

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



▪ Rappel : les origines de l'étude - Bd Jules Verne, 08 mars 2019

posant... Sites suggérés

Presse Océan NANTES 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



#FAITS DIVERS #NANTES

Partager Twitter +1 Envoyer à un ami Réagir

- LUS PARTAGÉS
- Nantes. Un violée sur end
 - Nantes Ati. habitation:
 - Nantes. IN poignardé interpellé
 - Grandlieu. allemand depuis 76 :
 - Héric. Ils s en marche

Ailleurs sur le W



Les nouveaux SUV
Voitures SUV | Liens de rec



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 », déclare 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 Rioliand, 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 pontes 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.

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

« On nous balade »

Autant 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 Vérité.

« 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 restitution des études commandées (changement des ampoules d'éclairage, possibilité de mettre des feux, un terre-plein central, de décaler 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 les 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 86 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.

Stéphanie LAMBERT.

- **Une réflexion globale sur la conception des nos traversées piétonnes :**
 - Aller vers des îlots refuges tout en préservant les continuités cyclables.
 - Jusqu'où dégager les cônes de visibilité ?
 - Quelle prise en compte de la végétation ?



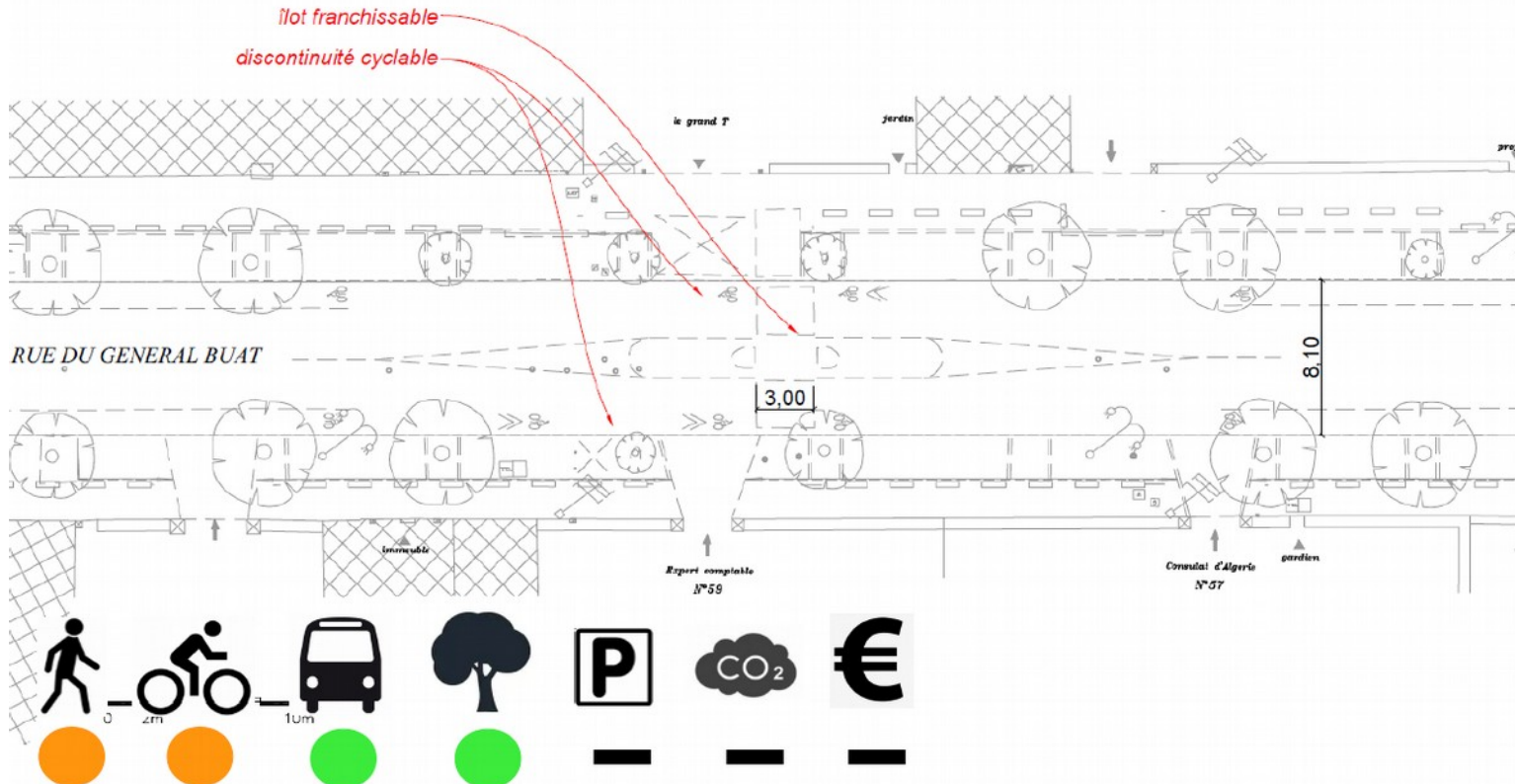
Plusieurs familles de solutions :

7 Rue du Général BUAT / Passage piétons Grand T – Analyse des solutions techniques de sécurisation

Traitement du passage piéton en section courante

Situation Actuelle

îlot franchissable, discontinuité cyclable, PP peu large et en sortie de parking, pas de ligne d'effet des PP



