

1. Les Politiques de déplacement

A. Du Schéma Directeur des Continuités Cyclables de Nantes Métropole au Plan Vélo

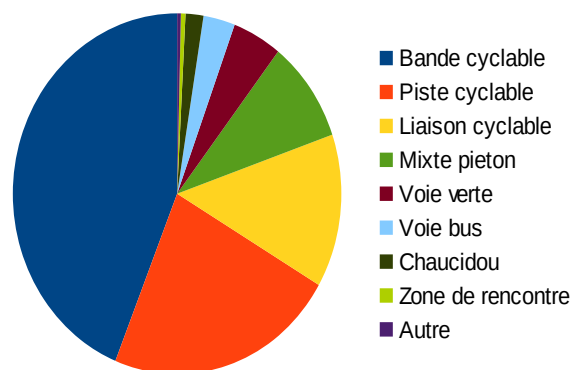
Les orientations fixées par le Schéma Directeur des Continuités Cyclables.

Depuis de nombreuses années, Nantes Métropole mène une politique volontariste visant à réduire la part de la voiture dans les déplacements urbains au profit de modes de déplacements alternatifs (marche, vélo, transports en communs).

Approuvé en date de février 2016, le nouveau plan vélo d'agglomération vise à atteindre un réseau cyclable d'environ 700 kilomètres aménagés d'ici 2020 (contre 545 kilomètres au 31 décembre 2016).

A cette date, le réseau cyclable compte une part majoritaire de bandes cyclables :

Type d'aménagement	Linéaire (en km)
Bandes cyclables	240,2
Pistes cyclables	124,3
Liaisons cyclables (dont doubles sens cyclables)	75,3
Espaces partagés ponctuels piétons / cycles	50
Voies vertes	26,6
Couloirs de bus	17
CVCB (Chaucidou)	9,6
Zones de rencontre	2,5
+ Transfert d'aménagements vélos du département (ex : liaison Bouaye-Bouguenais, Vertou...)	20



Pour mémoire, le linéaire en km de voiries partagées / apaisées est de près de 583 km se répartissant comme suit (chiffres de Mars 2016):

	Métropole		Ville de Nantes
	En km	En %	En %
Voiries apaisées	583	16	29
Dont :			
Zones 30	428	11	20
Voies limitées à 30 km/h	126,3	3	6
Zones de rencontre	6,1	0,2	0,2
Aires piétonnes	21	1	3
Zones à trafic limité	1,5	0,04	0,2

La stratégie d'aménagement repose donc sur la nécessité de mieux prendre en compte le cycliste sur l'espace public. Le traitement de l'espace public doit répondre à la prise en compte par ordre de priorité des usagers les plus vulnérables : piétons, vélos, 2RM (2 roues motorisées), VL...

La stratégie d'aménagement cyclable vise à considérer que l'espace du cycliste doit être traité de manière privilégiée en lien avec celui du piéton plutôt qu'en lien avec la chaussée.

La reconquête d'une nouvelle clientèle cyclable nécessite de créer des aménagements permettant à tous (dont familles, enfants, personnes âgées...) de circuler avec un fort sentiment de sécurité.

Une attention particulière doit également être apportée à assurer des continuités homogènes dans leur traitement, à garantir des itinéraires lisibles et continus.

Cela nécessite de réinterroger, dans la mesure du possible, la place de la voiture en circulation et en stationnement, en agissant sur ces deux leviers pour permettre une recomposition des espaces publics.

Les règles de prise en compte du vélo dans les aménagements d'espace public

Le schéma directeur des continuités cyclables (datant de 2003) a laissé place à l'adoption d'un premier plan vélo en 2008 puis d'un second en 2015 qui prévoit :

- Une prise en compte systématique du vélo dans tous les aménagements d'espace public.
- La poursuite de la réalisation de plans communaux de déplacements doux (PCDD) qui ont fixé de nouvelles priorités d'aménagement par commune. L'objectif était de traduire dans des plans communaux les orientations définies dans le plan vélo en termes de développement du vélo comme mode de déplacements de proximité dans les secteurs urbanisés denses.

Le renforcement du maillage du réseau cyclable est assuré par :

- Les projets de réfections de chaussées ou de réaménagement d'axes sur les voiries principales qui intègrent systématiquement des aménagements cyclables. Cette prise en compte sera mise en œuvre en s'appuyant sur une hiérarchisation du réseau viaire et sur ce guide des aménagements cyclables.

