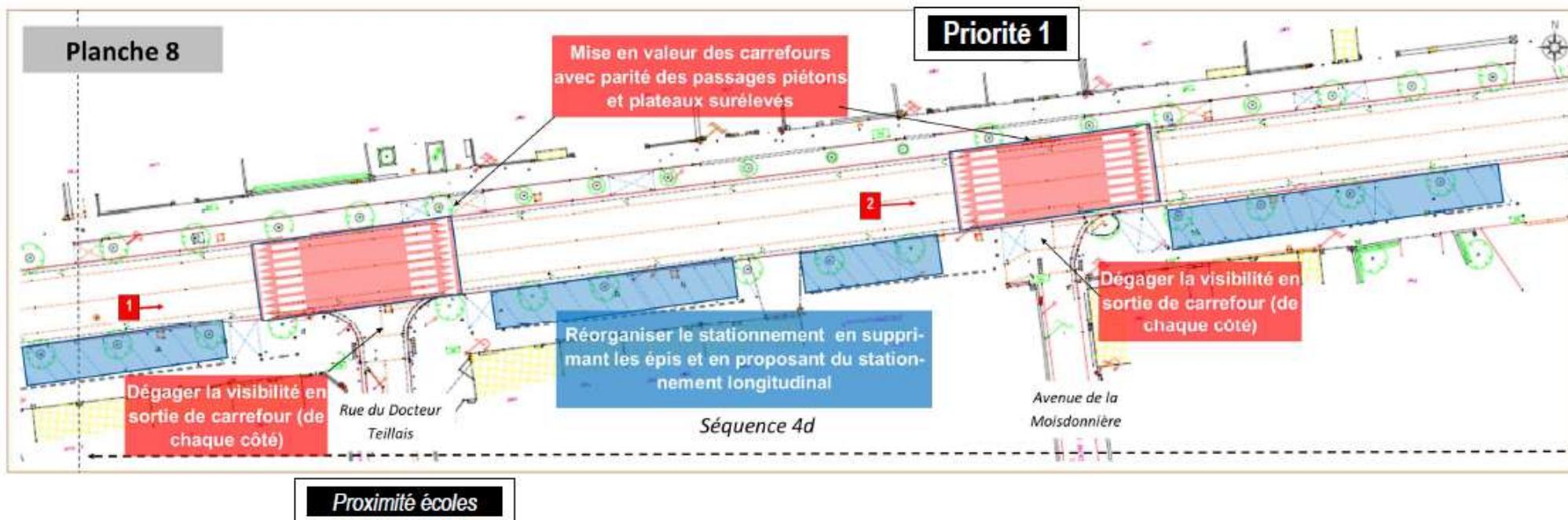
▪ L'axe « route de Paris » : préconisations

- **Améliorer la lisibilité de toutes les traversées piétonnes : améliorer ou créer des îlots vraiment refuges sur les traversées en section courantes.** Les rendre très visibles et lisibles (marquages, contrastes, balise J5, îlots allongés, etc.) afin de ne pas mettre en danger les autres usagers (motards, etc.).



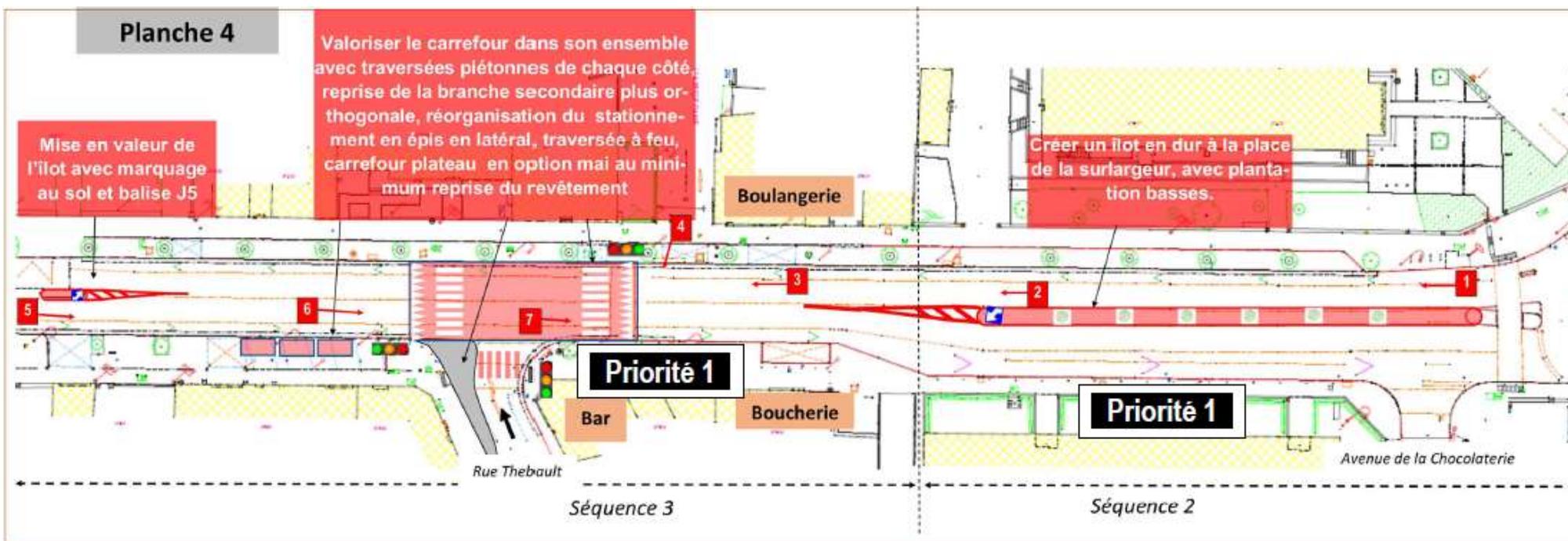
▪ L'axe « route de Paris » : préconisations

