

Etude de circulation - Le Pellerin

- Expertise circulation

Rapport complet

22/11/2024



Sommaire



- 1. Démarche et objectifs**
- 2. Contexte actuel**
- 3. Expertise de l'étude urbaine**
- 4. Expertise des projets bacs de la Loire**
- 5. Synthèse transversale**

1. Démarche et objectifs

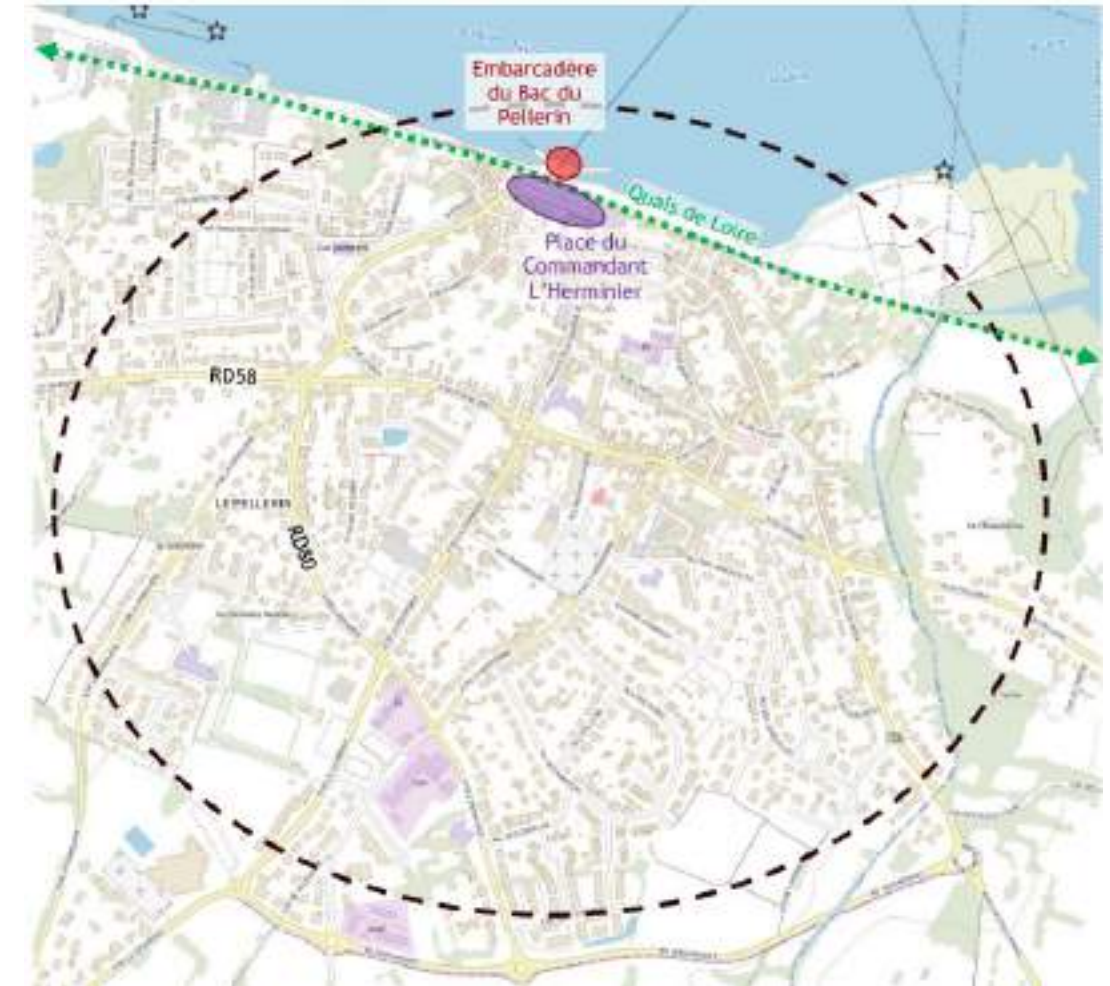


1. Démarche et objectifs

Objectifs de l'étude

- Proposer un accompagnement sur la thématique mobilité : Avis d'expert sur l'analyse du scénario de synthèse (**compléments**)
- Vérification de la **cohérence** du scénario de synthèse avec les **conditions de circulation et de stationnement actuelles**
- Avis d'expert sur les **incidences** du doublement du nombre de bacs, et du doublement de la voie de stockage

Périmètre d'études

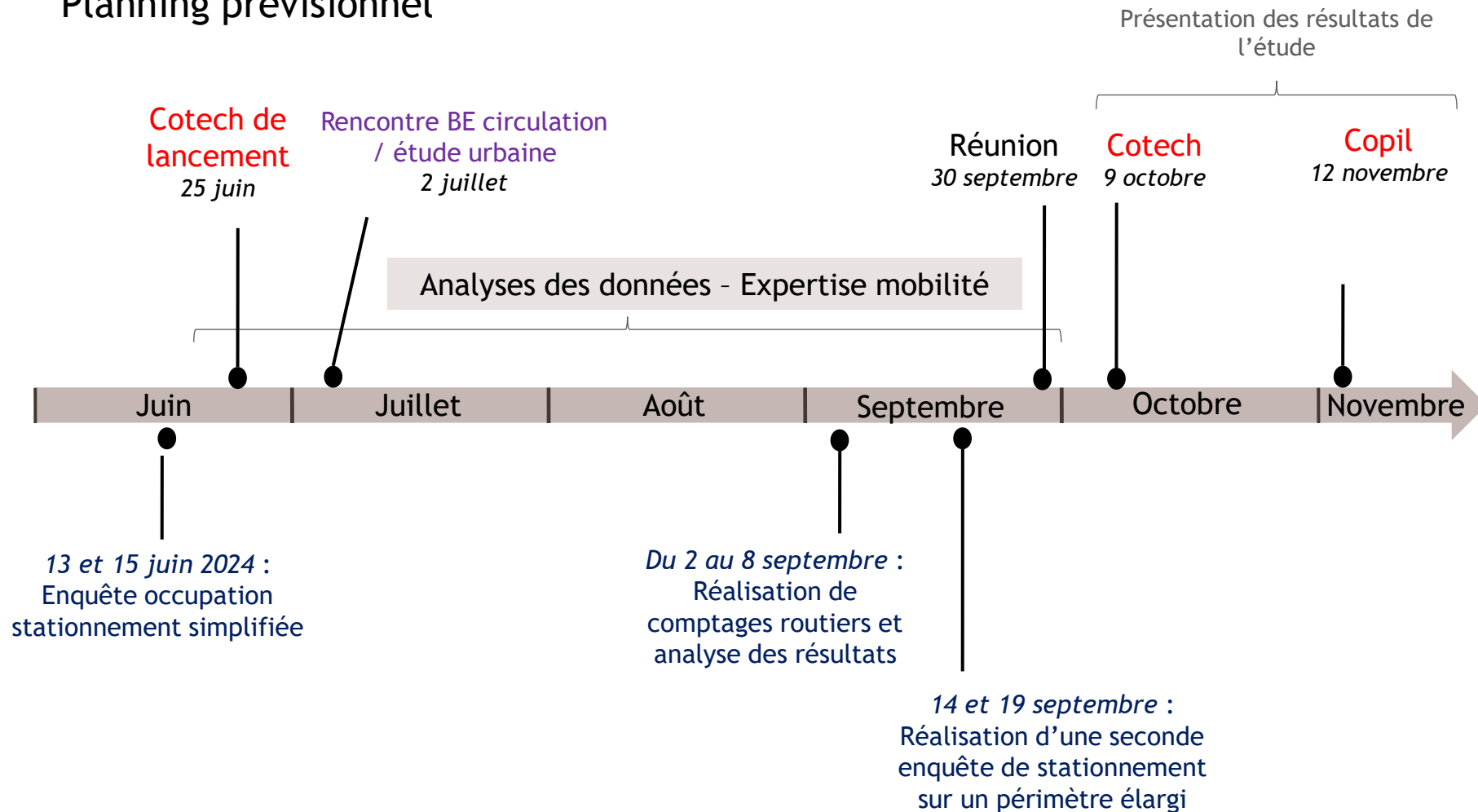


 Périmètre d'études

1. Démarche et objectifs

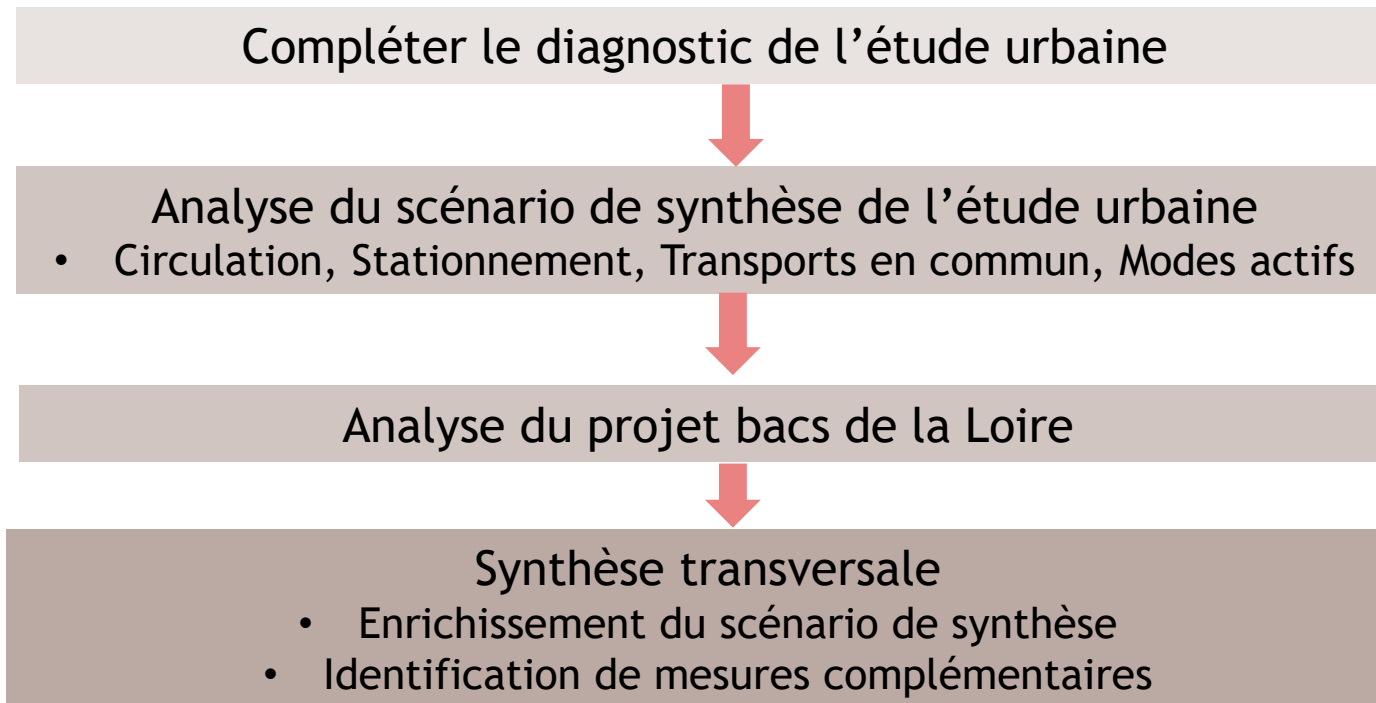
Planning de l'étude

Planning prévisionnel



1. Démarche et objectifs

Méthodologie globale



2. Contexte actuel



2. Contexte actuel

Zoom sur le diagnostic de l'étude urbaine

Points à approfondir



Une **topographie contraignante** pour les modes actifs : dénivelé marqué en bord de Loire et une succession de plateau en est-ouest



Une hiérarchisation viaire à reconsidérer. **Réseau viaire peu lisible**, avec des incohérences entre les capacités et les usages des voies



Remontées de file en direction du BAC, source de nuisance de nuisances (bruit, pollution...). Les modes actifs n'utilisent que très peu le BAC Côté Le Pellerin, seule la ligne 78 dessert le BAC.



Des **aménagements cyclables discontinus**, ne permettant pas d'établir de liaison cyclable fonctionnelle sécuritaire



Une **ville à taille humaine**, permettant d'accéder au cœur de bourg rapidement. Une nécessité des créer du lien modes actifs entre les différents pôles générateurs, grâce à la refonte du plan de circulation et l'apaisement (nombreuses ruptures urbaines).



Un **stationnement voiture parfois saturé, essentiellement les jours de marché pour la Place du Commandant l'Herminier**, engendrant du stationnement illicite sur la voirie, qui s'explique en partie par un taux motorisation élevé, et des distances domicile-travail étendues.



Hiérarchisation à regarder et à confronter aux trafics actuels



Projets cyclables à prendre en compte



Usages du stationnement à objectiver

Source : Etude urbaine

2. Contexte actuel

Une hiérarchisation viaire à clarifier

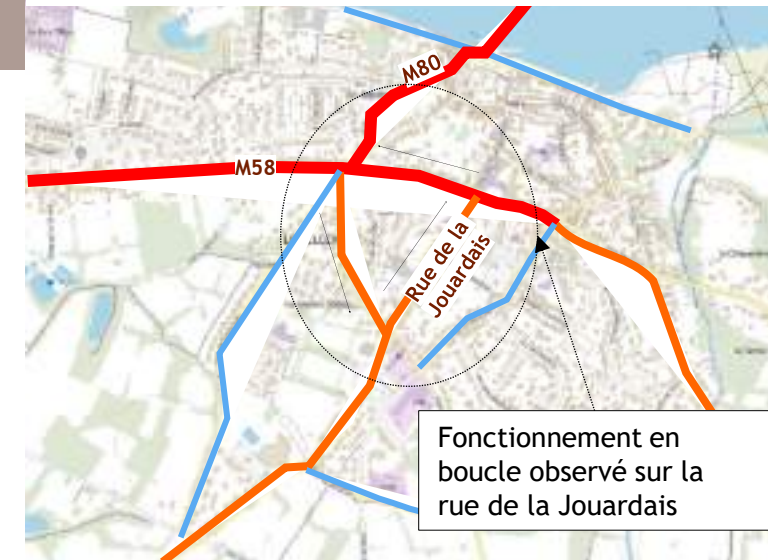
- Un réseau routier concentrique convergeant vers le centre-bourg
- Des axes structurants traversant la commune en nord - sud : M80 et M11 et un est-ouest : M58
- Un axe magistral longeant la commune par le sud et permettant de rejoindre le périphérique nantais : RD723
- Un fonctionnement en boucle avec la rue du Chêne Vert, la rue des Cadeniers et la rue de la Jouardais
- Un signallement de trafic de shunt à objectiver sur la rue de la Genolière
- Un accès à la rive nord permis uniquement par le BAC depuis l'estuaire.



→ Une hiérarchisation du réseau viaire à compléter sur la rue de la Jouardais - rue du Chêne vert pour assurer le lien « commune à commune » entre Le Pellerin et Couëron

- Proposition de **passage en voie principale de catégorie A** de la rue de la Jouardais et de la rue du Chêne Vert → Cohérent avec leur rôle de liaison intercommunale entre le Pellerin (M80) et Couëron (M91) par le bac

Trafic moyen jour ouvré - Comptages 2024



Source : Comptages 2024

- > 4 000 véh/jour (tous sens confondus)
- Entre 2 000 - 4 000 véh/jour (tous sens confondus)
- < 2 000 véh/jour (tous sens confondus)



2. Contexte actuel

Des niveaux de trafic routier stables et cohérentes avec la hiérarchisation du réseau

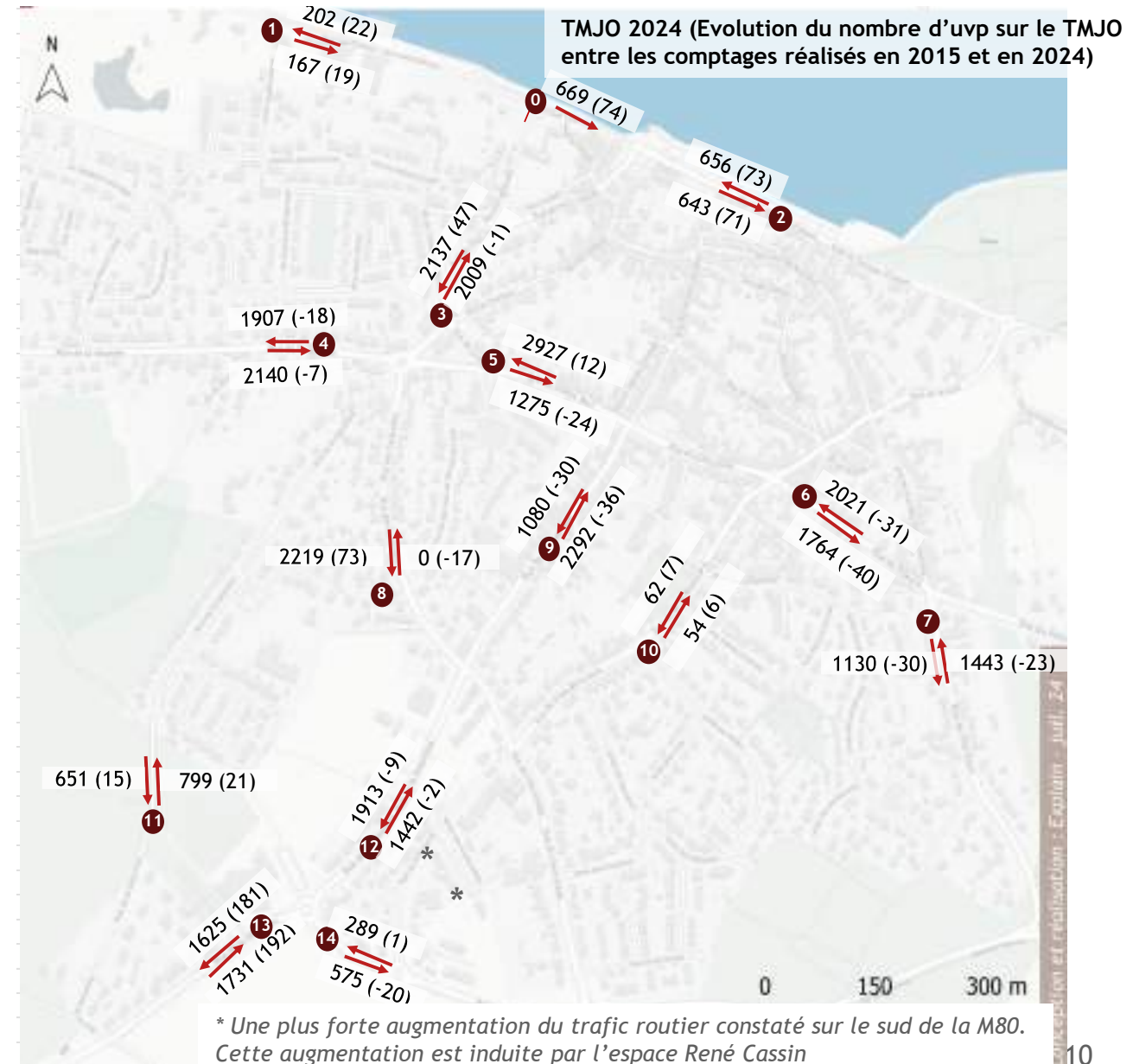
- Modérés : autour de 4000 véhicules / jour sur les voies principales les plus empruntées : M58, M80, Port Chassé
- Plutôt stables depuis 10 ans : une différence de quelques dizaines de véhicules max sur les voies enquêtées
- Cohérents avec la hiérarchie des voies

Une légère hausse à la journée sur les voies connectées au bac (Port Chassé, Provost, Coteaux)

Une fréquentation de la file de stockage à la journée de 416 véhicules en 2011 pour 669 véhicules en 2024 soit une croissance de +253 véhicules en 13 ans (+61%)

Un fonctionnement en boucle Jouardais - Chêne Vert - Cadeniers confirmé par les comptages (trafics plus importants dans le sens de la boucle).

Evolution du trafic routier entre 2015 et 2024



2. Contexte actuel

3. Expertise de l'étude urbaine

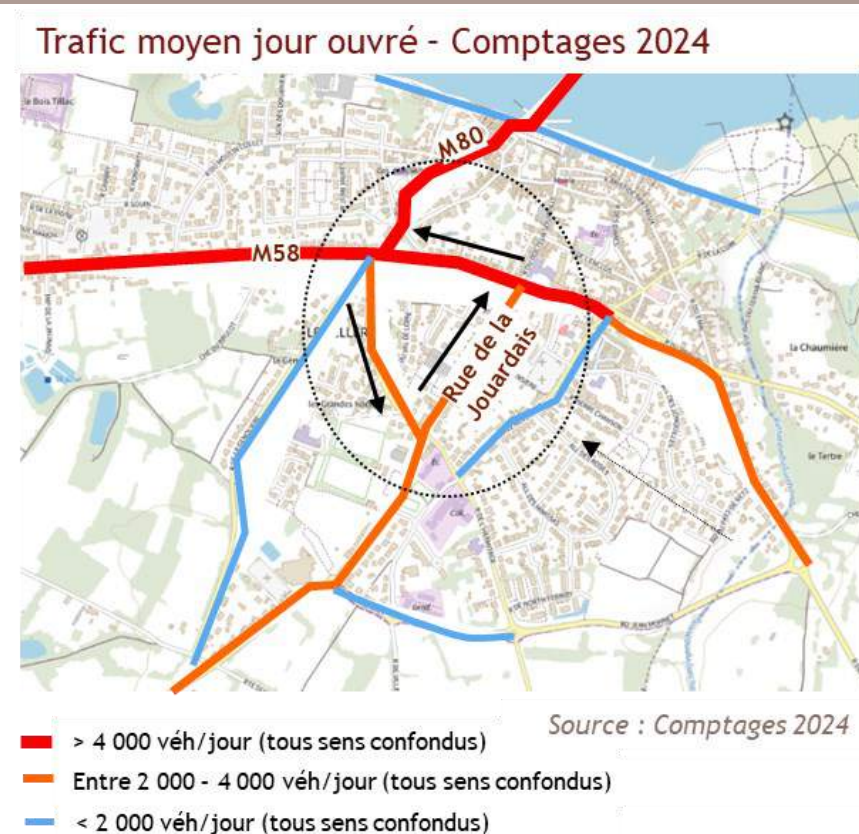
Un trafic limité sur la rue de la Genolière, mais des excès de vitesses constatés

- Des niveaux de trafic limités rue de la Genolière : Entre 650 et 800 véh/j selon le sens de circulation, soit 60 à 80 véh/h aux périodes de pointe
 - Sens Nord > Sud : **un trafic 3,4 fois plus important** sur la rue des Cadeniers que sur la rue de la Genolière
 - Sens Sud > Nord : **un trafic 2,9 fois plus important** sur la rue de la Jouardais que sur la rue de la Genolière
- Des niveaux de trafic cohérent rue de la Genolière. Un flux de transit restant possible, mais limité

A noter :

- La rue de la Genolière est limitée à 30 km/h, avec des aménagements visant à réduire la vitesse (plateaux surélevés, chicanes...)
- Le **taux de non-respect de cette limitation de vitesse est de 97% dans la section sud**, avec une V85 à 51 km/h.

