



## **Diagnostic d'usage #2 : quelques pistes détaillées pour progresser grâce à l'aménagement tactique**

### **Résumé de la situation :**

Dans le cadre du comité des partenaires avec Nantes Métropole, Place au Vélo a mené un travail de repérage des lieux les plus pointés par les cyclistes sur l'ensemble du territoire métropolitain pour faire des aménagements tactiques. Les préconisations de Place au Vélo Nantes ainsi que la liste et la méthodologie ont été transmises pour la réunion du Comité des Partenaires de la Mobilité le 14 Mars 2022 et est consultable via ce [lien](#).

<b>1. Classement de la liste des lieux retenus</b>	<b>4</b>
1.1. Ville de Nantes	4
1.2. Pôle de proximité Erdre et Cens	5
1.3. Pôle de proximité Erdre et Loire	6
1.4. Pôle de proximité Loire-Chézine	7
1.5. Pôle de proximité Loire, Sèvre et Vignoble	8
1.6. Pôle de proximité Sud-Ouest	9
<b>2. Zoom sur quelques améliorations possibles</b>	<b>10</b>
2.1. Les lieux prioritaires à Nantes (321 votes)	10
2.1.1. Boulevard Dalby	10
2.1.2. Rue Paul Bellamy	11
2.1.3. Pont de Pirmil	12
2.1.4. Carrefour Quai de la Fosse / Pont Anne de Bretagne	13
2.1.5. Place Zola et Boulevard de l'Égalité	14
2.1.6. Route de Rennes	15
2.1.7. Cours des 50 Otages	16
2.1.8. Route de Vannes	17
2.1.9. Boulevard Gabriel Guist'hau	18
2.1.10. Rue du Poitou et Rue des Hauts-Pavés	19
2.1.11. Boulevard Amiral Courbet et boulevard Michelet	20
2.1.12. Quai Henri Barbusse	21
2.2. Les lieux prioritaires dans le pôle de proximité Erdre et Cens (117 votes)	22
2.2.1. Route de Vannes (Orvault)	22
2.2.2. Route de Rennes (Orvault)	23
2.2.3. Route du Viaduc (La Chapelle-sur-Erdre)	24
2.2.4. Rue de la Vallée (Sautron)	25

2.3. Pôle de proximité Erdre et Loire (87 votes)	26
2.3.1. Route de Paris (Carquefou)	26
2.3.2. Rond-point de la Belle Etoile (Carquefou-Thouaré-sur-Loire)	27
2.3.3. Rue Jean Moulin (Sainte-Luce)	28
2.3.4. Rue des Agena (Carquefou)	29
2.4. Pôle de proximité Loire-Chézine (119 votes)	30
2.4.1. Rond-point de la Porte d'Armor (Saint-Herblain)	30
2.4.2. Le long de la ligne de tramway 1 (Saint-Herblain)	31
2.4.3. Boulevard de la Libération (Saint-Herblain)	32
2.4.4. Rue Jean Jaurès (Indre)	33
2.5. Pôle de proximité Loire, Sèvre et Vignoble (190 votes)	34
2.5.1. Ligne tramway 3 - Pont-Rousseau / 8 Mai (Rezé)	34
2.5.2. Boulevard des Pas Enchantés (Saint-Sébastien-sur-Loire)	35
2.5.3. Rue Jean Jaurès (Rezé)	36
2.5.4. Rue Aristide Briand (Rezé)	37
2.5.5. Rue de la Commune de 1871 (Rezé)	38
2.5.6. Rue du Champ Fleuri (Les Sorinières)	39
2.5.7. Route du Vignoble (Vertou)	40
2.5.8. Rue Busson-Billault (Basse-Goulaine)	41
2.5.9. Rue de la Croix Bine (Saint-Sébastien-sur-Loire)	42
2.6. Pôle de proximité Sud-Ouest (65 votes)	43
2.6.1. Route de Pornic (Bouguenais)	43
2.6.2. Rue de Nantes (Bouaye)	44
2.6.3. Rue de l'Aviation (Bouguenais)	45
2.6.4. Route de Bouguenais (La Montagne)	46
2.6.5. Rue de la Jouardais (Le Pellerin)	47

### **3. Les contributions diverses à l'appel à réflexion sur les aménagements tactiques de Place au Vélo** **48**

3.1. Propositions de vélorues :	48
3.2. Dossier contenant des propositions d'aménagements tactiques	49

### **4. Les commentaires issus du sondage de Place au Vélo sur la priorisation des lieux pour installer un aménagement tactique sur le territoire métropolitain** **50**

### **5. La synthèse des commentaires** **55**

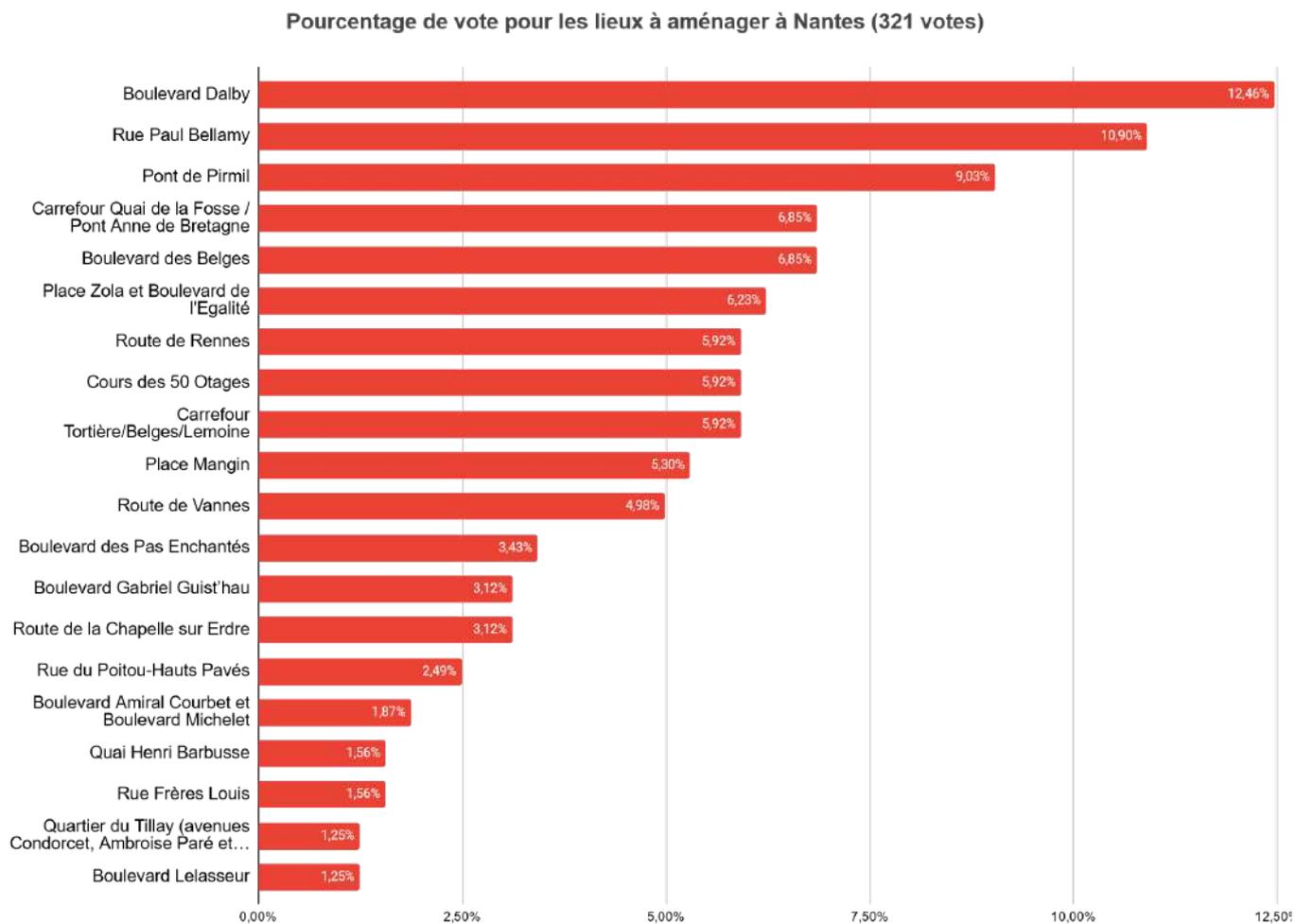
5.1 Les thématiques majeures issues des commentaires du sondage	55
5.2 Les axes supplémentaires les plus cités dans les commentaires	56
5.2.1 Rue Casimir Périer (Nantes)	56
5.2.2 Rue Général Buat (Nantes)	57
5.2.3 Boulevard Lelasseur (Nantes)	58
5.2.4 Route de Sainte Luce (Nantes)	59
5.2.5 Boulevard Henry Orrion (Nantes)	60
5.2.6 Pont Saint Mihiel (Nantes)	61

