

Rue de la Noé Allais

ICI

COMPTE RENDU

Balade urbaine

Samedi 22 novembre, de 10h30 à 12h00



LIEU	Intervenants autour du stand
Rue de la Noé Allais, Couëron	<u>Ville de Couëron</u> Jérémie Haudry, Responsable de l'aménagement du territoire
PARTICIPANTS	<u>Nantes Métropole</u>
7 participant.e.s	Séverine Martin, Chargée de mission espaces publics, Pôle Loire Chézine <u>Sennse</u> Maxime Leconte, Consultant Clémentine Miquelot, Cheffe de projet

1/ LE CONTEXTE DE LA BALADE

Nantes Métropole et la Ville de Couëron mènent une démarche de concertation pour imaginer le futur aménagement de la rue de la Noë-Allais. Située entre la rue du Stade, l'école Jean-Macé, le pôle multi-accueil et la résidence du Lac, en passant par le complexe sportif, cette rue joue un rôle structurant dans le quartier et dans la ville. Elle doit ainsi être repensée pour mieux répondre aux besoins des usagers et améliorer le confort de toutes et tous. Un premier chantier de sécurisation a déjà été réalisé à l'été 2025, en parallèle du lancement de la concertation

Les objectifs de la démarche participative sont les suivants :

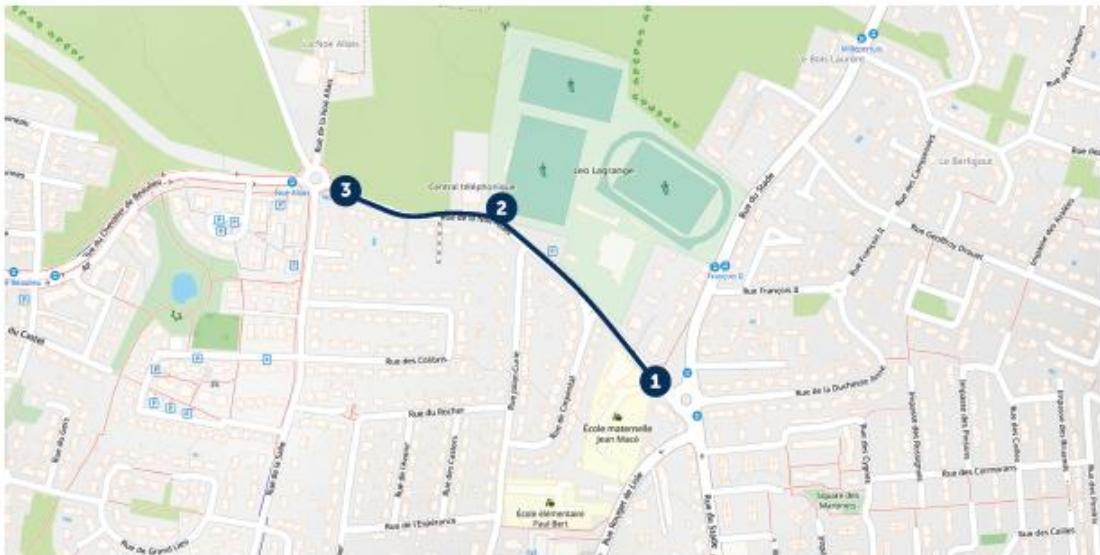
- Mieux informer sur les travaux d'attente et de sécurisation à court terme, ainsi que sur les objectifs du projet de réaménagement à plus long terme.
- Favoriser l'appropriation du projet par les riverains et les usagers.
- Instaurer une démarche d'écoute auprès des publics concernés (habitants, riverains, associations, usagers du complexe sportif, du multi-accueil et de l'école) afin d'identifier les usages actuels, les besoins et les attentes.
- Recueillir les avis et propositions sur les sujets et marges de manœuvre à chaque étape d'avancement du projet.
- Nourrir la réflexion de la maîtrise d'œuvre grâce aux retours d'usage et aux souhaits exprimés.

