Trentemoult

Mobilités et usages

COMPTE RENDU

Atelier du panel citoyen du 31 mars 2025

LIEU

Maison des Isles

DUREE DE L'ATELIER
2H- de 18h30 à 20h30

PARTICIPANTS
14 participant.e.s

Services et intervenants

Ville de Rezé

- **Martine Métayer**, conseillère municipale déléguée à l'habitat, à l'aménagement, l'espace public et aux mobilités ; conseillère métropolitaine
- **Eva Paquereau,** adjointe au maire déléguée au pôle démocratie-vie associative
- **Vincent Clairon**, chef de projet dialogue citoyen
- **Marie-Laure Moyer**, Responsable proximité et règlementation des activités commerciales à la direction de la tranquillité publique

Nantes Métropole

- **Delphine Godreau,** responsable de l'unité "Études & Travaux", Pôle Loire Sèvre Vignoble
- **Jean-Marie Legeay,** chargé de projets espace public, Pôle Loire Sèvre Vignoble

Sennse

- Clémentine Miquelot, animatrice

1/ LE CONTEXTE DE LA RENCONTRE

Eva Paquereau ouvre la rencontre en présentant brièvement le contexte de la démarche. Elle rappelle que l'objectif est de travailler collectivement sur les questions de circulation et d'usages dans le village de Trentemoult, à partir de constats partagés ces dernières années. Elle précise que le panel présent a été constitué de manière à refléter la diversité des points de vue. Un premier atelier, organisé en novembre, avait permis de faire émerger les problématiques du quotidien et de préciser le diagnostic sur les mobilités. Certaines des pistes évoquées à cette occasion seront examinées dans le cadre de la prochaine programmation pluriannuelle d'investissement, tandis que d'autres pourront faire l'objet d'une expérimentation dès 2025.

Martine Metayer poursuit l'introduction en expliquant l'objet de cette nouvelle rencontre : définir ensemble les modalités d'expérimentation à mettre en place sur le quai Boissard et ses abords pour l'été prochain. Elle expose les étapes à venir de la démarche, en indiquant que cette expérimentation, en fonction des modalités choisies, sera évaluée, notamment via un questionnaire. Les résultats recueillis permettront de décider d'une éventuelle mise en œuvre pérenne. En cas de pérennisation, d'autres projets devront être pris en compte, comme l'arrivée de la ZAC des Îles, la restructuration du quartier de l'Hôtel de Ville et la création du parking relais à l'entrée du village.

L'animatrice présente ensuite le déroulé et les modalités d'échanges de la soirée avant de laisser la parole à Jean-Marie Legeay, chargé de projets espace public à Nantes Métropole.

2/ RETOUR SUR LES PRÉCONISATIONS FORMULÉES LORS DE L'ATELIER 1

Jean-Marie Legeay revient d'abord sur le périmètre du projet, puis présente les préconisations issues de l'atelier 1 qui seront mises en œuvre en 2025 :

- Installation d'un radar pédagogique, déjà en place.
- Création d'une écluse rue du Général Leclerc, avec alternat de circulation et priorité définie.
- Expérimentation d'une rue scolaire, actuellement en cours.
- Marquage artistique sur la place Levoyer, pour renforcer la visibilité des piétons.
- Amélioration de la signalétique du parking Lancelot, afin d'orienter les automobilistes vers les emplacements prévus.
- Rappels des règles de circulation en zone 30 à l'entrée du village.
- *Action parallèle : lancement des travaux du parking relais (P+R) prévu au cours de l'année 2025*.

Il énumère ensuite les propositions qui n'ont pas été retenues :

- Le retour des stops sur certains axes a été écarté, la priorité à droite étant jugée plus efficace pour limiter les flux entrants.
- Le passage en sens unique de la rue Alexandra David-Néel n'a pas été retenu, cette rue étant jugée peu fréquentée.
- La réduction de la taille des bus a été écartée également, en raison d'un nombre élevé d'usagers (plus de 100 montées par jour), justifiant leur format actuel.

Enfin, il précise que certaines propositions ne peuvent être mises en œuvre immédiatement mais pourront être étudiées dans le cadre d'une réflexion plus large sur l'aménagement des espaces publics.