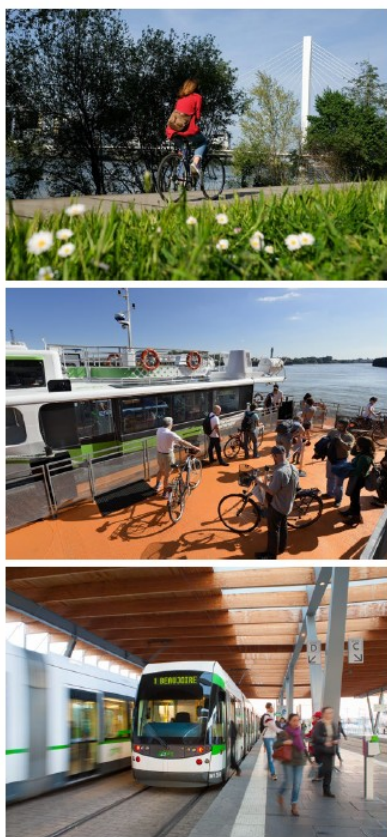
- L'intérieur de la maille constitué par le réseau de voiries principales est traité en zones apaisées (zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes). A l'intérieur, toutes les rues à sens unique doivent être traitées avec des doubles sens cyclables (se référer au III. Le choix de l'aménagement)

Un principe de crédits affectés a été mis en œuvre depuis le 1^{er} janvier 2010 pour s'assurer collectivement de la bonne prise en compte du vélo dans les aménagements d'espace public des voiries principales et de distribution.

Le réseau cyclable d'agglomération se renforce au fur et à mesure de la réalisation de la programmation voirie par commune. L'ensemble des travaux ainsi réalisés permet de constituer un ensemble d'aménagements dédiés au sein duquel des priorités pourront être décidées pour assurer des continuités urbaines et inter-quartiers.

Les liaisons d'agglomération non urbanisées seront également traitées au fur et à mesure des réaménagements d'axes.

Les principaux objectifs du Plan Vélo ont été repris par le Plan de Déplacements Urbain d'agglomération arrêté en décembre 2018 :