→ Proposition pour l'abaissement des vitesses, et pour diminuer l'attrait pour un potentiel flux de transit : Etendre les aménagements permettant un apaisement de l'axe sur la partie sud de la rue



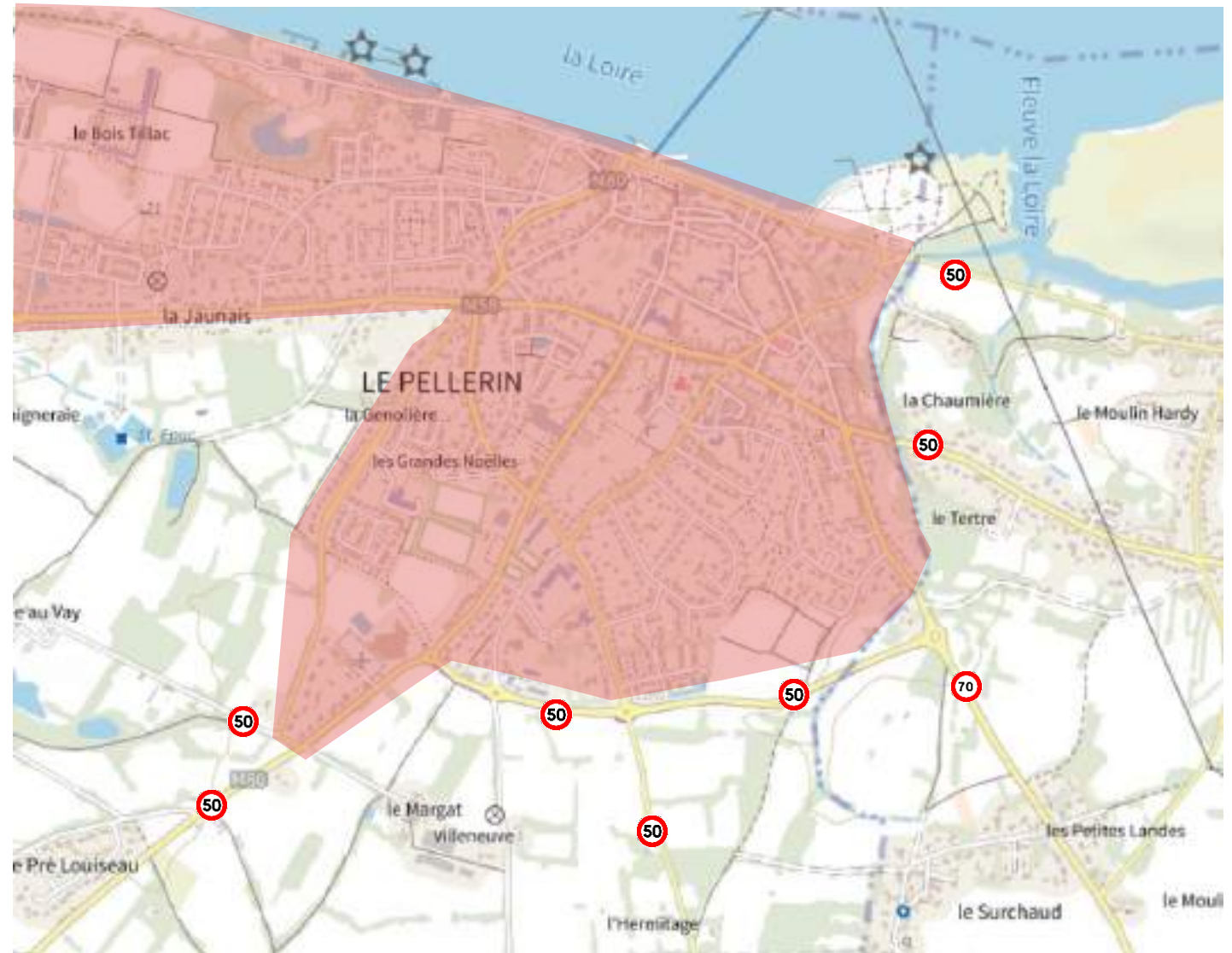
2. Contexte actuel

Une démarche d'apaisement du centre-bourg

- Un centre-bourg quasiment en zone 30 (permet le double-sens cyclable pour les rues à sens unique), mais une limitation à 30 km/h peu respectée, avec des taux d'infraction à hauteur de
 - 50 % sur le Quai du Dr Provost (V85 : 39 km/h)
 - 56 % sur la rue de la Jouardais (V85 : 39 km/h)
 - 84 % sur la rue des Cadeniers (V85 : 49 km/h)
 - 79 % sur la rue du Chêne Vert (V85 : 40 km/h)
- Des dépassements de vitesse contenus toutefois sous 50 km/h

-> Propositions : Faire des aménagements proportionnés pour un meilleur respect des vitesses

Réglementation des vitesses de circulation

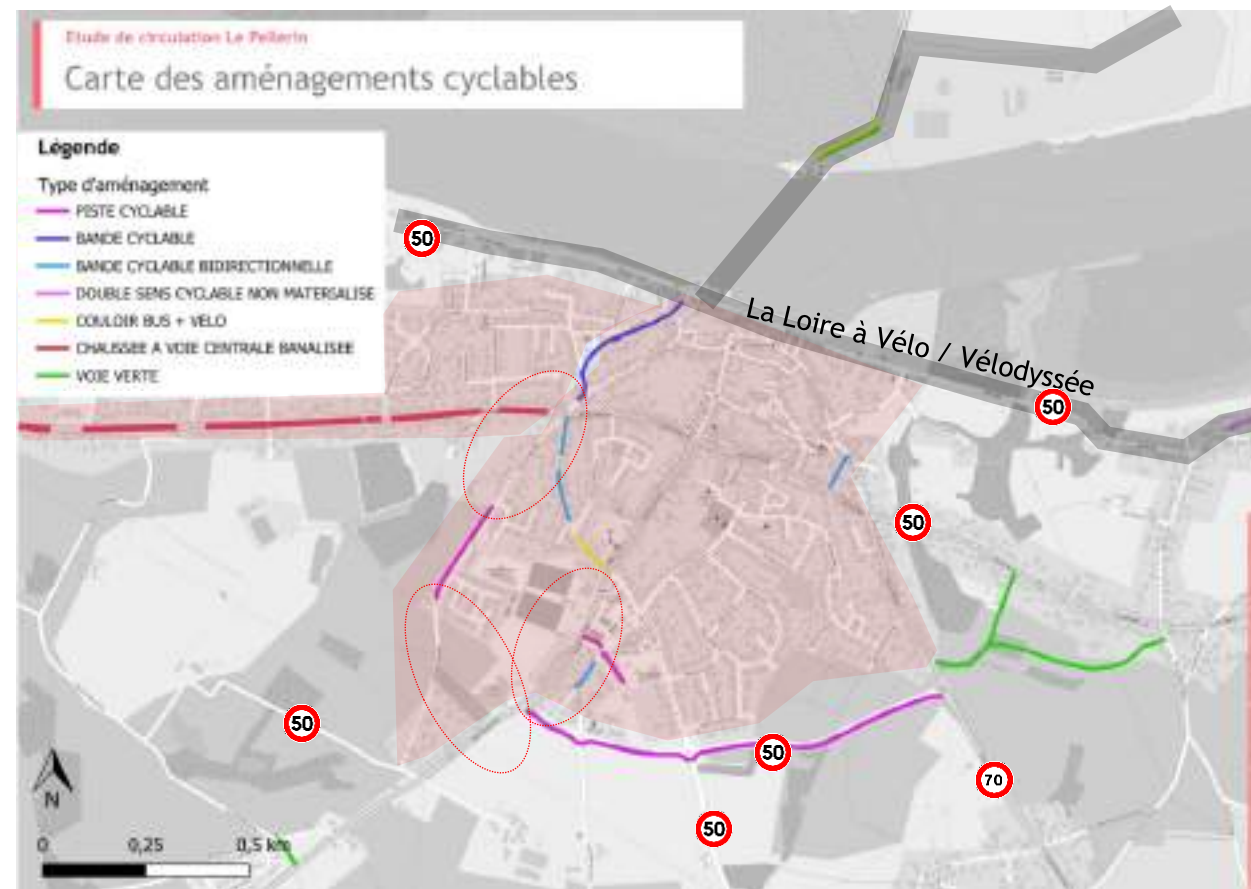


Zones apaisées (zone 30, zone de rencontre)

2. Contexte actuel

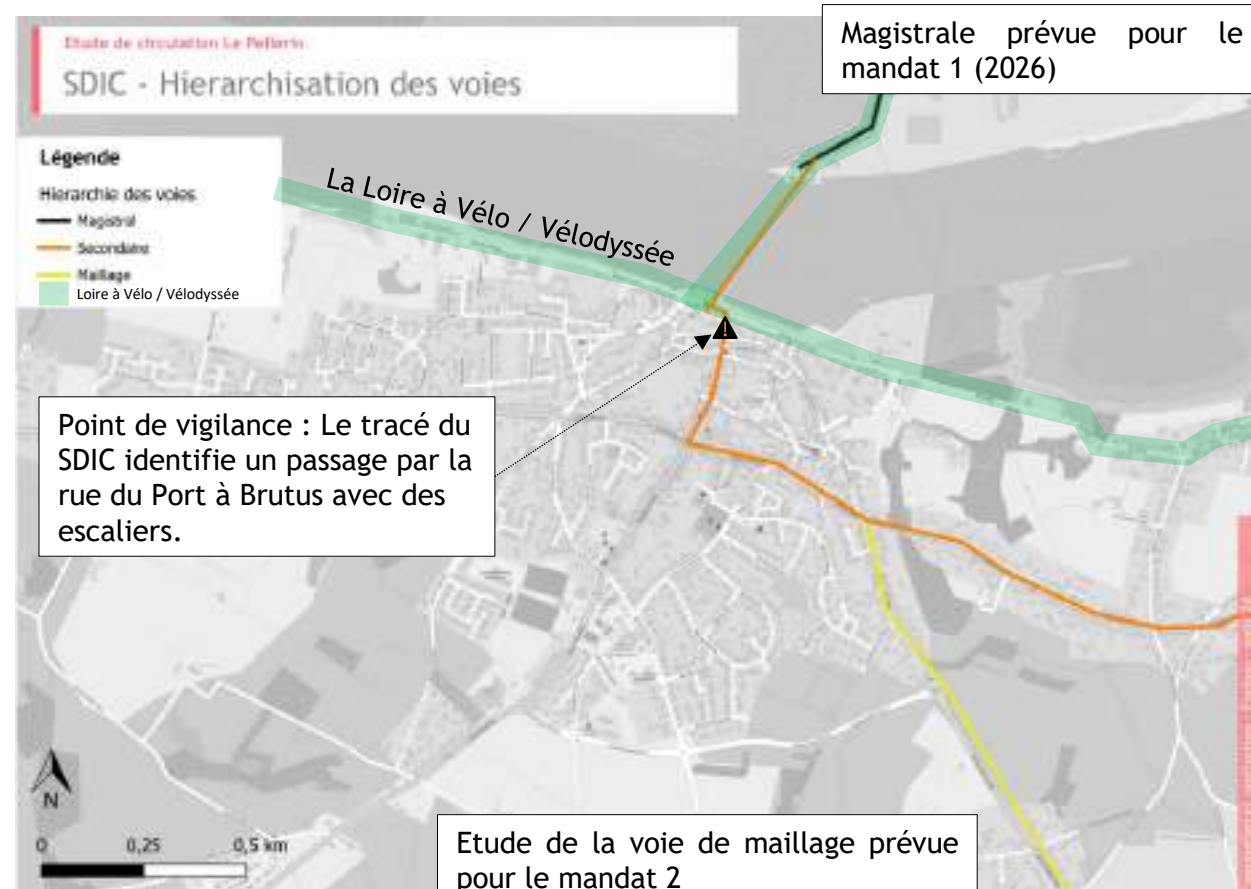
Des aménagements cyclables discontinus, et des projets à long terme

- Des discontinuités cyclables, avec des aménagements présents sur la partie ouest et sud de la commune, sans lien entre les aménagements. Un axe Loire à vélo / Vélodyssée peu aménagé.
- Des itinéraires prévus au SDIC permettant une meilleure connexion avec le nord et l'Est du territoire



Discontinuités

Zones apaisées



2. Contexte actuel

Une première enquête de stationnement réalisée en juin 2024, permettant d’objectiver les usages sur et autour de la place du Commandant l’Herminier



+X Modification de l’offre par rapport au scénario de synthèse

Jour de semaine

- Saturation uniquement sur la rue du Château, due à une faible offre

Samedi

- Saturation du stationnement notamment le matin en lien avec le marché

De manière générale

- Une rue du Port Chasse moyennement occupée, permettant un potentiel de report du stationnement

Jeudi 13 juin 2024

Taux de congestion*	10h30	15h	19h45
Place du Commandant l’Herminier	90%	64%	90%
Quai Provost Ouest	66%	64%	73%
Rue du Château	100%	118%	127%
Rue du Port Chassé	40%	70%	55%
TOTAL	75%	69%	82%

Samedi 15 juin 2024

Marché

Taux de congestion*	10h30	13h30	15h	19h
Place du Commandant l’Herminier	107%	93%	86%	100%
Quai Provost Ouest	111%	95%	82%	66%
Rue du Château	127%	109%	127%	136%
Rue du Port Chassé	75%	75%	55%	70%
TOTAL	105%	92%	84%	87%



Une offre de stationnement peu saturée en semaine, et le samedi (excepté durant la période de marché). Des possibilités de report sur les autres poches de stationnement

* Le taux de congestion prend en compte le stationnement interdit, en plus du stationnement régulier. Il permet une approche plus réaliste des difficultés ou facilités de stationnement. Celui-ci se calcule ainsi :
Nb de véhicules en stationnement (illicites inclus) / Nb total de places autorisées

2. Contexte actuel

Une offre de stationnement surdimensionnée en semaine

Une capacité de report vers la Rue du Port et le quai Provost



Possibilité de report vers le Champ de Foire ou vers le Quai Provost (plus à l'Est)

Jeudi 13 juin 2024

(Nbr véhicules - Nbr de places de stationnement)	10h30	15h	19h45
Place du Commandant l'Herminier	+6	+21	+6
Quai Provost	+15	+16	+12
Rue du Château	0	-2	-3
Rue du Port Chassé	+12	+6	+9
TOTAL (places disponibles)	+33	+41	+24

Samedi 15 juin 2024

(Nbr véhicules - Nbr de places de stationnement)	10h30	13h30	15h	19h
Place du Commandant l'Herminier	-4	+4	+8	0
Quai Provost	-5	+2	+8	+15
Rue du Château	-3	-1	-3	-4
Rue du Port Chassé	+5	+5	+9	+6
TOTAL (places disponibles)	-7	+10	+22	+17

2. Contexte actuel

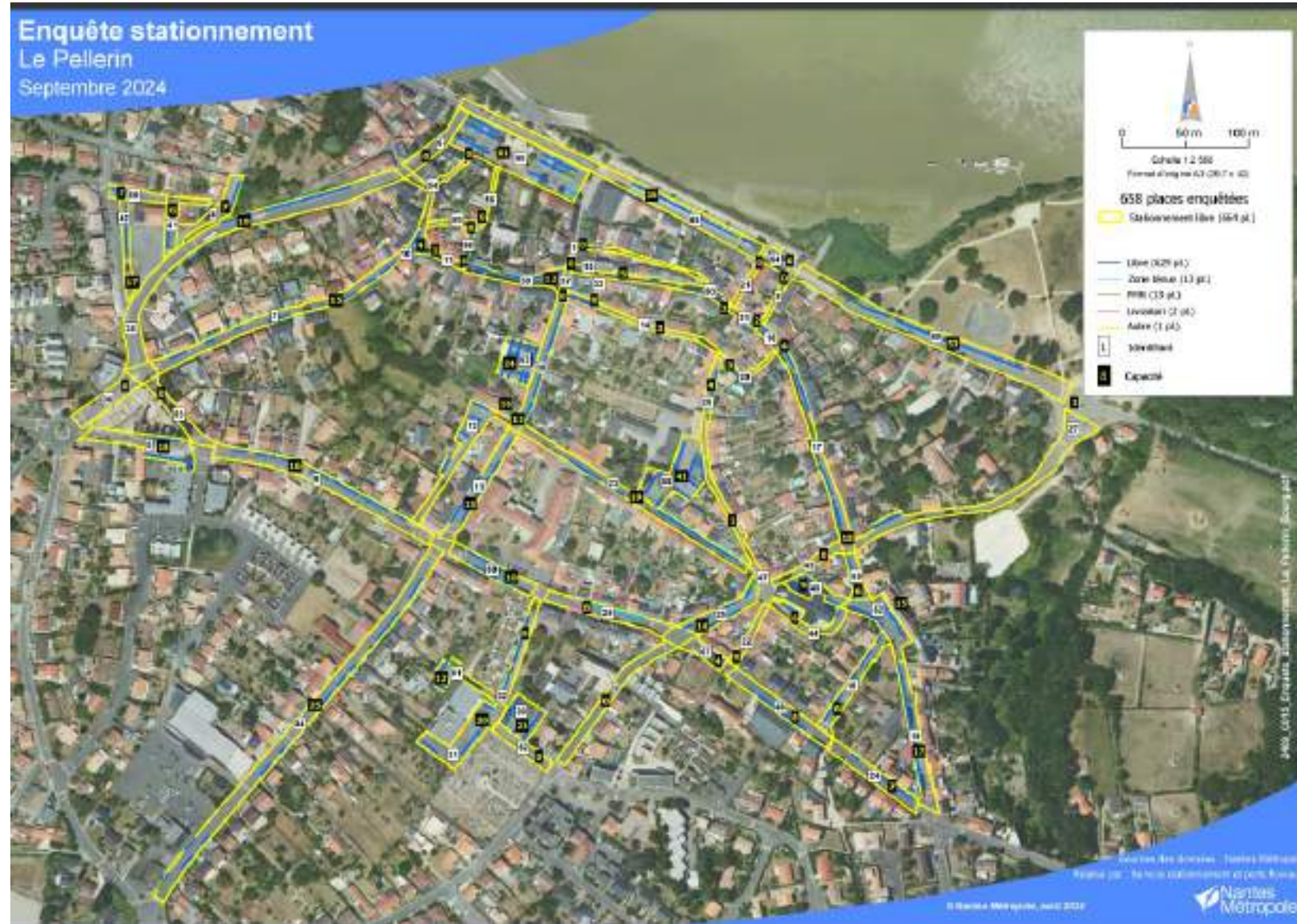
Enquête septembre 2024

Une première enquête de stationnement réalisée en juin 2024 sur un périmètre réduit autour de la place du commandant L'Herminier a mis en évidence

- En semaine, une congestion uniquement sur la rue du Château, due à une faible offre et à la présence de stationnement riverains.
- Le samedi, une congestion le matin lors du marché.
- De manière générale, la possibilité de report vers la rue du Port Chassé, le Champ de Foire ou vers le Quai Provost.

Complétée d'une seconde enquête réalisée les 14 et 19 septembre 2024 sur un périmètre élargi

- Un total de **658 places enquêtées**
- Objectif : *Objectiver les besoins de capacité de stationnement par rapport aux usages actuels*



2. Contexte actuel

Une offre de stationnement largement dimensionnée par rapport aux usages

En moyenne, **240 places sont libres** sur le périmètre de l'enquête, avec de la disponibilité principalement située sur :

En moyenne,

- **Le Quai du Dr Provost** ➡ 30 pl. disponibles
- **Le parking des Halles** ➡ 20 pl. disponibles
- **L'allée Georges Sand** ➡ 20 pl. disponibles
- **La place du Champ de Foire** ➡ 15 pl. disponibles
- **La rue du Port Chassé** ➡ 10 pl. disponibles
- **La rue du Dr Sourdille** ➡ 10 pl. disponibles
- **La Place Honoré d'Estienne d'Orves** ➡ 10 pl. disponibles
- **La rue de la Jouardais** ➡ 10 pl. disponibles
- **La place du Commandant l'Herminier** ➡ 9 pl. disponibles

Enquête septembre 2024

Jeudi 19 septembre 2024	Matin	Après-midi	Soir
Taux d'occupation	59 %	61 %	62 %
Taux de congestion* sur l'ensemble du périmètre	65 %	66 %	70 %
Nombre de places inoccupées	+ 264	+ 251	+ 245

Marché + Cérémonie pompiers

Samedi 14 septembre 2024	Matin	Après-midi	Soir
Taux d'occupation	80 %	58 %	56 %
Taux de congestion* sur l'ensemble du périmètre	106 %**	67 %	64 %
Nombre de places inoccupées	+ 132	+ 270	+288

**Une offre de stationnement plus occupée le samedi matin, en raison : du marché, et d'un événement occasionnel (cérémonie à la caserne des pompiers)

Un taux de congestion supérieur au taux d'occupation qui s'explique par du stationnement riverain devant les habitations. → *Un besoin de matérialiser le stationnement riverain sur les rues résidentielles ?*

→ Une demande en stationnement qui est bien inférieure à l'offre

* Le taux de congestion prend en compte le stationnement interdit, en plus du stationnement régulier. Il permet une approche plus réaliste des difficultés ou facilités de stationnement. Celui-ci se calcule ainsi :
Nb de véhicules en stationnement (illicites inclus) / Nb total de places autorisées

2. Contexte actuel

Enquête septembre 2024

Une offre disponible

Jeudi soir - 19 septembre 2024



- Des places restant disponibles sur l'ensemble des rues enquêtées
- Une occupation du stationnement plus forte dans les rues résidentielles du centre-ville, qui s'explique par la présence de stationnement riverain sur des emplacements non matérialisés.