Lancée le 2 juillet 2025 à l'occasion d'une rencontre avec les riverains et usagers, cette démarche se déroulera en deux étapes. Une première phase, à l'automne 2025, vise à établir un diagnostic partagé à partir des usages, des besoins et des attentes des usagers de la rue. Elle repose sur un questionnaire, complété par des temps de rencontre sur site et une balade urbaine. Une seconde phase se tiendra au printemps 2026 pour échanger autour des premières esquisses proposées par l'équipe de maîtrise d'œuvre qui sera désignée pour concevoir les futurs aménagements de cet axe.

Cette balade urbaine constitue un temps fort de cette première phase de concertation. Elle permet d'arpenter la rue avec les usagers de la rue (parents, habitants, riverains proches et usagers quotidiens de la rue), d'observer les situations concrètes d'usage et de partager, directement sur place, les ressentis, les difficultés et les idées d'amélioration de la rue, afin de constituer un diagnostic partagé de la rue.

2/ TEMPS D'ECHANGE PAR POINTS D'ARRETS

La balade est structurée autour de trois points d'arrêt. A chaque étape, les intervenants apportent des éléments de contexte sur les espaces traversés ainsi que leurs enjeux. Les participants sont ensuite invités à exprimer leurs ressentis, à décrire leurs usages quotidiens ou ceux qu'ils observent. Ils disposent également d'un carnet de balade qu'ils peuvent compléter au fil du parcours pour noter leurs remarques et observations.



1- Devant l'école et le multi-accueil

Le premier point d'arrêt se situe devant l'école. Jérémy Haudry, responsable de l'aménagement à la Ville de Couëron, et Séverine Martin, chargée de missions espaces publics au sein de Nantes Métropole, rappellent le contexte de la rue à cet endroit et reviennent sur les travaux réalisés durant l'été dernier. Ils expliquent que ces interventions ont été engagées suite aux constats observés sur la rue :

- Une chaussée fortement dégradée,
- Des reprises régulières par le Centre Technique cet hiver en raison de plusieurs interventions à effectuer,
- Une chaussée très sollicitée avec les travaux sur le secteur Gâtine (déviation).

Compte tenu des délais avant les travaux définitifs, il a été décidé de refaire *a minima* la chaussée dans l'attente du réaménagement global.

À ce niveau, plusieurs enjeux sont identifiés pour le réaménagement définitif de la rue : sécurisation des aménagements cyclables, sécurisation des circulations piétonnes, intégration des transports en commun et leurs arrêts (deux lignes de bus traversent et stationnent à proximité), revalorisation du parvis, maintien des activités économiques existantes dont prise en compte du garage et apaisement des circulations automobiles.

Ces propos introductifs suscitent quelques réactions de la part des participants. Elles sont recensées ci-dessous par thématiques abordées



Des travaux d'attente globalement appréciés

Plusieurs participants soulignent que les travaux d'attente réalisés sont plutôt positifs : le nouveau revêtement est jugé plus confortable, générant moins de bruit et plus aucun choc. En revanche, cette amélioration semble aussi favoriser certains excès de vitesse, surtout entre le stade et le rond-point en face de la résidence séniors.

Des traversées piétonnes jugées dangereuses

Plusieurs participants signalent la dangerosité des traversées piétonnes devant l'école. Ils évoquent notamment des vitesses de circulation jugées excessives et des traversées fréquentes en dehors des passages piétons, en particulier sur le terre-plein central. Ce dernier est perçu comme problématique pour la visibilité des tout-petits, en raison notamment de la végétation qui y est implantée.

Plusieurs pistes sont alors proposées :

- retirer la végétation, même si certains regrettent cette solution jugée dommageable ;
- installer des barrières au niveau des zones végétalisées ;
- déplacer le passage piéton.

Les intervenants soulignent toutefois les limites de ces propositions : l'ajout d'éléments comme des barrières peut également générer de nouvelles prises de risques (tentatives de passage par-dessus, contournements) et brouiller le message adressé aux automobilistes. La question posée collectivement est donc celle de la pertinence du terre-plein central dans sa forme actuelle. En effet, s'il contribue à réduire la vitesse des véhicules, il semble en même temps générer des situations à risque pour les piétons lors des traversées.