- Améliorer la lisibilité de toutes les traversées piétonnes : encadrer les intersections avec 2 traversées piétonnes, sans forcément placer d'îlot, pour leur donner plus de visibilité.



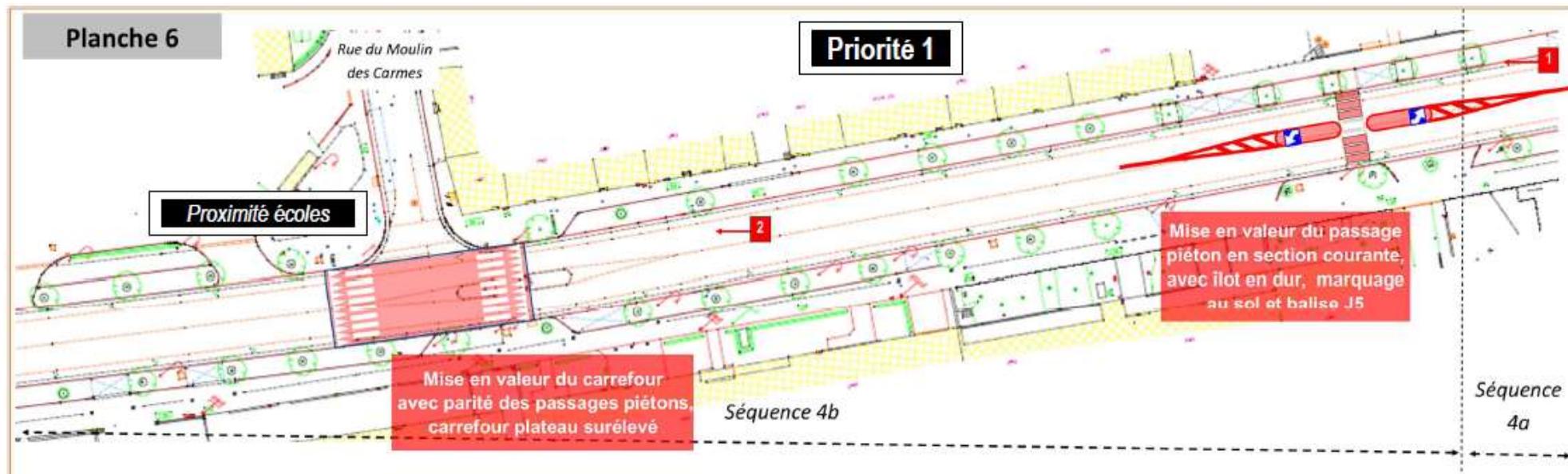
▪ L'axe « route de Paris » : préconisations

- **Création d'un carrefour à feu + plateau au droit de l'accident mortel du mois de mars (intersection rue Thébault) :** le bureau d'étude s'étonne que nous n'ayons pas plus d'accidents avec piétons sur cette traversée (voie large, beaucoup d'éléments perturbateurs, traversée invisible, piéton perdu dans le paysage).



▪ L'axe « route de Paris » : préconisations

- Créer des plateaux sur certains points particuliers (faire ralentir pour faciliter les traversées).