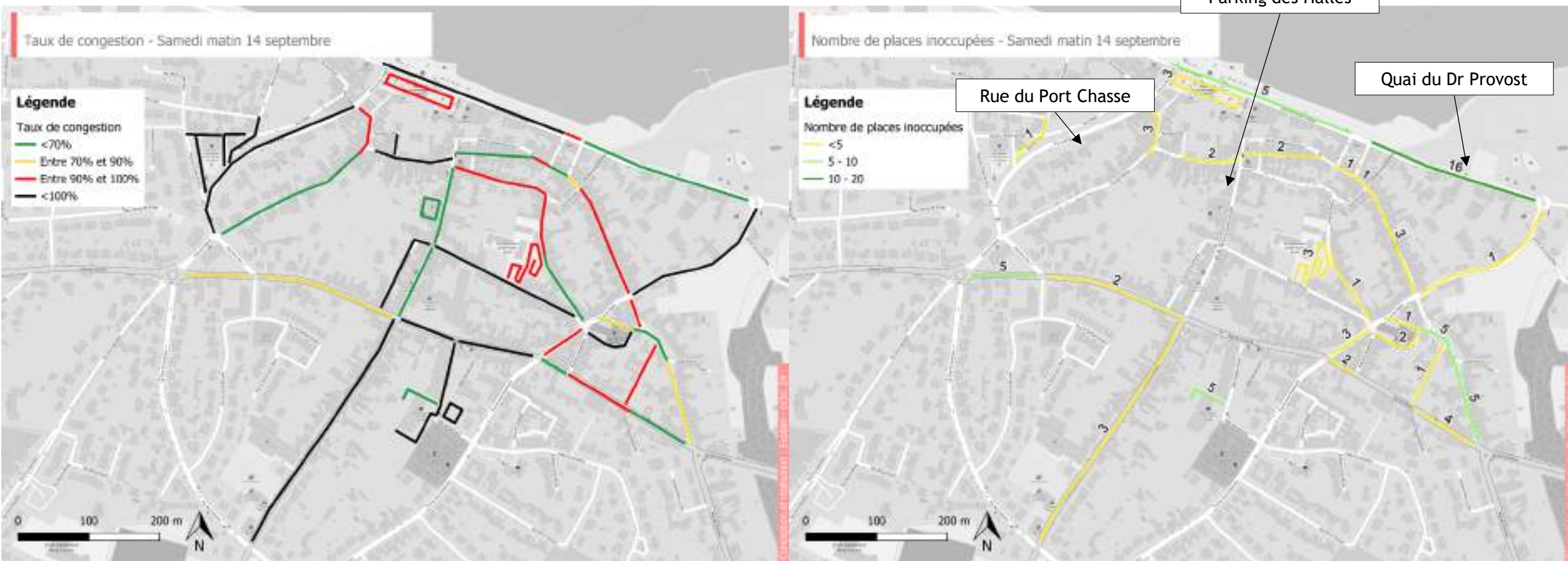
2. Contexte actuel

Enquête septembre 2024

Une offre disponible

Samedi matin - 14 septembre 2024

Marché + Cérémonie pompiers



2. Contexte actuel

Enquête septembre 2024

Une offre disponible

Samedi après-midi - 14 septembre 2024

Etude de circulation Le Pellerin
Taux de congestion - Samedi après-midi 14 septembre

Légende

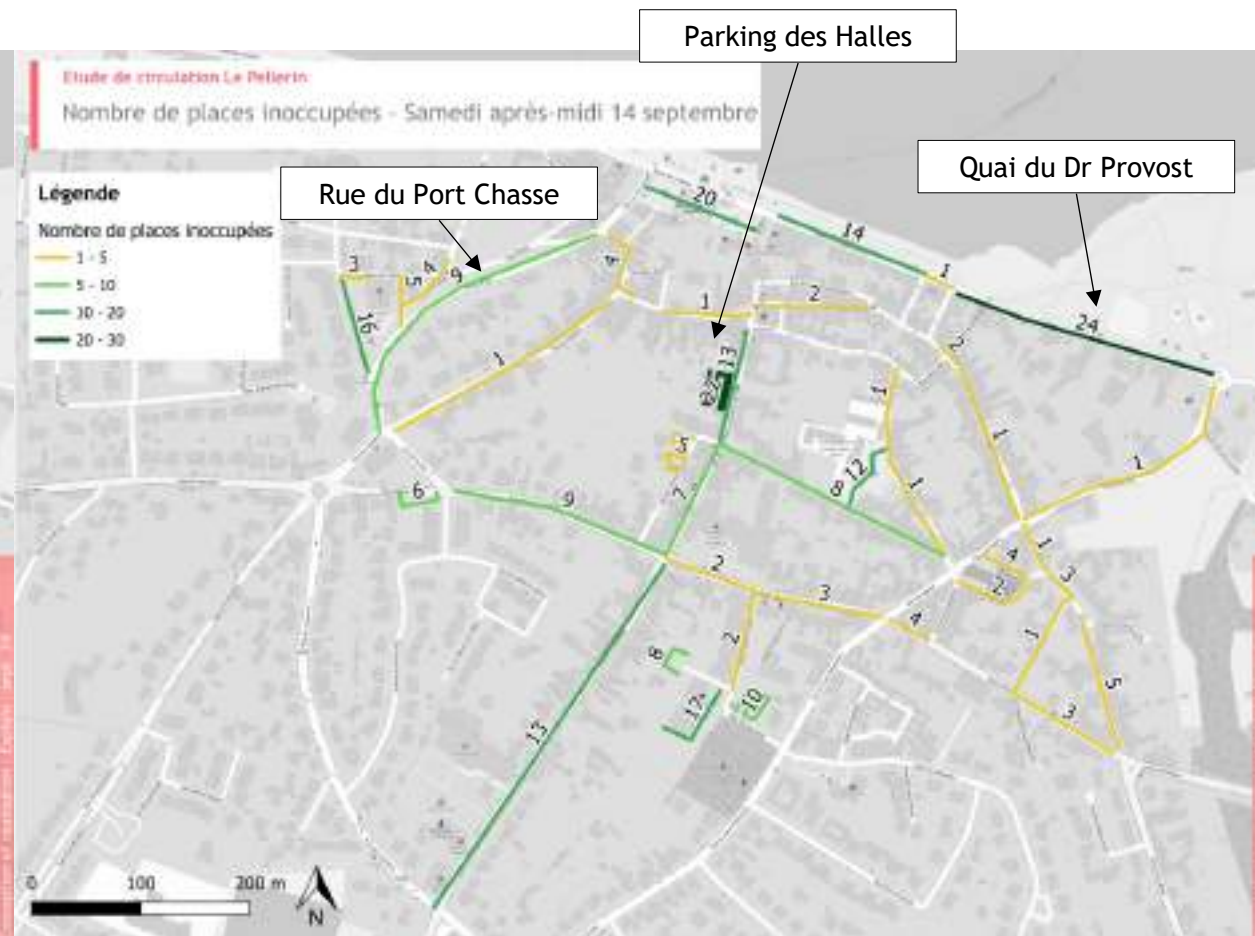
Taux de congestion
- < 70%
- Entre 70% et 90%
- Entre 90% et 100%
- > 100%



Etude de circulation Le Pellerin
Nombre de places inoccupées - Samedi après-midi 14 septembre

Légende

Nombre de places inoccupées
- 1 - 5
- 5 - 10
- 10 - 20
- 20 - 30



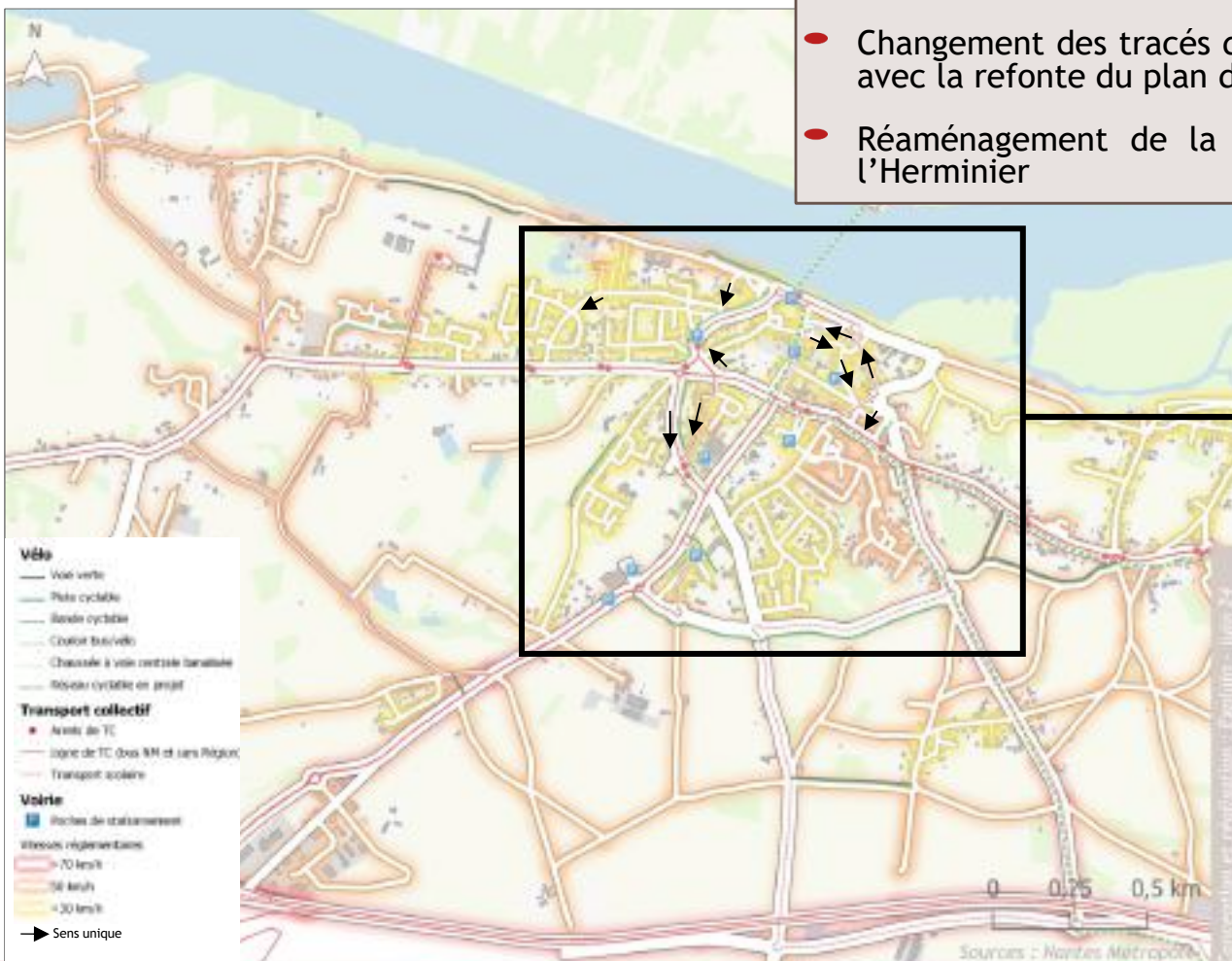
3. Expertise de l'étude urbaine



3. Expertise de l'étude urbaine

Analyse du scénario de synthèse (étude urbaine)

Situation actuelle



Evolutions :

- Plan de circulation (sens unique, zones apaisées)
- Stationnement : Redistribution des offres de stationnement
- Changement des tracés des lignes de bus en lien avec la refonte du plan de circulation
- Réaménagement de la place du Commandant l'Herminier

Situation scénario de synthèse

Terminus
maintenu au bac



3. Expertise de l'étude urbaine

Un scénario de synthèse cohérent avec les orientations stratégiques du PDU de Nantes Métropole

5 orientations stratégiques

- Un scénario de synthèse **cohérent avec les orientations stratégiques** du PDU 2018-2027 de Nantes Métropole pour **les modes actifs mais pas pour les TC** (une 2ème dissociation d'itinéraire proposée pour la ligne 78)
- Prise en compte des actions liées à l'apaisement

1 - Innover pour impulser et accompagner le changement de comportement

2 - Organiser la métropole rapprochée, le territoire des courtes distances

3 - Poursuivre la construction d'un espace public apaisé et de qualité à l'échelle du piéton et du cycliste

- Généraliser la ville apaisée
- Favoriser les modes actifs pour les déplacements de proximité

4 - Organiser les liens entre les territoires, à l'échelle métropolitaine et au-delà

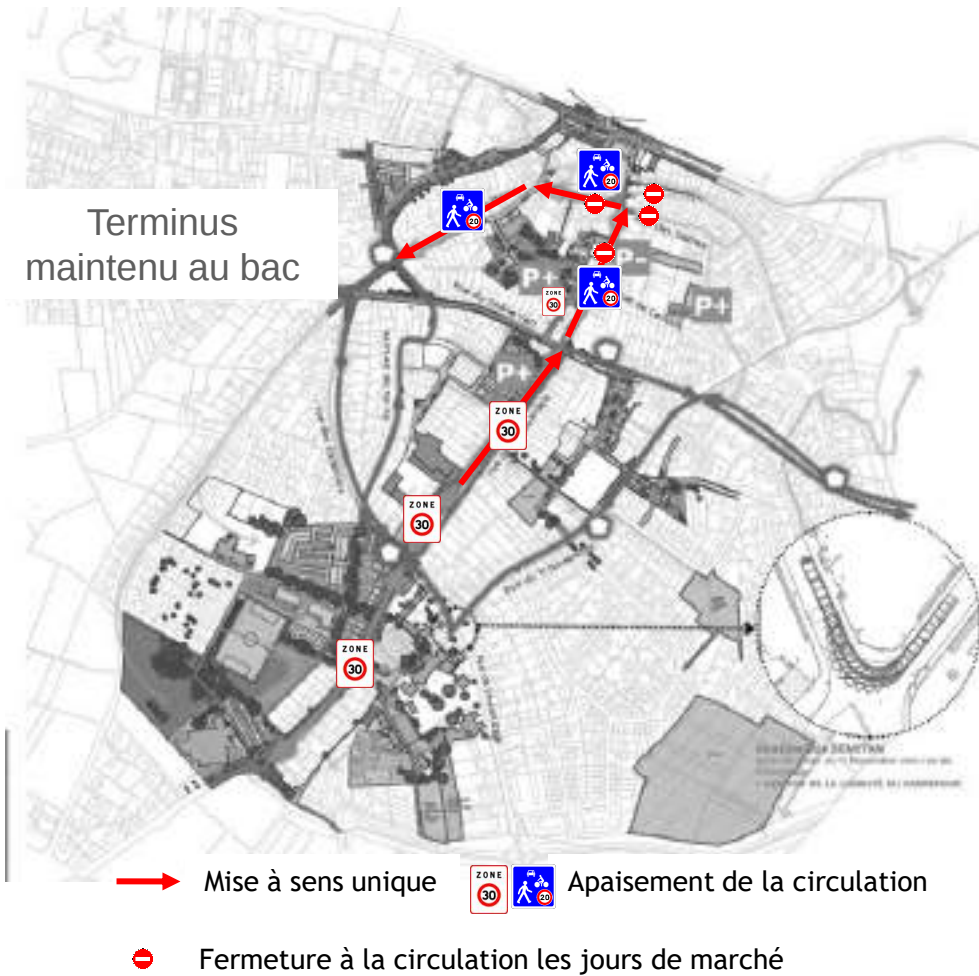
- Garantir une offre de transports collectifs performante et attractive et développer l'intermodalité
- Favoriser l'usage raisonné de la voiture et les modes actifs pour relier les territoires

5 - Faire vivre collectivement la politique de mobilité avec les acteurs du territoire



3. Expertise de l'étude urbaine

Evaluation des incidences sur la circulation motorisée



Points à approfondir

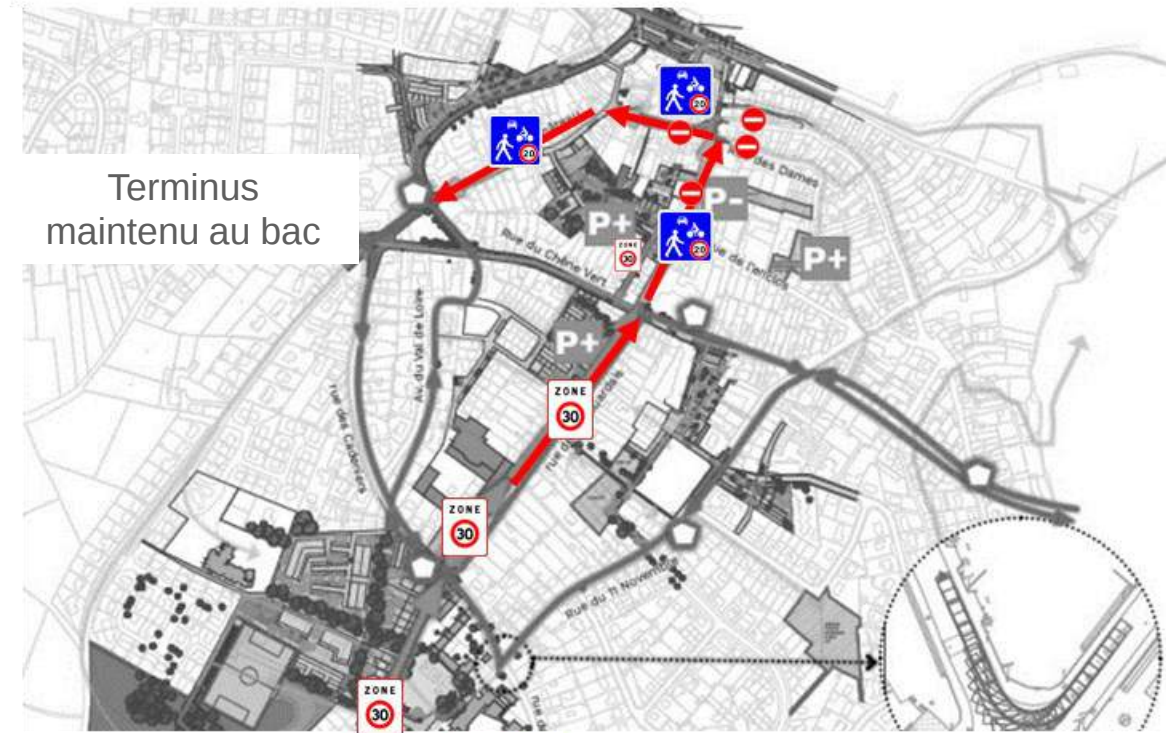
- Quelle(s) conséquence(s) de la mise à sens unique sur la circulation de la commune ?
- Les aménagements proposés sont-ils cohérents avec la hiérarchisation et l'apaisement des voies ?

3. Expertise de l'étude urbaine

Mises à sens unique pour les voitures de l'axe Jouardais - Sourdille (sud → nord) et de la rue du Château (est → ouest) : **proposition pertinente**

- Circulation conservée dans le sens le plus emprunté : d'après les comptages de 2024, le trafic est **2 X plus faible dans sens Nord->Sud (1 100 véh/j) sur la rue de la Jouardais**, que dans le sens inverse (2 300 véh/j).
- La suppression du sens Nord > Sud de l'axe Jourdaïs - Sourdille induira un **report de trafic limité** :
 - Sur l'axe Sud-Nord de la rue de la Jouardais pour le trafic d'échange, ainsi que principalement sur la rue du Chêne Vert, la rue des Cadeniers, et la rue du 11 novembre
 - Pour le transit, sur les axes parallèles : rue des Cadeniers, et la rue du 11 novembre
- Le **report reste faible** sur les axes par rapport à la capacité de la voirie, et **cohérent avec la hiérarchisation des voies**.
- Un aménagement de zone de rencontre sur les rues Sourdille et Château cohérent avec l'usage de la voirie, permettant une meilleure prise en compte des vélos/piétons et de conservation du stationnement sur la rue du Dr Sourdille.

Mise à sens unique de la rue de la Jouardais et du Dr Sourdille



→ Mise à sens unique ZONE 30 Apaisement de la circulation

○ Fermeture à la circulation les jours de marché

3. Expertise de l'étude urbaine

Proposition d'aménagement complémentaire

- Rue des Dames : Etroite et propice à la marche
- Proposition de l'étude urbaine d'un passage en zone de rencontre **pertinente**
- Possibilité d'aller jusqu'à une aire piétonne (sans contrôle d'accès) sur rues des Dames, St-Jean, Lt Boulanger, accessible uniquement aux riverains.