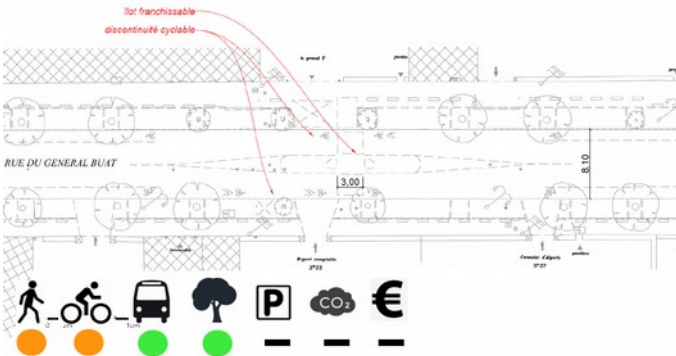
Plusieurs familles de solutions :

7 Rue du Général BUAT / Passage piétons Grand T – Analyse des solutions techniques de sécurisation



Traitement du passage piéton en section courante

Situation Actuelle Ilot franchissable, discontinuité cyclable, PP peu large et en sortie de parking, pas de ligne d'effet des PP

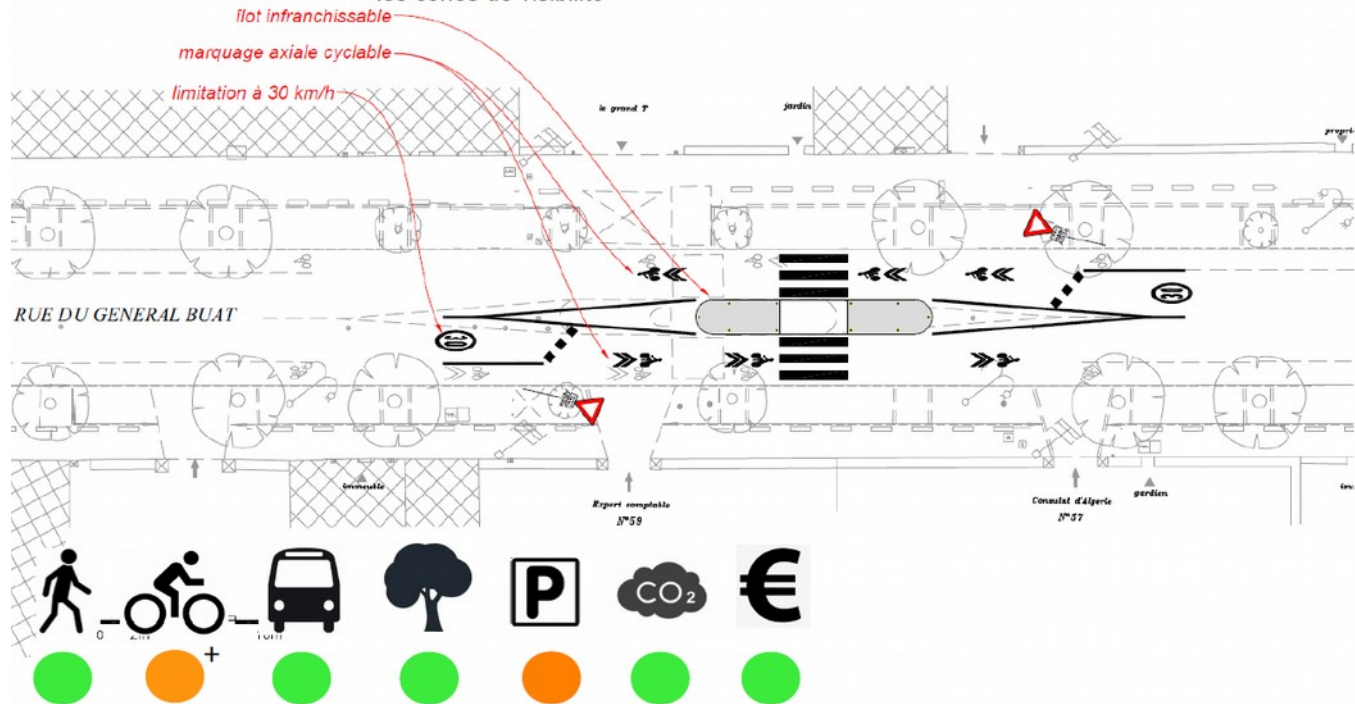


8 Rue du Général BUAT / Passage piétons Grand T – Analyse des solutions techniques de sécurisation

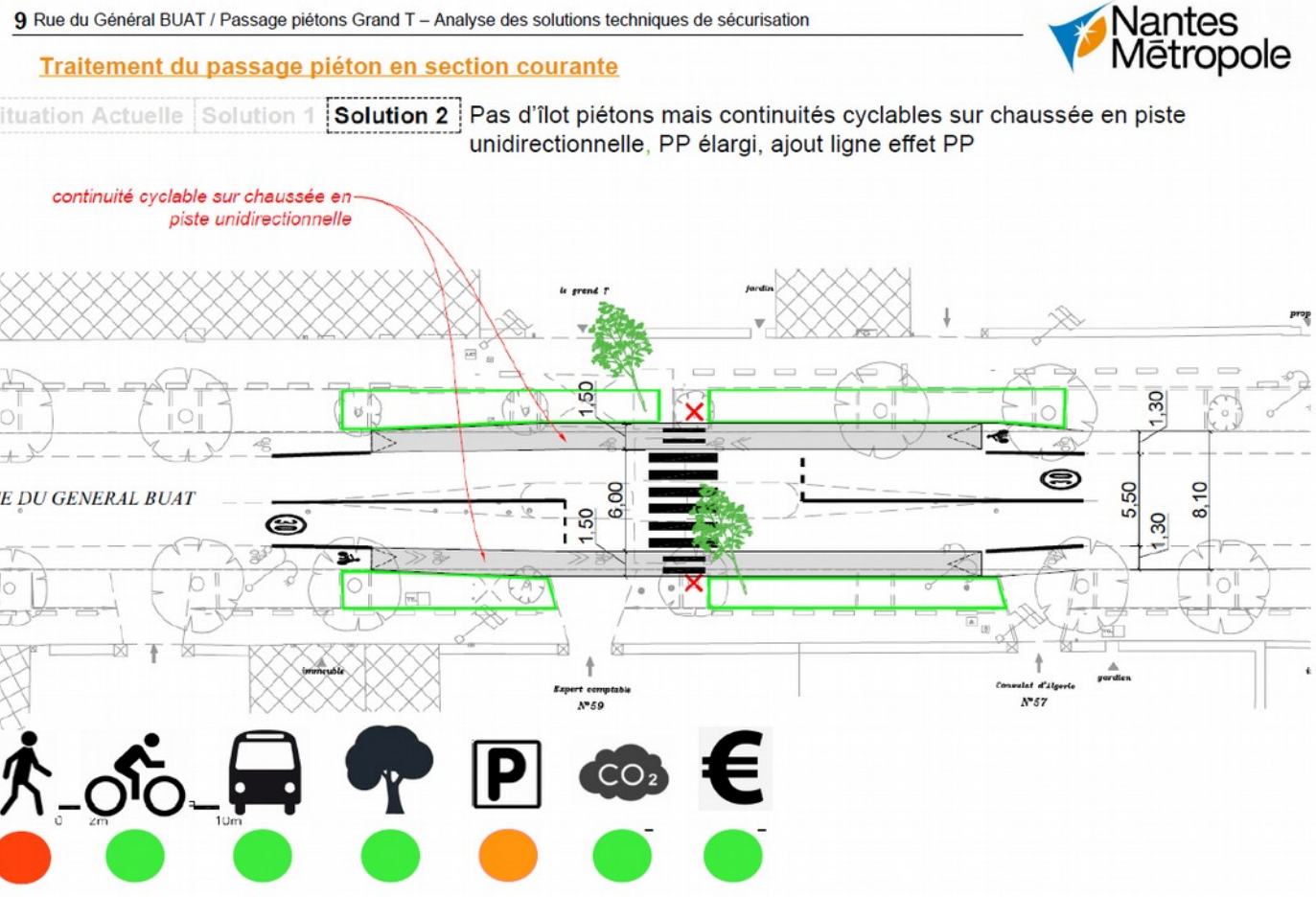
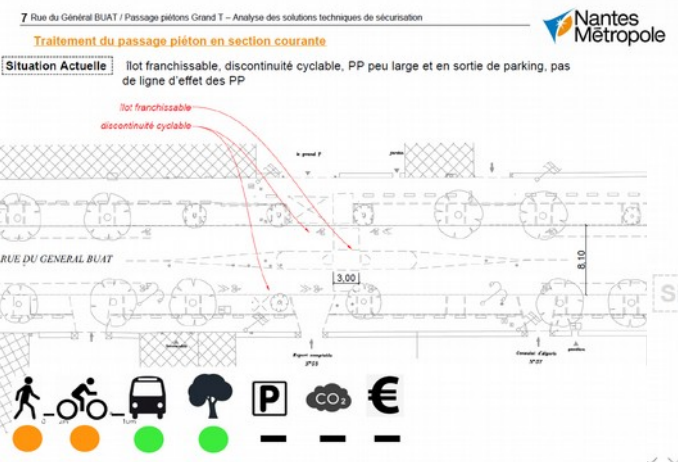


Traitement du passage piéton en section courante

Situation Actuelle **Solution 1** Ilot infranchissable seul 2m, PP déplacé et élargi (4m), limitation à 30km/h, marquage de trajectoire vélo axiale, priorité vélos, suppression de stationnement pour les cônes de visibilité



Plusieurs familles de solutions :



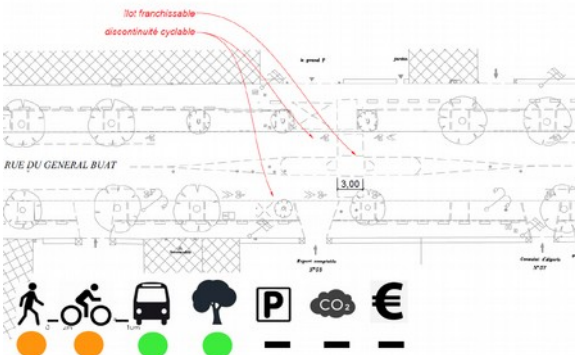
Plusieurs familles de solutions :

7 Rue du Général BUAT / Passage piétons Grand T – Analyse des solutions techniques de sécurisation



Traitement du passage piéton en section courante

Situation Actuelle îlot franchissable, discontinuité cyclable, PP peu large et en sortie de parking, pas de ligne d'effet des PP