### **6. Conclusion** **62**

# 1. Classement de la liste des lieux retenus

## 1.1. Ville de Nantes

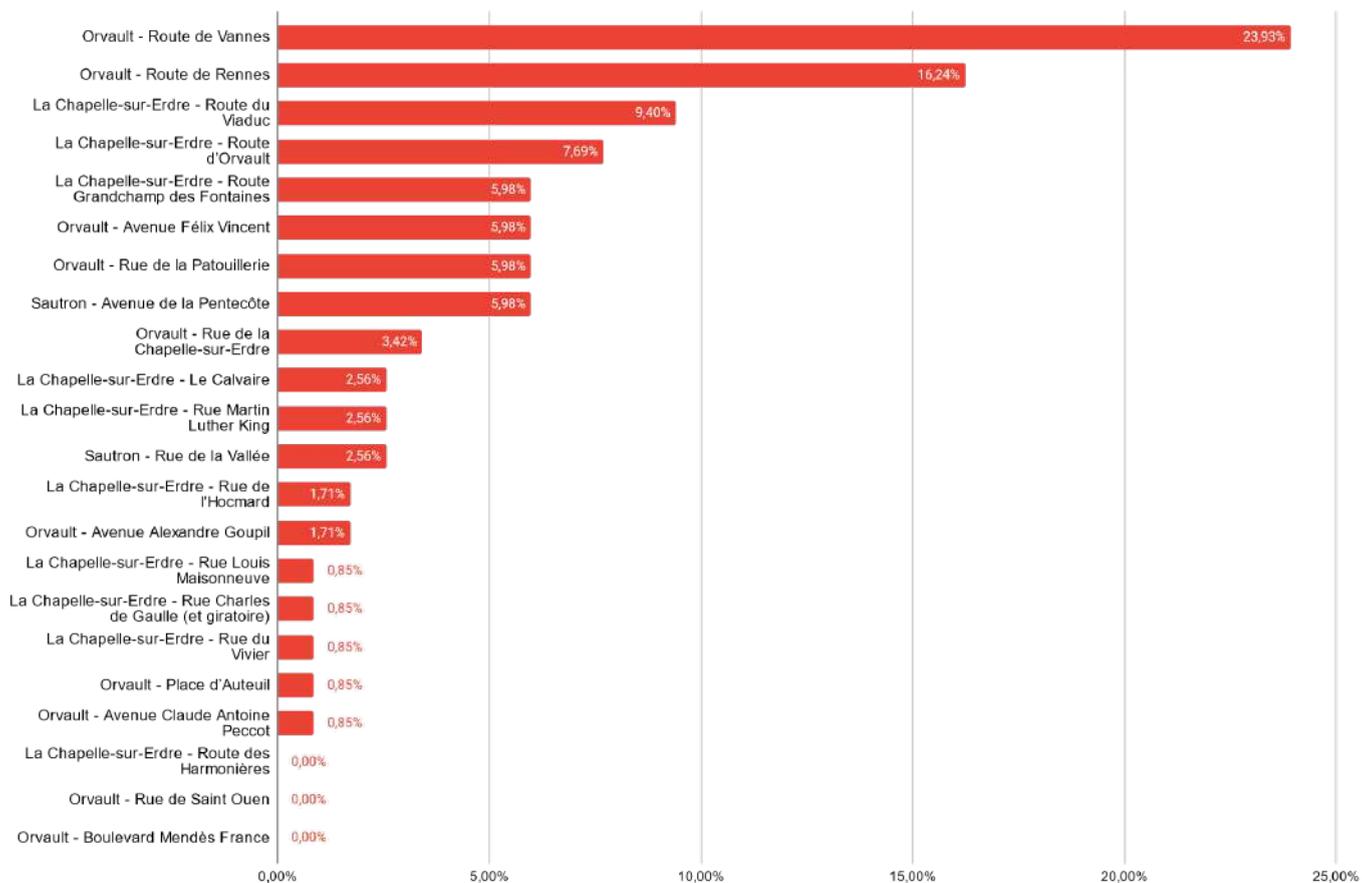
pour l'ensemble des quartiers de la ville de Nantes



## 1.2. Pôle de proximité Erdre et Cens

pour les communes de La Chapelle-sur-Erdre, Orvault, et Sautron.