Des difficultés de stationnement

Les participants relèvent plusieurs problèmes liés au stationnement :

- du stationnement « sauvage » sur les trottoirs, en face de l'école et à hauteur du garage, ainsi que du stationnement minute sur l'emplacement réservé au bus (perçu comme moins problématique pour les traversées) ;

- une saturation des places de stationnement, en particulier aux heures de pointe ;
- l'absence de stationnement PMR à proximité immédiate de l'entrée : une place existe à l'intérieur mais elle n'est pas toujours disponible, alors qu'au moins deux familles sont concernées par ce besoin de manière régulière.

Des stationnements vélos à améliorer

Les participants indiquent ne pas voir beaucoup de vélos sur ce secteur, mais estiment malgré tout que l'offre de stationnement n'est pas pleinement satisfaisante. Deux principaux points sont soulevés : l'accessibilité des emplacements, jugée difficile en raison de la hauteur du trottoir, et le type de mobilier actuel, qui ne permet pas, par exemple, d'attacher un vélo cargo.

2- Autour du complexe sportif

Le deuxième arrêt de la balade se situe aux abords du complexe sportif, sur le parking du stade de football. À cet endroit, les intervenants soulignent que la question du stationnement constitue un enjeu majeur, en particulier dans la perspective du projet de création d'une halle sportive. Bien que ce projet en soit encore au stade des études, il devra être pris en compte dans la réflexion globale sur la restructuration et l'optimisation de l'offre de stationnement du secteur.

Par ailleurs, plusieurs enjeux de sécurité sont identifiés, notamment au niveau des carrefours, jugés peu lisibles et susceptibles de générer des situations à risque dans la cohabitation des différents usages (piétons, cycles, véhicules).

Le parcours autour des équipements sportifs donne ainsi lieu à un certain nombre de remarques et d'observations, présentées ci-dessous.



Un manque de visibilité à la sortie du gymnase

À la sortie du gymnase, les participants signalent un problème de visibilité lié aux voitures stationnées, qui bouchent la vue et rendent les traversées plus délicates.

Des parkings saturés

Les parkings sont décrits comme saturés toute la semaine, avec une situation encore plus critique lors d'événements (tournoi de foot, brocante). Ces pics de fréquentation génèrent du stationnement sauvage tout le long de la rue, des deux côtés, ce qui complique fortement la circulation, notamment pour les bus. Il est déjà arrivé qu'un bus se retrouve bloqué par du stationnement sauvage. Plusieurs participants évoquent la possibilité d'utiliser un champ voisin comme parking lors de ces événements, accompagné d'une signalétique invitant les visiteurs à s'y garer.

Des carrefours dangereux

Les participants signalent que le carrefour avec la rue Joliot Curie présente un réel problème de visibilité. Les automobilistes doivent avancer très près de l'intersection pour voir les véhicules arriver sur leur gauche, ce qui rend le tourne-à-gauche particulièrement délicat. Un manque de visibilité similaire est également relevé au niveau du carrefour avec la rue Carpental.

Un besoin de mobilier urbain

La question de l'installation de mobilier de repos est abordée, notamment pour répondre aux besoins des personnes âgées et des groupes avec enfants. Les participants formulent toutefois une réserve : ils souhaitent éviter que ces aménagements soient implantés trop près des habitations, par crainte de phénomènes de squat.

Il est précisé que la création de mobilier de repos fait bien partie des objectifs du réaménagement. L'implantation de bancs ou d'assises apparaît plus pertinente aux abords des équipements sportifs et de l'école pour éviter toute nuisance éventuelle.

Un éclairage à repenser

Les participants soulignent les nuisances lumineuses subies par les riverains, en lien avec des éclairages orientés en hauteur, perceptibles dans les maisons. Plusieurs d'entre eux proposent de revoir l'implantation et l'orientation des points lumineux afin qu'ils éclairent davantage la rue, et s'interrogent sur la possibilité de recourir à des systèmes d'éclairage à détection, ne s'allumant qu'au passage des usagers.

Sur ce point, les intervenants précisent que les réflexions portent le plus souvent sur la temporisation de l'éclairage public, c'est-à-dire sur une modulation de son intensité ou de son fonctionnement en fonction des heures de la journée. Ils ajoutent que la mise en place de systèmes automatisés à détection est plus complexe, car il convient de garantir un niveau de sécurité suffisant et de disposer d'équipements fiables et de qualité.