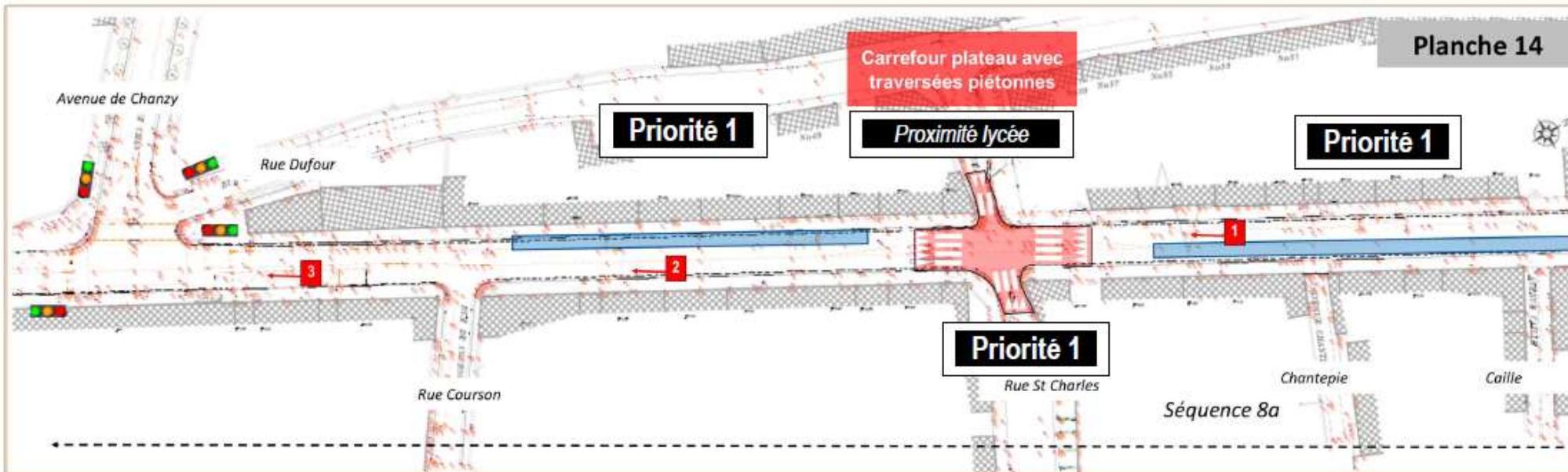


- Renforcer l'aspect zone 30 de l'entrée de la rue Joffre.
- Agir sur le stationnement en épi pour dégager les trottoirs et sécuriser la pratique du vélo.

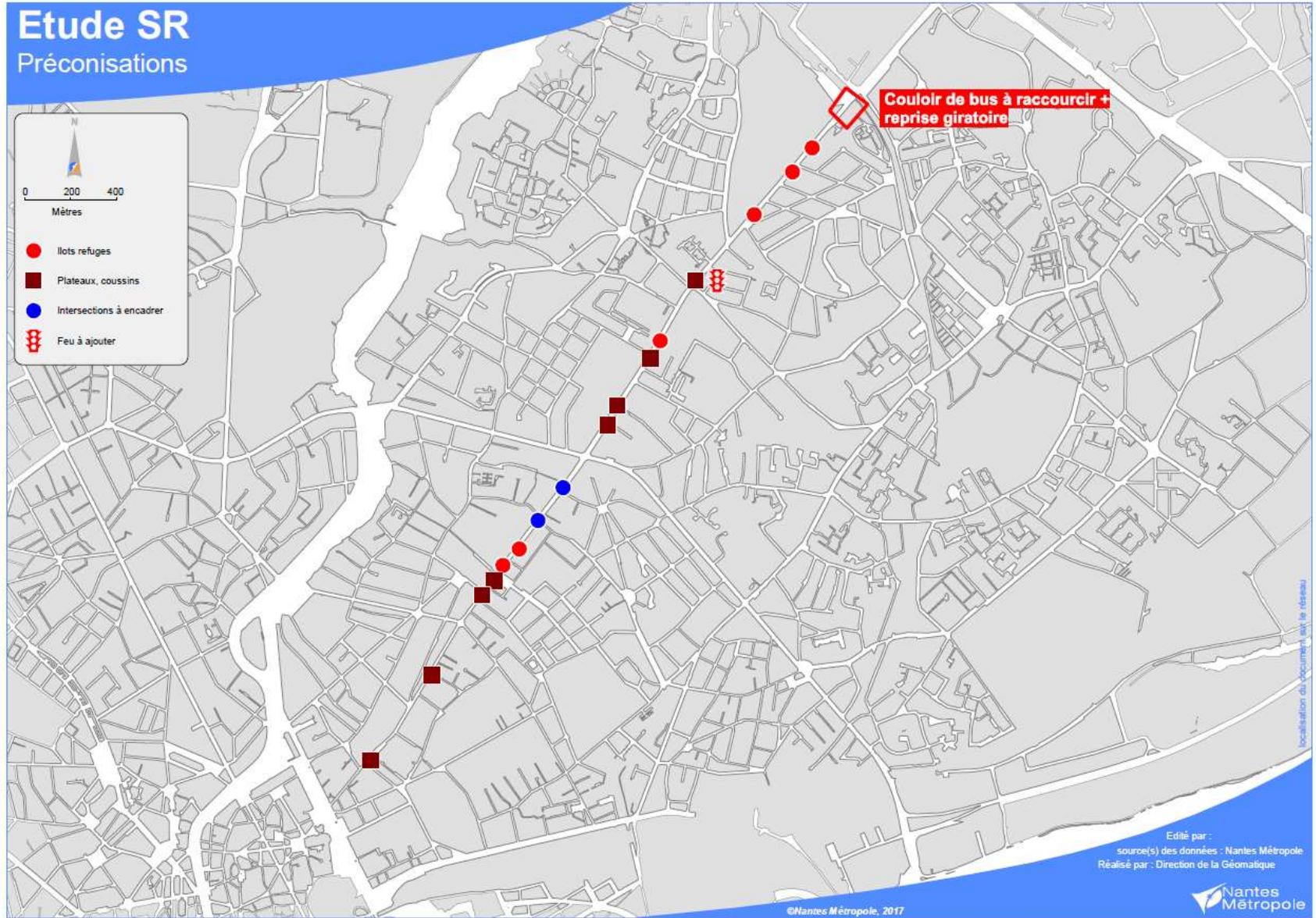
▪ L'axe « route de Paris » : préconisations