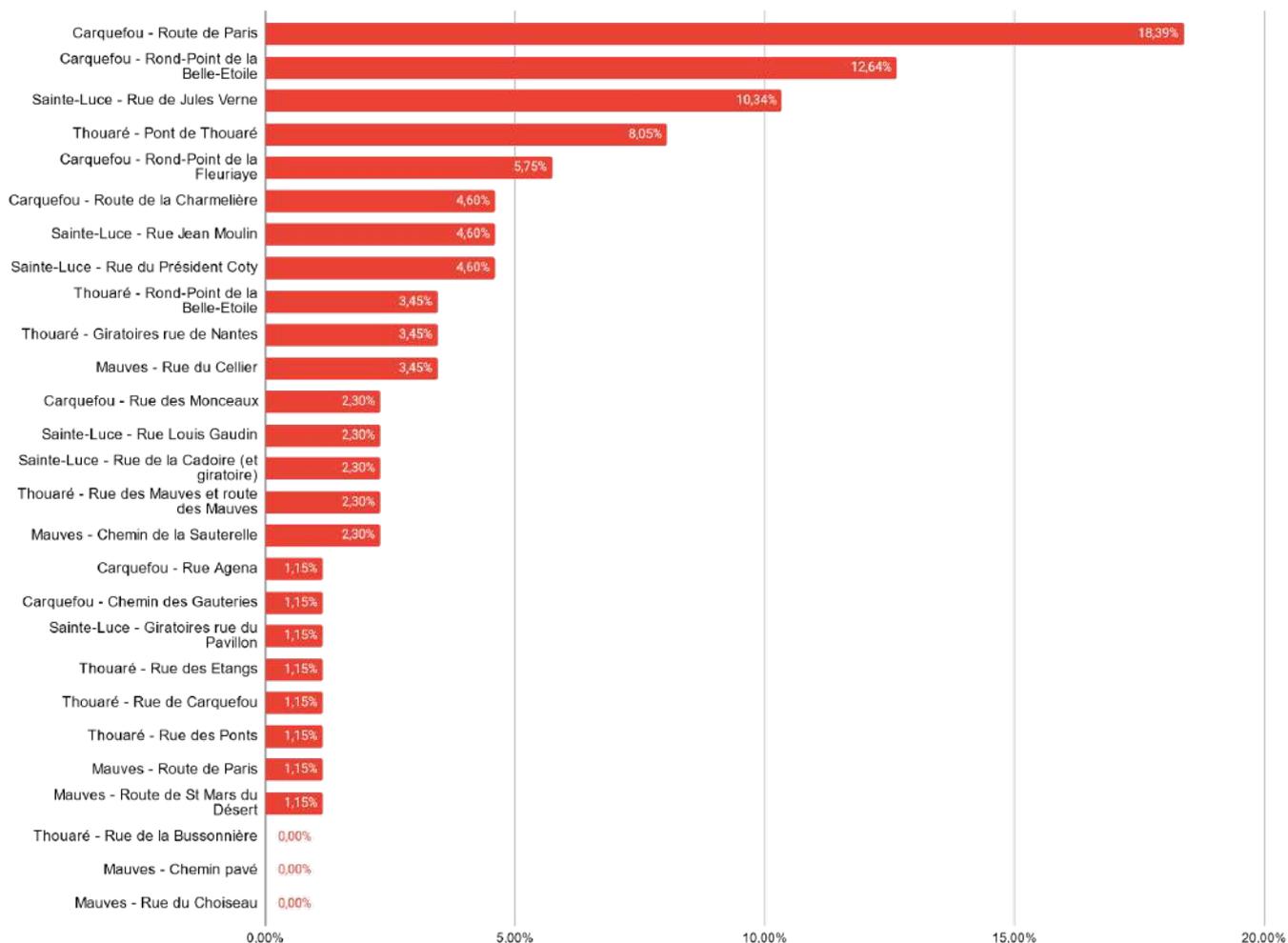
**Pourcentage de vote pour les lieux à aménager des communes du pôle Erdre et Cens (117 votes)**



### 1.3. Pôle de proximité Erdre et Loire

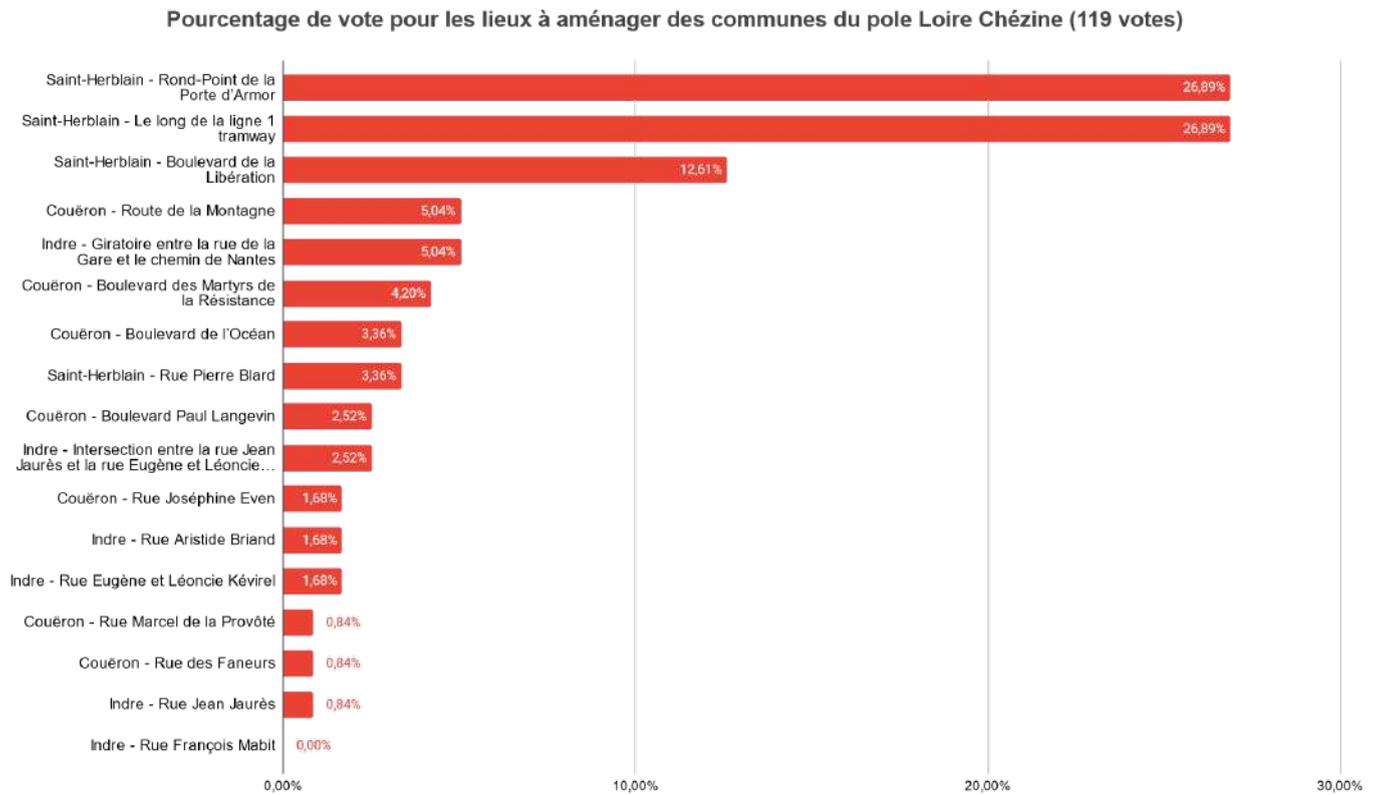
pour les communes de Carquefou, Mauves-sur-Loire, Sainte-Luce-sur-Loire et Thouaré-sur-Loire.