Cela impliquerait toutefois une suppression des places de stationnement matérialisées (-7 places) mais avec un potentiel de report disponible à proximité



Mise à sens unique - Scénario de synthèse Etude urbaine



3. Expertise de l'étude urbaine

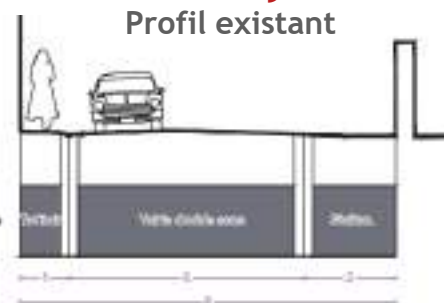
Axe Jourdais-Sourdille



- Sens unique vers la Loire**
Zone de rencontre, apaisée dans le cœur historique (zone 20 km/h)
- Sens unique vers la Loire depuis l'Intermarché**
Contre-sens vélo / conservation du stationnement sur un côté
Double-sens jusqu'à l'entrée du complexe commercial
« rue de la Jourdais »
- Double sens conservé**
Voies cycles dissociées / trottoirs plantés / traversées piétonnes sécurisées
« rue de la Jourdais »

Un scénario de synthèse (étude urbaine) qui prévoit :

1
Sourdille

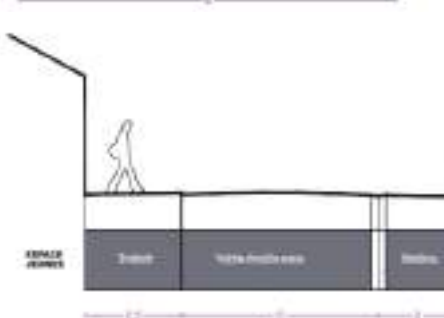


Profil scénario synthèse



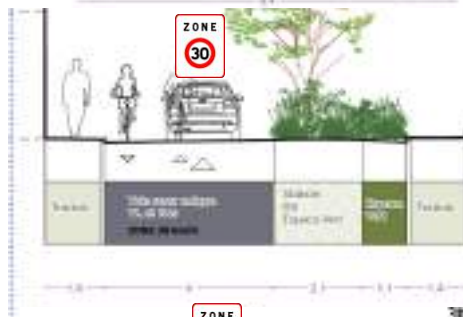
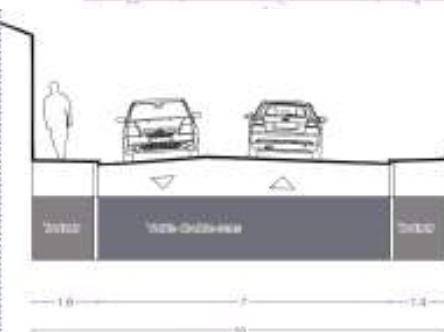
Un double sens cyclable
avec signalisation
+ Zone de rencontre

2
Sourdille



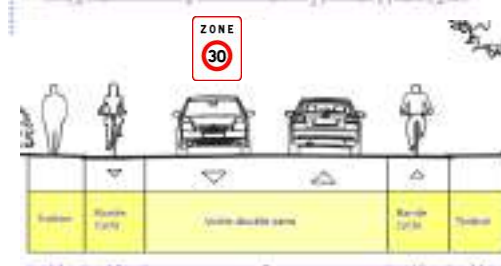
Un double sens cyclable
avec signalisation
+ Zone de rencontre

3
4
Jourdais



Un double sens cyclable
avec signalisation
+ Zone 30

5
Jourdais



**Maintien à double
sens de circulation
entre le giratoire sud
et l'Intermarché**

Bandes cyclables (1,5 m)
+ Zone 30

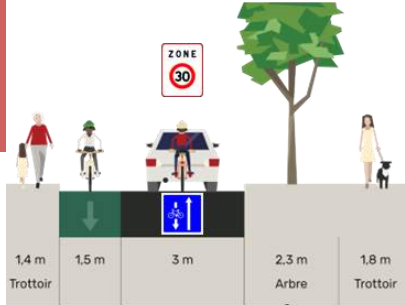
3. Expertise de l'étude urbaine



Apaisement de la circulation : proposition pertinente

Un aménagement de zone de rencontre sur les rues Sourdille et Château et une zone 30 sur la rue de la Jouardais cohérents avec l'usage de la voirie, et permettant une meilleure prise en compte des vélos/piétons et de conservation du stationnement sur la rue du Dr Sourdille.

Bilan des aménagements proposés par profil



Scénario de synthèse	Profil 1 et 2 : Rue du Dr Sourdille	Profil 3 et 4 : Rue de la Jouardais	Profil 5 : Rue de la Jouardais
 	Voie secondaire	Voie principale	Voie principale
	Sens unique S > N	Sens unique S > N (à partir de l'Intermarché)	Double sens
	Zone 20 km/h	Zone 30 km/h Nécessité de modifier le tracé des lignes de bus	Zone 30 km/h
	Double sens cyclable : simple marquage vélo	Double sens cyclable : simple jalonement vélo	Bandes cyclables de 1,5 m
	Zone de rencontre + rive piétonne de 2 m (coté est)	Trottoirs de 1,4 m à 1,5 m	Trottoirs de 1,4 m
Stationnement et espaces verts	Conservation du stationnement d'un côté de la chaussée	Conservation du stationnement d'un côté de la chaussée 1,1 m d'espaces verts	Conservation du stationnement
Recommandations complémentaires	-	Création d'une bande cyclable de 1,5m Elargissement des trottoirs et réduction des espaces verts.	-

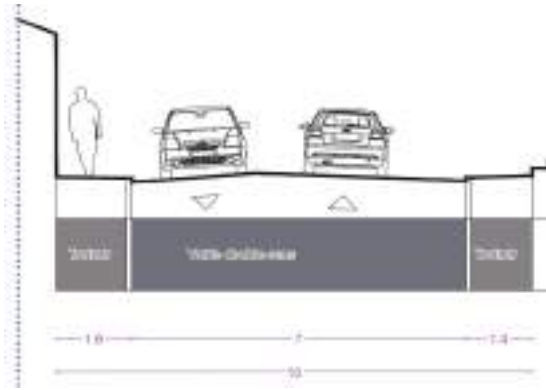
3. Expertise de l'étude urbaine

Recommandations complémentaires - rue de la Jouardais

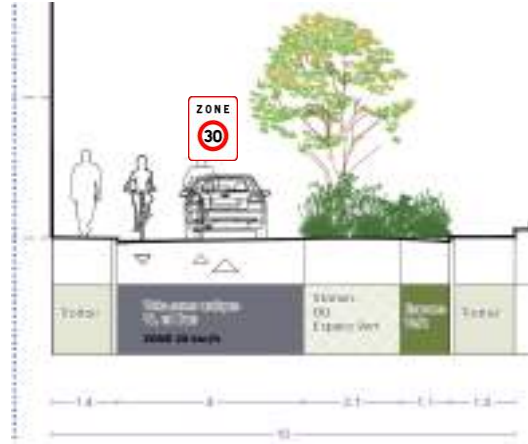
3

4

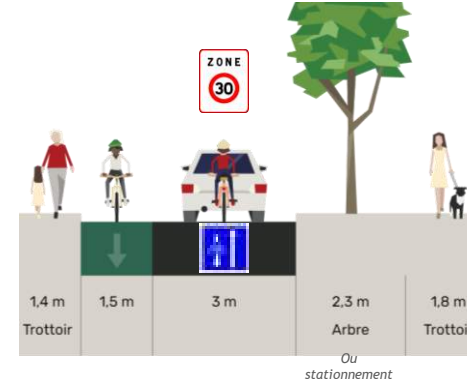
Profil existant



Profil scénario synthèse



Nouvelle proposition



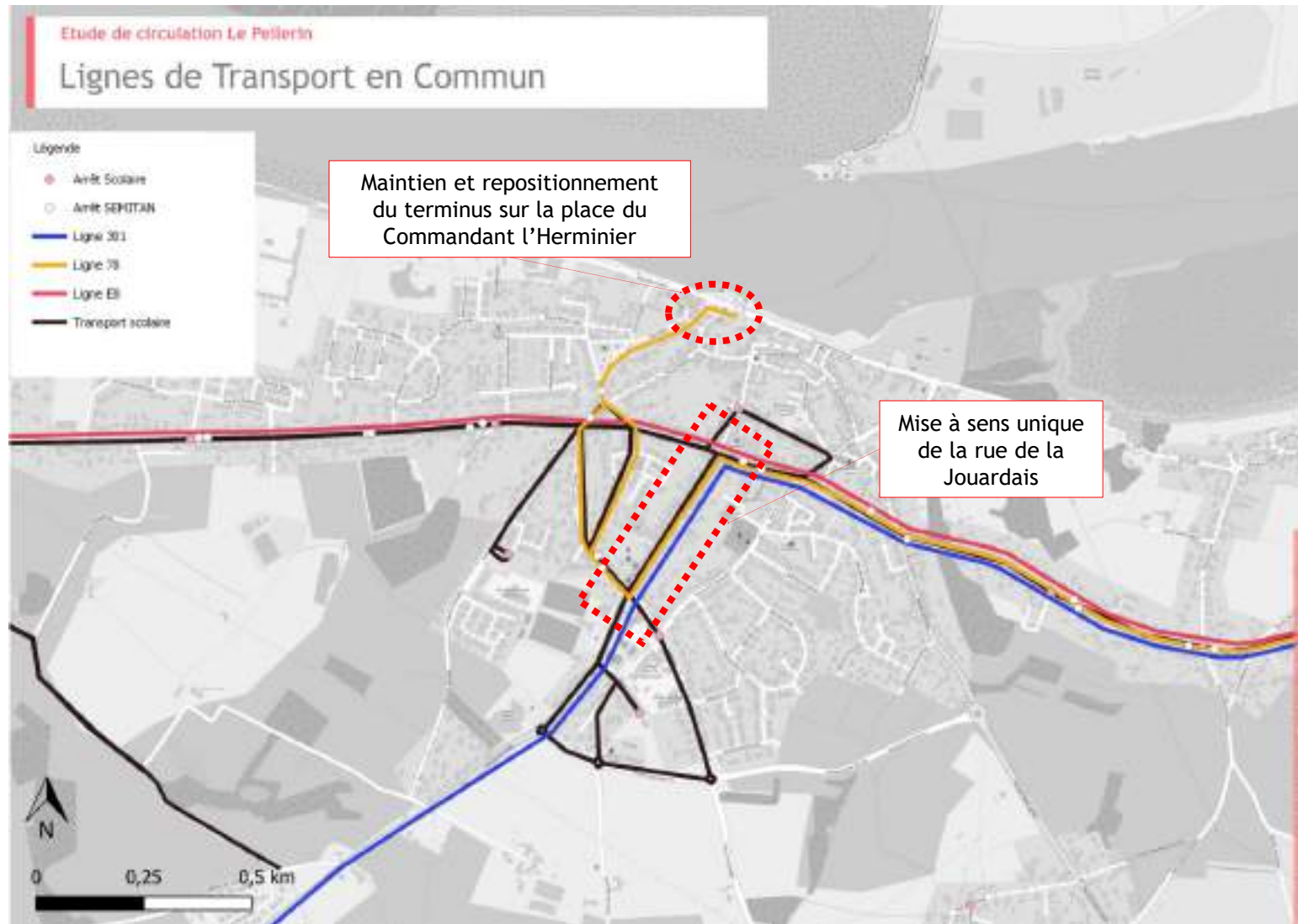
- Réduire la voie de circulation à 3 m, formaliser le double sens cyclable par une bande cyclable de 1,5 m. **Uniquement si mise à sens unique y compris pour les bus !**
- Elargir les trottoirs à 1,8 m côté est pour un meilleur confort des déplacements piétons, avec toutefois une réduction des espaces verts.



Discontinuité vélo : Passage à double-sens de circulation sur la section au niveau de l'Intermarché → **Réinsertion des cyclistes sur la chaussée (renforcer la signalisation et le marquage au sol)**

3. Expertise de l'étude urbaine

Evaluation des incidences sur la circulation des lignes de transport en commun



Une mise à sens unique pour les bus sur la rue de la Jouardais, qui aurait un impact sur :

- La ligne régulière 78
- La ligne n°301 (Aleop)
- Les transports scolaires

Points à approfondir

- Quelle(s) conséquence(s) de la mise à sens unique sur la circulation des lignes de transport en commun ? options envisageables ?

→ Plusieurs scénarios étudiés : mise à sens unique de la rue de la Jouardais avec maintien ou non d'un double sens bus.

3. Expertise de l'étude urbaine

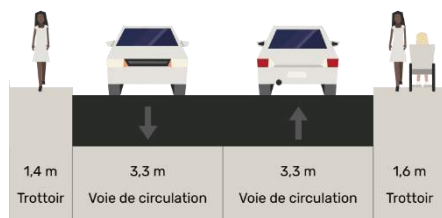
Evaluation des incidences sur la circulation des lignes de transport en commun

- Scénario A : Maintien du double-sens bus sur la rue de la Jouardais

1

En zone de croisement bus

Profil existant



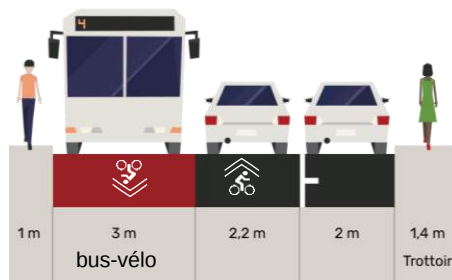
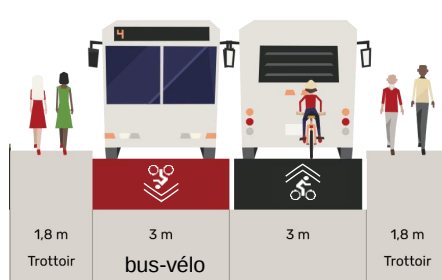
2

Hors zone de croisement bus

Profil existant



Profils proposés (traduction par EXPLAIN des besoins de la TAN)



Scénario A : Maintien du double-sens bus sur la rue de la Jouardais



Recommandations Semitan : Aménagement de zones de croisement de minimum 20m de longueur et 6m de largeur

3. Expertise de l'étude urbaine

Evaluation des incidences sur la circulation des lignes de transport en commun

- Scénario A : Maintien du double-sens bus sur la rue de la Jouardais

Recommandations complémentaires :

- **Revêtement de couleur différente** dans les zones de croisement. **Interdire le stationnement dans les zones de croisement** (risque de stationnement sauvage bloquant le croisement des véhicules)
- Ajouter des **pictogrammes vélos** dans les deux sens de circulation
- Aménager des **espaces libres entre les stationnements** pour favoriser les croisements bus/fourgon



- **Scénario B : Mise à sens unique de la rue de la Jouardais - Passage des bus par la rue du 11 novembre**

Modification des points d'arrêts : Transfert de l'arrêt tour Eiffel (vers le bac) sur la rue du 11 novembre (arrêt non accessible PMR)

The diagram illustrates a street layout with various zones and dimensions. The street is divided into several sections, each with a specific width and function:

- Trottoir** (Sidewalk): 1.4m wide.
- Vitesse maximale 30 km/h** (Maximum speed 30 km/h): 4m wide, indicated by a 30 km/h speed limit sign.
- Station OU Espace Vert** (Station or Green Space): 2.1m wide.
- Espace Vert** (Green Space): 1.1m wide.
- Trottoir** (Sidewalk): 1.4m wide.

The total width of the street is 10.4m. The diagram also shows a car, a person walking, and a person on a bicycle, indicating the intended use of the space.

Diagram illustrating the width requirements for different road users on a road. The diagram shows a cross-section of a road with various lanes and their widths. From left to right: a 1.4 m wide area for a pedestrian; a 1.5 m wide green-paved area with a downward arrow for a cyclist; a 3 m wide black-paved area with a white bicycle symbol for a bus-cyclist; a 2 m wide black-paved area with a white car symbol for a car; and a 1.7 m wide area for a pedestrian. A tree is shown next to the car lane. The total width is 9.3 m.

Mode de transport	Largeur (m)
Pédeston	1,4 m
Vélo	1,5 m
bus-vélo-voiture	3 m
voiture	2 m
Pédeston	1,7 m
Total	9,3 m

[illegible]

3. Expertise de l'étude urbaine

Evaluation des incidences sur la circulation des lignes de transport en commun

- **Scénario B : Mise à sens unique de la rue de la Jouardais - Passage des bus par la rue du 11 novembre**

Proposition de l'étude urbaine : Transfert de l'arrêt tour Eiffel (vers le bac) sur la rue du 11 novembre

- ⚠ **Trottoirs étroits ne permettant pas l'aménagement d'un arrêt accessible PMR**

Arrêts de bus dissociés sur la ligne

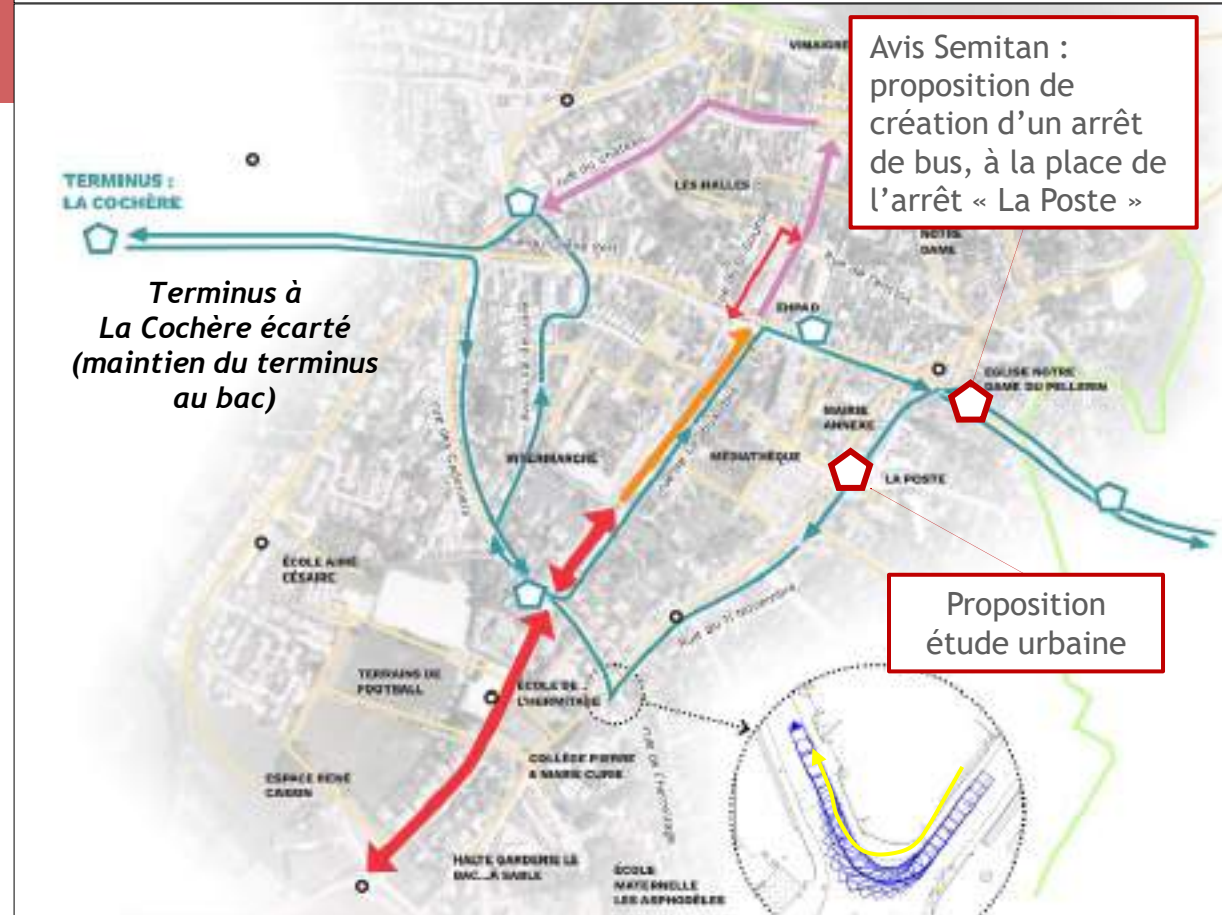
Proposition de la Semitan : Aménagement d'un quai bus sur la rue du Prieuré (proche de l'intersection avec la rue du 11 novembre).

- ⚠ **Espace ne permettant pas d'aménager un quai 100% accessible en l'état actuel (présence d'une entrée charretière).**

Arrêts de bus non dissociés



Scénario B : Passage par la rue du 11 novembre



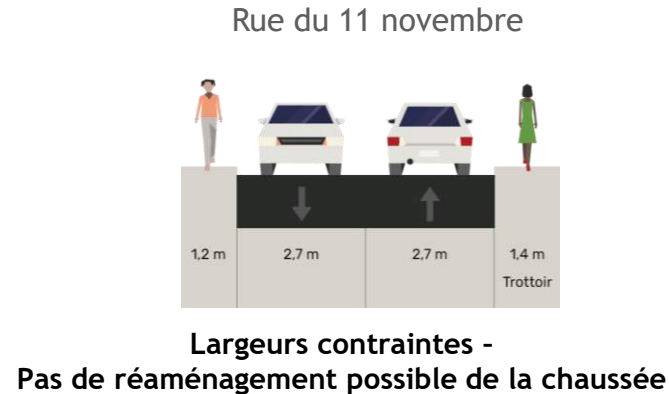
3. Expertise de l'étude urbaine

Evaluation des incidences sur la circulation des lignes de transport en commun

- Scénario B : Mise à sens unique de la rue de la Jouardais - Passage des bus par la rue du 11 novembre

Recommandations complémentaires :

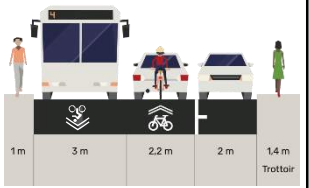
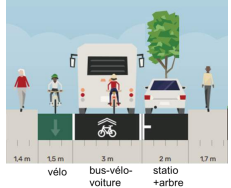
- Reprise du revêtement de la chaussée pour permettre le passage des bus.
- Largeurs contraintes sur la rue du 11 novembre : Interdire le passage des poids-lourds dans le sens Sud->Nord pour éviter les croisements PL/PL.