- Agir sur le stationnement pour apaiser

Planche 14



▪ L'axe « route de Paris » : préconisations



- **Des préconisations qui posent question sur l'axe et plus globalement**
 - **Interrompre le couloir de bus 50m en amont de la Haluchère pour sécuriser la traversée piétonne** : que doit-on privilégier entre la performance du bus et la sécurité / le confort du piéton ?
 - **Améliorer la lisibilité de toutes les traversées piétonnes par des îlots** : que doit-on privilégier entre l'inconfort des cyclistes au droit des îlots (interruption de la bande cyclable) et la sécurité des piétons dans un contexte de vieillissement de la population ?
 - **Création d'un carrefour à feu + plateau au droit de l'accident mortel du mois de mars (intersection rue Thébault)** : que doit-on privilégier entre fluidité du trafic, confort des passagers et conducteurs du réseau TAN, régularité du réseau TC et sécurité des piétons ?
 - **Créer des plateaux sur certains points particuliers** (faire ralentir pour sécuriser les traversées piétonnes) : que doit-on privilégier entre fluidité du trafic, confort des passagers et conducteurs du réseau TAN, sécurité des piétons ? Qu'est-ce qui est acceptable et où ?
 - **Agir sur le stationnement en épi** : que doit-on privilégier entre capacité de stationnement (officiel et officieux) et sécurité des modes de déplacements actifs (piétons et vélos) ?
 - **Agir sur le stationnement longitudinal pour apaiser** : est-ce ou non acceptable ?

- **Quelle position de la collectivité sur ces questions, quel que soit l'axe concerné ?**
 - **Quelle catégorie d'utilisateur prendre en compte en priorité dans nos réflexions et aménagements, quel que soit le mode de déplacement à l'origine de la réflexion** (point noir voirie, projet TC, aménagement cyclable, etc.) ?
 - **Peut-on accepter de dégrader la performance des TC pour des questions de sécurité et l'assumer ?** (plateaux, couloirs de bus interrompus, etc.)
 - **Peut-on accepter une dégradation ponctuelle des conditions de circulation des cyclistes pour des questions de sécurité et l'assumer ?** (îlots refuges)
 - **Doit-on toujours rechercher la fluidité VL / TC, parfois au détriment de la sécurité des usagers les plus vulnérables ?** (giratoires, îlots refuges, temps de feu basés sur le trafic, etc.)
 - **Doit-on toujours rechercher une capacité de stationnement maximale, parfois au détriment de la sécurité des usagers les plus vulnérables ?** (stationnement en épi)
 - **Comment nous inscrivons-nous dans un cadre plus global prenant en compte d'autres politiques publiques ?** : SDA, PLUm, environnement, vieillissement, etc.