Pourcentage de vote pour les lieux à aménager des communes du pôle Erdre et Loire (87 votes)



## 1.4. Pôle de proximité Loire-Chézine

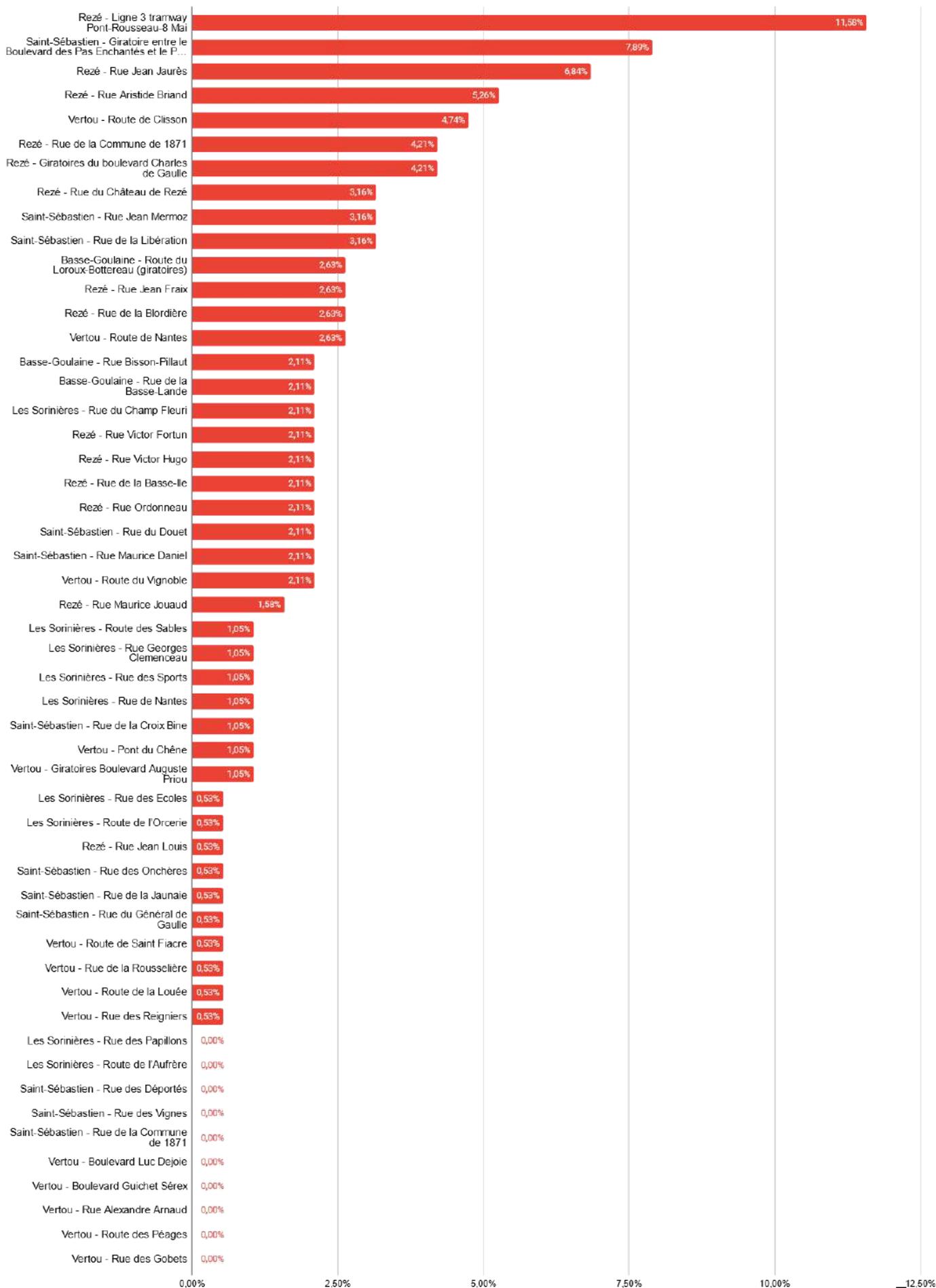
pour les communes de Couëron, Indre, Saint-Herblain.



## 1.5. Pôle de proximité Loire, Sèvre et Vignoble

pour les communes de Basse-Goulaine, Les Sorinières, Rezé, Saint-Sébastien-sur-Loire, et Vertou.

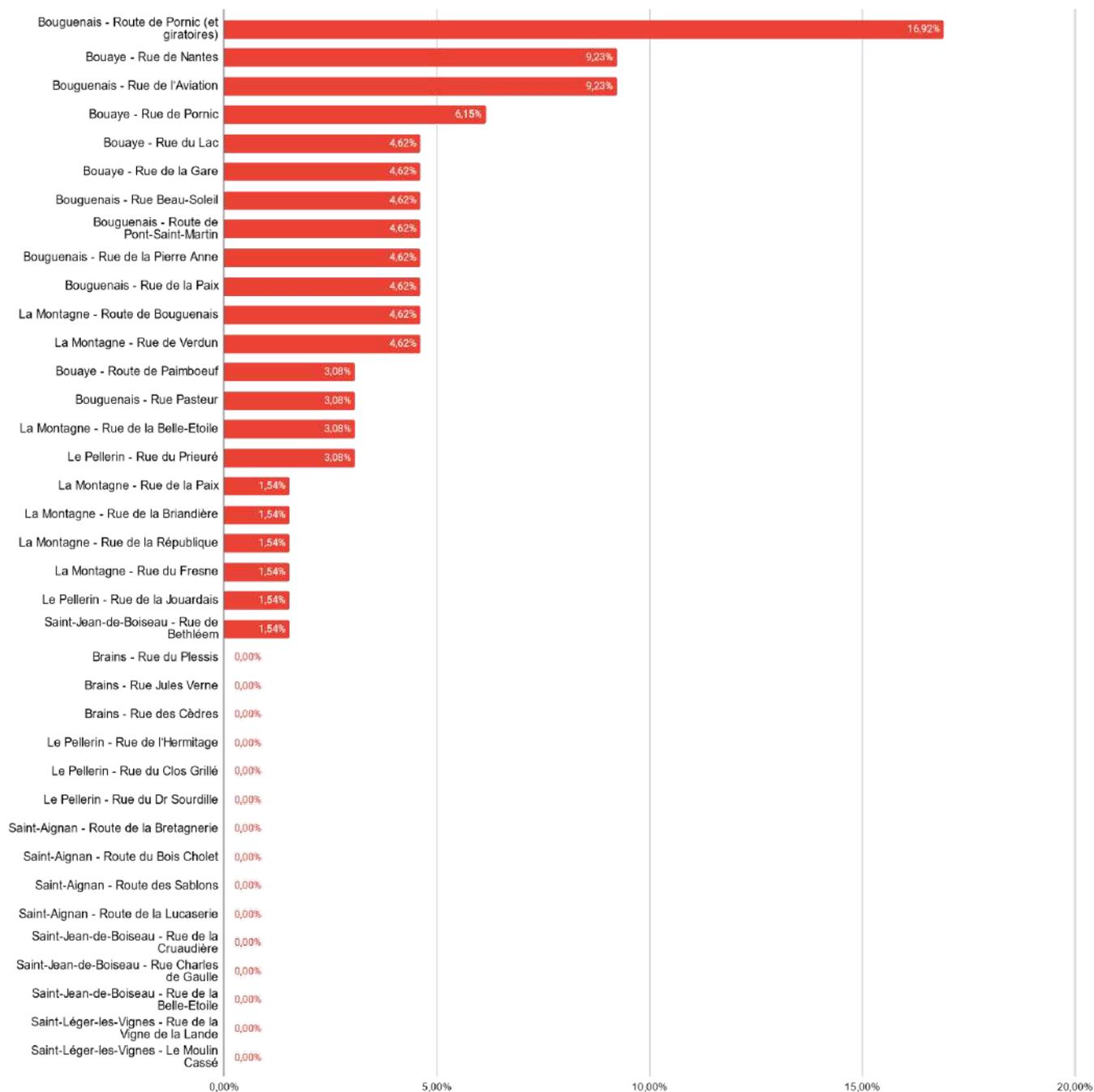
**Pourcentage de vote pour les lieux à aménager des communes du pôle Loire, Sèvre, Vignoble (190 votes)**



