

Trentemoult

Mobilités et usages



COMPTE RENDU

Bilan de la démarche de concertation

13 octobre 2025



LIEU

École Jean Jaurès,
Trentemoult

DUREE DE L'ATELIER

1H30- de 18h30 à 20h00

PARTICIPANTS

8 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
- **Benjamin Gelluseau**, conseiller municipal, élu de quartier Trentemoult-les Isles
- **Vincent Clairon**, chef de projet dialogue citoyen

Nantes Métropole

- **Delphine Godreau**, responsable Service Projets, Pôle Loire Sèvre Vignoble
- **Jean-Marie Legeay**, chargé de projets espace public, Pôle Loire Sèvre Vignoble

Sennse

- **Fanny Bousquet**, consultante
- **Clémentine Miquelot**, cheffe de projet

1/ INTRODUCTION

La rencontre s'ouvre par la présentation des intervenants, du déroulé de la séance et des modalités d'échanges de la rencontre.

Les animatrices rappellent ensuite les différentes étapes de la démarche engagée depuis octobre 2024. Celle-ci s'est articulée autour de deux ateliers participatifs, suivis, à l'été, de la formalisation d'une zone de rencontre sur le quai. La rencontre du 13 octobre est donc l'occasion de faire le bilan et d'échanger sur les perspectives d'aménagements supplémentaires proposées au sein du village.

Les principaux enseignements des ateliers précédents sont rappelés : le premier atelier a permis d'établir un diagnostic global des mobilités dans le village. Les participants y ont souligné plusieurs points de vigilance : des vitesses excessives aux entrées du village, des difficultés d'accès à la rue Paul Ploquin, des problèmes d'encombrement et de traversées difficiles sur la place Levoyer, des problématiques liées au stationnement et aux conflits d'usages sur le quai Marcel Boissard, ou encore un besoin d'harmonisation de la signalétique.

Suite à ces retours, un travail a été réalisé par Nantes Métropole afin de proposer plusieurs scénarios d'expérimentation pour apaiser les circulations sur et autour du quai Marcel Boissard. Les participants ont été invités à se prononcer sur quatre scénarios d'expérimentation : un scénario de "zone de rencontre" et trois scénarios de piétonnisation du quai comportant différentes variantes de circulation dans les rues adjacentes.

Les échanges ont montré que la majorité des participants était opposée à la piétonnisation, en raison de la condamnation de places de stationnement qu'elle impliquerait, de la restriction d'accès au quai pour les riverains, et du risque de report de circulation autour de la place des Filets. Il a été choisi de formaliser une zone de rencontre sur le quai Marcel Boissard en continuité avec les pratiques existantes. Pour accompagner ce changement trois panneaux explicatifs ont été installés avec la mise en place d'une signalétique au sol.

Dans un second temps, les participants ont également été invités à exprimer leurs souhaits d'usages pour le quai. Plusieurs propositions ont émergé autour d'usages libres et conviviaux comme la déambulation, le repos ou encore la contemplation, associés à l'installation de mobiliers urbains tels que des bancs ou des tables.

En parallèle de la formalisation de la zone de rencontre, d'autres actions ont été menées pour répondre à certaines des problématiques identifiées lors du premier atelier :

- la création d'une écluse sur le quai Surcouf pour ralentir les vitesses à l'entrée du village
- la mise en sens unique de la rue Paul Ploquin pour limiter le trafic devant l'école, complétée par sa fermeture temporaire aux horaires d'entrée et de sortie de l'école.

Un radar pédagogique a également été installé rue du Général Leclerc.

Quelques éléments de mesures sont présentés : les résultats montrent un trafic plus important qu'en 2024, probablement lié aux travaux sur la route de Pornic et indiquent que 15 % des véhicules dépassent les 40 km/h.

À l'issue de cette introduction, plusieurs questions et remarques sont formulées, elles sont listées en italique ci-dessous.

> Le radar de vitesse enregistre-t-il également le passage des vélos ? Lorsqu'on roule à vélo, nous sommes identifiés. Cela voudrait dire que les chiffres présentés sont faussés puisqu'ils considèreraient la vitesse des cycles.