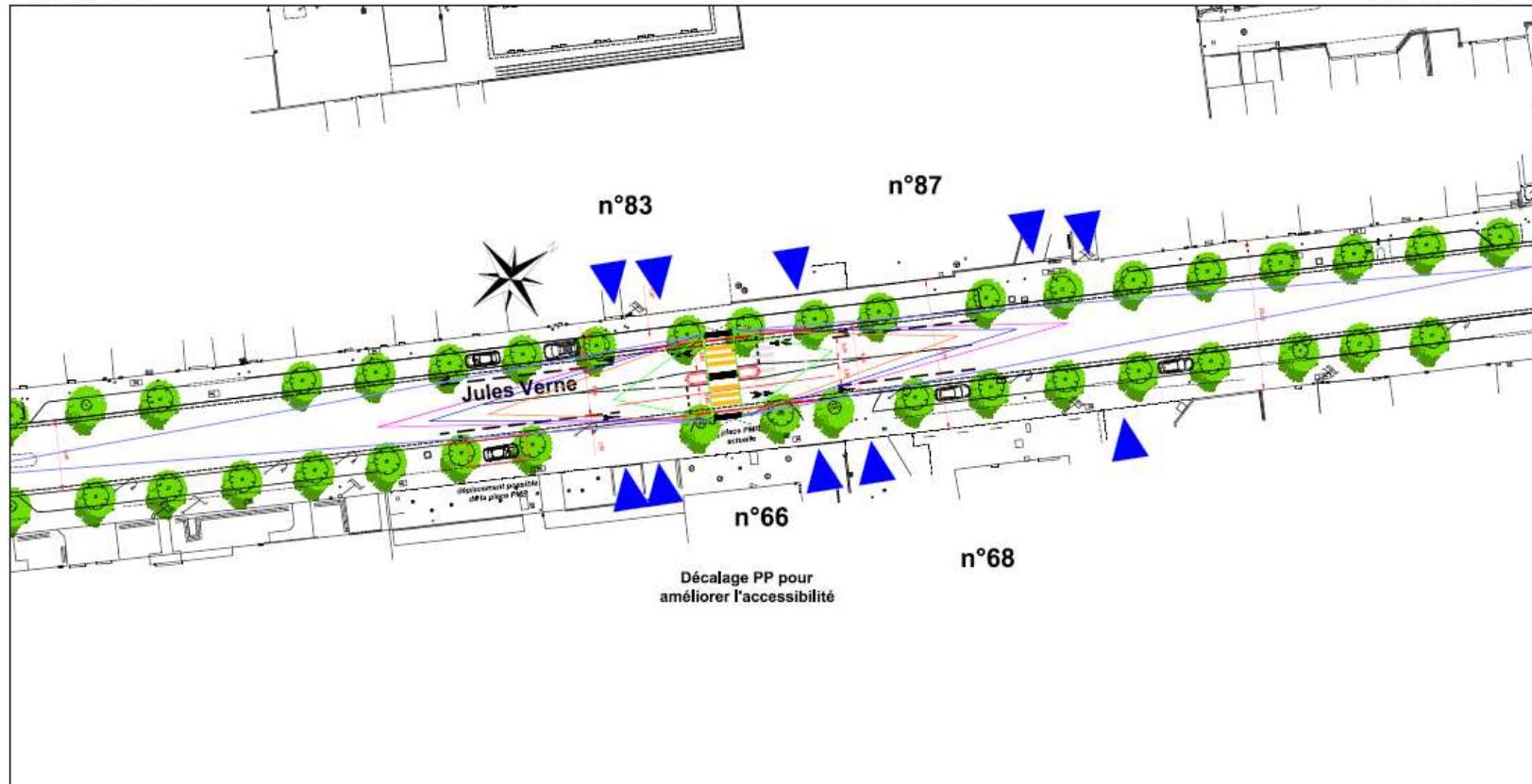
- **Suites à donner : une réflexion globale sur la conception des nos traversées piétonnes**
 - **Aller vers une réduction de la longueur des traversées,**
 - **Elargir les traversées,**
 - **Dégager les masques à la visibilité** : suivre les préconisations du PAMA, la réglementation de la LOM ou aller plus loin ?
 - **Pour le moment, aucune décision n'est arrêtée** : contexte COVID + besoin de validations sur les grands principes qui ne sont pas neutres.