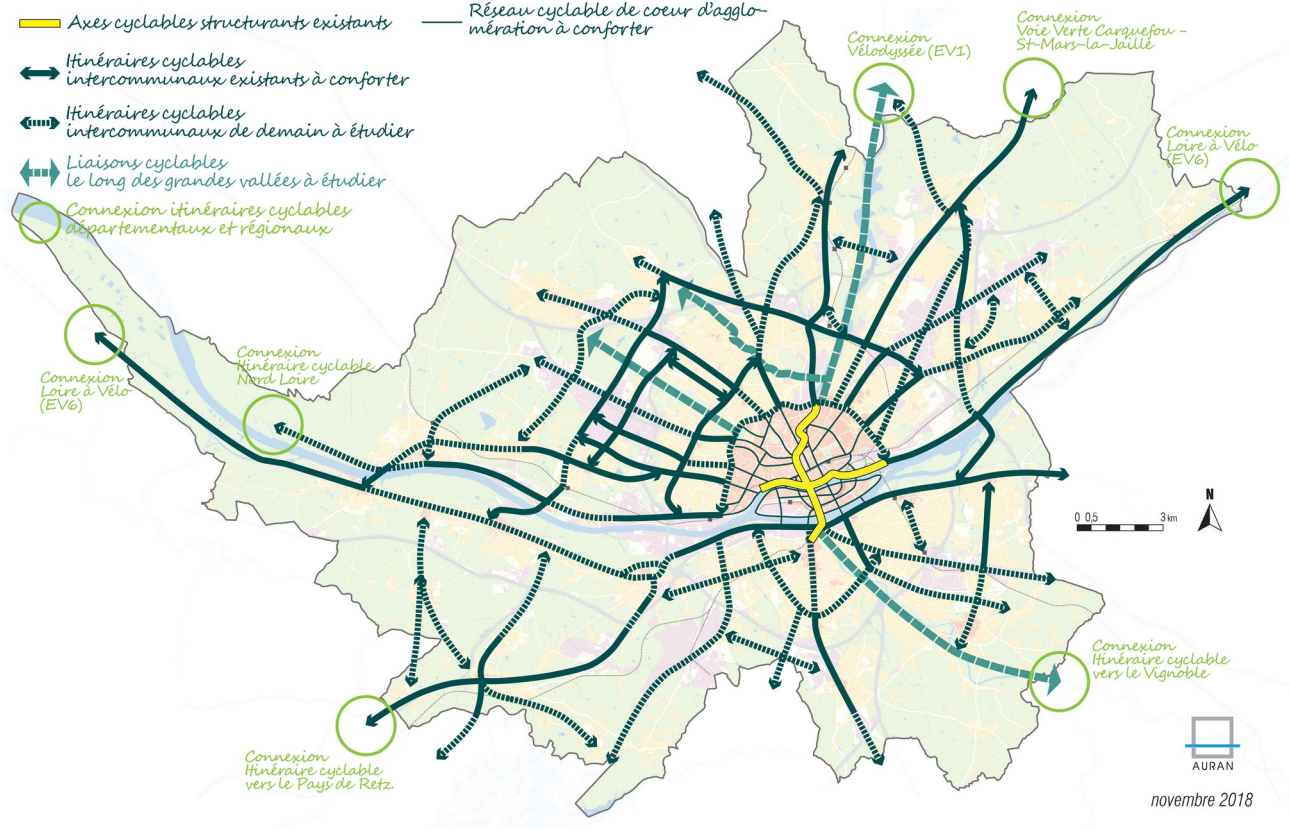


The cover of the 'Plan de déplacements urbains 2018-2027, perspectives 2030' document. It features the Nantes Métropole logo at the top right. In the center, there is a white silhouette graphic on an orange background showing various modes of transport: a tram, a van, a bus, a person walking, a person on a bicycle, a car, and another person walking. Below the graphic, the title 'Plan de déplacements urbains 2018-2027, perspectives 2030' is written in black. At the bottom right, a black box contains the text 'Approuvé par le Conseil Métropolitain' and '7 décembre 2018'. The website 'nantesmetropole.fr' is at the very bottom right.

Ce dernier comporte un schéma stratégique vélo qui sera décliné courant 2020 sous forme de schéma directeur vélo.

Principes d'itinéraires cyclables intercommunaux

-  Axes cyclables structurants existants
-  Réseau cyclable de cœur d'agglomération à conforter
-  Itinéraires cyclables intercommunaux existants à conforter
-  Itinéraires cyclables intercommunaux de demain à étudier
-  Liaisons cyclables le long des grandes vallées à étudier
-  Connexion itinéraires cyclables départementaux et régionaux



B. Le Plan Vélo 2008 - 2018 du Conseil Départemental de Loire Atlantique

Adopté en 2008, ce plan fixait les objectifs du Conseil Départemental en termes d'aménagements cyclables à l'horizon 2018.

Ce plan visait essentiellement à développer les déplacements utilitaires à vélo à travers des aides accordées aux communes et intercommunalités pour la réalisation d'aménagements. Il avait également pour objectif de constituer, à terme, un réseau d'itinéraires de loisir à l'échelle du département au travers d'aménagements réalisés sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental.

Les grands itinéraires cyclables à vocation essentielle de loisirs

Nantes Métropole est concernée par le projet de la Loire à Vélo (projet du schéma national des voies vertes initié par la Région Pays de la Loire). Cet itinéraire prévoit la réalisation d'aménagements cyclables permettant de relier, à terme, Cuffly dans le Cher (près de Sancerre) à St-Brévin-les-Pins. Labellisé voie verte, cet aménagement traverse l'agglomération d'Est en Ouest, de Mauves-sur-Loire au Canal de la Martinière.



Dans le cadre de son Plan Vélo, le Conseil Départemental prévoyait également la réalisation de 4 grands itinéraires entre :

- Nantes Métropole et le Canal de Nantes à Brest,
- Nantes métropole et Saint-Mars la Jaille / Chateaubriand
- Nantes Métropole et le Vignoble
- Nantes Métropole et le Pays de Retz.