Cela concerne notamment :

- La végétalisation du village,
- La création d'une liaison cyclable interquartier,
- Le traitement de l'entrée de quartier via la rue de la Californie.

Un plan de circulation global sera retravaillé, avec en perspective le réaménagement de certaines rues. Par ailleurs, la mise en place d'un stationnement payant pourra être envisagée comme outil de régulation, dans le cadre de cette réflexion globale.

3/ TEMPS D'ECHANGES

Les questions posées sont indiquées en italique.

> En quoi consiste le dispositif écluse précisément ?

Jean-Marie Legeay précise qu'il s'agit de l'installation d'un terre-plein en forme de triangle qui réduit la chaussée et qui donne un ordre de priorité aux voitures. Ce dispositif permet également de laisser des passages pour les vélos sur les côtés.

>Est-ce que le marquage artistique sur la place Levoyer sera identique à ce qui existe en face des machines de l'île ?

Jean-Marie Legeay indique que cela peut effectivement être quelque chose dans le même esprit. L'essentiel est de parvenir à souligner la présence du piéton sur la place.

>Il y a un stop qui a été installé avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny. Il y avait un système général de priorité à droite mais des stops ont été remis avec des bandes cyclables. C'est intéressant pour les vélos mais toutes les voitures prennent le sens interdit rue de la Basse-Ile et roulent vite, ce qui génère de la dangerosité.

Martine Métayer précise que ces aménagements ont été réalisés de manière provisoire dans le cadre des travaux route de Pornic, pour sécuriser les cyclistes qui sont redirigés dans cette zone.

>La rue de la Basse-Ile est en mauvais état pour les cyclistes. Des nids de poule sont constatés.

Martine Métayer répond que ce sujet sera transmis à la régie.

>La zone 30 ne fonctionne que quand les usagers se déplacent de la même manière. Par exemple, un vélo ne peut pas imposer la priorité à droite à une voiture. La mise en place de stops est intéressante pour sécuriser les vélos ou piétons.

Martine Métayer entend cette remarque mais rappelle que le respect de la priorité à droite relève normalement du code de la route. Il devrait être respecté par les automobilistes.

>Est-ce que le radar pédagogique enregistre les vitesses ? Y aura-t-il une étude statistique ?

Il est répondu que le radar enregistre bien les vitesses. Toutefois, des problèmes techniques ont récemment eu lieu, ce qui a empêché la réalisation d'une étude statistique.

>Nous avions soumis l'idée de faire passer le bus ailleurs. C'est un sujet important pour beaucoup d'habitants de Trentemoult.

Martine Métayer précise qu'il y a deux bus qui arrivent sur Trentemoult. Ils sont importants parce qu'ils permettent de mailler le territoire. Ce sont des bus qui arrivent de Vertou et qui traversent Rezé. Ils permettent de rejoindre d'autres lignes comme le C3 ou le C4 par exemple. La demande a bien été entendue mais il n'est pas souhaitable que la *tan* limite les kilomètres parcourus. Il y aussi un point d'attention à porter sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite qui ont besoin de prendre le bus.

Eva Paquereau précise qu'il y a des rencontres annuelles sur les mobilités entre les élus métropolitains durant lesquelles chaque ville remonte les besoins de la Ville et ses habitants. C'est un sujet qui a été noté et qui pourra être rediscuté à cette occasion. Il est également attendu la mise en fonctionnement du chronobus qui fera la liaison entre le bourg de Bouguenais jusqu'à Greneraie.

>Est-ce qu'on a une vision plus précise des usagers du bus en fonction des saisons, le ratio par passage etc. pour objectiver la situation ? Le passage du bus dans le cœur du village créé des nuisances sonores et des vibrations.

Martine Métayer répond que, dans tous les cas, il ne sera pas demandé de supprimer cette ligne. Elle entend toutefois la demande de faire passer la ligne en dehors du cœur de village. Cela sera échangé avec les élus métropolitains lors des prochaines rencontres annuelles sur les mobilités.