Recommandations concernant les arrêts dissociés :

- 200 m de distance entre les 2 arrêts « Tour Eiffel » (3 min à pied).
Recommandation d'un **jalonnement piéton** (signalétique verticale et horizontale) via l'allée Frédéric Chopin, par la médiathèque, ainsi que la mise en place d'un **cheminement piéton continu** (1,8 m min de large conseillé).

3. Expertise de l'étude urbaine

	Scénario A : Maintien des bus à double sens	Scénario B : Bus à sens unique (sens Sud → Nord)
Profils	Zone de croisement :  Hors zone de croisement : 	Proposition Super 8  Proposition Explain 
Impact pour les modes actifs	Voie bus et vélo dans le sens Nord>Sud mais discontinue Trottoirs étroits → pas d'amélioration de la mobilité piétonne hors zone de croisement	Bande cyclable sur la rue de la Jouardais (dans 1 sens) Possibilité d'élargissement du trottoir Est (1,7m)
Impact pour les transports en commun	Conservation du fonctionnement actuel et des arrêts existants Croisement des bus possible uniquement dans les zones dédiées Exploitation : moins coûteux en km, pas de perte de temps de parcours	Baisse de lisibilité du réseau : • Arrêts Tour Eiffel dissociés ou éloignés • Bus reportés dans l'autre sens sur une voie secondaire inadaptée pour une desserte >25 PL/jour (rue du 11 novembre) • Difficulté à rendre accessible l'arrêt relocalisé pour les PMR Pas de croisement entre bus
Impact pour la circulation motorisée	Largeur étroite de la chaussée Suppression de stationnement (~6 places) au niveau des zones de croisement nécessaire pour permettre le croisement des véhicules, soit un total de 19 places conservées	Largeur étroite de la chaussée Stationnement conservé (25 places sur 1 côté) ou alterné avec espaces verts
Impact végétalisation / eau pluviale	Pas d'espaces verts ni de désimperméabilisation	Espaces verts et désimperméabilisation envisageables
Avis Département Mobilité Nantes Métropole	favorable sur le maintien du double sens bus, la suppression de l'offre en stationnement permettrait de mieux prendre en compte les modes actifs, Défavorable sur la non-conformité des trottoirs aux normes NM hors zone de croisement bus	Défavorable sur la circulation à sens unique des bus Amélioration légère pour les modes actifs
Synthèse mobilités	Un scénario plutôt favorable aux TC, pas d'amélioration pour les piétons si conservation du stationnement	Un scénario défavorable aux TC et une légère amélioration pour les modes actifs

3. Expertise de l'étude urbaine

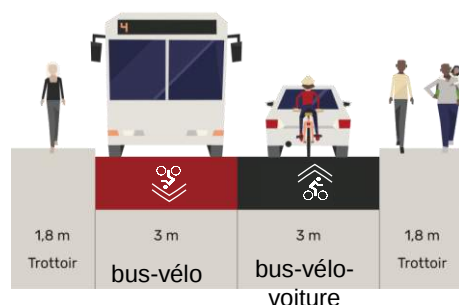
Rue de la Jouardais (zone 30)



Proposition alternative : Suppression du stationnement sur la rue de la Jouardais (25 places supprimées)

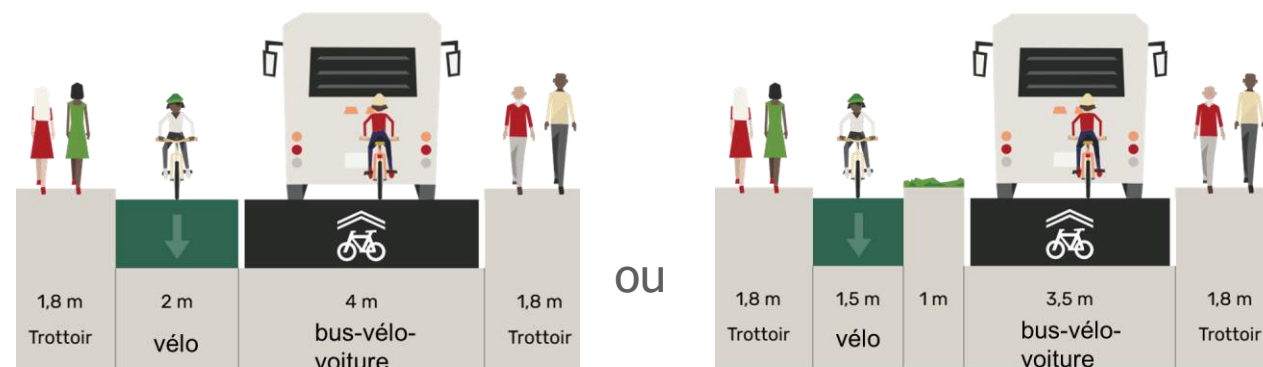
Scénario A' : Maintien du double-sens bus sur la rue de la Jouardais

- Elargissement des trottoirs (jusqu'à 1,8 m de chaque côté)
- Croisement des bus sans contrainte sur toute la longueur de la rue
- Pas d'espace vert



Scénario B' : Passage du bus par la rue du 11 novembre (sens nord → sud)

- Elargissement des trottoirs (1,8m)
- Création d'une bande cyclable unidirectionnelle de 1,5m respectivement ou création d'une piste cyclable unidirectionnelle (1,5m min)
- Création d'espaces verts



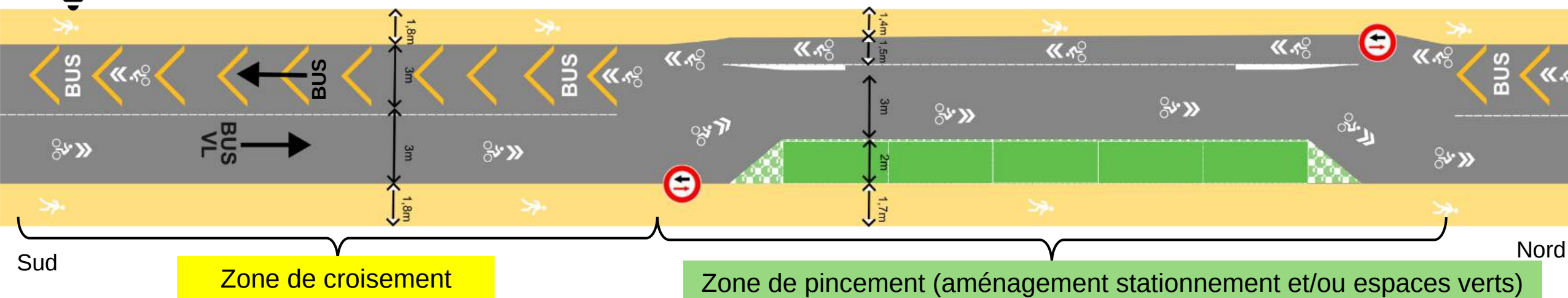
→ Report possible du stationnement sur différentes poches existantes ou projetées dans l'étude urbaine : la poche des Halles (15 places projetées), sur la rue du Champ d'Armée (création de 32 places), les poches Tour Eiffel (10 places projetés), au droit de la médiathèque (50 places projetées), ou sur le parking de l'Intermarché (parking mutualisé)

- En moyenne, 52 places disponibles à moins de 5 min à pied de la rue de la Jouardais (enquête de stationnement septembre 2024)
- En moyenne, 25 places disponibles à moins de 2 min à pied de la rue de la Jouardais (enquête de stationnement septembre 2024)

Suppression <5% de l'offre de stationnement projetée



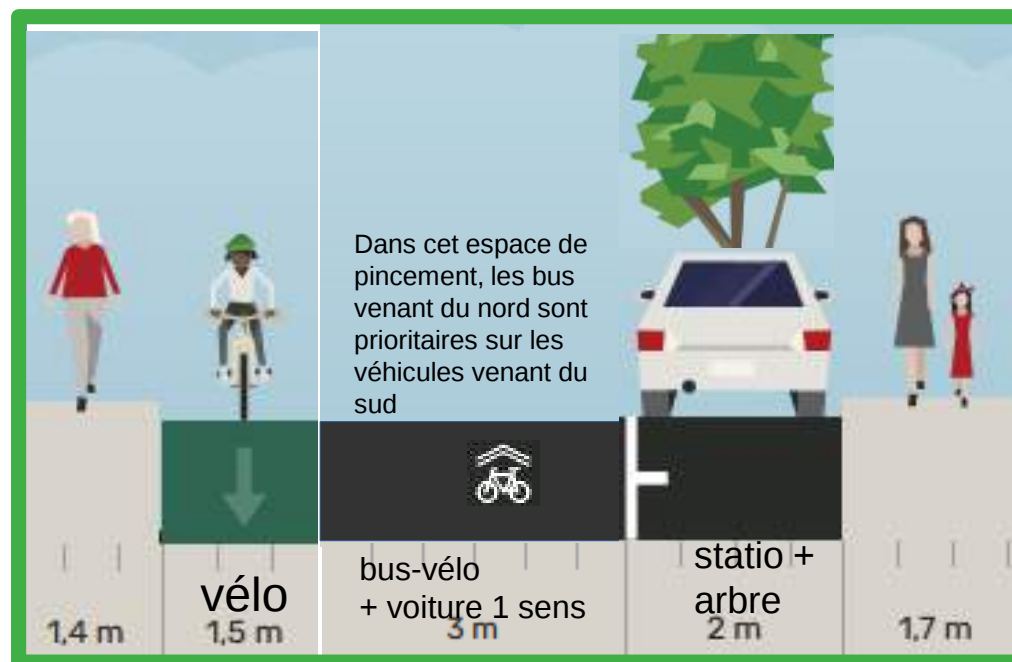
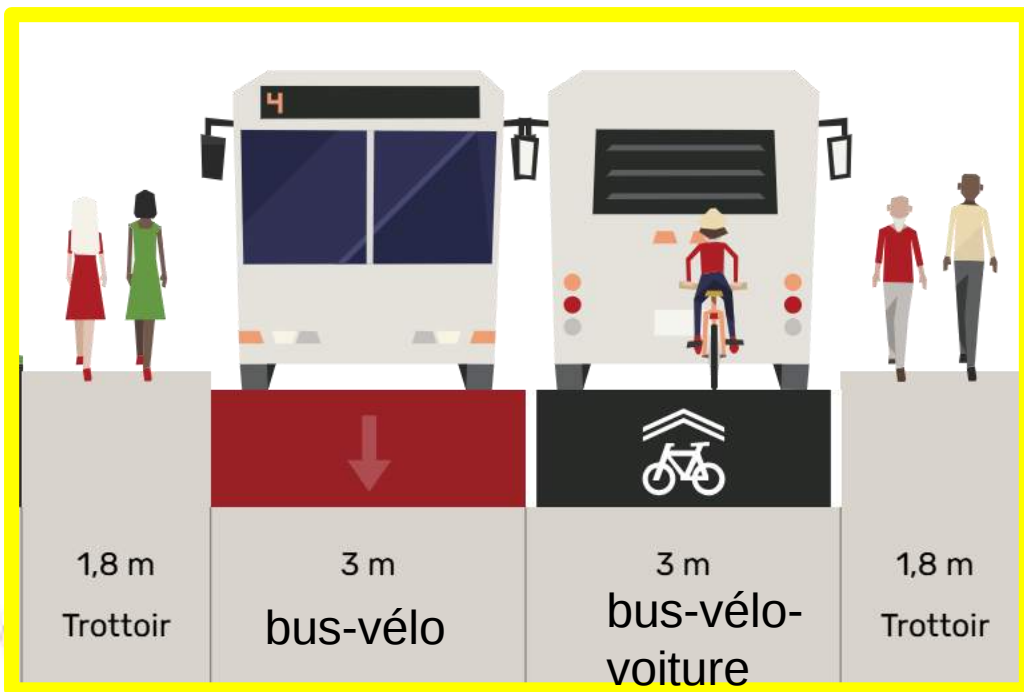
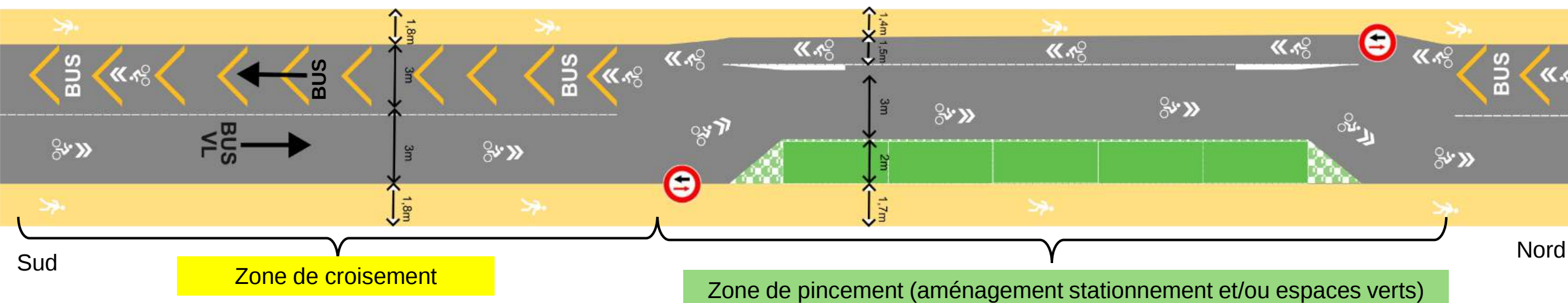
Scénario C: Double-sens bus-vélo avec aménagement d'écluses et sens prioritaire nord → sud



Les véhicules (bus, voitures, camions) et les vélos qui viennent du sud (de la gauche) cèdent la priorité aux bus qui viennent du nord (de la droite)

3. Expertise de l'étude urbaine

Rue de la Jouardais

 Scénario validé
COPIL 09/11/24**Scénario C:** sens unique voiture, double-sens bus-vélo, écluses stationnement et végétalisables progressivement

3. Expertise de l'étude urbaine

Scénario C: Double-sens bus-vélo avec aménagement d'écluses et sens prioritaire nord → sud

	Scénario C: Double-sens bus-vélo avec aménagement d'écluses et sens prioritaire nord → sud
Impact pour les modes actifs	Elargissement des trottoirs (1,8m hors écluses) Possibilité d'un aménagement vélo continu (couloir bus-vélos) dans le sens Nord→Sud (jusqu'à l'Intermarché) Les écluses régulent la vitesse des véhicules Aménagement uniquement de pictogrammes vélos dans le sens Sud→ Nord : arrêts des cycles lors du croisement avec un bus
Impact pour les transports en commun	Conservation du double sens bus et des arrêts existants Régime de priorité au droit des écluses impactant ponctuellement le bus dans le sens sud>nord
Impact pour la circulation motorisée	Mise en place de 3 écluses aménagées avec du stationnement et/ou des espaces verts. Besoin de conserver des espaces suffisants de croisement en amont des écluses, et d'une bonne visibilité. Suppression de 6 places sur 25. Les 12 places dans les écluses pourraient être temporairement condamnées par des bacs végétalisés, à titre expérimental.
Impact végétalisation / eaux pluviales	Espaces verts et désimperméabilisation envisageables
Avis Département Mobilité Nantes Métropole	Favorable pour la circulation des bus à double sens et pour la circulation des vélos dans le sens nord > sud, un point de vigilance sur la cohabitation des vélos avec les voitures et les bus dans le sens sud > nord au droit des écluses
Synthèse mobilités	Scénario permettant un compromis avec conservation du double-sens bus, possibilité d'aménager des espaces verts et d'améliorer la circulation des piétons tout en régulant la vitesse des véhicules

Recommandations Explain :

- Conserver au minimum 30 m de zone de croisement entre et avant les écluses
- Sens Nord → Sud : Aménagement cyclable marqué au droit des pincements
- Sens Sud → Nord : Inciter les cyclistes à circuler au centre de la chaussée, par des pictogrammes vélo au sol

➔ Possibilité de faire une boucle entre la Jouardais et Cadeniers pour la circulation vélo (circulation vélo dans le sens Nord → Sud sur Jouardais + Sud → Nord sur Cadeniers)

3. Expertise de l'étude urbaine

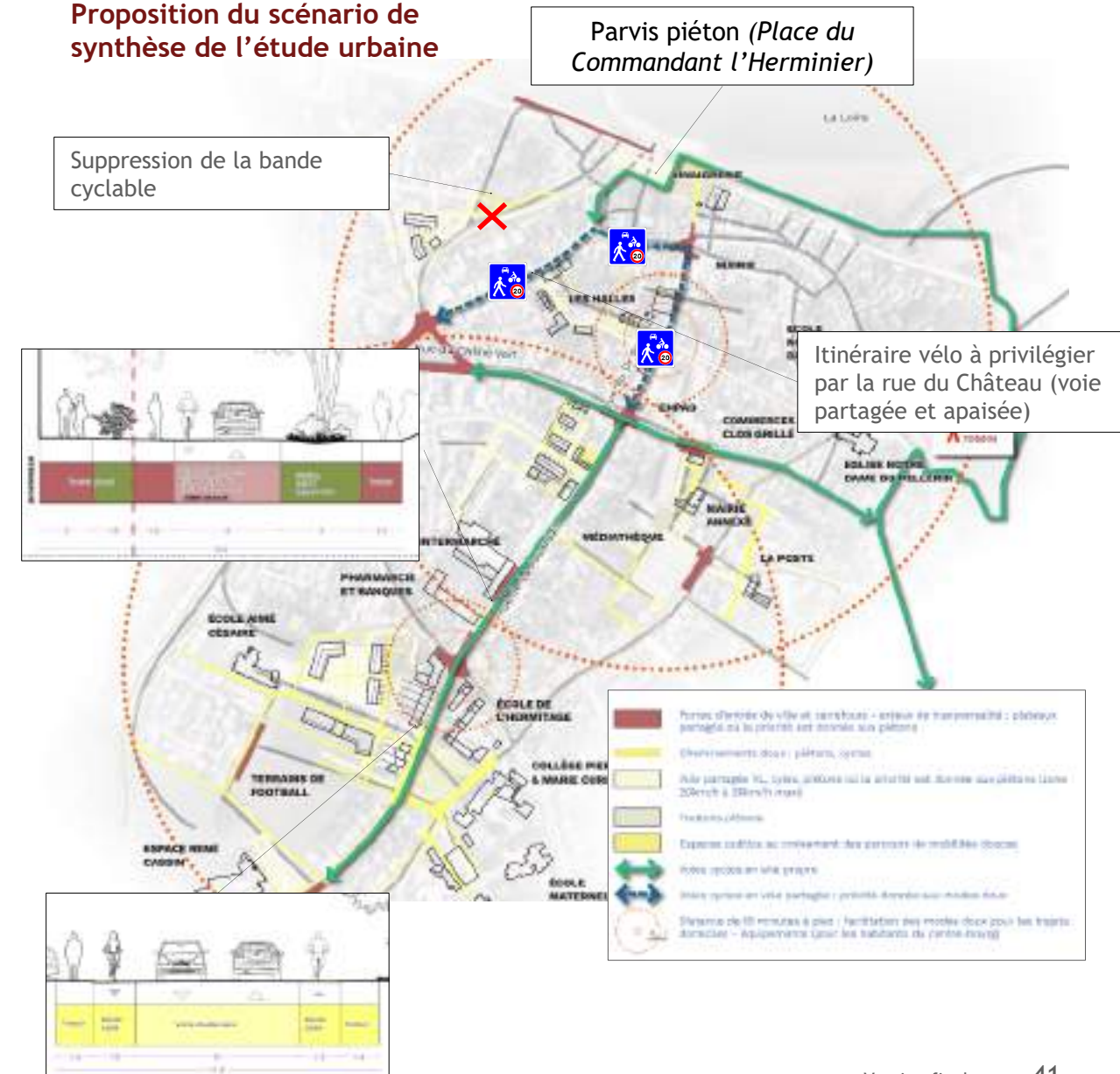
Evaluation des incidences sur la circulation des modes actifs (piétons, vélos)

- Un scénario de synthèse axé sur les continuités/perméabilités piétonnes
- Un scénario de synthèse qui repose sur l'aménagement de voie partagées (voiture, piéton, vélo), et d'aménagements cyclables sur les axes principaux (de type bande cyclable)

Points à approfondir

- Quelle(es) préconisations complémentaires pour améliorer le confort des piétons/cyclistes ? Pour la continuité avec les documents de planifications ? Pour la continuité avec le réseau de transport en commun ?