▪ Exemple du 66 Bd Jules Verne :

Boulevard Jules Verne (n°66) Proposition 1 - aménagement dans les emprises

août 2020

Ech : 1 / 500



Suppression de 2 places de stationnement.
Suppression de 60.00 mètres (2*30 m) de bandes cyclables.
Déplacement d'une place P.M.R.

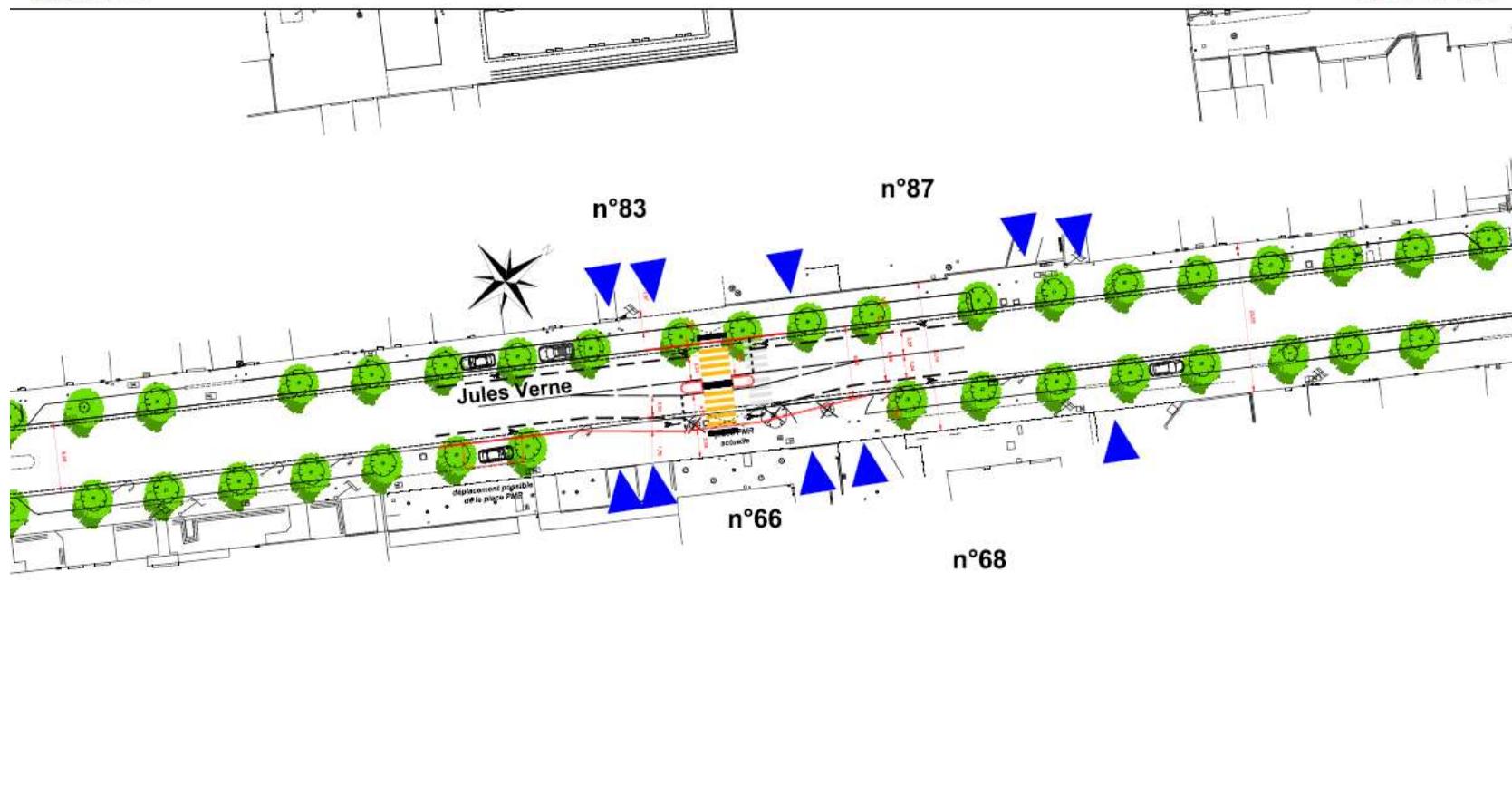
Triangles de visibilité :
Voiture à 50 km/h - chaussée mouillée = 45 m
Voiture à 50 km/h - chaussée sèche = 29 m
Voiture à 30 km/h - chaussée sèche = 13 m
Bus à 50 km/h - chaussée sèche = 104 m

