

# Schéma directeur des itinéraires cyclables

CLP Erdre et Cens - 26 novembre 2020



- Définir le vélopolitain
- Fixer la feuille de route du mandat,
- Identifier les premiers axes à réaliser

## L'étude confiée à Inddigo porte sur différents volets du Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables



- L'élaboration d'une hiérarchisation du réseau cyclable reposant sur 4 niveaux déterminés à partir des potentiels de report modal de chaque axe :
  - **liaisons magistrales** : couvrent des corridors de déplacements tous modes importants et ont vocation à constituer un réseau vélo de premier niveau, bénéficiant des meilleurs aménagements possibles pour garantir fluidité et rapidité des déplacements à vélo (les axes structurants d'aujourd'hui + quelques autres),
  - **liaisons structurantes** : des liaisons à fort potentiel de fréquentation et de report modal, reposant sur un niveau de service élevé et assurant sécurité optimale, confort d'usage et absence de conflits d'usages avec les automobilistes et les piétons,  
**=> ces deux premières catégories correspondent au Vélopolitain**
  - **liaisons secondaires** : essentielles au fonctionnement du réseau global et servent au rabattement vers des axes structurants ou magistraux. Elles doivent permettre des déplacements en toute sécurité et limiter au maximum les conflits d'usage.
  - **liaisons de maillage** : il s'agit de liaisons dont le potentiel d'usage est modeste mais dont l'existence est justifiée par la volonté de relier toutes les communes et toutes les centralités au reste du réseau. Elles peuvent bénéficier d'aménagements variés, en fonction du contexte, mais qui doivent toujours garantir la sécurité des cyclistes.
- La construction d'un Référentiel d'Aménagements Cyclables (RAC) pour les deux niveaux d'itinéraire les plus élevés (axes magistraux et structurants),
- La réalisation d'études de faisabilité sur 5 premiers itinéraires,

#### 4 **Les 4 niveaux d'itinéraires cyclables prévus au SDIC correspondent à 2 niveaux de financement**

---



##### **Axes magistraux et structurants d'intérêt métropolitain :**

- portage du département déplacement, en lien avec la direction de l'espace public
- **PPI non territorialisée,**

##### **Axes secondaires et de maillage, d'intérêt local à l'échelle des villes et quartiers :**

- portage par les pôles de proximité,
- s'inscrivent dans la continuité des **Plans Communaux de Déplacements Doux (PCDD)** précédents,
- Les projets correspondants seront à discuter dans le cadre de la **préparation de la PPI territorialisée.**

## Rappel sur les plans communaux de déplacements doux 5 (PCDD) élaborés à partir de 2011

---



- Documents d'orientation à l'échelle de la commune pour les aménagements cyclables et piétonniers, déclinaison des enjeux du PDU et du premier plan vélo, élaborés dans le cadre d'une importante démarche de dialogue citoyen
- Mise en œuvre par les pôles de proximité sur deux mandats avec des priorités identifiées à court ou moyen terme et des enveloppes financières dédiées.
- A partir des bilans de PCDD réalisés en 2019, et de la nouvelle hiérarchisation des axes cyclables, travail d'actualisation à prévoir pour préparer la feuille de route territorialisée « vélo » du nouveau mandat

## La hiérarchisation du réseau cyclable

## 7 Méthodologie d'élaboration de la hiérarchisation

---

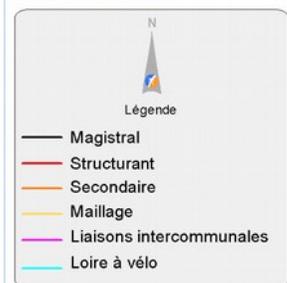


- Un premier travail du BE basé sur le **potentiel de report modal** aboutissant à un schéma hiérarchisé selon 4 niveaux de service
- Une **mise en débat de la hiérarchisation** « technique » au regard des attentes des communes et du contexte local lors des CLP (automne 2019)
- **Ajustement du schéma directeur** en fonction des remarques collectées en CLP, des avis transmis par les communes fin 2019 et des aspects suivants :
  - logique territoriale clarifiée (1 radiale + 1 rocade par cadran en magistral, 4 radiales + 1 rocade en magistral pour le territoire métropolitain),
  - limiter le surclassement hiérarchique à un seul niveau supérieur,
  - équilibre nord-sud,
  - lisibilité générale du réseau magistral/structurant à l'échelle métropolitaine