Le radar enregistre également les passages vélos. Effectivement, le nombre de véhicule sous les 25 km/h ne peut être distingué entre les véhicules et vélos.

Néanmoins, les données sont utiles pour objectiver la vitesse de passage des véhicules au-delà de 30km/h.

Aussi, les vitesses relevées dans le sens entrant :

- les vitesses supérieures à 50KM/h représentent ~2% de la totalité des véhicules comptabilisés*
- les vitesses entre 40 et 50 km/h env 9%*
- les vitesses entre 30 et 40 km/h : env 28%*

dans le sens sortant :

- les vitesses supérieures à 50KM/h représentent ~3% de la totalité des véhicules comptabilisés*
- les vitesses entre 40 et 50 km/h env 14 %*
- les vitesses entre 30 et 40 km/h : env 38 %*

Tous les autres véhicules, vélos compris, sont ceux comptabilisés sous les 30km/h. Les quotités indiquées prennent en compte les vélos.

>Plusieurs remarques sont formulées concernant le report de trafic observé au sein du village depuis le début des travaux sur la route de Pornic. Des craintes s'expriment quant au risque de pérennisation de ces nouvelles habitudes de circulation une fois les travaux terminés. Les participants signalent des impacts sensibles à la sortie du pont des Trois Continents, en particulier rue de la Basse-Ile, où la circulation est jugée dangereuse, aussi bien pour les piétons que pour les cyclistes. Des comportements inciviques sont également mentionnés. Pour une participante, la seule réponse efficace serait la mise en place d'un contrôle plus régulier des policiers.

Plusieurs éléments de réponse sont apportés face à ces craintes. Il est d'abord rappelé que la gestion de ces problématiques ne relève pas directement des représentants du pôle présents à la rencontre. Les remarques sont toutefois entendues et seront une nouvelle fois relayées par les élus aux services concernés, chargés des travaux de centralité.

Il est indiqué que, face à l'urgence de certaines situations, des mesures ponctuelles seront mises en place afin de répondre aux besoins les plus immédiats. Cependant, certaines interventions demeurent conditionnées par des contraintes foncières ou techniques, avec les concessionnaires par exemple, susceptibles d'en retarder ou d'en limiter la mise en œuvre. En parallèle de ces mesures, les policiers municipaux sont missionnés sur ces secteurs qui subissent des phénomènes de report de trafic pour agir contre les incivilités.

Il est ensuite souligné qu'il est difficile de prévoir avec précision les évolutions d'usages qui résulteront de la fin des travaux. Toutefois, il est précisé que la rue de la Basse-Ile à termes ne sera plus une rue circulée. Dans le cadre de la ZAC, elle ne sera accessible qu'aux riverains. Aussi, les données recueillies par le radar pédagogique permettent d'ores et déjà d'objectiver les flux à cette étape du chantier ; elles serviront de base de comparaison pour évaluer la situation une fois les travaux terminés. Il est assuré qu'une vigilance particulière sera ainsi portée sur ces questions une fois les travaux achevés.

>À combien s'arrête de compter le radar ? En affichage, il semble s'arrêter au-dessus de 40.

Il est répondu que le radar continue bien de mesurer et d'enregistrer les vitesses au-delà de 40km/h. La plus haute mesure relevée s'élève à 130km/h.

> Rue de la Basse-Ile, jusqu'à Laloko, on ne peut pas marcher sur le trottoir car des arbres dépassent. Nous sommes obligés de marcher sur la route et c'est dangereux.

Il est répondu que la problématique des arbres non taillés dépendait des propriétaires.

>Concernant la piétonnisation du quai, il est rappelé que l'une des principales raisons de l'opposition du groupe tenait à la crainte d'un report de circulation autour du terrain de basket situé place des Filets, très fréquenté par les enfants, et non uniquement à la condamnation de places de stationnement.

>La démarche de concertation à laquelle nous participons est-elle intégrée dans une réflexion sur la reconfiguration globale du village ou est-ce que c'est un objet à part qui a été organisé en amont de cette réflexion ? Auquel cas, est-ce que notre travail sera vraiment utile ?