4/ PRÉSENTATION DES SCÉNARIOS D'EXPÉRIMENTATION

Le plan de circulation actuel du village est brièvement présenté, suivi de la description de quatre scénarios qui pourraient faire l'objet d'une expérimentation sur le quai durant l'été prochain.

A noter que la présentation du plan de circulation actuel met en lumière un écart entre le plan théorique et les usages réels observés sur le terrain. Par exemple, certaines rues officiellement en double sens sont en effet perçues comme des voies à sens unique par les riverains, en raison de leur étroitesse qui limite la circulation dans les deux directions.

Scénario ZR – Création d'une zone de rencontre
Ce scénario prévoit l'aménagement d'une zone de rencontre entre l'amont de la place des filets et le croisement avec la rue Jean Jouneau. Il vise à officialiser un fonctionnement similaire à l'actuel en accentuant la priorité donnée aux piétons. Dans les zones de rencontre, la vitesse est limitée à 20 km/h et les piétons sont prioritaires, suivis des cyclistes, puis des véhicules motorisés. Cela permet aux piétons de circuler librement sur la chaussée. Ce scénario s'inscrit dans la continuité de la situation actuelle et ne prévoit que des interventions légères, telles que du marquage au sol et l'installation d'un panneau signalant l'entrée dans la zone.

Scénario 1 – Piétonnisation du quai
Ce scénario propose de piétonniser intégralement le tronçon compris entre la place des filets et l'angle de la rue Jean Jouneau. Il entraînerait la condamnation de 28 places de stationnement sur le quai. Par ailleurs, il prévoit de faire passer la rue Ploquin en sens unique, dans le prolongement de la politique de rue scolaire, actuellement en expérimentation. Les objectifs sont multiples : apaiser le quai, réduire les conflits d'usage entre piétons, cyclistes et véhicules, et renforcer la vocation de promenade du site.

Scénario 1 bis– Piétonnisation avec gestion des flux automobiles
Ce scénario reprend l'ensemble des propositions du scénario 1, avec un ajustement supplémentaire : le passage en sens unique, sauf pour les bus, d'un tronçon de la rue Raymond Soulas. L'enjeu est ici de limiter les traversées du quartier dans le sens rue de la Californie > rue du Général Leclerc, et de réorienter les flux vers les parkings existants, comme celui de Lancelot. La desserte locale reste toutefois assurée.

Scénario 1 ter– Sécurisation élargie du cheminement piéton
Ce dernier scénario est une variante qui ajoute une mise en sens unique de la rue Raymond Soulas et de la rue Roiné, afin de bloquer les flux de circulation qui pourraient être reportés dans cette zone. Il implique la condamnation d'un plus grand nombre de places de stationnement pour sécuriser le cheminement piéton jusqu'au parking Lancelot.

Modalités d'expérimentation envisagées
Une piétonnisation à temporalité variable peut être étudiée, par exemple limitée aux week-ends. Cette option soulève la question de la gestion des véhicules stationnés, notamment leur enlèvement en cas de non-respect.

Pour encadrer l'accès au quai, une barrière pivotante pourrait être installée. Elle serait manœuvrable par les riverains et les commerçants, notamment pour les livraisons, avec un temps de dépose limité à 30 minutes. Ce dispositif a déjà fait ses preuves dans d'autres secteurs en matière de régulation des circulations.

Au cours et à l'issue de cette présentation des scénarios d'expérimentation, plusieurs remarques et questions sont formulées. Les questions posées sont indiquées en italique.

>Vous parlez d'une expérimentation à l'été mais c'est une saison qui est beaucoup plus apaisée en termes de circulation alors ce n'est pas forcément représentatif.

Cette remarque est bien notée. Il est précisé qu'il est envisagé de faire une expérimentation de la mi-juin jusqu'à mi-septembre notamment pour prendre en compte des périodes scoalaires.

>Dans aucun scénario vous n'évoquez un dégagement de la rue Alexandra David-Néel ? Dans les projections qui sont faites, il pourrait y avoir une incidence car c'est une rue très empruntée.