# 8 Le schéma directeur des itinéraires consolidé

## SCHÉMA DIRECTEUR DES ITINÉRAIRES CYCLABLES

Hiéarchisation des voies



<b>Magistral</b>	<b>144 KM</b>
<b>Structurant</b>	<b>149 KM</b>
<b>Secondaire</b>	<b>178 KM</b>
<b>Maillage</b>	<b>111 KM</b>

SPIT/M05/Gar/Hierarchi

Edité par : DD/DIC/SPIT/BR  
source(s) des données : Nantes Métropole  
Réalise par : DD/DIC/SPIT/BR



# Le Référentiel d'Aménagements Cyclables (RAC)

**Le RAC concerne les deux premiers niveaux d'aménagement (magistraux et structurants), sur les aspects suivants :**

- Le type d'aménagements
- Les leviers de performance de l'aménagement
- Les solutions de sécurité
- Les aménités

## **Les objectifs du RAC**

- Qualifier les **ambitions d'aménagement** et de pratique du vélo.
- Définir les bases d'un aménagement cyclable à respecter et à **décliner dans l'opérationnel**.
- Préciser le cahier des charges permettant d'assurer la lisibilité des axes magistraux et structurants en s'appuyant sur des **catégories d'aménagements distincts** et des éléments de design à définir.

## L'ambition générale du Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables 2020 de Nantes Métropole

Faire émerger un **réseau magistral performant** correspondant au **Vélopolitain** et consolider un **réseau structurant efficace** et irrigant tout le territoire métropolitain.

Anticiper une **part modale du vélo à 12% à horizon 2030** et une démultiplication des types d'usagers et des engins de déplacement (vélos et autres).

Créer une **rupture dans l'aménagement et l'usage de l'espace public**, en accompagnant une logique globale de transition écologique et d'apaisement de la ville.

Innover et s'inspirer des **meilleures pratiques** pour faire de Nantes Métropole un laboratoire de la ville cyclable du 21<sup>ème</sup> siècle (porter des innovations et des expérimentations pour accompagner les évolutions du code de la route).



Période 2020-2026 :

- Plan Vélo estimé à 115M€, dont 50M€ pour les axes magistraux et structurants
- 2M€/km en moyenne pour les axes magistraux
- 1M€/km en moyenne pour les axes structurants

# Exemple de contenu du RAC

## Le type d'aménagement : traduction opérationnelle Principes de traitement en section courante

### Axe magistral

#### Le type d'aménagement

- **Site propre à 100% en recherchant avant tout le principe des pistes monodirectionnelles**

#### Positionnement de l'aménagement

- **Piste séparée des autres fonctions par un dispositif physique le plus large possible** garantissant la sécurité des cyclistes et l'absence de conflit avec les autres modes.
- **Aménagement à niveau de chaussée, à mi-niveau ou dénivelé (14 cm par exemple)**
- **Piste à niveau de trottoir contiguë aux cheminements piétons**, possible en situation contrainte (ex: sur ou sous ouvrage d'art) ou dans un contexte particulier (ex: espaces à dominante piétonne) avec revêtements cycle / piéton différenciés et délimitation texturée et visuelle, dans le respect des largeurs plancher (voir ci-contre)
- **Piste bidirectionnelle centrale** possible si voies apaisées de part et d'autres et en absence ou en présence très limitée de flux piétons sécants (commerces, établissements scolaires,...).
- **Continuité du revêtement** différencié.