## 1.6. Pôle de proximité Sud-Ouest

pour les communes de Bouaye, Bouguenais, Brains, La Montagne, Le Pellerin, Saint-Aignan-de-Grand-Lieu, Saint-Jean-de-Boiseau et Saint-Léger-les-Vignes.

**Pourcentage de vote pour les lieux à aménager des communes du pôle Sud Ouest (65 votes)**



## 2. Zoom sur quelques améliorations possibles

### 2.1. Les lieux prioritaires à Nantes (321 votes)

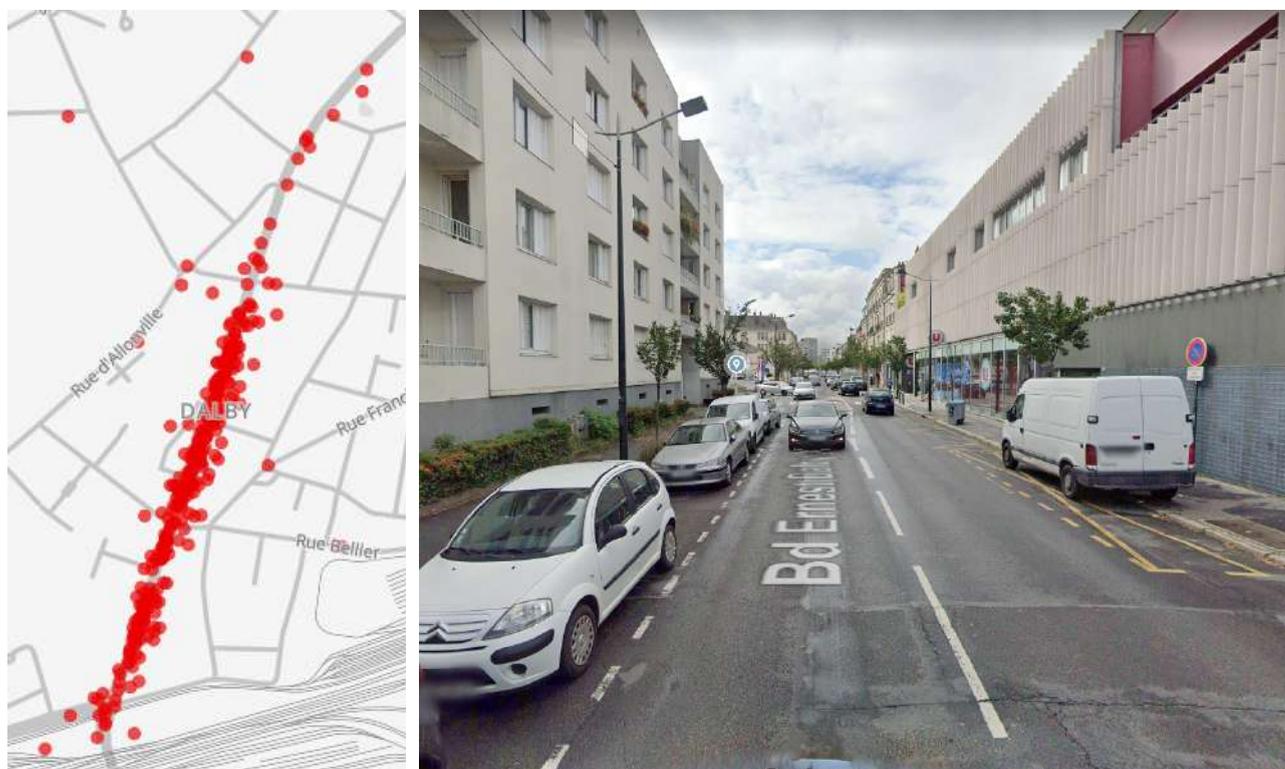
#### 2.1.1. Boulevard Dalby

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Boulevard Dalby	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	12,46 %

Description de la situation :

Le boulevard Dalby est un axe magistral du SDIC. Cet axe a fait l'objet de nombreux signalements par des points rouges dans le cadre du Baromètre des Villes Cyclables. Ont été mis en avant la place trop importante du stationnement, le problème du revêtement de la route et l'absence d'aménagement cyclable à partir du numéro 25 du boulevard.



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, Boulevard Dalby, Nantes // capture google streetview - sept 2021

Proposition :

L'aménagement tactique pourrait être l'occasion de réaliser une piste cyclable de chaque côté pour des accès facilités aux commerces et aux rues avoisinantes. De plus, lors des périodes de fort trafic et de congestion des motorisés, il permettrait aux cyclistes de passer sans se mettre en danger ou être bloqués. La suppression du stationnement automobile est une piste pour trouver la place nécessaire à la création de ces pistes cyclables monodirectionnelles.