Jean-Marie Legeay indique qu'en effet, il n'est pas prévu que cette rue change de statut. Il y a toutefois la proposition dans le troisième scénario (1bis), de passage à sens unique d'une partie de la rue Roiné et qui permet que le flux ne vienne pas en parallèle.

>Il y a des places de stationnement qui sont condamnées dans plusieurs scénarios, quelle est l'alternative ?

L'alternative qui ne condamne pas les places de stationnement est la zone de rencontre. Il est précisé qu'il est interdit, dans une aire piétonne, de se stationner, même pour les riverains. Il est néanmoins possible de faire un arrêt de 20 à30 minutes pour charger ou décharger son véhicule, déposer des personnes par exemple.

>La problématique de stationnement est existante, nous en avions déjà parlé lors du premier atelier. La condamnation des places, proposée dans la plupart des propositions, n'est pas une solution pour les riverains qui habitent sur le quai.

Jean-Marie Legeay rappelle que le diagnostic de stationnement qui a été réalisé, partagé lors du premier atelier, montre que sur Trentemoult, il y a toujours environ 80 places de disponibles. Le diagnostic montre qu'il y a également des forts éléments de congestion rue Raymond Soulas. Le taux de remplissage est aussi important sur le quai. Il indique que le temps contributif permettra aux participants de formaliser points de vigilance.

>Où étaient les 80 places disponibles recensées dans le diagnostic ? Le midi et en soirée c'est saturé.

Il est répondu qu'il y a eu un comptage sur une journée complète. L'étude de stationnement a été réalisée en septembre 2021 suivant la méthodologie employée par Nantes Métropole pour l'ensemble des études de stationnements.

>Est-il possible de garder le scénario zone de rencontre avec une zone bleue ? Il y a un sujet important qui est celui des usagers empruntant le navibus pour aller à Nantes et qui laissent leur voiture toute la journée dans le village. Nous ne tenons pas spécialement à la piétonnisation. Ce qu'on préférerait c'est une zone de rencontre dans laquelle le stationnement serait limité, aux livraisons notamment et la création d'un parking à proximité pour les riverains.

Marie Laure Moyer précise que la zone bleue limite le stationnement à deux heures, il n'y a donc pas possibilité de stationner son véhicule plus longtemps. Il n'est pas possible pour les riverains d'avoir un badge particulier pour se stationner plus longtemps sur une zone bleue. Il n'y a qu'en stationnement payant où des tarifs préférentiels pourraient être appliqués pour les riverains.

>Le stationnement payant n'est pas forcément une solution car les riverains ont besoin de se stationner le midi et en soirée, plages horaires sur lesquelles le stationnement n'est plus payant.

4/ TEMPS D'ATELIER

L'atelier du jour porte sur l'avenir du quai Boissard. Dans un premier temps, chaque groupe localise sur le fond de plan à disposition les aménagements qu'il souhaiterait développer sur le quai. Les participants précisent ensuite, dans l'outil de contribution les conditions à remplir pour mettre en œuvre les usages souhaités.

Dans un second temps, chaque groupe analyse les quatre scénarios d'expérimentation présentés en introduction. Ils ont la possibilité, pour chaque proposition, d'indiquer les avantages et inconvénients. Il est également possible de proposer des éléments d'expérimentation qui ne figurerait dans aucun des scénarios présentés.

A noter que cet ordre de réflexion a été proposé par plusieurs participants avant de démarrer l'atelier. Il était initialement prévu de débuter par l'étude des différents scénarios et de travailler ensuite sur les potentiels usages à développer sur le quai.

Groupe 1

Usages souhaités sur le quai

- Développement de l'usage de la promenade en bords de Loire. Les trottoirs actuels sont jugés trop étroits, notamment pour les poussettes.
- Maintien d'un accès pour les riverains afin de préserver la desserte locale.
- Maintien du stationnement.
- Développer les espaces de pauses et de contemplation.

Aménagements à intégrer

- Installation de bancs pour favoriser les pauses et la contemplation.
- Maintien du quai actuel avec possibilité d'accueil pour des bateaux de plaisance.
- Déplacement de la station Vélib', jugée trop encombrante. L'espace ainsi libéré pourrait être réaffecté à du stationnement ou à d'autres usages.