Il est répondu que cela a au départ été pensé comme un objet à part. La présence de la ville de Rezé dans le comité de pilotage des projets de centralité permet aujourd'hui d'intégrer progressivement les retours issus de la démarche dans une réflexion plus globale. Deux temps sont à penser dans la reconfiguration du quartier. Un premier temps durant lequel des solutions immédiates doivent être apportées à des problématiques actuelles. Un deuxième temps dans lequel de nombreux projets connexes doivent être pris en compte : la ZAC, l'arrivée des nouvelles lignes de transport, le déplacement du navibus, la création du P+R, la reconfiguration des entrées d'agglomération... Les réflexions menées dans cet atelier ont pour objectif de réfléchir à apaiser les circulations actuelles au sein du village et non pas de permettre qu'il devienne un itinéraire de délestage. Plusieurs actions ont déjà été mises en place suite à cet atelier et d'autres peuvent encore être ajoutées. C'est en partie l'objet de cette dernière rencontre.

2/ BILAN DES ACTIONS EXPERIMENTEES

À la suite de l'introduction, un temps d'échanges est proposé aux participants afin qu'ils puissent partager leurs retours sur les trois actions expérimentées au sein du village :

- la mise en place d'une écluse sur le quai Surcouf,
- la mise en sens unique de la rue Paul Ploquin,
- et la formalisation de la zone de rencontre sur le quai Boissard.

Écluse Quai Surcouf

Concernant l'écluse, les échanges portent d'abord sur son utilité et sa lisibilité. Une participante indique avoir pensé que l'aménagement visait à faciliter la traversée piétonne. Cela met en évidence un besoin de clarification sur son fonctionnement et son utilité. En réponse à ce questionnement, il est précisé que l'écluse a été implantée à cet endroit pour ralentir les véhicules dans le sens entrant, conformément au Code de la route qui impose à l'automobiliste ayant l'obstacle de céder le passage.

La question de l'efficacité de l'écluse par rapport à d'autres dispositifs est soulevée. Il est rappelé que des études démontrent leur efficacité et qu'un dos-d'âne existe déjà à proximité, les ralentisseurs étant par ailleurs sources de nuisances pour les riverains.

Par ailleurs, plusieurs participants jugent que le dispositif fonctionne globalement bien, notamment aux heures de pointe, même si certains notent que les automobilistes contournent l'aménagement lorsqu'aucun véhicule n'arrive en face.

Des précisions sont apportées sur la configuration du site suite à plusieurs interrogations : la mise en place d'une écluse en vis-à-vis n'est pas envisageable pour des raisons de gabarit et de passage de bus. Cependant, à terme, si le trajet du bus évolue, des aménagements plus contraignants pourraient être envisagés.

Enfin, il est suggéré d'améliorer la signalisation, par exemple à travers un panneau explicatif provisoire, et il est précisé que, si l'écluse devait être pérennisée, elle pourrait être remplacée par un dispositif plus durable, conservant la même emprise au sol

Sens unique rue Paul Ploquin

Avant de donner son avis sur le sens unique de la rue Paul Ploquin, une participante revient sur le déroulement de l'expérimentation. Au printemps, des parents d'élèves assuraient la fermeture de la rue aux horaires d'entrée et de sortie de l'école. Le sens interdit a ensuite été installé en juin 2025 par le pôle, afin d'accompagner la mise en place du nouveau dispositif. Il est précisé par Nantes Métropole que le passage en sens unique constituait une étape nécessaire pour permettre, à terme, la fermeture pérenne de la rue aux mêmes horaires.

Suite à ces précisions, plusieurs participants soulignent que la fermeture de la rue aux horaires d'entrée et de sortie de l'école a été particulièrement appréciée par les parents et les enfants. Une participante ajoute que, grâce au passage en sens unique, la fermeture pourrait se limiter à l'entrée de la rue. Il est précisé que si le dispositif était amené à être pérennisé il s'agirait d'une barrière fixe, afin d'éviter les manipulations quotidiennes.

Un changement de pratiques a également été observé lors de la fermeture temporaire de la rue : les enfants étaient déposés au bout de la rue, à distance de l'école.