## 2.1.2. Rue Paul Bellamy

Sources de signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Rue Paul Bellamy	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	10,90 %

Description de la situation :

Cet axe est un axe structurant du SDIC. Il fait l'objet de très nombreux points rouges et remontées d'usagers. La densité du trafic aux heures de pointes et la largeur de la voirie est anxiogène à la pratique du vélo. Les cyclistes sont tantôt dans des voies de bus, tantôt mélangés avec les automobilistes sans même une bande cyclable.



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, Rue Paul Bellamy, Nantes // capture google streetview - fev 2021

### Proposition

Le boulevard Paul Bellamy dispose de trois voies. L'aménagement tactique pourrait consister à mettre l'axe en sens unique auto sur une voie et à créer une piste cyclable continue de chaque côté partagé dans la couloir bus. Ou encore un couloir bus vélo dans chaque sens et une voie voiture en sens unique au milieu. Les doubles ronds-points sont particulièrement sujets aux remontées des usagers, il faudra réfléchir à une manière de sécuriser les cyclistes sur ceux-ci (cela peut être de la prévention/sensibilisation/verbalisation des usagers ne respectant pas le code de la route - refus priorité, clignotants, obstruction..)

### 2.1.3. Pont de Pirmil

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Pont de Pirmil	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	9,03 %

Description de la situation :

Le Pont de Pirmil est un axe magistral du SDIC. Une enquête a été réalisée par PAV et des observations ont été menées sur la Place Mangin. De plus, sur Vigilo, est signalée de manière récurrente la présence de piétons sur l'aménagement cyclable du pont. Les entrées et sorties du pont sont particulièrement signalées car les carrefours sont issus de l'aménagement du tout-automobile. Les sections courantes sont plutôt bien notées par des points verts sur le baromètre.



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, Pont de Pirmil, Nantes // capture google streetview - sept 2021

Proposition :

Le pont de Pirmil est un reliquat de l'urbanisme du tout-automobile. L'observation menée par Place au Vélo en décembre 2021<sup>1</sup> montre que le comportement des usagers motorisés et notamment leur vitesse contraignent fortement les déplacements sécurisés des cyclistes. De plus le Pont de Pirmil est un tronçon d'axe Magistral qui n'est pas du tout satisfaisant au regard du RAC. Il apparaît donc opportun de réaliser un aménagement tactique qui viserait à augmenter la largeur de la voie cyclable pour réduire les conflits d'usage avec les piétons. Il faudrait sûrement à cet égard, réduire le nombre de voies de véhicules motorisés, particulièrement sur les giratoires.

Dans l'hypothèse où l'aménagement tactique du pont de Pirmil serait envisagé à l'échelle de l'ensemble des axes magistraux du secteur (Ch. de la Madeleine, Pt Général Audibert, Bd des Martyrs Nantais de la Résistance, Pt de Pirmil), il s'agirait de gérer le problème de cadencement des feux de tram au niveau du boulevard des Martyrs nantais de la résistance et de la Chaussée de la Madeleine notamment (au regard des signalements Vigilo), de mettre un feu jaune d'autorisation d'aller tout droit pour les cyclistes quand le tram passe.

Au niveau du pont de Pirmil, la place est beaucoup trop étroite au sud du boulevard Cote de

<sup>1</sup> Place au Vélo Nantes, [RÉSULTAT D'OBSERVATION PIRMIL-MANGIN](#), 24 Février 2022

St Sébastien pour que les nombreux cyclistes puissent se croiser.

Au niveau de la chaussée de la Madeleine, il est nécessaire d'élargir la piste cyclable en prenant sur l'espace de parking voiture.

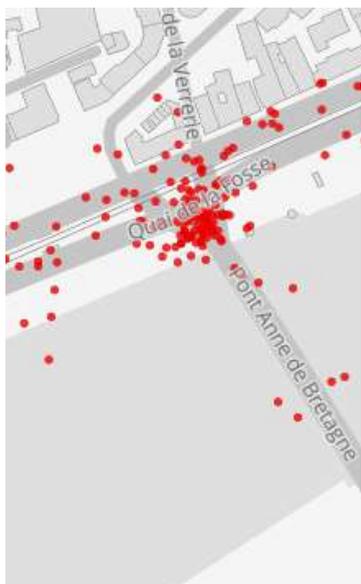
#### 2.1.4. Carrefour Quai de la Fosse / Pont Anne de Bretagne

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Carrefour Quai de la Fosse / Pont ADB	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	6,85 %

Description de la situation :

Le carrefour Quai de la Fosse / Pont Anne de Bretagne est un axe magistral du SDIC. Ce carrefour a été mis en avant par une enquête de PAV et par de nombreux signalements par "points rouges" dans le cadre du Baromètre des Villes Cyclables. L'enquête de PAV a révélé de manière générale des problèmes de conflits entre les différents usagers (automobilistes, cyclistes et piétons), un temps d'attente trop long pour les cyclistes aux intersections et un manque de clarté et de visibilité de la signalisation.



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, Carrefour Quai de la Fosse / Pont ADB, Nantes // capture google streetview - août 2020

#### Proposition

L'urbanisme tactique pourrait, à ce titre, servir à repenser l'entrée de la bidirectionnelle au niveau du mémorial de l'abolition de l'esclavage notamment en éloignant les piétons des cyclistes et en élargissant la PC dans les virages. Il s'agirait de mieux marquer les cheminements piétons et cyclistes. Il faudrait aussi améliorer le revêtement de la PC pour accentuer le confort de circulation des cyclistes en particulier pour éviter les inondations. Il s'agirait également d'instaurer une meilleure signalétique directionnelle.

## 2.1.5. Place Zola et Boulevard de l'Égalité

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Place Zola et Boulevard de l'Égalité	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	6,23 %

Description de la situation :

La Place Zola a récemment fait l'objet d'une ballade technique et d'un avis de Place au Vélo Nantes concernant la concertation<sup>2</sup> en cours sur le quartier. Il est ressorti les difficultés suivantes : trop de voies motorisées, un accès difficile au sas, des problématiques de stationnement sur les trottoirs et les bandes cyclables, une difficulté à lire les trajectoires des cyclistes sur le carrefour.



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, Place Zola / Boulevard de l'Égalité, Nantes // Capture google streetview - janv 2021

Proposition :

La place Zola est au croisement de deux axes structurants. L'aménagement tactique pourrait consister en la matérialisation des trajectoires pour les cyclistes au milieu du carrefour, la diminution du nombre de voies motorisées pour offrir de plus larges bandes cyclables et un accès facilité aux sas, la pose de balisettes ou de bordures au niveau des zones de tension liée au stationnement sauvage. Sur le boulevard de l'égalité, il s'agirait d'élargir et de rendre bien visible les bandes cyclables.

