



Mai 2010

PDU 2010-2020 de Nantes Métropole Actions proposées par Place au Vélo

Propositions

- Du faible 2% des déplacements en 2009, nous proposons le taux ambitieux de 15% en 2020. Les agglomérations de Bordeaux et Toulouse ont signé la charte de Bruxelles en mai 2009 pour viser cet objectif, Nantes doit les rejoindre.
- La vitesse limite autorisée en milieu urbain doit être limitée à 30 km/h. Seule la voirie primaire et les voies intercommunales – souvent du domaine départemental – devront être limitées à 50 km/h et à terme doublées par des pistes cyclables indépendantes.
- Cette vitesse sera limitée à 20 km/h dans des zones de rencontre qui seront systématiquement aménagées devant les établissements scolaires.
- Cependant il semble illusoire d'avoir toute la voirie primaire équipée de bande/piste cyclable dans la durée du PDU. Cette planification existe depuis une douzaine d'années et quasi aucune voie de la voirie départementale n'a été aménagée.
 - Nous proposons donc un réseau communautaire d'une douzaine d'axes reliant les communes de l'agglo, pour mettre en place des itinéraires réellement sécurisés, de préférence en site propre.
 - Ces axes sont complétés d'axes communaux ou intercommunaux, également sécurisés, reliant les quartiers et desservant les zones d'activité diverses et tous les établissements scolaires ou sportifs. Un jalonnement spécifique de ces axes donnera une bonne visibilité au réseau cyclable.

- L'utilisation des coulées vertes pour le vélo est une possibilité à développer : en cas de situation de conflit avec les piétons cela peut se résoudre avec sécurisation des piétons par des chicanes aux endroits sans visibilité.
- Un grand soin doit être apporté à la qualité des aménagements cyclables, notamment la facilité de roulement. De nombreuses bordures de trottoir doivent être réduites à zéro pour offrir de nouvelles alternatives aux cyclistes.
- Pour augmenter l'usage de la bicyclette, des services nouveaux sont à créer : prêts de vélos en longue durée, « stations service » accessibles, et surtout une maison du vélo pour promouvoir en permanence cette nouvelle forme de mobilité urbaine.
- Jouer sur le stationnement automobile pour favoriser le transfert modal. Les espaces libérés par le stationnement seront utiles aux autres modes de transport que la voiture individuelle.
- Pour les stationnements des vélos, multiplication des appuis-vélos sur l'espace public, à intervalles réguliers. Des stationnements nombreux, abrités et sécurisés seront implantés dans les gares et les P+R.
- Dans l'habitat ancien, des solutions seront mises en œuvre : outre les parkings en ouvrage du centre-ville, des box seront installés et loués, certains pas de porte seront aménagés et loués pour des garages à vélos.

Actions

- Limiter les facilités du stationnement automobile dévoreur d'espace public et incitateur au déplacement automobile
- Suppression du stationnement en épi
- Implanter des stationnements régulièrement sur la voirie en remplaçant un stationnement voiture par trois appuis vélos
- Généralisation des DSC (Doubles Sens Cyclables)
- Généralisation des "tourne à droite" au feu pour les vélos
- Adopter la règle du niveau zéro des continuités cyclables pour en assurer le confort
- Sécurisation cyclables des traversées de moyens et grands giratoires
- Création de zones de rencontre aux abords et construction de garage à vélos dans les établissements scolaires
- Développement de l'éducation au vélo des élèves du primaire
- L'île de Nantes modèle de quartier cyclable
- Utilisation des coulées vertes : Erdre, Sèvre, Chézine, Cens...
- Soutien accentué aux associations de cyclistes urbains qui développent l'apprentissage et la sécurité de la conduite à vélo.
- Création d'une « maison du vélo »
- Limitation des entrées de poids lourds dans la ville, en réservant et aménageant l'entrée Sud vers le MIN
- Communications renouvelées auprès des automobilistes et des conducteurs de véhicules utilitaires pour un meilleur respect des cyclistes et des aménagements qui leur sont destinés
- ouvrir un itinéraire cyclable majeur tous les six mois

Continuités à étudier

12 itinéraires permettant un maillage et un jalonnement efficaces :

1. Mauves – Le Pellerin par les bords de Loire (Loire à Vélo)
2. La Chapelle – Université – Ile de Nantes – Rezé – Les Sorinières
3. Mauves – Thouaré – Sainte-Luce – Nantes – Saint-Herblain – Couëron
4. Sautron – Orvault – Ile de Nantes – Saint-Sébastien – Vertou – Basse-Goulaine
5. Carquefou – La Chantrerie – bords de l’Erdre – Rezé – Bouguenais – Le Pellerin
6. Pirmil – Saint-Aignan – Bouaye – St Léger-les-Vignes
7. La Montagne – Indre – Saint-Herblain – Orvault – La Chapelle
8. Les Sorinières – Vertou – Basse-Goulaine – Sainte-Luce – Carquefou
9. Nantes – Dervallières – Zénith – Atlantis
10. Chantenay – Le pont du Cens – La Chapelle
11. Sainte-Luce – Beaujoire – Orvault
12. Trentemoult – Ragon (Rezé) – Saint-Sébastien – Malakoff – Tortière - Chantenay

Continuités urbaines supplémentaires :

- Boulevards circulaires (Belges/Orion/Fraternité....)
- Ile de Nantes est-ouest
- Place Foch – ZI Carquefou
- Thouaré – Carquefou
- Orvault – Sautron
- Saint-Aignan – Pont-Saint-Martin – Les Sorinières