▪ Exemple du 66 Bd Jules Verne :

Boulevard Jules Verne (n°66) Proposition 2 - élargissement de la chaussée

août 2020

Ech : 1 / 500



Suppression de 2 places de stationnement.

Suppression de 3 arbres

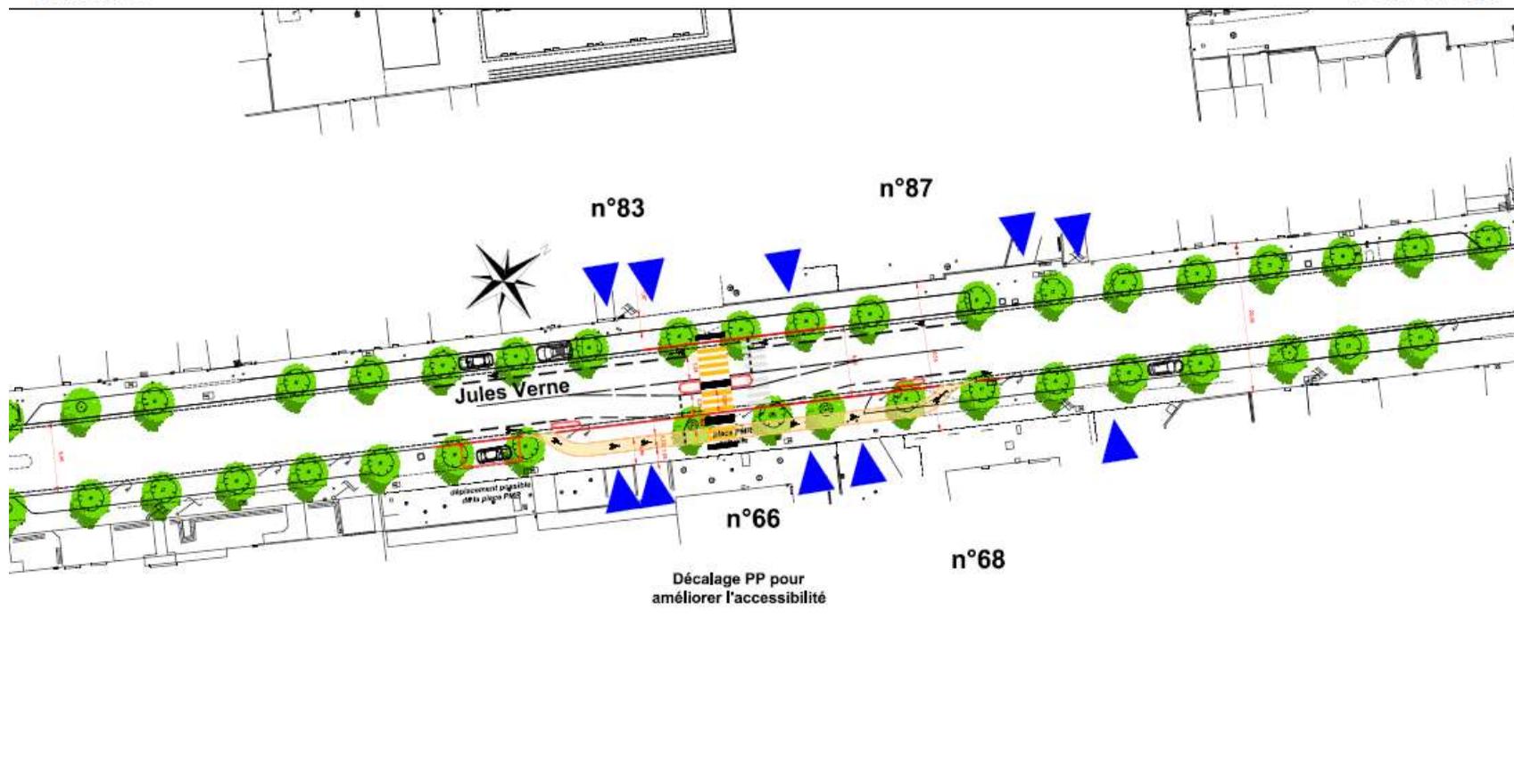
Déplacement d'une place P M R

▪ Exemple du 66 Bd Jules Verne :

Boulevard Jules Verne (n°66) Proposition 3 - aménagement d'une piste cyclable

août 2020

Ech : 1 / 500



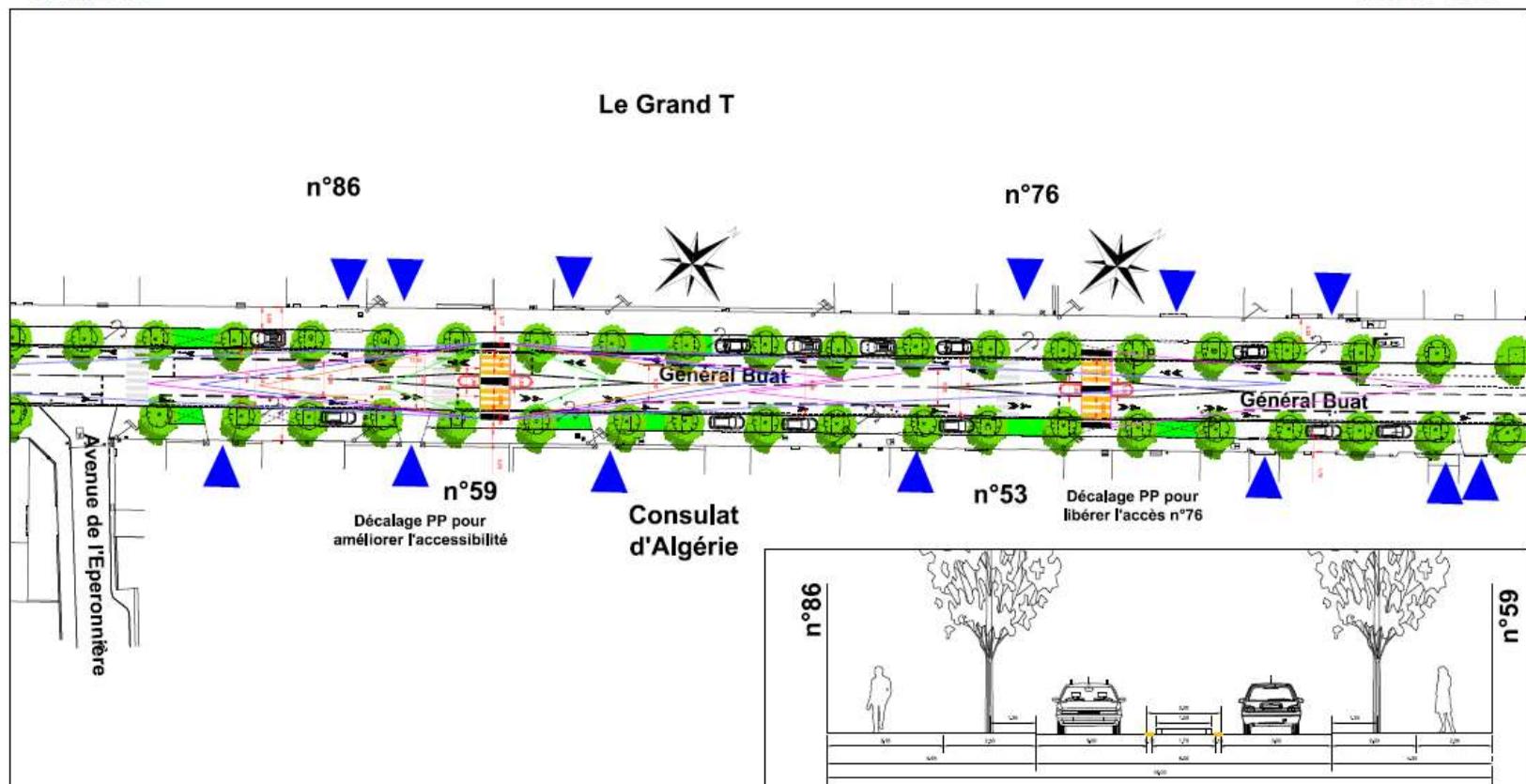
Suppression de 3 places de stationnement.
Réalisation de 60.00 mètres de piste cyclable.