3- Le trajet jusqu'au rond-point rue de la Salle

Le troisième point d'arrêt porte sur le tronçon reliant le complexe sportif au rond-point de la rue de la Salle. Sur ce secteur, les enjeux portent principalement sur la cohabitation des usages, en particulier en matière de circulation :

- continuité des cheminements piétons ;
- circulation automobile ;
- déplacements à vélo et continuité cyclable entre la ZAC de la Métairie et la Chabossière.

Les enjeux de gestion des eaux pluviales sont également mis en avant. Il est expliqué que le réseau d'eau est aujourd'hui en très mauvais état. La question de l'infiltration et de la désimperméabilisation sera donc traitée, afin de limiter le rejet de l'ensemble des eaux vers le réseau et, par conséquent, d'éviter des coûts supplémentaires de traitement.

La préservation et la valorisation du patrimoine végétal de la rue, en assurant une continuité paysagère le long de la voie, sont également soulignées comme des enjeux importants, notamment dans ce secteur où se situe une haie bocagère.

En réaction à ces différents sujets, les participants formulent plusieurs observations et remarques recensées ci-dessous.



Des vitesses excessives et une rue très circulée

Les participants remarquent que la rue demeure très passante, même si le trafic a légèrement diminué depuis la fin des travaux de La Gâtine, ce qui apporte « un peu de respiration » sans pour autant supprimer les flux importants de véhicules. Ce constat est objectivé par les intervenants qui précisent que les comptages réalisés recensent 4000 véhicules jours sur la rue.

Une participante signale l'apparition de nouveaux modes de déplacement, en particulier l'usage de la trottinette par les plus jeunes. Ceux-ci ne sont pas toujours bien visibles et se déplacent rapidement, ce qui soulève des questions de sécurité pour les autres usagers de la rue et pour eux-mêmes, en particulier dans la configuration actuelle.

Par ailleurs, les participants indiquent qu'avant le rond-point situé face à la résidence du Lac, une prise de vitesse des automobilistes est observée. Le rond-point est jugé peu efficace pour ralentir les

véhicules car sa largeur permet de le franchir sans réelle réduction de vitesse. Les intervenants précisent que ce gabarit de voirie est lié à la nécessité de permettre le passage des bus.

Une participante suggère la mise en sens unique d'une section de la rue, dans le sens est-ouest, afin de faciliter les croisements de véhicules, tout en maintenant une circulation des bus dans les deux sens. Jérémy Haudry indique que cette option, si elle peut être étudiée, semble difficile à mettre en œuvre compte tenu du faible nombre d'axes importants dans la commune et du risque de report de circulation sur d'autres rues.

Des cheminements piétons inadaptés

Les participants relèvent que, sur la quasi-totalité de la rue, les trottoirs sont trop étroits et en pente, ce qui ne permet pas un cheminement confortable, en particulier pour les personnes en fauteuil roulant ou avec des poussettes. Certaines personnes en fauteuil sont d'ailleurs contraintes de circuler sur la chaussée, ce qui est jugé dangereux.

Un « point dur » est notamment signalé au niveau du rond-point de la rue du Stade, surtout lors des sorties d'école. En effet, le trottoir y est très étroit et la visibilité y est faible. Un autre secteur problématique est signalé le long du trottoir bordant le parking du complexe sportif, où la combinaison de plusieurs facteurs, notamment une haie parfois envahissante et la présence de véhicules stationnés, rend la visibilité du trottoir, voire la circulation piétonne complexe. Un pictogramme piéton y est présent mais il demeure peu lisible et difficile à interpréter.

La mauvaise qualité des cheminements piétons entraîne également des détournements d'usage, comme entre le rond-point situé en face de la résidence seniors et la fin du parking du stade de foot. À l'issue du parking, une rupture du cheminement peu claire incite certains piétons à poursuivre leur trajet sur la chaussée. Depuis la mise en place du chaukidou, ils sont d'ailleurs plus nombreux à y marcher ou courir, semblant se sentir en sécurité grâce au marquage au sol, et ce, dans les deux sens. Cette pratique reste toutefois très dangereuse, car le secteur se trouve dans un virage où la visibilité est réduite. Certains participants proposent de marquer un passage piéton au niveau du parking du stade vers le trottoir en face afin d'inciter les usagers à ne pas continuer sur la chaussée.