<sup>2</sup> Place au Vélo Nantes, [NOTE DE SYNTHÈSE DE LA BALADE TECHNIQUE PLACE ZOLA](#), 20 Décembre 2021

## 2.1.6. Route de Rennes

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Route des Rennes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	5,92 %

Description de la situation :

La Route de Rennes est un axe structurant du SDIC. Une réflexion de PAV sur cet axe a été faite en décembre 2021. L'enquête sur les Coronapistes<sup>3</sup> de PAV a fait ressortir des avis très favorables aux aménagements cyclables sur cette route mais il y avait tout de même de nombreuses demandes d'amélioration. L'ilôt central et la présence de stationnement automobile aboutit à ce que les cyclistes soient trop rapprochés des véhicules motorisés ce qui semble très dangereux pour eux.

→ partie Nord de la Route de Rennes : majorité de points verts signalés à travers le Baromètre des Villes Cyclables (sauf aux giratoires)

→ partie Sud de la Route de Rennes : majorité de points rouges signalés à travers le Baromètre des Villes Cyclables



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, Route de Rennes, Nantes // Médiathèque PAV

Proposition :

Les aménagements tactiques permettraient d'améliorer la visibilité pour notamment éviter les situations d'empiètement.

Il s'agirait aussi de mieux marquer les giratoires (notamment en les surélevant plus) pour faire ralentir les véhicules motorisés qui roulent à une vitesse trop élevée lorsqu'ils restent tout droit. Le giratoire en lien avec la D42 semble aussi à transformer (agrandissement de l'ilôt central) car sa surdimension conduit également à des vitesses trop élevées.

<sup>3</sup> Place au Vélo Nantes, [Retour d'expérience sur les aménagements transitoires](#), Janvier 2021

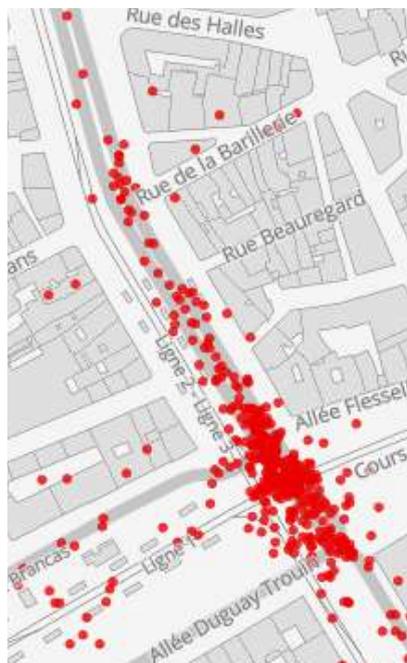
## 2.1.7. Cours des 50 Otages

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Cours des 50 Otages	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	5,92 %

Description de la situation :

Une enquête récente a été réalisée par PAV au niveau de l'intersection Commerce-50 Otages<sup>4</sup>. Le Cours des 50 Otages est un axe magistral du SDIC. Ont été constatés des conflits avec les véhicules motorisés et avec les bus. Ce lieu a fait l'objet de nombreux signalements par des points rouges dans le cadre du Baromètre des Villes Cyclables.



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, Cours des 50 Otages, Nantes // Médiathèque PAV

Proposition :

L'aménagement tactique pourrait être l'occasion de tester l'implantation d'un feu anticipateur sous condition que le délai avant que le feu passe au vert pour les motorisés soit assez long. Cela a été plébiscité par plus du tiers des répondants de l'enquête réalisée par PAV.

<sup>4</sup> Place au Vélo Nantes, [RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE CARREFOUR COMMERCE - COURS DES 50 OTAGES](#), 24 Décembre 2021

## 2.1.8. Route de Vannes

Source des signalements :

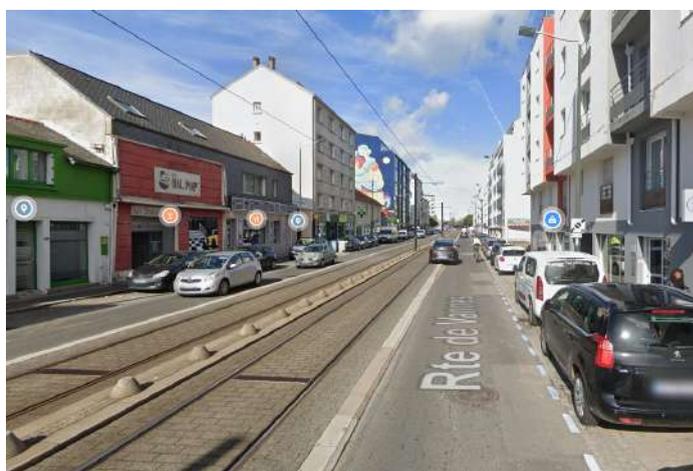
signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Route de Vannes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	4,98 %

Description de la situation :

La Route de Vannes est un axe magistral du SDIC, c'est un axe qui concerne aussi les communes de Saint-Herblain et Orvault. PAV a émis un avis sur la concertation autour du grand projet urbain futur qui renouvellera le quartier<sup>5</sup>. Distinction au regard des résultats du Baromètre des Villes Cyclables entre :

→ la partie Nord de la route de Vannes (entre Beauséjour et Sillon de Bretagne) qui est plus appréciée par les usagers au regard de la présence de points verts

→ la partie Sud de la route de Vannes (entre Beauséjour et le Rond-Point de Vannes) qui est moins appréciée par les usagers au regard de la présence de points rouges



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, Route de Vannes, Nantes // Capture google streetview - oct 2021

Proposition :

Il apparaît nécessaire de sécuriser les intersections avec les voies privées desservant parkings et commerces en :

- améliorant la visibilité et la lisibilité en particulier par la signalisation (cédez-le passage) et en matérialisant la priorité cyclistes aux entrées/sorties (damier)
- créant une séparation physique de la piste, la largeur étant suffisante (balisettes ?)
- renforçant les contrôles (phases de congestion), pour sensibiliser/réprimer le stationnement sauvage sur la voie cyclable.

Il est possible de corriger le manque de marquage (en particulier jalonnement contournant le pôle transports en commun Beauséjour) et de veiller au jalonnement et à la mise en place de panneaux directionnels vers différents pôles d'intérêts générateurs de déplacements.

