



## Contribution de Jean-Pierre BRANCHEREAU

jeanpierre.branchereau@gmail.com

### **« Seuls certains tronçons abritant les transports en commun resteront à 50 km/h » (*dialogue citoyen. MétropoleNantes.fr*) : le cas des quartiers péricentraux du nord de Nantes**

Surprise pour l'habitant de certains quartiers péricentraux de Nantes : il apprend par la presse que la ville de Nantes passe aux 30 km/h et lorsqu'il rentre de vacances, la seule nouveauté de son quartier réside dans des marquages de chaussées limitant la vitesse à 50 km/h.

Une décision annoncée dans le prolongement d'une crise sanitaire qui entraîne de nouvelles formes de mobilités urbaines. La marche et l'utilisation du vélo se substituent à la mobilité forcément confinée dans les transports en commun. D'où le passage aux 30 km/h pour des raisons de sécurité. La mesure s'affiche dans les rues comme une première manifestation de la crise sanitaire sur les mobilités apaisées de « la société d'après ». Celles-ci se concrétisent dans des aménagements présentés comme provisoires et le site du dialogue citoyen, qui semble élargir les fonctions du Conseil de développement par le dialogue numérique, a déjà reçu près de 300 propositions portant sur des aménagements localisés.

Certaines de ces contributions évoquent l'intérêt du vélo et de la marche mais aussi les bouchons et la pollution provoqués par la réduction du nombre de voies de circulation. On comprend donc dans ce cas que l'on préserve des flux de circulation plus rapides sur certains « axes fréquentés par les transports collectifs ». Cependant quelques contributions demandent aussi que la vitesse y soit réduite à 30 km/h. C'est donc une question qui mérite très certainement une réflexion collective prolongée.

#### **Les ronds-points**

Ces axes à 50 km/h sont essentiellement les boulevards de ceinture, des pénétrantes ou des liaisons inter quartiers. Leurs intersections sont fréquemment traitées en « ronds-points » : ronds-points de Vannes, de Rennes, de Paris, mais aussi Michelet, Morrhonnière... ronds-points parfois doubles (rond-point de Rennes) difficilement acceptés par la population lors de leur aménagement mais dont on s'accorde à reconnaître aujourd'hui qu'ils ont plutôt amélioré la fluidité de la circulation sans trop nuire à la sécurité.

Quelques inquiétudes demeurent cependant. La vitesse de certaines rames de tram à Michelet (environ 40 km/h) peut sembler excessive en cas d'inattention toujours possible et malgré l'amélioration de la visibilité de la signalisation lumineuse.

Mais c'est surtout la sortie de rond-point qui inquiète le piéton au rond-point de Rennes car les automobilistes libérés de la phase de concentration nécessaire au franchissement du carrefour accélèrent rapidement en oubliant le passage protégé de sortie de rond-point.

La situation n'est guère plus rassurante quand le carrefour n'a que le nom de rond-point (rond-point de Paris) et que le piéton qui traverse affronte la menace des véhicules qui tournent à droite. Il serait sans doute préférable, comme dans certaines villes allemandes, d'interdire toute circulation quand les piétons traversent.

La traversée des cyclistes y est aussi trop souvent complexe et risquée. La signalisation des cheminements vélos pourraient peut-être y être matérialisée comme dans certaines villes voisines par un enrobé rouge.

Évidemment, le facteur personnel intervient et il faut bien prendre en compte la réalité des comportements routiers en fonction de l'âge des citoyens, de certaines inattentions et autres maladresses ou distractions toujours possibles aux différents moments de la vie, en particulier pour les personnes âgées et pour les enfants. Il ne faut pas oublier que les enfants apprécient difficilement les vitesses et les distances et que leur taille nuit à toute vision panoramique du milieu urbain. C'est pourquoi l'environnement des écoles et des collèges (Saint-Stanislas, Victor Hugo, Villa-Maria, Talence-Berlioz, Longchamp, la Chauvinière, La Perverie, Le Loquidy ...) et non seulement leur sortie méritent une attention particulière.

## **L'environnement des établissements scolaires à une échelle plus large que la seule sortie de l'école**

### ***Environnement humain***

C'est d'abord dans le cadre de l'école elle-même que l'on peut réfléchir à la sécurité routière lorsque, dans une première approche de la cartographie, les domiciles des élèves sont punaisés sur un plan du quartier ou sur une carte IGN. On peut étudier et réfléchir sur les différents cheminements et sur les passages délicats ou dangereux.

Autour de l'école, c'est une affaire de citoyenneté et de responsabilité collective. Car le temps n'est plus où un policier, souvent le même, connaissant les enfants de vue, sécurisait la traversée de la rue Paul Bellamy, à la sortie de l'école Villa Maria. D'où l'importance de l'aménagement matériel.

### ***Environnement matériel***

Il est impératif de casser la vitesse dans l'environnement des établissements scolaires autour desquels on ne peut envisager décentement de rouler à 50 km/h.

Certains aménagements existent déjà. Celui de la Chauvinière qui a été refait après l'accident de la personne qui sécurisait la sortie de l'école en est un bon exemple : rétrécissement de la chaussée, couleurs « scolaires », visibles et attractives. En revanche, celui de Talence-Berlioz est parfois franchi lors de dépassements irresponsables sur la partie gauche de la chaussée.

On peut envisager des pictogrammes spécifiques, au sol, de couleur visible bien avant et bien après les entrées et les sorties d'écoles car les cheminements des enfants ne se limitent pas à la sortie immédiate de l'établissement. L'idéal étant des cheminements spécifiques comme celui obtenu de haute lutte entre la rue du Ballet et l'école Villa-Maria. À condition, bien sûr, qu'ils soient entretenus et protégés des trafics illicites fréquents autour des établissements scolaires.

Enfin, dans les cas où la vitesse reste trop rapide, on pourrait aussi envisager comme dans certaines villes anglaises (Reading) de placer à la sortie des écoles des boîtiers dans lesquels des radars sont intégrés de façon aléatoire. C'est finalement l'idée d'adaptation qui semble s'imposer en attendant le moment où la vitesse pourra être modulée selon les moments de la journée comme l'envisagent déjà certaines « villes intelligentes » (smart cities).

L'utilisation raisonnée de l'espace urbain est certainement une des voies d'avenir : modulation de la vitesse dans le temps et dans l'espace, souplesse dans l'utilisation des voies de circulation, y compris pour les transports en commun en site propre, souplesse dans l'utilisation collective de places de stationnement de certaines entreprises ou de certaines administrations... Comme dans les projets de certaines villes voisines, on peut envisager que des applications modifient l'affichage des conditions de circulation et qu'elles soient accessibles directement dans les véhicules. Souplesse et rigueur restant de mise sur les axes demeurant à 50 km/h.