Proposition du scénario de synthèse de l'étude urbaine



Quelques préconisations et points de vigilance sur la mobilité cyclable et piétonne

- 1 L'itinéraire cyclable du SDIC passe par des escaliers au sein du centre-bourg - rue du Port Brutus

Proposition : Modifier le tracé de l'itinéraire SDIC (Passage du tracé par les rues Grande Chaussée et Bertreux)

Scénario B : Passage des bus par la rue du 11 novembre

- 1 Avec relocalisation de l'arrêt Tour Eiffel (direction terminus bac) sur rue 11 nov → Aménagement d'un cheminement piéton continu (1,8 m conseillé) et du jalonnement entre les 2 arrêts de bus
- 2 Avec relocalisation de l'arrêt Tour Eiffel (direction terminus bac) sur rue Prieuré → Aménagement d'un cheminement piéton confortable (1,8 m conseillé) et du jalonnement entre les arrêts de bus et le centre-ville

 Des trottoirs potentiellement étroits si conservation du double-sens bus et du stationnement

Aménagements et itinéraires cyclables



- Aménagement vélo proposé dans le cadre de l'étude urbaine
 - Discontinuités à résorber entre les portions aménagées
 - Aménagement des intersections à prévoir (pictogramme vélo, jalonnement)
- Itinéraire alternatif

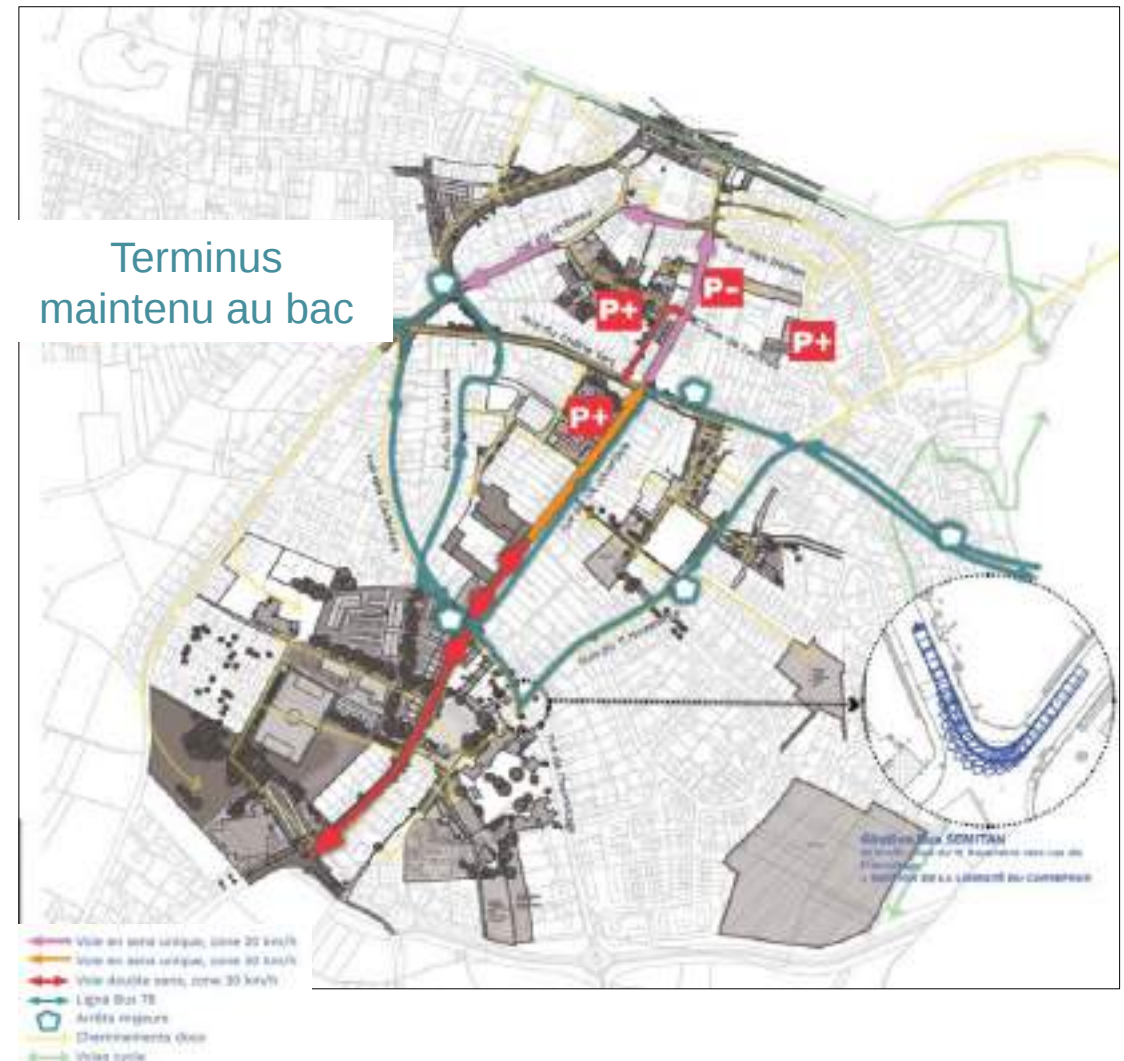
3. Expertise de l'étude urbaine

Evaluation des incidences sur le stationnement

Une redistribution des offres de stationnement et un réaménagement de la place du Commandant l'Herminier prévus dans l'étude urbaine.

- Quelle incidence sur l'offre en stationnement ?

Situation scénario de synthèse



3. Expertise de l'étude urbaine

Réaménagement de la place du Commandant l'Herminier

Projet aménagement

Impact pour les bus :

Arrêt de bus délocalisé côté centre-bourg, favorable pour l'accès et les continuités piétonnes, avec une voie réservée bus/vélo ou couloir bus et/ou vélo

Impact pour les vélos :

Possibilité de création de stationnement vélo

Impact pour les piétons :

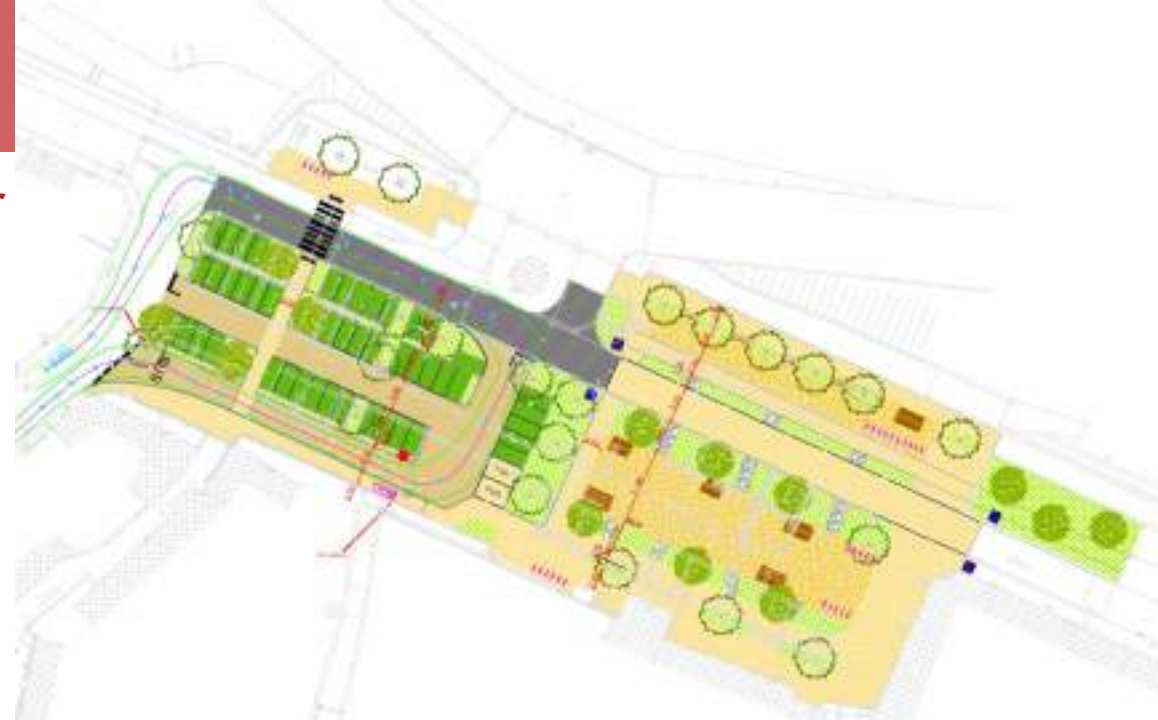
Création d'un parvis piéton

Nombre de places de stationnement :

46 + 2 PMR (contre 61 actuellement)

Au regard de l'enquête de stationnement réalisée en septembre 2024 / Hypothèse haute basée sur le jour le plus contraint, hors période de marché (Samedi après-midi)

- **La jauge prévue de 48 places est cohérente avec l'analyse de l'enquête et n'impactera pas le fonctionnement actuel**, avec un report vers la rue du Port Chassé, du Quai du Dr Provost, et du parking des Halles. Environ **51 places disponibles** à proximité de la place du Commandant l'Herminier (à moins de 5 min à pied).



Poches de stationnement à proximité de la place du Commandant l'Herminier



3. Expertise de l'étude urbaine

Evaluation des incidences sur le stationnement

Bilan du stationnement dans le périmètre de l'étude urbaine

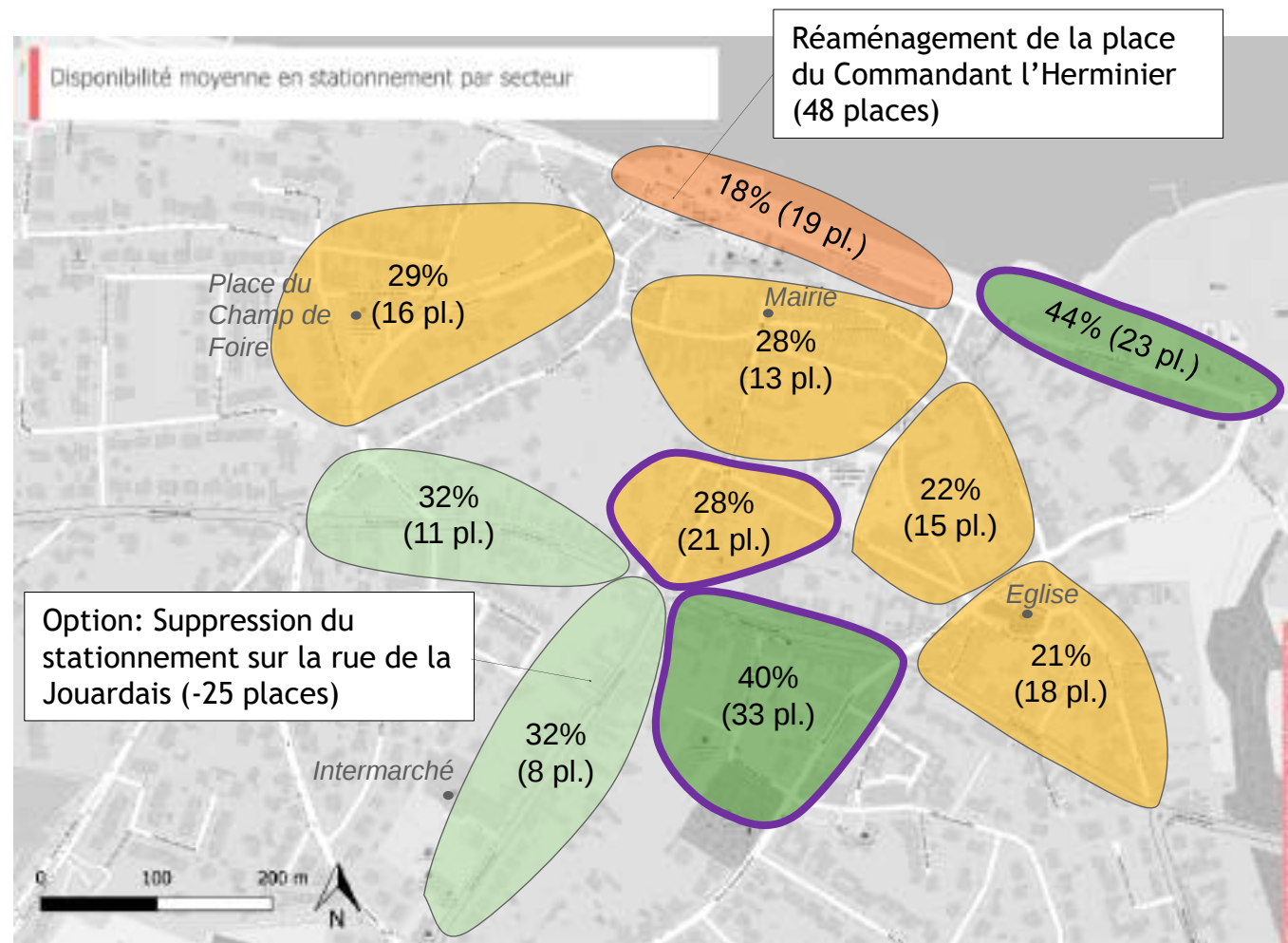
- Places existantes : 566 places
- Places projetées : 565 places incluant les
 - **-13 places** sur la place du commandant l'Herminier
 - **-11 places** (suppression des places de stationnement en amont des traversées piétonnes - loi LOM)

OPTION : Suppression totale du stationnement sur la rue de la Jouardais : **-25 places supplémentaires** (Suppression <5% de l'offre de stationnement projeté)

- Places projetées : 540 places (-26 places par rapport à actuel)

En semaine, l'enquête stationnement révèle qu'environ **240 places sont disponibles sur les zones enquêtées** de la commune, soit suffisamment pour absorber la diminution d'offre

Des possibilités de suppression de places de stationnement, en faveur d'une libération de l'espace public, et de la sécurité des piétons/vélos à moyen/long terme sur les secteurs suivants : Quai Ouest, Médiathèque, rue du Chêne Vert ou encore sous les Halles...



Taux de places libres (en moyenne sur la période d'enquête – septembre 2024)

- <20%
- 20% à 29%
- 30% à 39%
- 40% à 50%
- Secteur avec plus de 20 places disponibles en moyenne

4. Expertise des projets bacs de la Loire



4. Expertise des projets bacs de la Loire

Présentation du projet bacs de la Loire

- Liaison Le Pellerin - Couëron :
 - Seule traversée de la Loire dans un rayon de 6 km
 - Fréquence actuelle : toutes les 20 minutes de 6h30 à 20h30 voire 21h30 (de juin à septembre)
- Des saturations observées aux heures de pointe (matin et soir)
 - Des remontées de file pouvant atteindre plus de 600 m (rue du Port Chassé)
 - Des saturations restant ponctuelles :
- Projet du Département visant à fluidifier la circulation :
 - Doublement de l'offre aux heures de pointe (horizon 2027-2028)
 - Création d'une 3^{ème} cale
 - Doublement de la file d'attente sur 150 m avec conservation des voies d'accès actuelles

Points à approfondir (Demande du Département)

- Y a-t-il des possibilités de prévoir un accès plus diffus aux bacs ?
- Quelle est la faisabilité du projet de doublement de la file d'attente ?



3-5 Proposition par le CD 44 pour l'accès au Pellerin
Accès aux cales et file d'attente le long du Quai des Coteaux avec
doublement de la file d'attente sur 150 m
> Non évoquée lors du PGO du Pellerin



Accès et file d'attente Doublement Voies d'accès actuelles conservées

La Loire à Vélo / Vélodyssée



[illegible]

1 Il existe déjà 2 accès au bac, par la rue du Port Chassé (1a) et par le quai Provost (1b) via la rue de la Cure.

3 A l'ouest des Ateliers du Coteau (port autonome), le quai des Coteaux est un chemin accessible uniquement aux piétons/vélos.

 explain

4. Expertise des projets bacs de la Loire

Accès plus diffus aux bacs



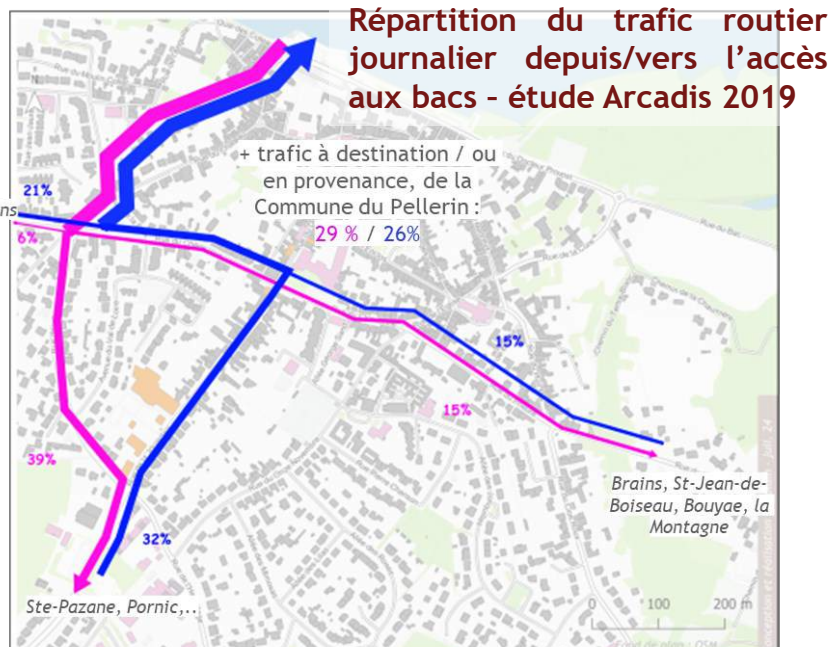
Option 1 : Fonctionnement en boucle avec mise à sens unique pour l'accès au bac

- Option déconseillée : Réorientation de l'ensemble du trafic routier (environ 250 véh/h pour les 2 sens confondus) sur des rues n'ayant pas vocation à accueillir tout le trafic du bord de Loire et notamment la totalité du flux de sortie du bac : rue de la Cure, rue du 8 Mai, rue de Bel Air.

(Option écartée dans le cadre de l'étude urbaine)

Option 2 : Orientation des automobilistes par du jalonnement

- 3 axes de déplacements principaux depuis /vers la rue du Port Chasse : rue de la Jaunaie (M58 Ouest) ; Rue de la Jouardais / rue des Cadeniers (M80) ; Rue du Chêne Vert (M58 Est)
- 15% du trafic en provenance de l'est du territoire → Possibilité de réorienter ce trafic sur la rue du 8 Mai et la rue de la Cure pour désengorger la M80 (Hiérarchisation : rue principale de catégorie B).
- 26% à 29% des flux en provenance ou à destination de la commune du Pellerin → potentiel cyclable à développer



→ Répartition du trafic vers les bacs
→ Répartition du trafic depuis les bacs

Proposition de jalonnement pour rediriger les flux depuis/vers les bacs



Rue principale de catégorie B

Propositions :

- 

- 

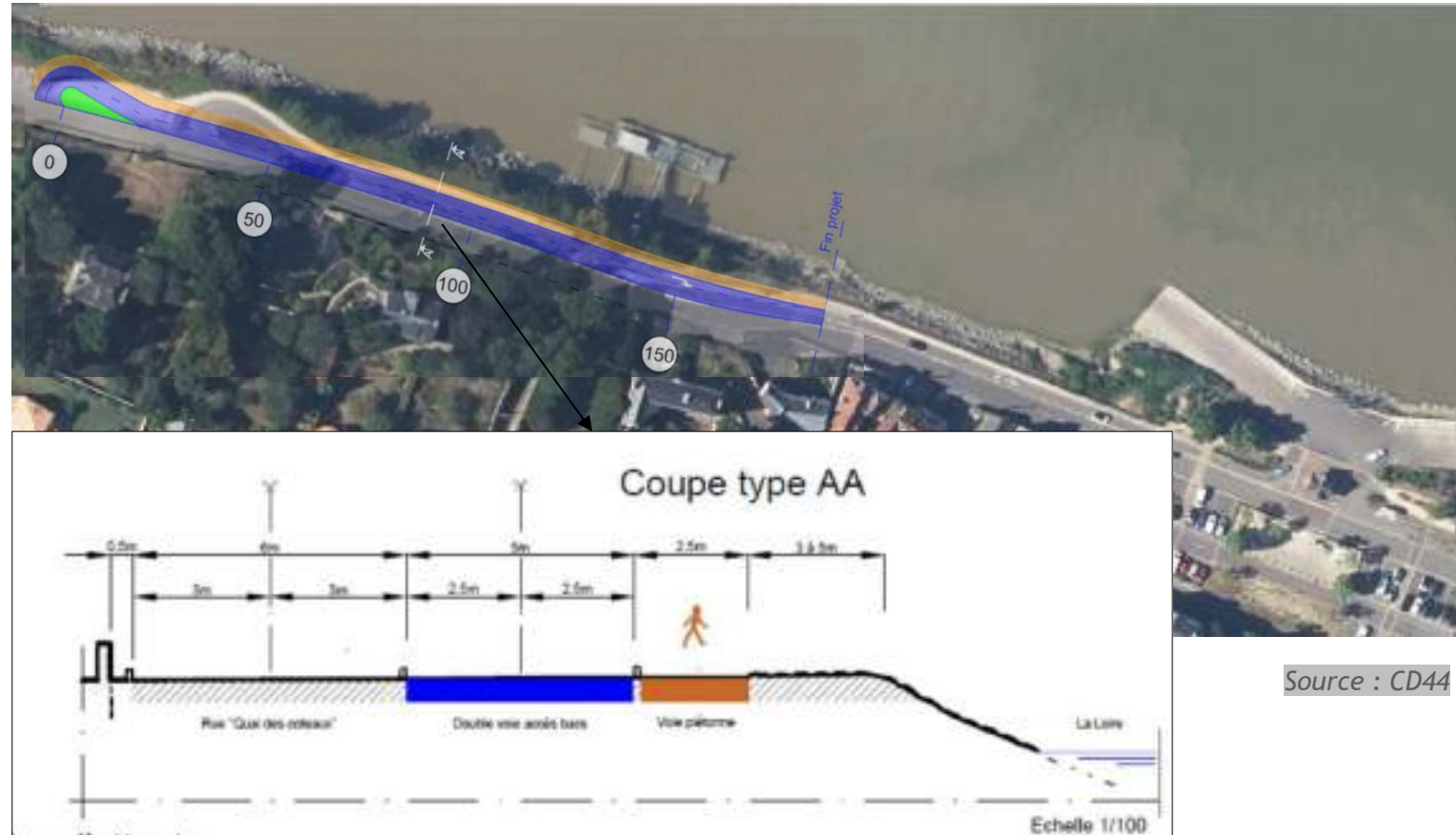
 explain

4. Expertise des projets bacs de la Loire

Faisabilité du doublement de la file d'attente - à court terme

→ A court terme (horizon 2027-2028), l'augmentation du nombre de bacs va induire une diminution de la file d'attente : **2 x plus de bacs → 2 x moins de file d'attente**. Un doublement du nombre de bacs qui va répondre aux problématiques de remontées de file ponctuelles visibles en heure de pointe. Une file d'attente de 300m qui permettra à court terme d'accueillir les véhicules en heure de pointe (Capacité existante : ~ 50/60 véh). D'après les comptages réalisés en 2024, **environ 120 véhicules par heure de pointe, soit l'équivalent de 2 bacs pleins à terme.**

- Le projet de doublement de la file d'attente prévoit :
- Pour les véhicules motorisés : 2 files sur 150 m + 1 file sur 150 m
 - Une voie piétonne de 2,5 m
 - Aucun aménagement pour les cycles



Source : CD44

4. Expertise des projets bacs de la Loire

Proposition d'aménagements cyclables



Projet du CD44 prévoyant un élargissement du trottoir le long de la file d'attente des bacs. Aucune prise en compte des cyclistes, qui doivent circuler sur la chaussée.