Par ailleurs, aucun retour négatif de la part des riverains n'a été signalé à ce sujet ; ils sont d'ailleurs peu nombreux dans la rue. Il est simplement noté que, lors de rares situations où des véhicules ont dû sortir pendant la fermeture de la rue, la cohabitation s'est déroulée sans difficulté.

Zone de rencontre quai Marcel Boissard

Un participant indique avoir découvert tardivement les panneaux explicatifs présentant le fonctionnement de la zone de rencontre. Selon lui, leur positionnement n'est pas optimal : l'un des panneaux, notamment, serait placé trop tardivement sur le parcours, ce qui le rend peu visible pour les cyclistes, surtout en période estivale, où le trafic lié à la Loire à Vélo est important. Il estime que la signalétique n'est pas familière pour tous les usagers, qu'il faut parfois s'arrêter pour la lire, et que cela ne résout pas les difficultés de cohabitation entre piétons et cyclistes.

Concernant la circulation automobile, l'ensemble des participants constatent peu de changements, car le quai est peu emprunté et la vitesse y est déjà naturellement limitée.

Un autre participant souligne qu'il est difficile d'évaluer l'efficacité du dispositif, les piétons ne s'étant pas réellement approprié la zone de rencontre. Selon lui, rien, hormis les panneaux, ne permet aux piétons de comprendre qu'ils peuvent circuler sur la chaussée, et beaucoup n'osent pas le faire.

Plusieurs remarques portent également sur la terminologie et la signalétique, jugées complexes et peu claires pour le grand public. Une participante rappelle par ailleurs que la signalétique ne doit pas gêner la visibilité, et souligne que c'est avant tout l'aménagement physique qui permettra, selon elle, de faire évoluer les comportements.

Pour clarifier les raisons de la mise en place des panneaux, il est précisé qu'ils ont été installés dans un objectif pédagogique. De plus, ils sont temporaires et ne constituent pas de la signalétique routière, laquelle repose principalement sur le marquage au sol et les panneaux de signalisation zone de rencontre.

3/ ECHANGES SUR LES PERSPECTIVES DU QUAI BOISSARD

À partir des retours formulés lors des précédents ateliers, une réflexion a été menée sur la manière de renforcer la place du piéton sur le quai Marcel Boissard. L'objectif est de rendre la zone de rencontre plus lisible et mieux partagée entre les différents usagers.

Dans cette optique, une proposition de marquage au sol est présentée. Le marquage serait situé aux entrées de la zone de rencontre, afin de rappeler la priorité donnée aux piétons et inciter les automobilistes à ralentir. Il pourrait être matérialisé par des carrés blancs comme ce sera le cas sur le quartier de Claire-cité.

Parallèlement, un espace libre sur le quai a été identifié pour accueillir du mobilier urbain (assises, tables) favorisant des usages libres et conviviaux du lieu, tels que la pause, la déambulation ou la rencontre. Plusieurs images de référence sont présentées pour illustrer ces propositions, mettant en avant des exemples de mobilier déjà utilisés sur la métropole.

Marquage au sol

Les participants posent plusieurs questions sur le type de marquage au sol. Le choix des carrés blancs ne fait pas l'unanimité. Certains proposent de changer de forme, par exemple en utilisant des ronds, de diversifier les couleurs ou encore de faire appel à un graphiste ou à un artiste local.

Sur ce sujet, plusieurs éléments de réponse sont apportés. Un marquage simple est privilégié pour des raisons de gestion, d'entretien et de coût. Enfin, ce type de marquage sera testé dans un autre quartier de Rezé, ce qui répond à une logique de cohérence.

Mobilier urbain

Une participante questionne les mobiliers proposés et s'interroge sur leur intégration dans la programmation globale du quartier. Elle se demande s'il ne serait pas pertinent d'engager une réflexion à plus long terme afin d'éviter d'avoir, à terme, des mobiliers incohérents. Il est répondu que l'installation de ce type de mobilier n'est pas incompatible avec une réflexion future sur la cohérence à plus grande échelle. Les mobiliers peuvent être déplacés facilement et réutilisés ailleurs si nécessaire. Il est également précisé que le même mobilier sera installé sur le futur parking-relais, ce qui contribue à assurer une certaine cohérence.