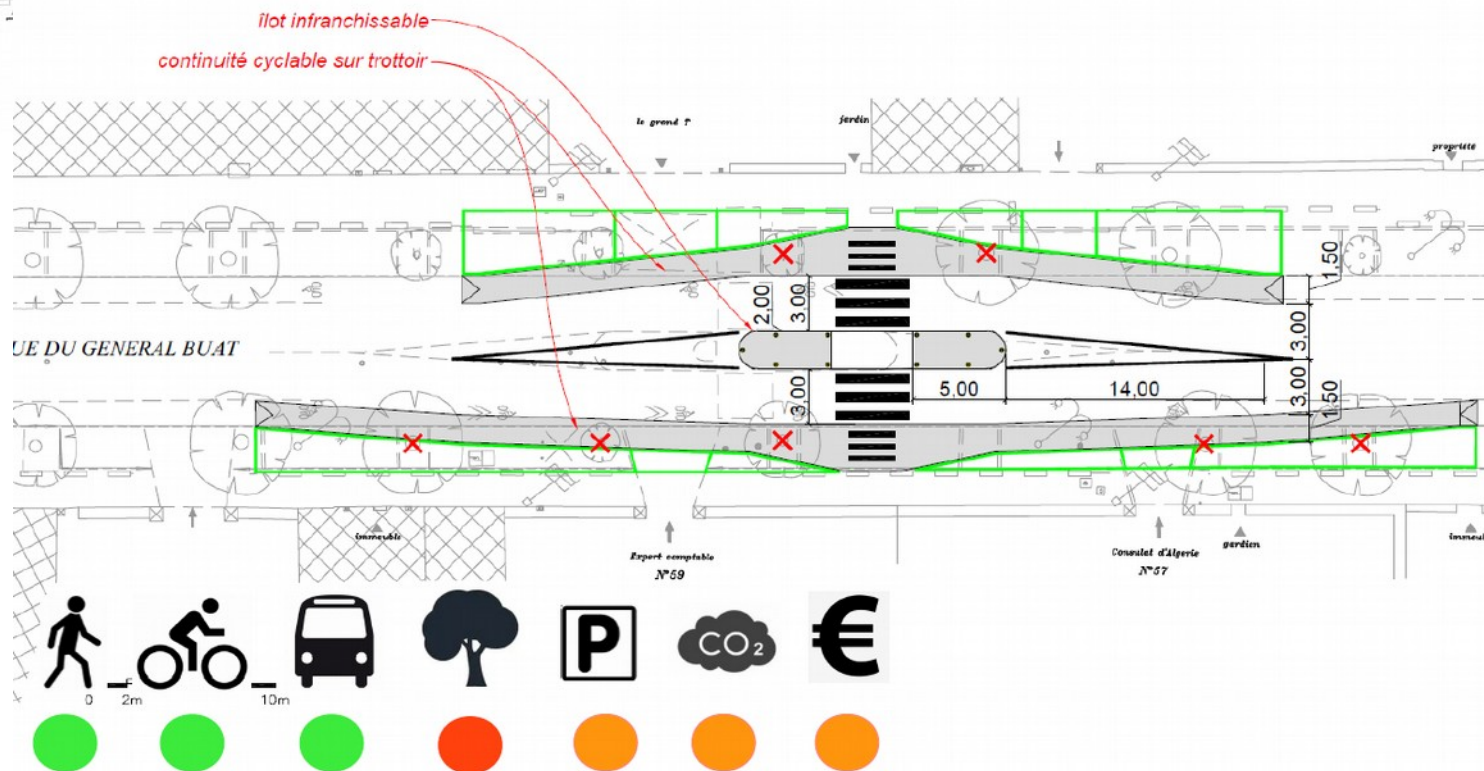


10 Rue du Général BUAT / Passage piétons Grand T – Analyse des solutions techniques de sécurisation



Traitement du passage piéton en section courante

Situation Actuelle | **Solution 1** | **Solution 2** | **Solution 3** îlot infranchissable 2m avec continuité cyclables sur trottoir, PP déplacé et élargi (4m), ajout ligne d'effet PP

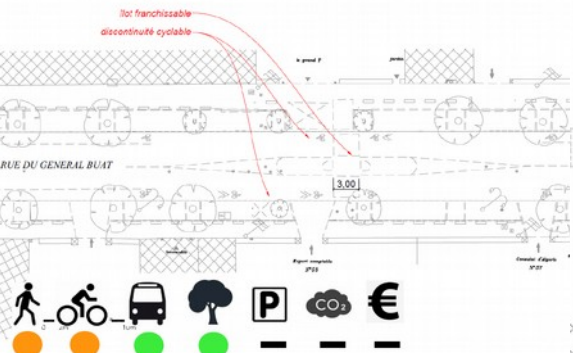


Plusieurs familles de solutions :

7 Rue du Général BUAT / Passage piétons Grand T – Analyse des solutions techniques de sécurisation
 Traitement du passage piéton en section courante



Situation Actuelle îlot franchissable, discontinuité cyclable, PP peu large et en sortie de parking, pas de ligne d'effet des PP