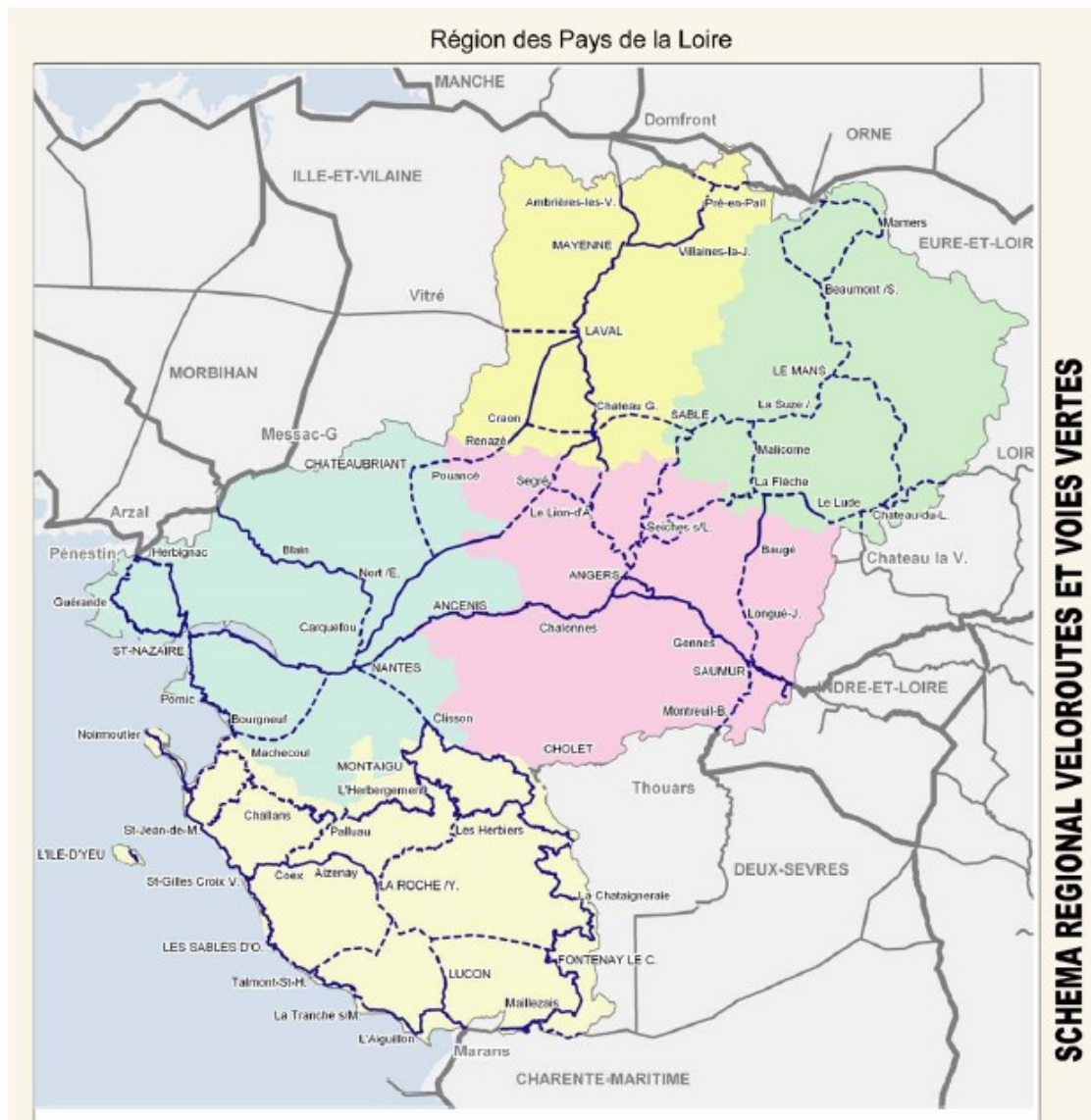
Par ailleurs, deux véloroutes européennes traversent l'agglomération :

- EV6 : Loire à Vélo
- EV1 : Vélodyssée



C. Le schéma régional des véloroutes et voies vertes

La Région propose un soutien à l'aménagement et l'équipement des itinéraires cyclables inscrits au Schéma régional véloroutes et voies vertes (SR3V), dont notamment « La Loire à Vélo ». Au vu du réel intérêt économique de cet itinéraire, la valorisation de « La Loire à Vélo » fait partie des priorités de la politique touristique régionale.



SCHEMA REGIONAL VELO ROUTES ET VOIES VERTES

Légende sur les axes du schéma régional

- Axe régional existant
- - - Axe régional sans aménagement
- Axe européen, national ou régional) hors région Pays de la Loire