Analyse des scénarios :

- Le scénario 1 (zone de rencontre) est perçu comme le plus simple à mettre en œuvre. Il permettrait d'effacer les trottoirs et de rendre les déplacements plus fluides. En revanche, le groupe souligne que ce scénario ne règle pas complètement les conflits d'usages entre piétons, vélos et voitures.

- Les autres scénarios ne sont pas particulièrement appréciés en raison de la condamnation d'un nombre important de places de stationnement. Toutefois, les scénarios 1 bis et 1 ter, qui orientent les véhicules vers le parking Lancelot, sont valorisés car ils permettent d'éviter l'usage du quai comme itinéraire bis.

Propositions d'expérimentation complémentaires :

- Création d'une zone bleue pour éviter le stationnement longue durée des usagers non riverains.
- Création d'un parking réservé aux riverains, place Levoyer par exemple.

En parallèle, les participants du groupe 1 indiquent qu'en cas de piétonnisation, il serait sans doute préférable de faire cela uniquement le week-end, en période estivale.

Groupe 2

Usages souhaités sur le quai

- Maintien des places de stationnement sur le quai, jugé indispensable pour l'accessibilité et la vie quotidienne des riverains.
- Renforcement des cheminements piétons.
- Développement des usages cyclables, avec une volonté de rendre ces itinéraires plus visibles et mieux identifiés. Réflexion autour d'un traitement spécifique pour les utilisateurs de la Vélodyssée et les trottinettes électriques, parfois perçus comme circulant à une vitesse inadaptée au lieu.

Aménagements à intégrer

- Installation de ralentisseurs pour sécuriser les déplacements et limiter les conflits d'usages.
- Suppression des trottoirs pour permettre une circulation piétonne plus fluide.
- Signalétique renforcée pour rendre la zone cyclable plus lisible et partagée.
- Harmonisation des terrasses, sans augmentation des surfaces actuelles, avec des hauteurs limitées afin de préserver la vue sur la Loire.

Analyse des scénarios

- Le scénario 1 (zone de rencontre) est apprécié car il permet de maintenir l'accessibilité en voiture et le stationnement tout en favorisant les autres usages et en redéfinissant les priorités. Le groupe souligne toutefois un manque de lisibilité actuel, d'où la nécessité, selon le groupe, d'un nouveau revêtement, de ralentisseurs et d'une meilleure organisation de l'espace.

- Les autres scénarios sont écartés, car les circulations autour du terrain de basket et dans la rue Viau sont jugées trop complexes ou inadaptées, au risque de dégrader les usages actuels de ces rues.

Propositions d'expérimentation complémentaires

- Expérimentation d'une zone bleue, ou d'un stationnement payant avec abonnement résidentiel pour éviter l'occupation prolongée par des non-résidents (au-delà du quai également).

En parallèle, les participants du groupe 2 expriment un regret concernant l'absence de mise en sens unique de la rue Alexandra David-Néel, qui pourrait améliorer la circulation locale. Ils alertent notamment sur une pratique qui se fait depuis les travaux route de Pornic : certains automobilistes passent par le parking Bons d'ici, traversent la rue Roiné et récupèrent la rue Alexandra David-Néel. Ils préconisent également une révision du dimensionnement du futur parking relai, jugé trop petit par rapport aux besoins identifiés. Enfin, ils indiquent apprécier la piétonnisation de la rue Paul Ploquin, qu'ils jugent pertinente.

Groupe 3

A noter, en préambule, que le groupe 3 est défavorable à une piétonnisation intégrale du quai. Il souhaite plutôt réfléchir à des aménagements plus qualitatifs. Les participants de ce groupe insistent également sur la nécessité de revoir le passage du bus en dehors du village. Ce sujet, est selon eux, prioritaire par rapport à la piétonnisation du quai.

Usages souhaités sur le quai

- Valorisation d'une promenade à pied et à vélo
- Maintien d'une desserte en voiture et de zones de stationnements raisonnés
- Maintien d'un espace multimodal, plus lisible et confortable pour les usagers.