### Axe structurant

#### Le type d'aménagement

- **Site propre à privilégier en recherchant avant tout le principe des pistes monodirectionnelles**
- Part d'alternative acceptable sur des longueurs limitées

#### Positionnement de l'aménagement

- **Piste séparée des autres fonctions par un dispositif physique le plus large possible à privilégier**
- **Aménagement à niveau de chaussée, à mi-niveau ou dénivelé (14 cm par exemple)**
- **Piste à niveau de trottoir contiguë aux cheminements piétons** acceptable ponctuellement avec revêtements cycle / piéton différenciés et délimitation texturée et visuelle possible, dans le respect des largeurs plancher (voir ci-contre)
- **Piste bidirectionnelle centrale** possible si voies apaisées de part et d'autres et en absence ou en présence très limitée de flux piétons sécants (commerces, établissements scolaires, ...).
- **Continuité du revêtement** différencié.



Crédit photo: Indigo



Crédit photos: Vélo Cité

Le type d'aménagement

### Largeurs d'aménagement à respecter

#### Pistes monodirectionnelles

- **Plancher : 2.00 m**
- **Standard : 2.50 m**

#### Pistes bidirectionnelles

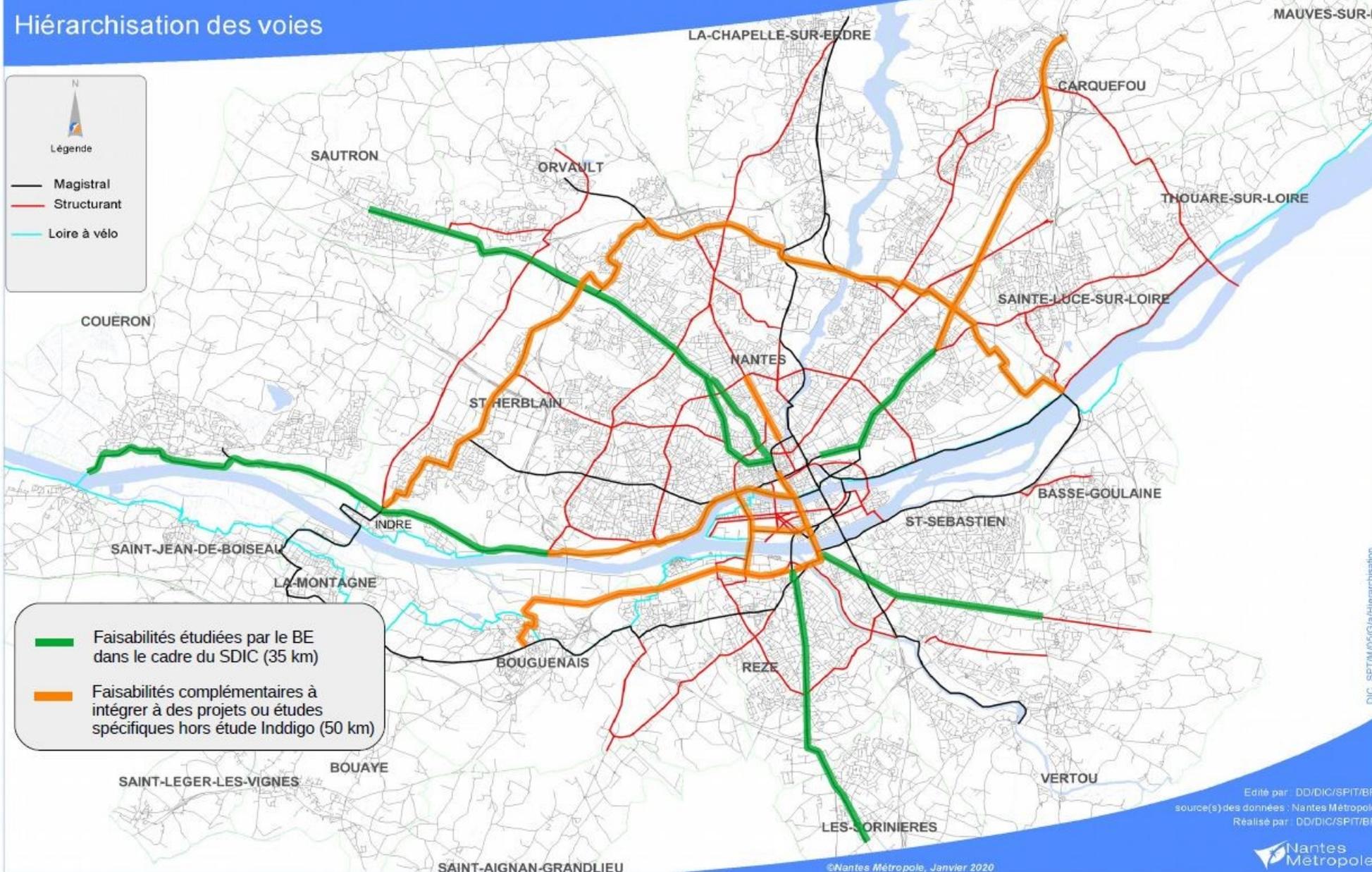
- **Plancher : 3.00 m**
- **Standard : 4,00 m**