A minima, prévoir des **pictogrammes vélos** pour signifier la présence potentielle de cyclistes sur la chaussée.

Recommandation : Mise en place d'une vélorue ou d'une zone de rencontre pour faciliter la circulation des modes actifs

4. Expertise des projets bacs de la Loire

Faisabilité du doublement de la file d'attente - à long terme

A plus long terme, une conservation du foncier pouvant permettre, si nécessaire, le doublement d'une portion de la file d'attente (300 m → 450 m)

- Hypothèse de création d'une voie de covoiturage
 - Une pratique actuellement faible du covoiturage (13,5% en HP - Source : enquête Arcadis 2019) → Risque à moyen terme d'accentuer les problématiques de remontées de file
- *Recommandation : Hypothèse à rejeter*
- Evaluer la faisabilité d'aménager une file dédiée aux piétons et vélos sur les bacs, dont la longueur pourrait être ajustée en fonction de la fréquentation
 - Permet d'augmenter les espaces disponibles pour les modes actifs, et encourager à la pratique, mais risque de diminution de la capacité à transporter des véhicules

Proposition voie dédiée au covoiturage



5. Synthèse transversale



4. Synthèse transversale

Plan de circulation



Avis Explain

Mises à sens unique de l'axe nord-sud Jouardais-Sourdille et de la rue du Château pour les voitures faisables sans impacter la circulation générale

Apaïsement de la circulation et d'aménagement des voiries en faveur des piétons et vélo

Mesures complémentaires

- Veiller à la continuité cyclable par le biais du jalonnement
- Proposition de passage en voie principale de catégorie A des rues de la Jouardais et du Chêne Vert (liaisons intercommunales)
- Poursuite de l'apaisement de la rue de la Genolière au sud
- Rue des Dames : zone de rencontre pertinente et possibilité d'aller plus loin avec une aire piétonne si souhaitée

Circulation des lignes TC



Avis Explain

- Scénario A vs scénario B : choix stratégique : privilégier l'exploitation des bus et leurs voyageurs ou privilégier les modes actifs.
- Scénario C : compromis entre enjeux de mobilité (TC, modes actifs et végétalisation) - *Scénario validé COPIL 09/11/24* -
- NM Mobilités : favorable aux scénarios prenant le mieux en compte tous les modes alternatifs (scénarios A' et C)

Evolution de l'offre de stationnement



Avis Explain

Une offre de stationnement supérieure à la demande

Une réduction à 48 places de stationnement sur la place du Commandant l'Herminier cohérente et en faveur de l'amélioration du cadre de vie et des mobilités actives

Mesures complémentaires

- Possibilité de supprimer à moyen terme des places de stationnement sans impacter les besoins actuels
- Mise en place de jalonnement voiture (parkings éloignés)
- Mise en place de jalonnement piéton (temps de marche aux pôles générateurs)

Bac de la Loire



Avis Explain

Accès : 2 accès déjà existants (Port Chassé, Provost). Autres hypothèses d'accès impossibles ou inadaptées

Temporiser sur doublement voie d'attente car futur doublement bacs horizon 2027-2028

Mieux prendre en compte les modes actifs dans le projet

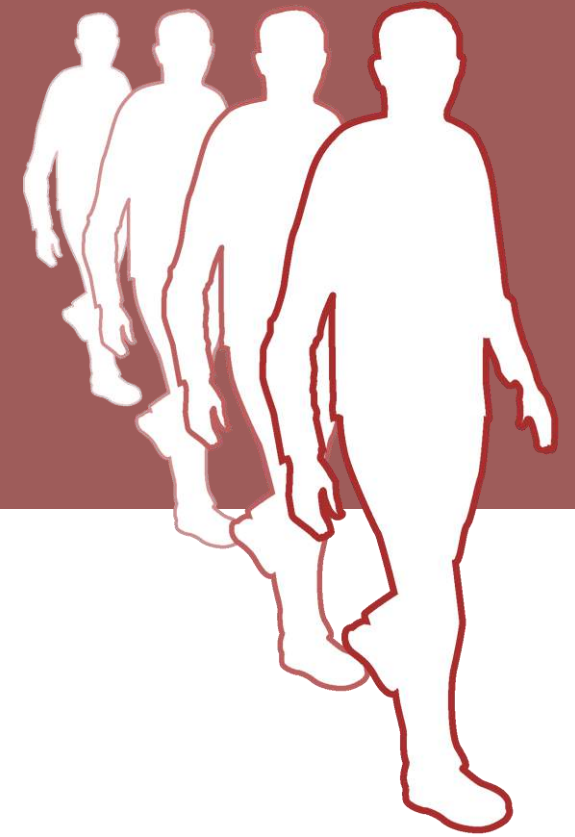
Mesures complémentaires

- Sur les bacs, évaluer la faisabilité de réserver une partie de la file de droite aux modes actifs, espace amovible en fonction de la fréquentation (mais impact sur nbre de véhicules transportés)
- Marquer la priorité des modes actifs sur le quai des Coteaux (hors voie d'attente) : pictos vélos ou zone de rencontre ou vélorue

EXPLAIN est un cabinet de conseil qui contribue à améliorer le système de transport.

Nous accompagnons l'Etat, les collectivités locales et les exploitants pour l'élaboration et l'évaluation des politiques, stratégies et projets de transport.

Nous accompagnons les promoteurs et les investisseurs dans leurs projets de développement.



Mathilde Lemesle :
mlemesle@explainconsultancy.com

Valentine Minard :
vminard@explainconsultancy.com

Email : contact@explainconsultancy.com

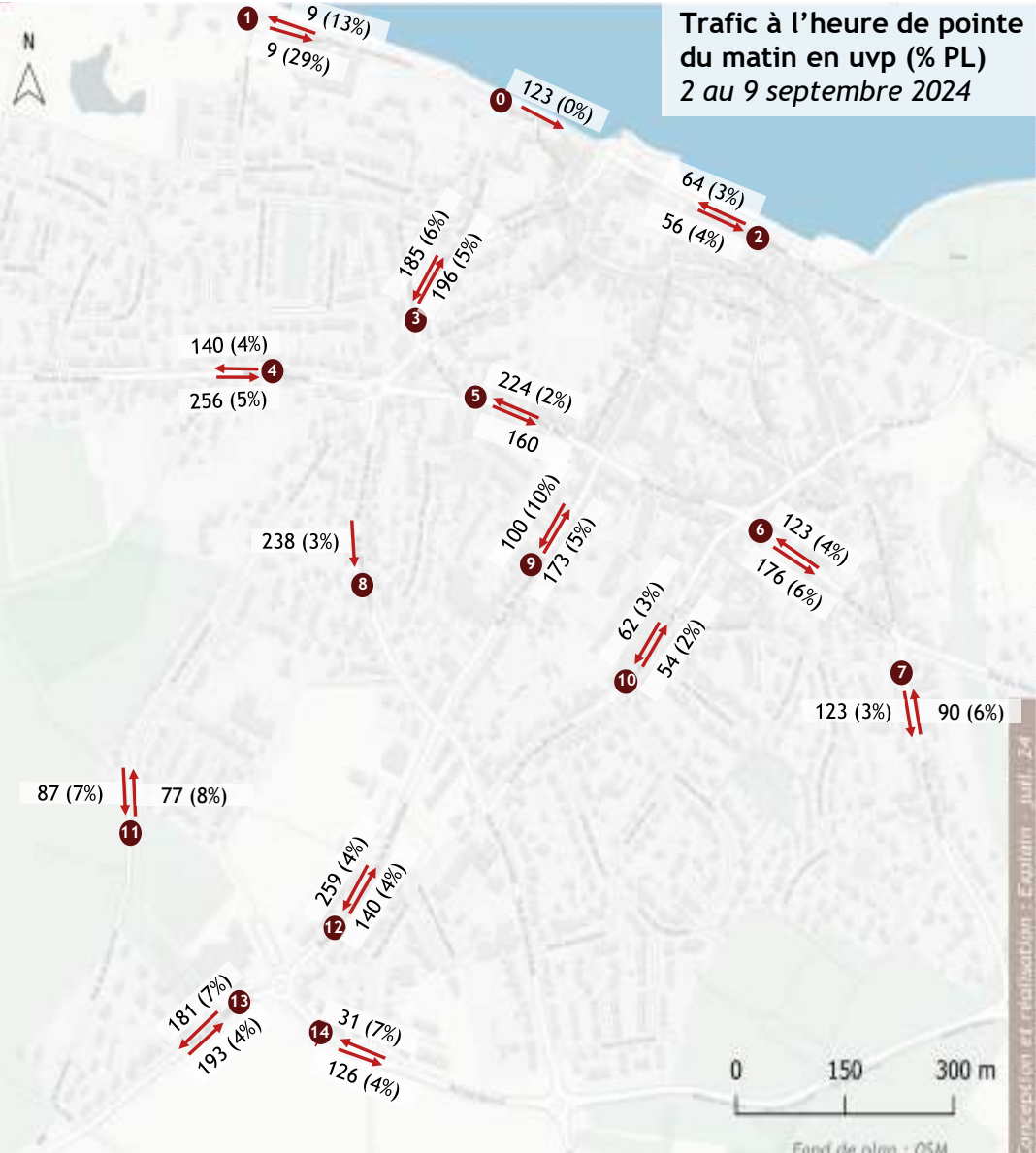
explain

Explain SAS au capital de 125 880 € dont le siège social se trouve au 9 rue du Château d'Eau, 75010 Paris, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le numéro RCS 804 592 152 et dont le numéro de TVA intracommunautaire est le FR47 804 592 152.

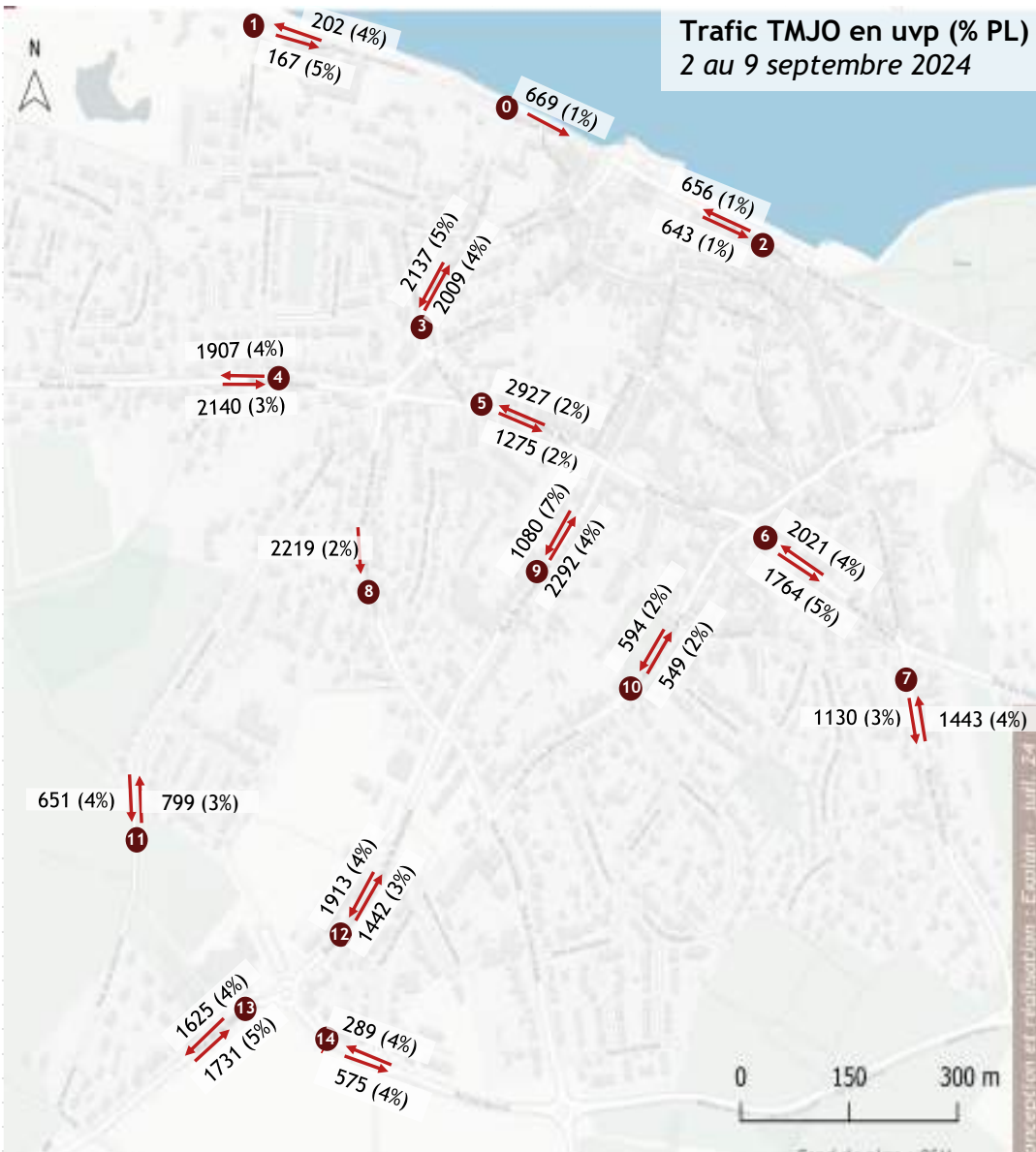
Annexes



Volume de trafic en HPM (UVP)



Trafic routier moyen jour ouvré (UVP)



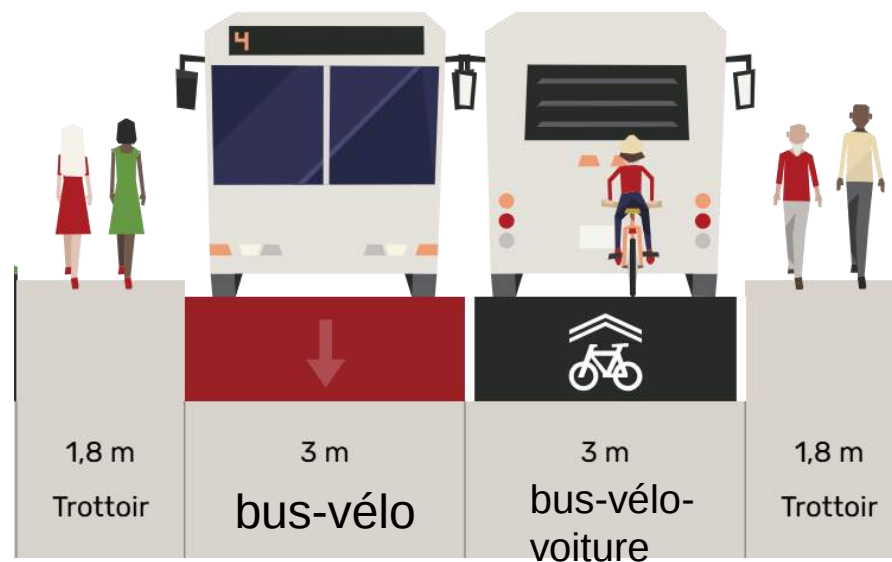


Jouardais, scénario A : sens unique voiture, double-sens bus-vélo, 3 zones de croisement pour les bus

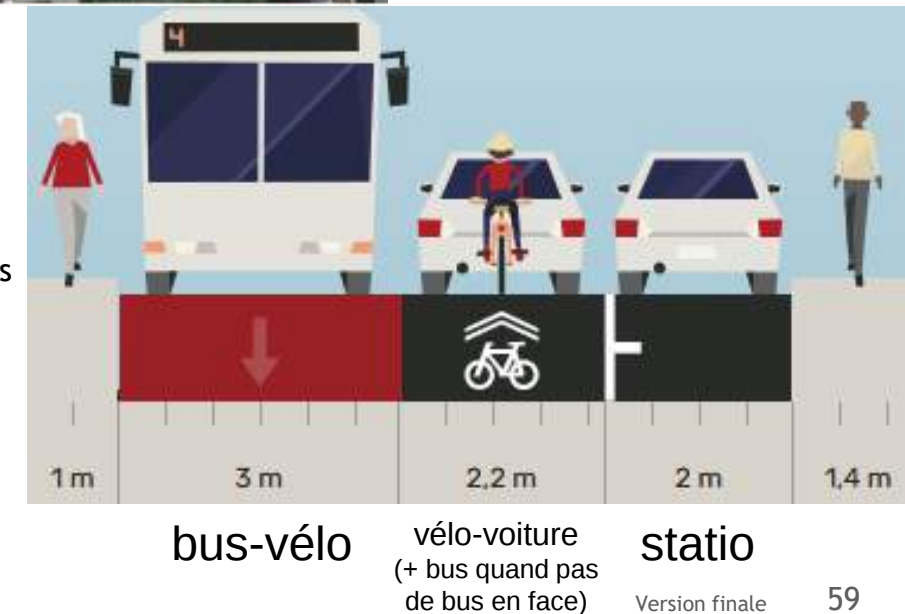
Scénario A : Maintien du double-sens bus sur la rue de la Jouardais