Aménagements à intégrer

- Création de passerelles piétonnes, dans l'esprit de celles des bords de Sèvre.
- Mise en place d'une zone engazonnée, de tables de pique-nique et d'une zone multi-usage (emplacement actuel des stationnements vélos).
- Réorganisation des terrasses pour qu'elles soient positionnées devant les restaurants, afin de dégager l'espace de circulation.
- Révision du revêtement au sol pour marquer un espace piéton plus qualitatif, à l'image de ce qui existe au Croisic.
- Reprise de l'espace autour du départ du Navibus et des abris bus.

Analyse des scénarios

- Le scénario 1 (zone de rencontre) est également privilégié, à condition de le rendre plus lisible et sécurisé par : l'installation de ralentisseurs, un revêtement spécifique et une signalétique claire.

- Les autres scénarios présentent plusieurs inconvénients selon le groupe : circulation impossible autour du terrain de basket, condamnation importante de stationnements, report du stationnement sur des rues déjà sollicitées (rue Roiné, place Levoyer). Aussi, le groupe alerte sur la rue Viau, jugée trop étroite pour absorber un report de circulation. Les scénarios 1 bis et 1 ter sont valorisés uniquement pour leur capacité à réorienter les flux automobiles vers le parking Lancelot.

- Un désavantage des scénarios 1,1bis, 1ter est que la sortie des voitures se fasse entre les maisons et les terrains de baskets (place des Filets). Cela est un effet non désiré de la piétonnisation du quai.

Propositions d'expérimentation complémentaires

- Sécuriser la rue Paul Ploquin, notamment par l'installation d'une barrière amovible à proximité de l'école.

Les participants du groupe 3 ajoutent que la création d'une zone de stationnement payant n'est pas forcément adaptée pour les riverains.

5/ CONCLUSION

En conclusion, l'animatrice remercie les participants pour leurs contributions. Elle précise que les échanges seront prochainement restitués aux élus, ce qui permettra d'arbitrer sur les modalités d'expérimentation à mettre en œuvre sur le quai. Il est également indiqué qu'un compte rendu leur sera prochainement envoyé.

EN SYNTHÈSE

Les points de consensus :

- Souhait du maintien de places de stationnement en nombre suffisant et à proximité du quai
- Besoin d'un accès au quai pour les riverains
- Volonté de rendre les cheminements piétons plus confortables et continus (en supprimant les trottoirs, par exemple)
- Souhait d'une meilleure lisibilité des usages sur le quai
- Intérêt partagé pour le scénario zone de rencontre considéré comme le plus simple à mettre en œuvre et le plus adapté aux usages

Les points de dissensus :