- Une première version du document a été réalisée, dans le cadre d'un travail technique mené au printemps 2020 (BE Inddigo et services de Nantes Métropole),
- Ce document fait actuellement l'objet d'adaptations dans le cadre d'échanges avec les nouveaux élus en charge du vélo,
- L'objectif est de finaliser et diffuser les orientations issues du document avant fin 2020

## Les études de faisabilité

## SCHÉMA DIRECTEUR DES ITINÉRAIRES CYCLABLES

### Hierarchisation des voies



 Faisabilités étudiées par le BE dans le cadre du SDIC (35 km)  
 Faisabilités complémentaires à intégrer à des projets ou études spécifiques hors étude Inddigo (50 km)

DIC\_SFTM/05/G1a/Hierarchisation

Edité par : DD/DIC/SPIT/BR  
 source(s) des données : Nantes Métropole  
 Réalisé par : DD/DIC/SPIT/BR

- **Liaison A « Gare vers l'Est »** : Boulevards Stalingrad, Dalby, route de Sainte-Luce jusqu'au giratoire de la Chenaie
- **Liaison B « Sautron / Nantes Centre »** via la Route de Vannes avec deux itinéraires étudiés dans la centralité : via la rue des Hauts Pavés ou via les boulevards Boulay Paty, Meusnier de Querlon et Guist'Hau
- **Liaison C « Route de Clisson »** entre Pirmil et la Gare de Vertou
- **Liaison D « Ouest »**: route des Sables entre la Roche Maurice et Couëron
- **Liaison E « Rezé / Les Sorinières »**

## **Les faisabilités relevant d'études urbaines ou de déplacements en cours**

- **La Route de Pornic** via les autres études en cours sur le secteur (Co-voiturage, études tramway, desserte de l'aéroport)
- **La liaison entre les Ponts Anne de Bretagne et 3 Continents** via les études tramway et d'aménagement de l'île de Nantes
- **La liaison Doulon-Carquefou** dans le prolongement de la liaison A, via une étude SNCF en cours
- Les maillages cyclables via les opérations de développement urbain (**Petite Hollande, Bords de Loire** notamment...)

## **Les faisabilités complémentaires qui pourraient faire l'objet d'études spécifiques (liste à compléter/stabiliser)**

- **Liaison de rocade à l'échelle de la métropole**
- **Rue Paul Bellamy**

Les premières faisabilités ont été **réalisées sur les 2 liaisons A et B** (Dalby, et route de Vannes),

Un travail d'analyse des différents scénarios étudiés sur chaque liaison est en cours (complexe car approche exhaustive sur itinéraires longs, avec configurations variables)

Validation de la hiérarchisation du réseau et de la liste des liaisons à étudier en faisabilité

- **18 novembre** : G24 (présentation aux nouveaux élus de la hiérarchisation du réseau, du RAC et des études de faisabilité)
- **retour des communes attendu pour le 15 décembre** : validation des ultimes modifications sur le réseau hiérarchisé, et proposition d'axes complémentaires en faisabilité.
- **décembre 2020/ début janvier 2021** : conférence de maires ou G24 pour validation

=> Conseil Métropolitain février 2021 : validation hiérarchisation du réseau, et liste des faisabilités et RAC

=> Objectif : disposer des 5 faisabilités pour juin 2021, pour définir les priorités en lien avec la feuille de route du mandat (mais cela reste à confirmer pour les liaisons complémentaires)

**Merci de votre attention**