Exemple Rue du Général Buat :

Rue du Général Buat (n°53 et n°59) Proposition 1 - aménagement dans les emprises

août 2020

Ech : 1 / 500



Suppression de 6 places de stationnement.
Suppression de 160.00 mètres (4 * 40 m) de bandes cyclables.

Végétalisation des espaces aux abords des traversées piétonnes pour respecter les cônes de visibilité, et végétalisation des espaces neutralisés dans le cadre du plan vicinairate.

Triangles de visibilité :

Voiture à 50 km/h - chaussée mouillée = 45 m

Voiture à 50 km/h - chaussée sèche = 29 m

Voiture à 30 km/h - chaussée sèche = 13 m

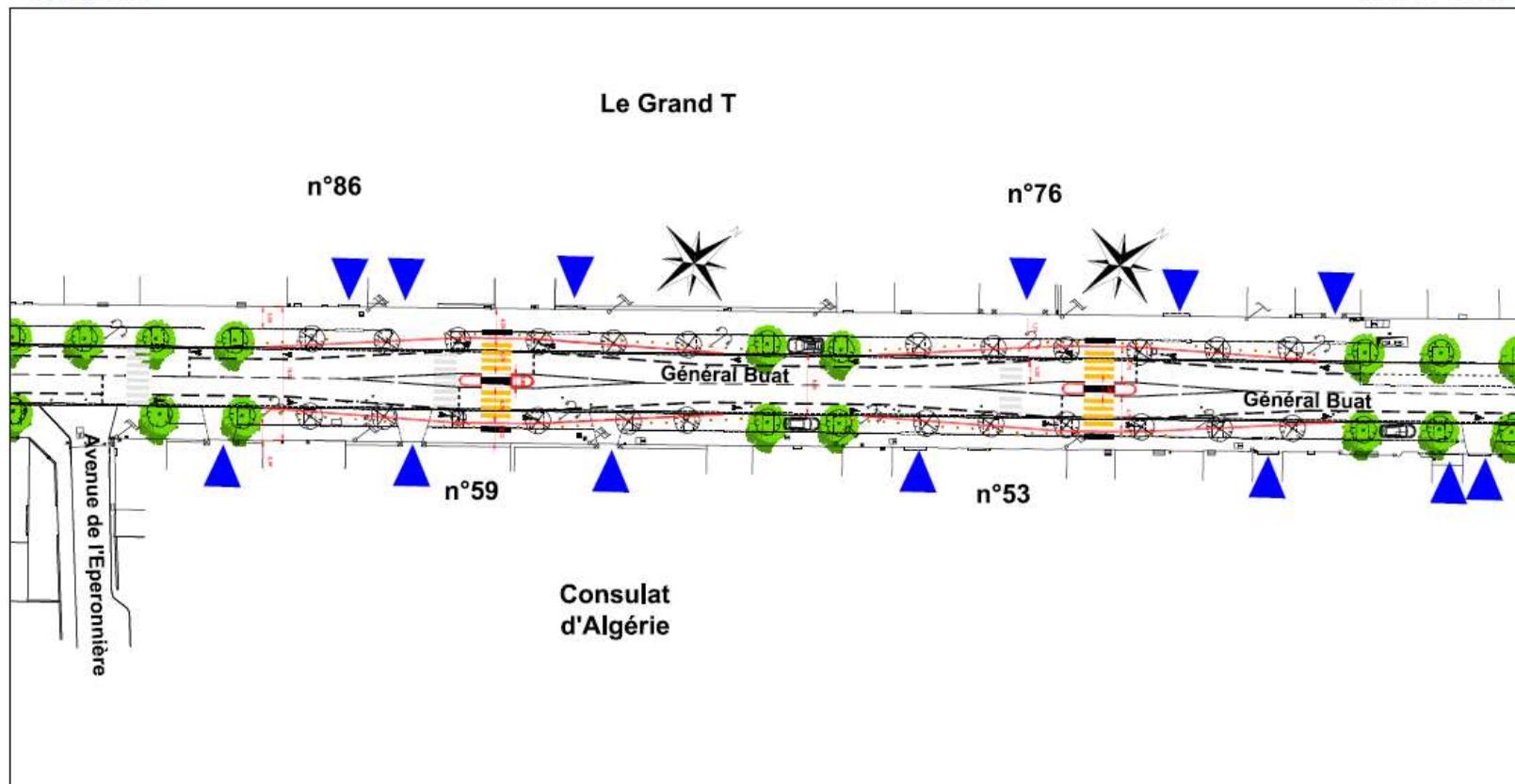
Bus à 50 km/h - chaussée sèche = 104 m

▪ Exemple Rue du Général Buat :

Rue du Général Buat (n°53 et n°59) Proposition 2 - élargissement de la chaussée

août 2020

Ech : 1 / 500



Suppression de 14 places de stationnement.
Suppression de 24 arbres