Questions annexes

Une question est posée concernant les potelets utilisés pour délimiter la piste cyclable et leur éventuel retrait. Il est répondu que cela n'est pas prévu, car leur suppression élargirait la voie et risquerait de favoriser le stationnement provisoire intempestif.

Une autre question porte sur la possibilité de travailler avec les restaurants afin de réguler l'aménagement des terrasses dans un souci d'homogénéité. Il est indiqué que le service développement économique de Nantes Métropole a créé un club d'entreprises auquel les commerçants de Trentemoult participent, et que ce cadre pourrait permettre d'engager une réflexion commune sur une cohérence esthétique, mais pas nécessairement une homogénéité.

Enfin, il est demandé comment avancent les discussions avec le port sur le sujet de la fragilisation du quai. Il est répondu que des rencontres sont prochainement prévues avec le port pour échanger sur le projet de parc fluvial rezéen, le sujet pourra ainsi être évoqué.

4/ ECHANGES SUR LES PERSPECTIVES DE LA PLACE LEVOYER

Pour répondre aux problématiques de circulation piétonne autour de la place Levoyer, évoquées lors du premier atelier, il est proposé d'y instaurer un marquage au sol, à l'image de celui prévu sur le quai. Ce marquage serait plutôt positionné aux entrées d'une zone de rencontre, le dispositif n'étant possible que dans ce type d'espace. La limitation de vitesse resterait fixée à 20 km/h.

Type de marquage

Plusieurs retours sont formulés concernant cette proposition. Le marquage au sol est globalement jugé pertinent, mais les mêmes questions que pour le quai sont soulevées quant à son style. Il est suggéré de s'inspirer du marquage existant en face des machines de l'île pour revisiter la forme du passage piéton. Dans le même esprit, l'idée d'un appel à projet auprès d'étudiants est évoquée, avec un cahier des charges précisant les contraintes de gestion, afin d'obtenir plusieurs propositions de formes possibles. Il est répondu qu'une certaine nomenclature doit être respectée, notamment une logique d'espaces pleins et vides, et qu'il est nécessaire de bien différencier ce marquage du marquage routier existant. Les contraintes de gestion sont à nouveau rappelées, même si des solutions alternatives pourront être étudiées, sans garantie. Il est également précisé qu'il convient de rester prudent quant à l'originalité du marquage, celle-ci pouvant devenir un facteur d'attractivité supplémentaire, alors que l'objectif est plutôt de limiter la saturation du quartier.

Périmètre du marquage

Des questions sont aussi soulevées sur le périmètre concerné. Certains estiment que le marquage ne serait pas pertinent dans les venelles, mais plutôt sur la voie circulée. Il est suggéré qu'il soit plus étendu, démarrant par exemple au niveau de l'arrêt de bus, où il aurait davantage de sens. Il est également proposé de l'étendre à l'ensemble du linéaire.

Enfin, une personne demande s'il y aura bien des panneaux de zone de rencontre de part et d'autre, et il est répondu que oui.

Le positionnement du marquage sera revu pour plus insister sur la partie rue Raymond Soulas et moins dans les entrées de venelles.

Question annexe

Une participante indique qu'il pourrait être intéressant de réfléchir à l'accessibilité de la rue Viau et éventuellement l'intégrer dans la zone de rencontre. Il est compliqué de circuler à pied et en voiture, les voitures se stationnant des deux côtés.

Il est répondu que le stationnement n'est pas nécessairement autorisé des deux côtés de la voie (non marqué au sol).

5/ CONCLUSION

En conclusion, les participants sont remerciés pour leurs contributions et invités à poursuivre les échanges autour d'un pot. À cette occasion, un participant fait un retour global sur la démarche de concertation en indiquant qu'il aurait sûrement été préférable de l'organiser dans un temps plus resserré dans le temps pour que les échanges soient plus efficaces. C'était un parti pris d'éloigner certains temps de concertation pour avoir le temps de mettre en place les interventions sur site et avoir le retour des participants.