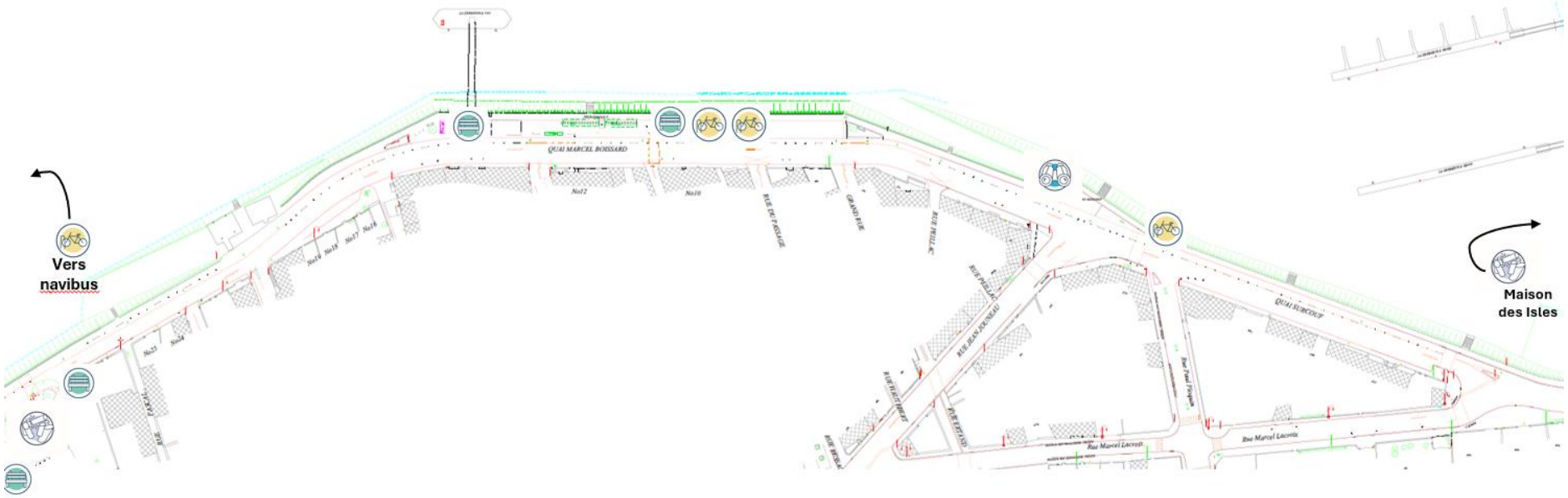
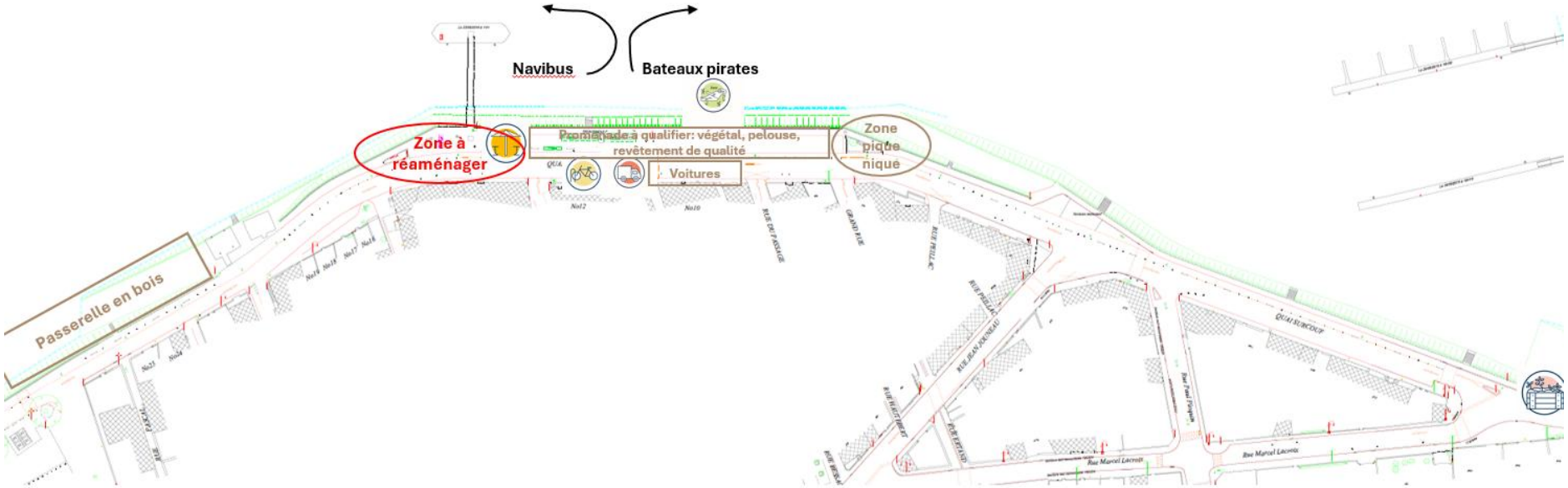
- Acceptation de la piétonnisation du quai : un groupe l'envisage de manière temporaire durant le week-end, les autres groupes ne jugent pas la piétonnisation prioritaire, surtout si elle condamne du stationnement
- Mise en place du stationnement payant : un groupe ne trouve pas cette solution pertinente pour les riverains

A noter :

Les participants se prononcent sur l'opportunité de piétonniser le quai, mais ne formulent pas de position spécifique concernant les différents scénarios de circulation proposés autour de celui-ci.

6/ ANNEXES

Localisation des usages- groupe 2



Localisation des usages- groupe 3