Pour améliorer la situation et dégager un peu de largeur sur les trottoirs, les intervenants expliquent qu'un enfouissement des réseaux est prévu, permettant la suppression de plusieurs poteaux. Tous ne pourront toutefois pas être retirés, afin de maintenir un niveau d'éclairage suffisant.

Une participante exprime par ailleurs son inquiétude quant à une éventuelle suppression du trottoir situé devant son habitation sur ce tronçon de la rue. Il lui est confirmé que ce trottoir, côté logements sera maintenu. Sa largeur pourra en revanche varier selon la place disponible sur certaines sections, en tenant compte de la contrainte de conserver une largeur de 6 m pour la chaussée, nécessaire au passage des bus.

Des aménagements cyclables à adapter selon les secteurs traversés

Des échanges portent sur l'aménagement actuel en « chaucidou », jugé intéressant dans son principe mais insuffisamment connu et mal utilisé par une partie des usagers. Il est notamment signalé que, dans le virage où la visibilité est réduite, cet aménagement est perçu comme très dangereux, surtout lorsque des véhicules doivent se croiser.

Séverine Martin précise que la présence d'une haie bocagère protégée ne permet pas de dégager davantage de largeur de voirie de ce côté. En revanche, une emprise existe de l'autre côté de la haie et pourrait offrir la possibilité de créer une voie dédiée. Ce point est identifié comme un sujet d'étude à approfondir par l'équipe de maîtrise d'œuvre.

Une gestion des eaux pluviales à améliorer

Concernant les problématiques d'inondation, les participants indiquent que la situation ne s'est pas réellement améliorée depuis les travaux d'attente et de sécurisation. Ils signalent des bouches d'évacuation régulièrement bouchées et trop petites, un terre-plein parfois inondé et des véhicules qui ont parfois du mal à circuler en raison de l'eau stagnante.

Un manque de stationnement pour les habitants

Les participants soulignent un déficit de places de stationnement à proximité des résidences sur ce tronçon de la rue, ce qui génère du stationnement sauvage le long de la rue. Ils relèvent également la présence de « stationnement minute » directement sur la chaussée, jugé dangereux. Il est suggéré par une participante de créer une ou deux places de stationnement sur ce secteur, afin de répondre aux besoins de la résidence seniors et du lotissement, notamment pour les visiteurs.

Par ailleurs, un espace vert appartenant à la copropriété est mentionné comme une emprise potentielle à étudier pour l'aménagement éventuel de places de stationnement supplémentaires.

Intégrer les transports en commun dans l'aménagement

Une participante rappelle les demandes récurrentes des résidents de la résidence seniors pour l'installation d'abribus, afin de pouvoir se protéger lors des intempéries. L'arrêt est en effet décrit comme très fréquenté. Les intervenants indiquent que ce sujet devra être étudié, en tenant compte notamment de critères liés au nombre de montées et descentes nécessaires pour justifier la création d'abribus. Ce point fera l'objet d'un approfondissement.

Un participant souligne également que de nombreux jeunes venant de La Bazillière utilisent cet arrêt, sans disposer de cheminements adaptés pour y accéder. Sur ce point, il est indiqué que ce secteur ne relève pas directement du périmètre du projet, mais que l'idée pourra être conservée si une opportunité de création de cheminement sécurisé se présente.

Le coût du projet

Avant la fin de la balade, un participant interroge les intervenants sur l'existence d'un budget déjà défini pour le projet. Il est répondu qu'une enveloppe financière, jugée suffisamment conséquente pour intervenir sur de nombreux aspects, a bien été provisionnée, mais qu'elle reste à affiner. Il est précisé que l'un des postes de dépense les plus importants concernera l'enfouissement des réseaux.

3/ CONCLUSION

En conclusion de la balade, l'animatrice remercie les participants pour leur présence et leur implication. Elle les invite à remplir le questionnaire en ligne s'ils ne l'ont pas encore fait. Elle précise ensuite que cette rencontre fera l'objet d'un compte-rendu qui leur sera transmis et sur lequel ils pourront réagir si besoin.

Un prochain rendez-vous en présence de l'équipe de maîtrise d'œuvre est annoncé au printemps afin de présenter et discuter plusieurs scénarios d'aménagement.