1

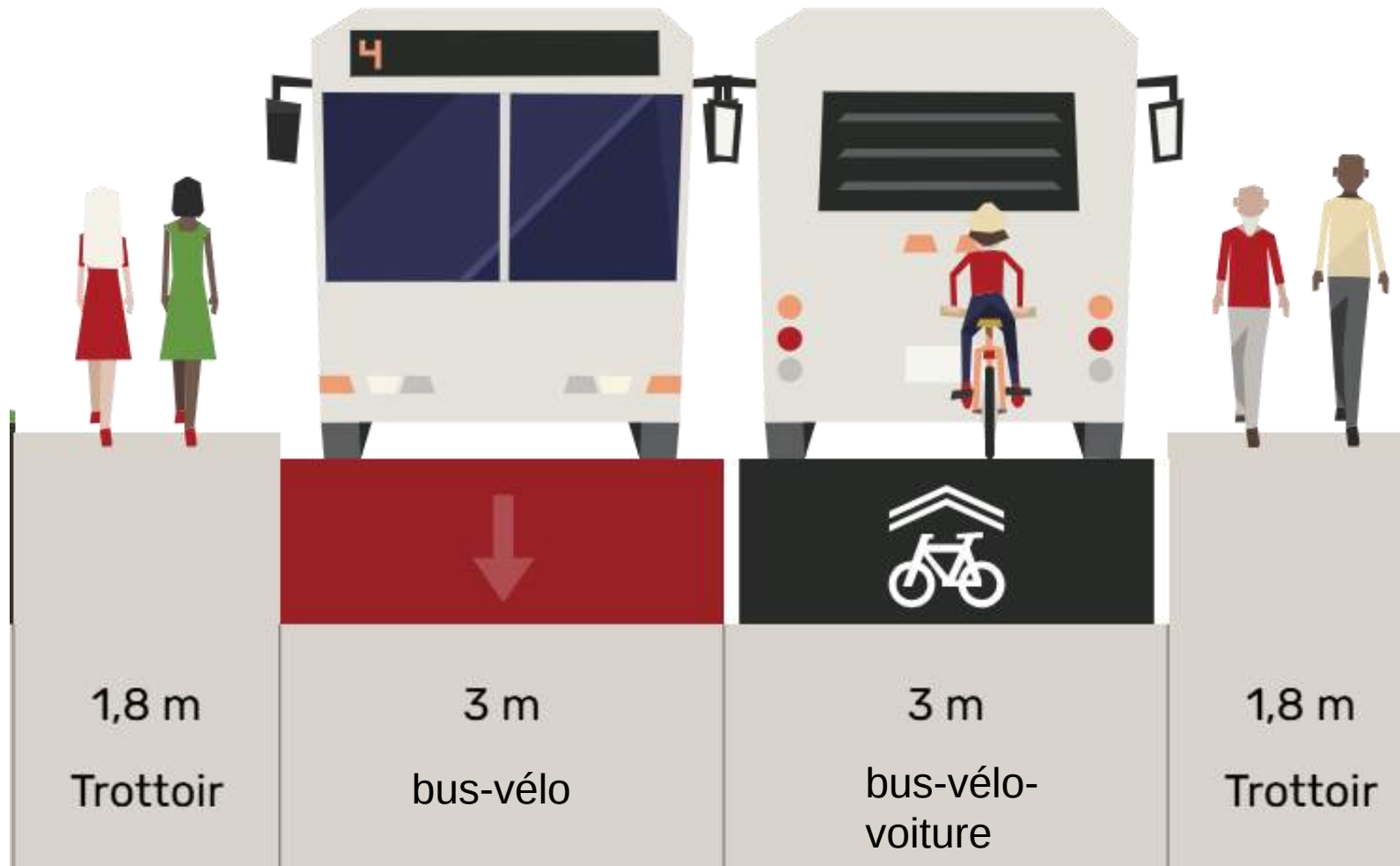
En zone de
croisement bus

2

Hors zone de
croisement bus

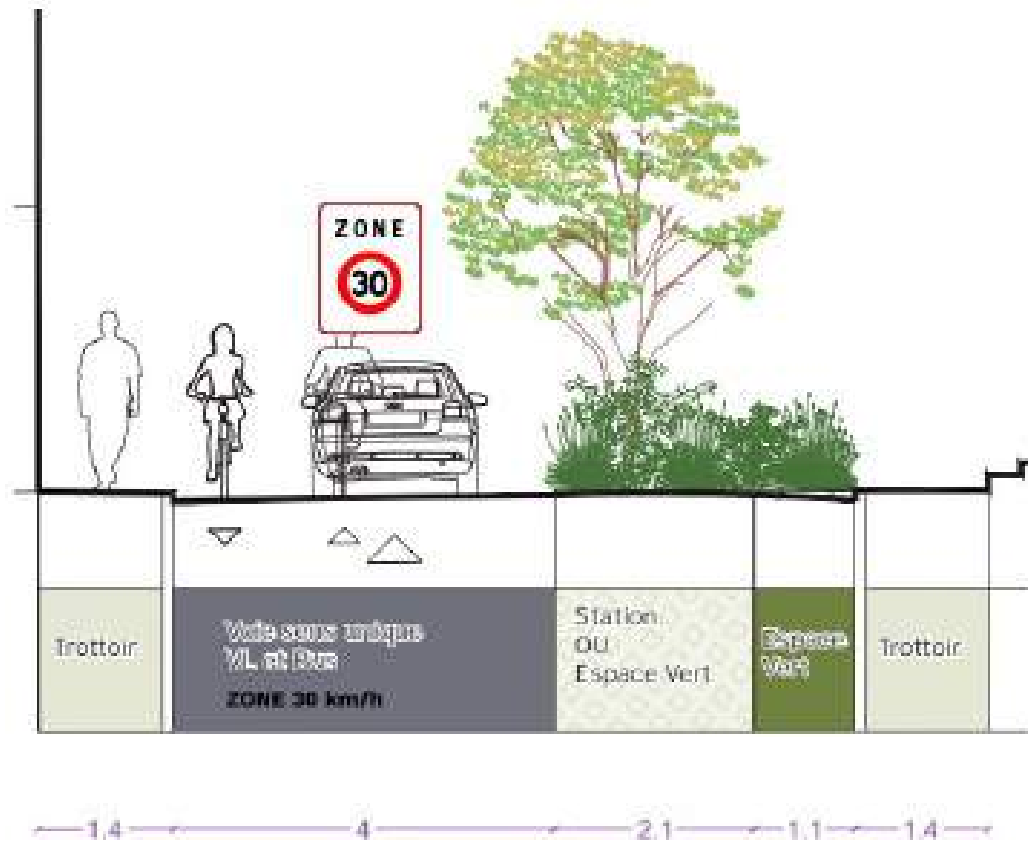
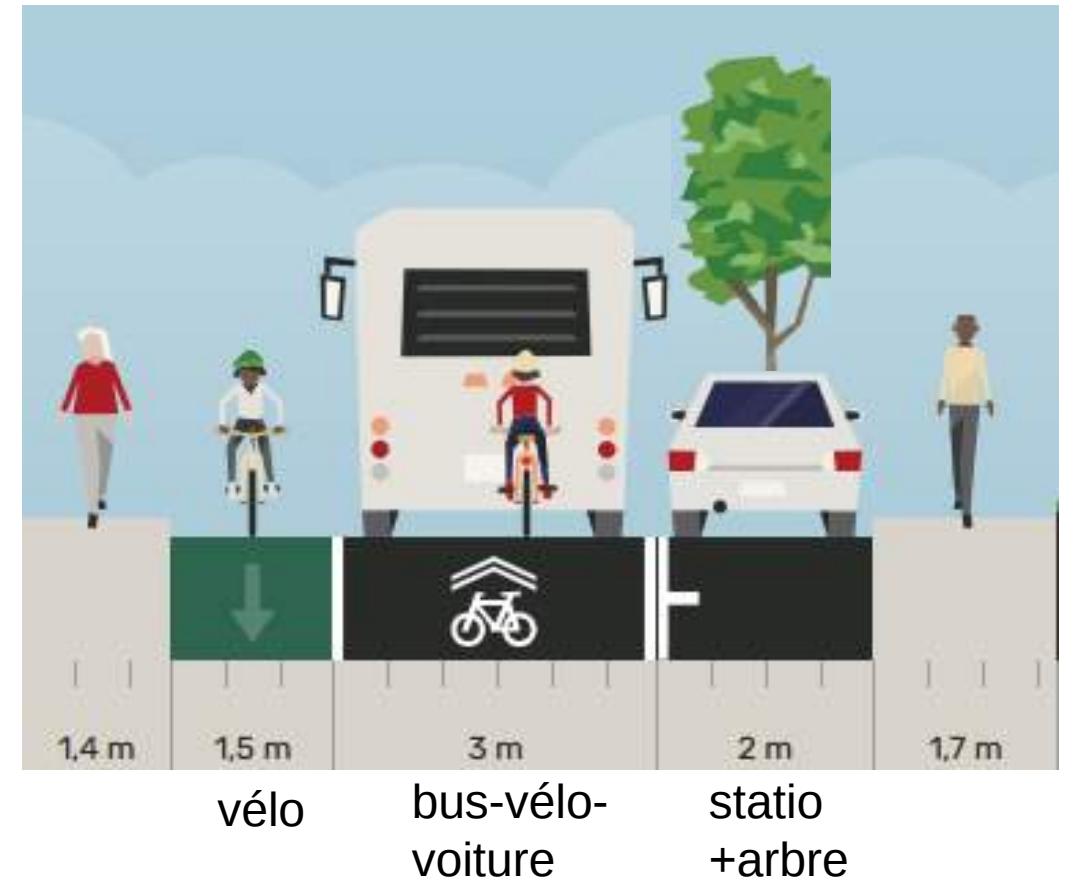


Jouardais, scénario A' : sens unique voiture, double-sens bus-vélo, croisement bus sans contrainte (pas besoin de zone de croisement), pas de stationnement



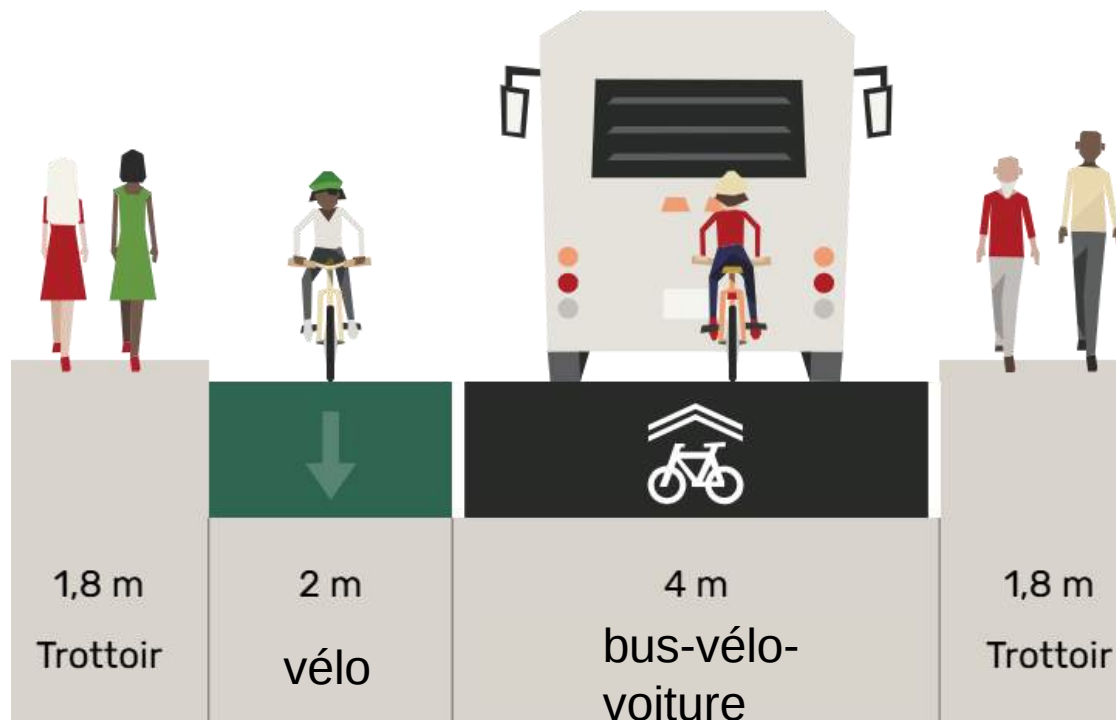


Jouardais, scénario B : sens unique voiture-bus, double sens vélos

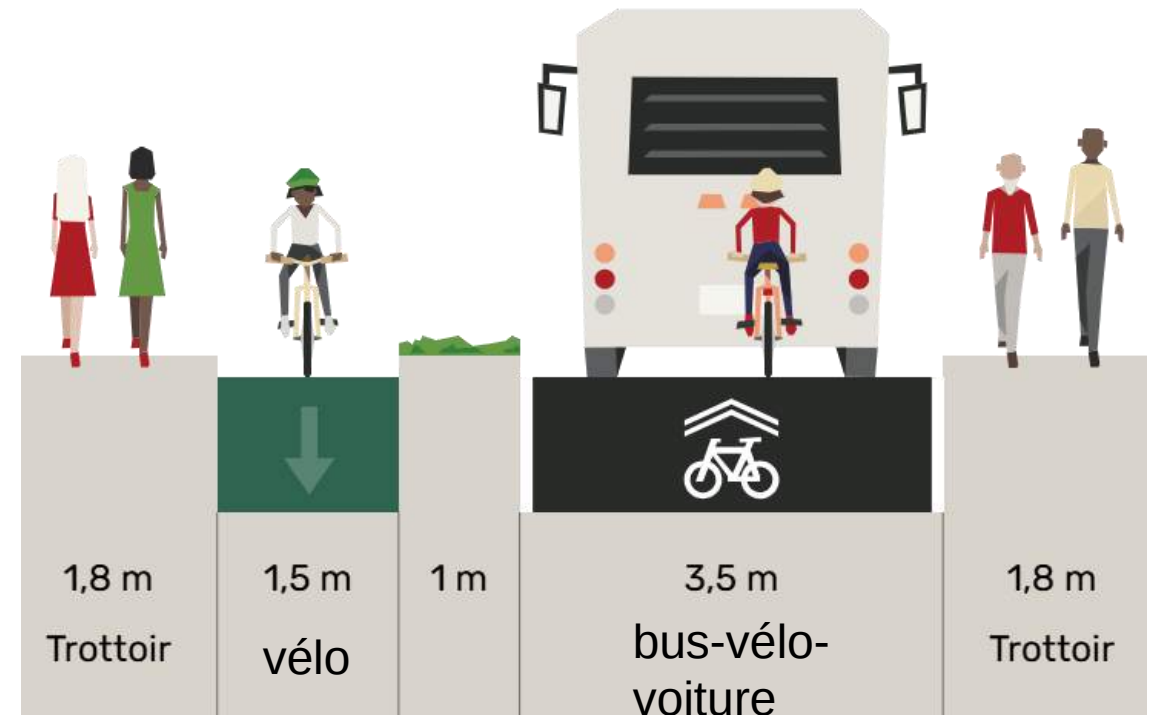
Proposition
Super 8Proposition
Explain



Jouardais, scénario B' : sens unique bus-voiture, double sens vélos,
pas de stationnement

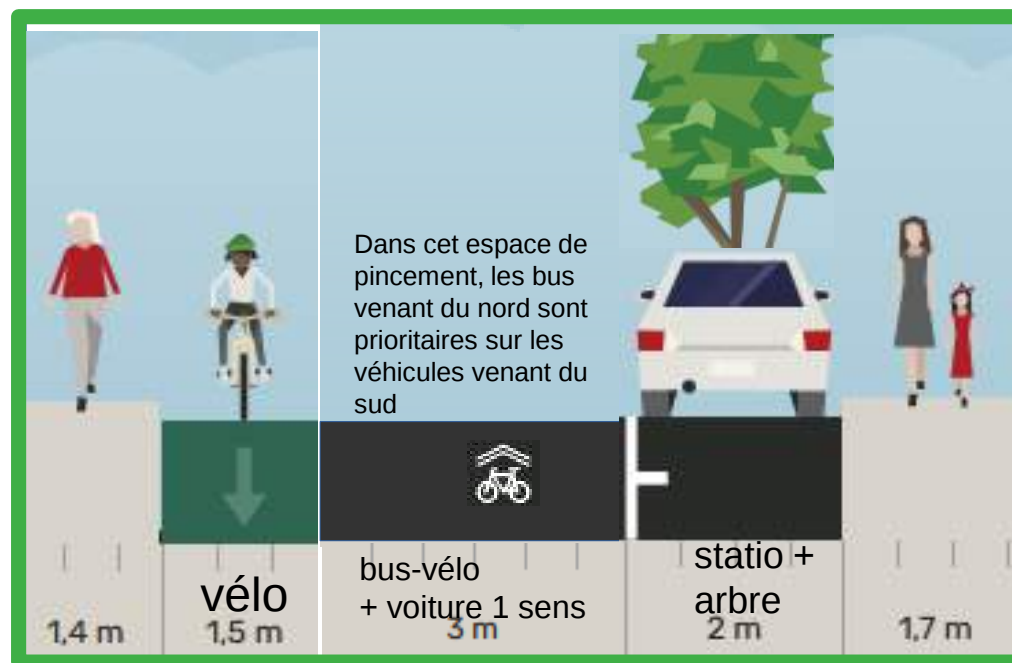
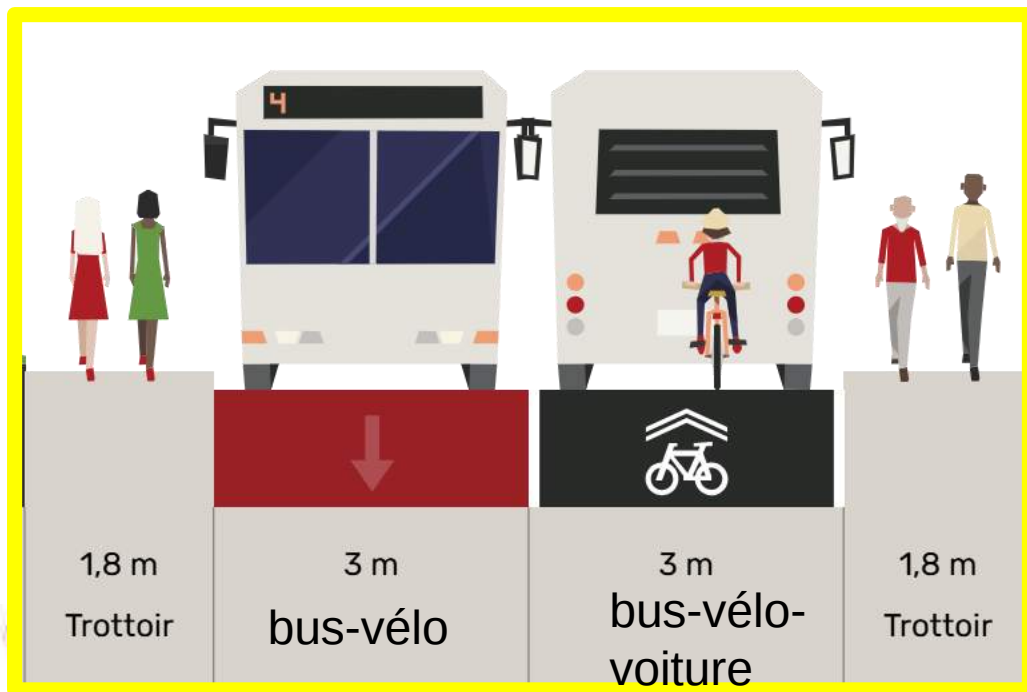
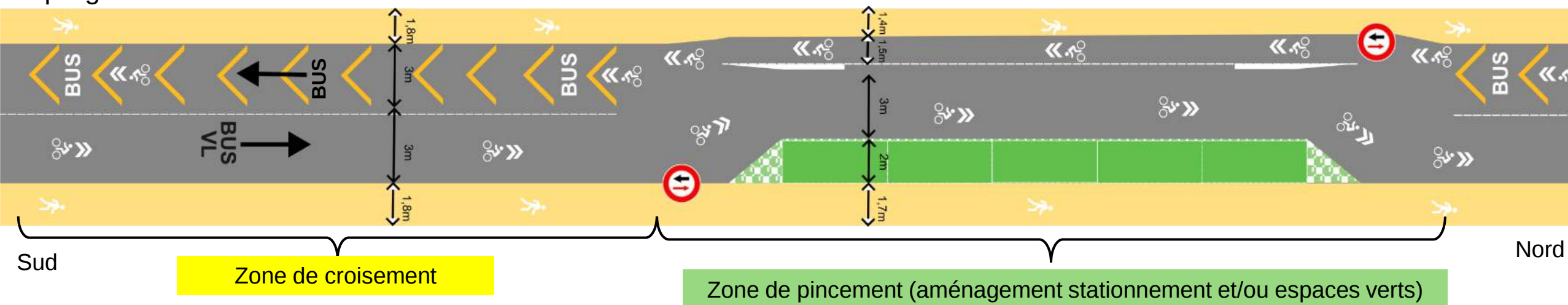


ou





Jouardais, scénario C : sens unique voiture, double-sens bus-vélo, écluses stationnement et végétalisables progressivement



An aerial photograph of a town, likely in Brittany, France, showing a dense network of streets and buildings. A dashed black line is drawn across the image, outlining a specific area that includes the town center and extends towards the right. The text is overlaid on the left side of the image.

Commune du Pellerin
Démarche participative

**Atelier n°3 : Quelles évolutions souhaitez-vous pour les
secteurs Château - Sourdille, Champ de Foire - Port Chassé
et Les Grandes Noëles ?**

Mercredi 11 septembre 2024

Compte-rendu

Participation

10 personnes ont participé au 3e atelier.

Portrait des participants

Un groupe plutôt mixte, en majorité des résidents : des familles avec enfants et de personnes retraitées. L'atelier s'est bien déroulé avec un rappel de l'avancée du plan guide et la présentation des scénarii d'aménagement pour 3 secteurs clés de la commune : Château-Sourdille, Champ de Foire - Port Chassé et Les Grandes Noëllles.

2 groupes ont ensuite identifié leurs attentes sur ces 3 secteurs autour des questions suivantes :

Quelles attentes avez-vous pour le secteur :

- Quelles ambiances envisagez-vous au sein de ce périmètre ?
- Quel type de végétation ?
- Comment améliorer l'accessibilité de / ou à l'intérieur de ce site (piétons, vélos, voitures, personnes à mobilité réduite...) ?
- Quel type de mobilier urbain ?
- Question complémentaire : qu'est-ce qui fera demain « signal » dans ce secteur ? De quelle façon rendre ce futur haut lieu de vie pellerinain singulier et remarquable ?



Les attentes pour le secteur Château Sourdille, le parc habité

Avec une ouverture récente du parc cet espace est peu connu des habitants (prévoir une inauguration, un évènement pour le mettre en valeur ?).

Quelle ambiance ?

- Un parc apaisé en proximité des habitations et en particulier de la maison de retraite.
- Un espace très végétalisé, dans lequel on peut circuler avec des jeux, des œuvres. Une ambiance un peu feutrée au cœur du bourg.
- Ambiance petits villages, zen, paisible, Mettre en valeur la rue, la rendre intimiste, poumon vert au cœur du bourg.
- Circulation ombragée, éléments de land art, marelle, ambiance feutrée au cœur du bourg, nouveau circuit pour aller au marché.

Quelle végétation ?

- Des muriers blancs, arbres parasols.

Quelle accessibilité ?

- La sécurité est un enjeu important pour la circulation automobile dans ce secteur, il y a nécessité de réduire la vitesse (« rue du Château, la visibilité n'est pas parfaite et impose une vigilance importante pour les parents »).
- Des bandes podotactiles pour les personnes mal voyantes et la prise en compte des personnes à mobilité réduite. Un circuit d'expérience psychomotrice ?

Quel mobilier urbain ?

- Des toilettes publiques.
- Des appuis vélos.
- Des bancs.

Quel signal ?

- Fermeture de la rue Sourdille ponctuellement pour permettre une animation sur l'espace public comme dans certaines rues à Paris ou à Nantes. De façon régulière ou ponctuellement pour des manifestations.
- La proximité du marché et le renforcement de la consommation de produits de proximité.
- Fleurissement de la rue Sourdille (« avec des rosiers pour rappeler les jardins ») pour la rendre plus intimiste à l'image du village-jardin de Chédigny. Ce fleurissement pourrait étendu plus largement dans la commune.



Les attentes pour le secteur Champ de Foire - Port Chassé

Quelle ambiance ?

- Conforter la dimension végétale du square rue d'Alger.
- Végétaliser l'espace autour des constructions à venir (« un cocon végétal »).
- Des interventions artistiques (« expériences sonores, œuvres d'arts, du land art ... »).

Quelle végétation ?

- Plutôt des arbustes que des arbres dans le nouvel espace Champ de Foire.
- Végétaliser au niveau des cheminements doux à proximité des logements, arbustes en contraste avec le jardin d'Alger.

Quelle accessibilité ?

- La sécurité rue du Port Chassé : prévoir le ralentissement de la vitesse, les franchissements des piétons (« passage dangereux ») et une refonte de l'intersection avec la rue de la Paix (« avis unanime »).
- Accessibilité PMR à travers le jardin d'Alger de la place jusqu'à la place du Cdt l'Herminier, bancs sur le parcours.

Quel mobilier urbain ?

- Une tonnelle, une pergola, un petit jeu pour enfants.
- Des bancs.
- Pétanque.
- Pergola, jeux d'enfants en lien avec les logements.

Quel signal ?

- Un débat : faut-il développer un lieu de rencontre ? Il y a en effet aujourd'hui à des logements qui vont être amenés à se développer avec le projet et en particulier un espace partagé couvert pour activités rencontres pour le foyer du Chêne Vert. Faut-il prévoir un équipement collectif : salle mise à disposition des habitants, espace de rencontre avec des possibilités de rencontres ?



Les attentes pour le secteur Les Grandes Noëllés

Quelle ambiance ?

- Zone d'attente, active en lien avec les équipements sportifs.
- Trouver des lieux de détente.

Quelle végétation ?

- Un espace végétalisé autour de la zone humide.

Quelle accessibilité ?

- La dépose des enfants aux différents équipements est problématique aujourd'hui. A termes il n'y a pas de solutions qui se dessine sur le plan d'aménagement : « aujourd'hui c'est déjà un énorme bazar aux heures de pointes ». Il faut prévoir des espaces de déposes minute et de stationnement en plus pour les équipements et aux groupes scolaires, un pédibus ?

Quel mobilier urbain ?

- Une zone pour garer les vélos avec les enfants.

Quel signal ?

- Un club House ?