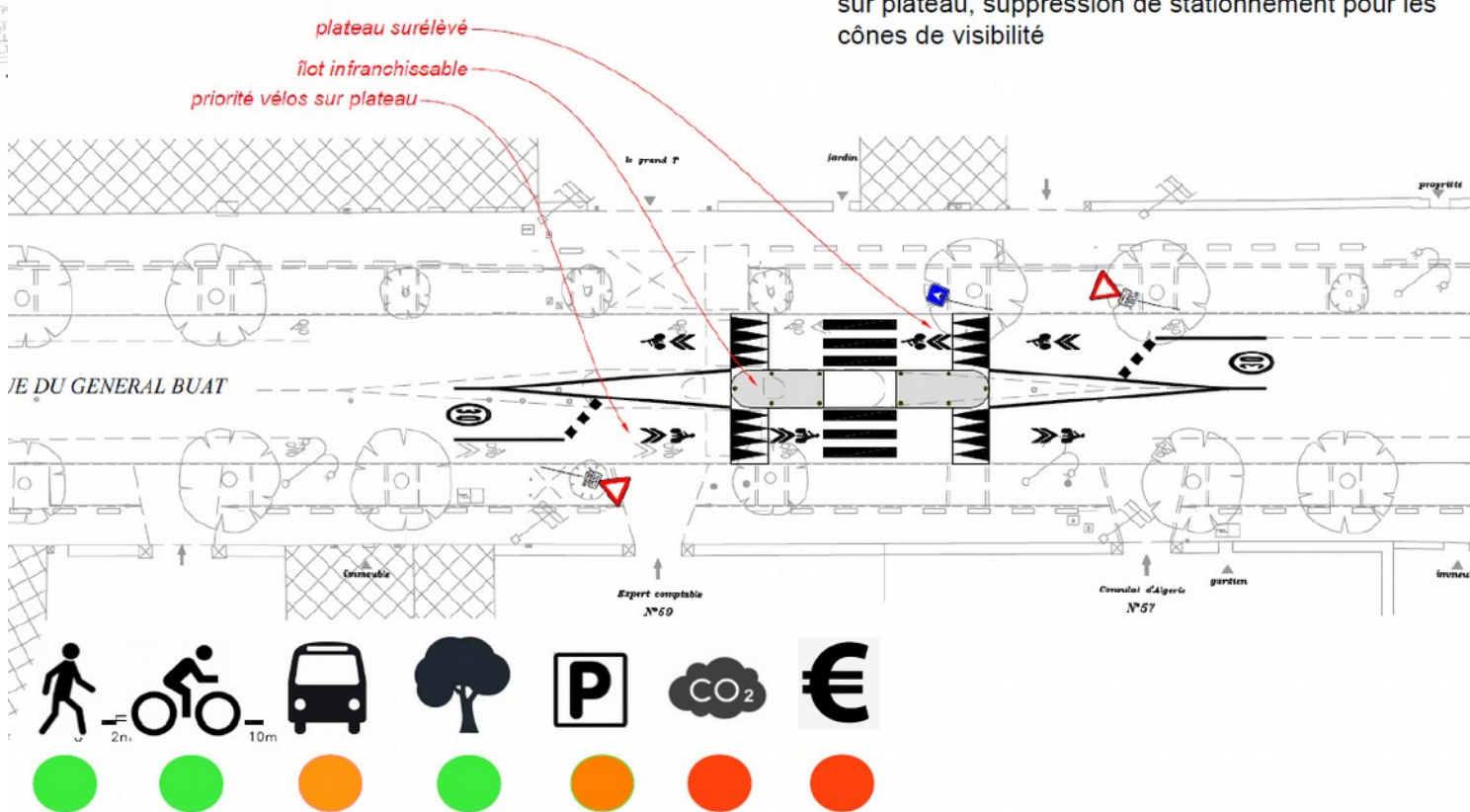


11 Rue du Général BUAT / Passage piétons Grand T – Analyse des solutions techniques de sécurisation



Situation Actuelle | Solution 1 | Solution 2 | Solution 3 | **Solution 4**

îlot central avec plateau surélevé et priorité vélos sur plateau, suppression de stationnement pour les cônes de visibilité

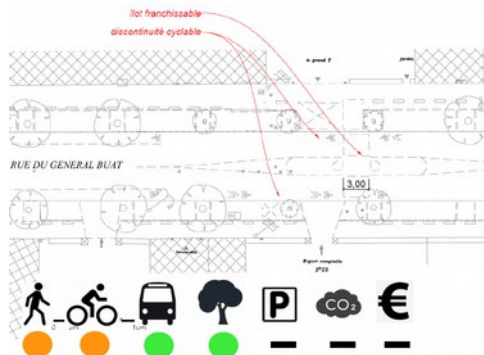


Plusieurs familles de solutions :

7 Rue du Général BUAT / Passage piétons Grand T – Analyse des solutions techniques de sécurisation

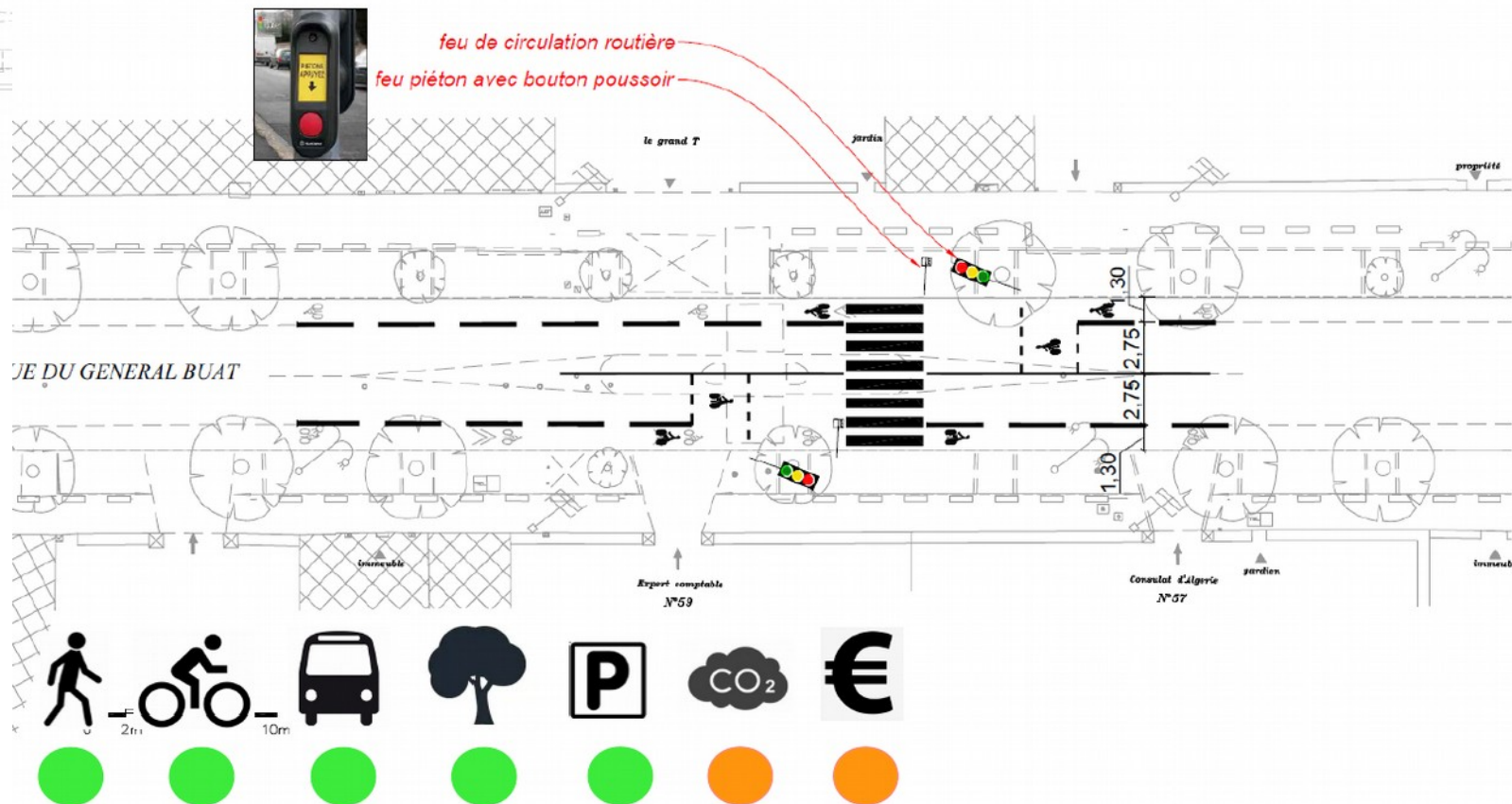
Traitement du passage piéton en section courante

Situation Actuelle : Ilot franchissable, discontinuité cyclable, PP peu large et en sort de ligne d'effet des PP



























































12 Rue du Général BUAT / Passage piétons Grand T – Analyse des solutions techniques de sécurisation

Situation Actuelle Solution 1 Solution 2 Solution 3 Solution 4 **Solution 5** Solution à feu piéton



▪ Pas de solution idéale :

14 Rue du Général BUAT / Passage piétons Grand T – Analyse des solutions techniques de sécurisation

							
SA Situation Actuelle : îlot franchissable, discontinuité cyclable							
1 Solution îlot infranchissable seul, limitation à 30km/h, marquage axial							
2 Solution sans îlot mais continuités cyclables sur chaussée en piste unidirectionnelle							
3 Solution îlot infranchissable avec continuité cyclables sur trottoir							
4 Solution îlot central avec plateau surélevé et priorité vélos sur plateau							
5 Solution à feu piéton							
6 Solution « Ambiance » sans îlot central piéton							

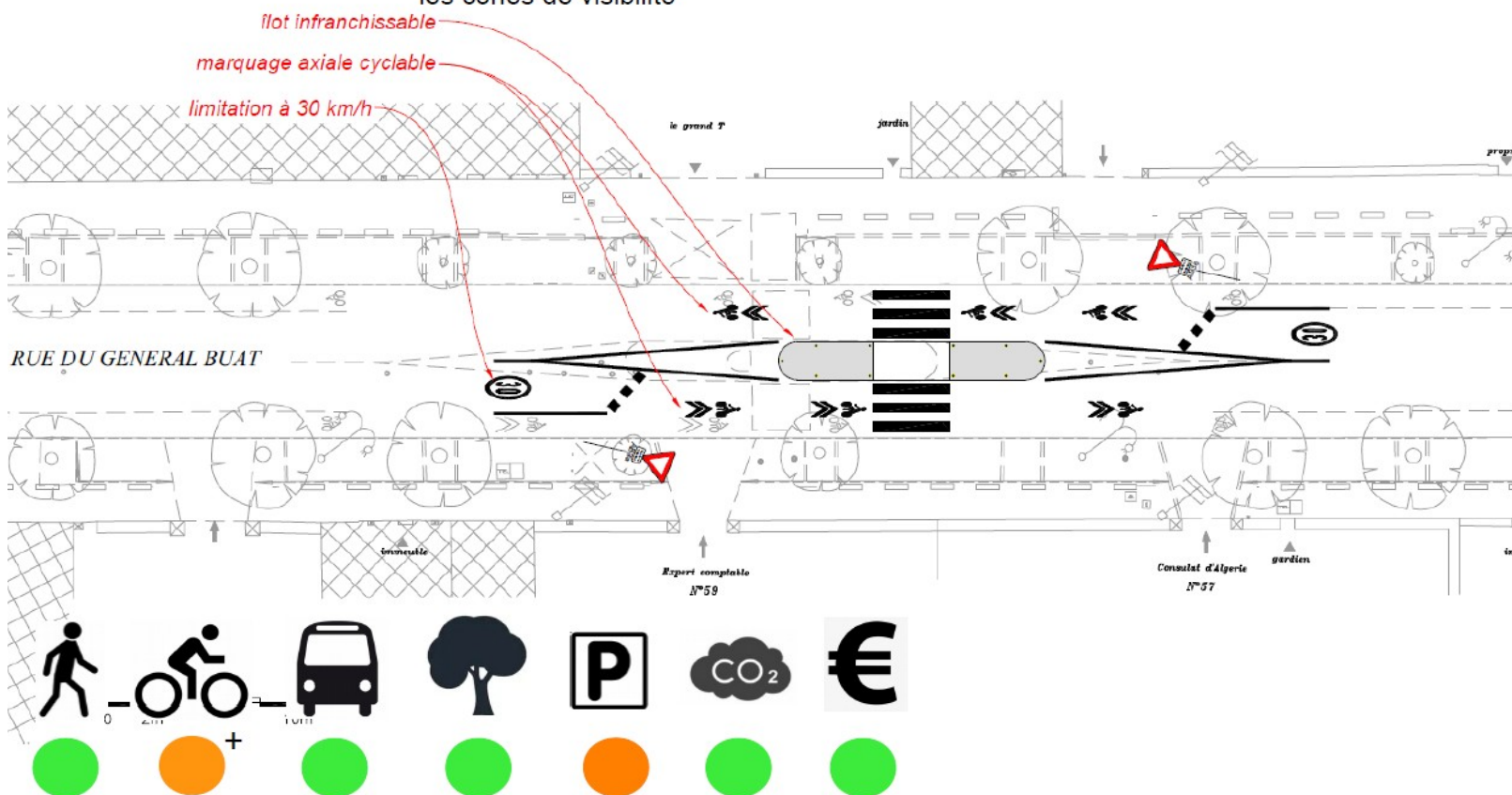
▪ Solution à tester

8 Rue du Général BUAT / Passage piétons Grand T – Analyse des solutions techniques de sécurisation



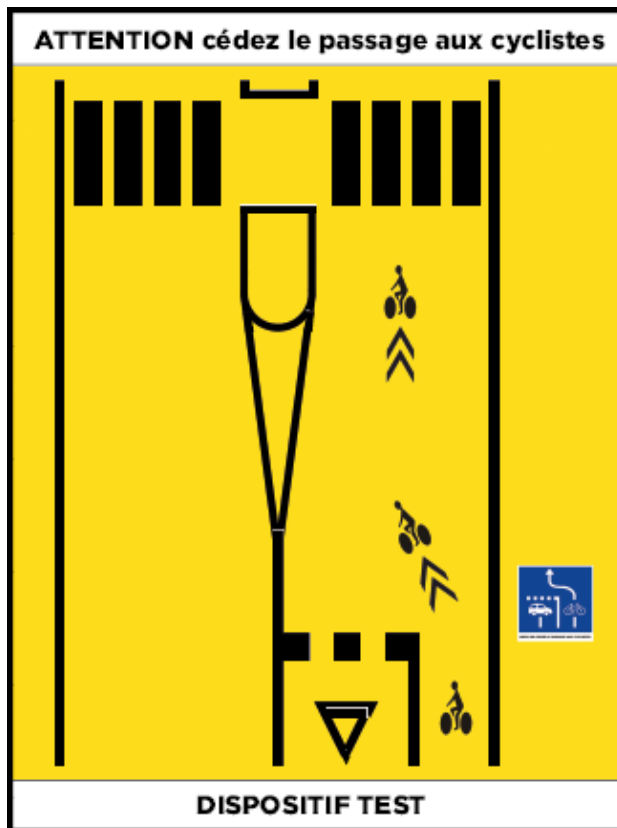
Traitement du passage piéton en section courante

Situation Actuelle **Solution 1** îlot infranchissable seul 2m , PP déplacé et élargi (4m), limitation à 30km/h, marquage de trajectoire vélo axial, priorité vélos, suppression de stationnement pour les cônes de visibilité



▪ Solution à tester :

- Une solution qui permet de ne pas toucher aux bordures
- Une solution qui permet de ne pas toucher aux arbres
- Une solution qui permet d'affirmer la place du cycliste
- Une solution qui permet de créer un vrai refuge piéton confortable et visible

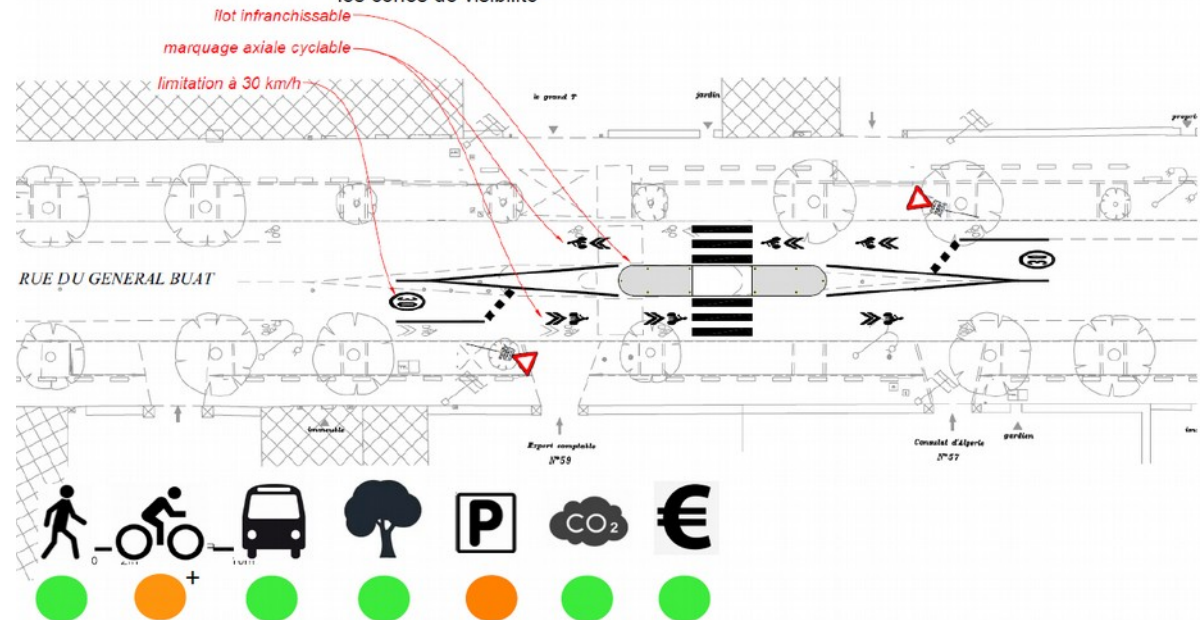


8 Rue du Général BUAT / Passage piétons Grand T – Analyse des solutions techniques de sécurisation



Traitement du passage piéton en section courante

Situation Actuelle **Solution 1** flot infranchissable seul 2m , PP déplacé et élargi (4m), limitation à 30km/h, marquage de trajectoire vélo axial, priorité vélos, suppression de stationnement pour les cônes de visibilité



▪ Un test qui pose question :

- Quel respect du cédez le passage par la circulation générale ?
- Dangereux ou pas ?
- Quelle lisibilité du dispositif ? Sera-t-il compris ?
- Quelle perception par toutes les catégories d'usagers ?
- Est-ce que ce sera efficace ou non ?
 - Si oui dans quelles conditions le déployer plus largement ?
 - Si non, qu'est-ce qu'on fait ? Quelle contrainte on priorise ?

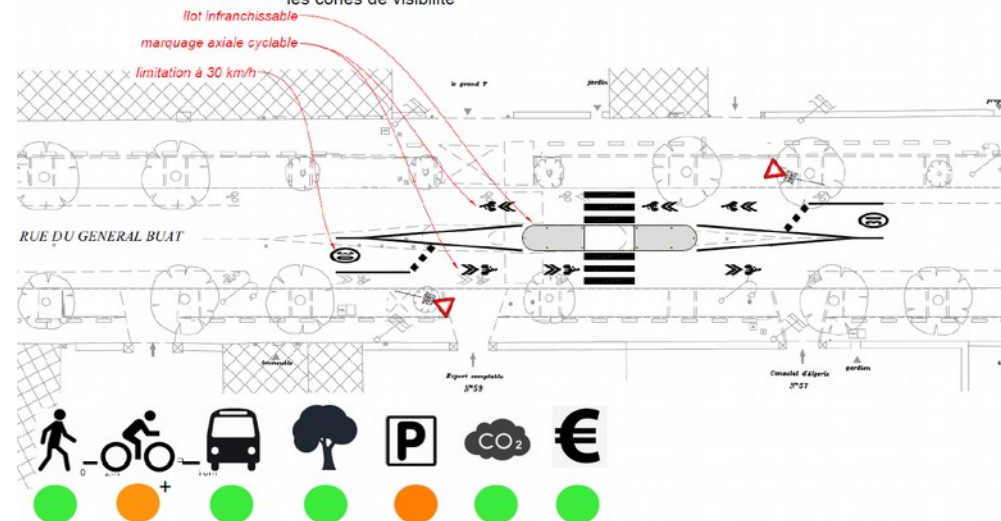


8 Rue du Général BUAT / Passage piétons Grand T – Analyse des solutions techniques de sécurisation



Traitement du passage piéton en section courante

Situation Actuelle **Solution 1** îlot infranchissable seul 2m , PP déplacé et élargi (4m), limitation à 30km/h, marquage de trajectoire vélo axial, priorité vélos, suppression de stationnement pour les cônes de visibilité



▪ Une évaluation nécessaire : résultat attendu début 2022

- Prestation spécifique en lien avec le CEREMA Ouest
- Observations par caméras avant / après
- Questionnaire auprès des usagers
- Police Nationale, Police Municipale et Préfecture informés du test



Boulevard du Général Buat

Nouvel aménagement
pour améliorer la sécurité
des piétons



Votre avis
nous intéresse

du 15 au 21 nov. 2021

flashez ce QR code
ou <https://bit.ly/3EFGp0L>



8 Rue du Général BUAT / Passage piétons Grand T – Analyse des solutions techniques de sécurisation



Traitement du passage piéton en section courante

Situation Actuelle **Solution 1** flot infranchissable seul 2m , PP déplacé et élargi (4m), limitation à 30km/h, marquage de trajectoire vélo axial, priorité vélos, suppression de stationnement pour les cônes de visibilité