<sup>5</sup> Place au Vélo Nantes, [INTERPELLATION CONCERTATION ROUTE DE VANNES](#), 24 Janvier 2022

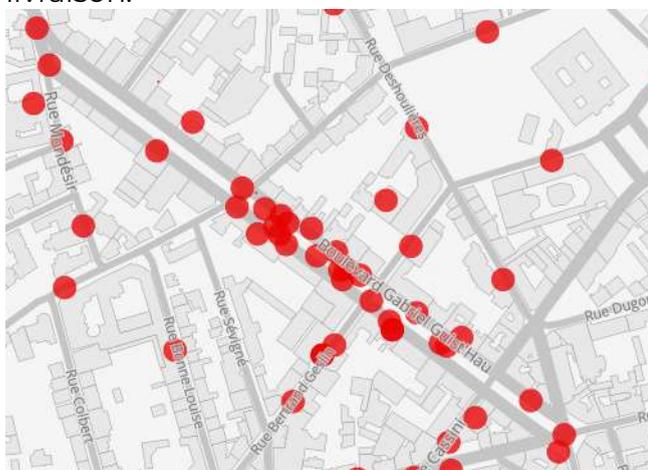
## 2.1.9. Boulevard Gabriel Guist'hau

Sources de signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Boulevard Gabriel Guist'hau	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	3,12 %

Description de la situation :

Le boulevard Guist'hau est un axe structurant du SDIC. Des marquages cyclables avaient été rajoutés dans le cadre de la précédente "saison" des aménagements tactiques. Cependant ces marquages sont insuffisants, la bande cyclable disparaît à chaque intersection les empêchant d'accéder aux sas vélos, et mettant les cyclistes en danger au moment de leur réinsertion dans le trafic. Les remontées sur Vigilo concernent la présence de trottoirs trop étroits, ce qui entraîne le report des piétons sur les bandes cyclables. Les usagers remontent de nombreux véhicules de livraison qui stationnent sur les bandes faute de places de livraison.



Baromètre Parloons Vélo 2021, Carte, Boulevard Gabriel Guist'hau, Nantes // Capture google streetview - oct 2021

Proposition :

L'aménagement tactique peut consister à proposer une bande cyclable continue tout le long de l'axe en réduisant la voie de circulation motorisée et en élargissant les trottoirs.

Dans les intersections, la continuité visuelle pourrait être marquée en matérialisant au sol les traversées cyclables par un damier / des lignes discontinues, plus visibles que les simples pictos,

Les lieux nécessitent un réaménagement plus lourd que ce que permet l'aménagement tactique, pour assurer une continuité de l'itinéraire cyclable. Plusieurs options seront alors à envisager.

## 2.1.10. Rue du Poitou et Rue des Hauts-Pavés

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Rue du Poitou et Rue des Hauts Pavés	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	2,94 %

### Description de la situation

La Rue du Poitou et la rue des Haut Pavés forment un axe structurant du SDIC. La Rue du Poitou a fait l'objet d'un avis de PAV<sup>6</sup>. On retrouve de nombreux signalements par des points rouges dans le cadre du Baromètre des Villes Cyclables.

Un itinéraire bis à cette rue existe, il passe par la rue d'Auvours puis à côté du cimetière de la Miséricorde.

La Rue des Hauts-Pavés est un axe magistral du SDIC. Cette rue a fait l'objet de signalements auprès de la Commission aménagements de PAV et de signalements sur Vigilo. Elle a, par ailleurs, été signalée à de nombreuses reprises par des points rouges dans le cadre du Baromètre des Villes Cyclables.



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, Rue du Poitou et Rue des Hauts-Pavés, Nantes // Capture google streetview - sept 2021

### Proposition

PAV a constaté un manque de signalisation des itinéraires, un renforcement du balisage pourrait être testé dans le cadre d'un aménagement tactique. L'aménagement tactique pourrait aussi viser à élargir la BC jugée trop étroite (Vigilo).

<sup>6</sup> Place au Vélo Nantes, [Expertise d'usage rue du Poitou](#), 21 Janvier 2020.

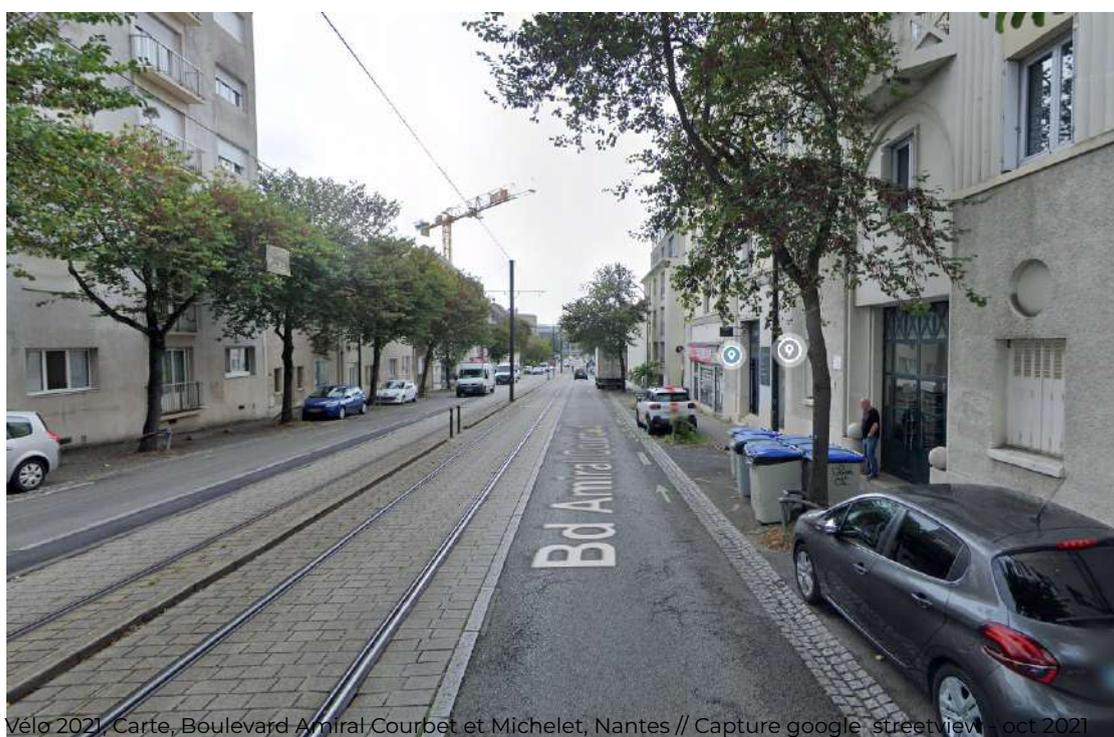
## 2.1.11. Boulevard Amiral Courbet et boulevard Michelet

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Boulevard Amiral Courbet et Michelet	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	1,87 %

### Description de la situation

Les boulevards Amiral Courbet et Boulevard Michelet forment un axe structurant du SDIC allant du Nord au Sud entre les Facs et l'Erdre. Des problèmes de conflits avec les véhicules motorisés lors des dépassements sont régulièrement remontés, les motorisés ne s'écartant pas assez pour doubler les cyclistes notamment. Ces boulevards ont été très majoritairement signalés par des points rouges dans le cadre du Baromètre des Villes Cyclables. Les rails au niveau du pont de la Motte Rouge sont toujours signalés comme dangereux.



### Proposition

Les aménagements tactiques pourraient être l'occasion de matérialiser convenablement la bande cyclable avec une largeur suffisante pour éviter l'emportiérage et faire en sorte que les motorisés se décalent suffisamment lors des dépassements. Ainsi, on pourrait tester une configuration "CVCB" ou encore vélorue pour que la BC soit visible de tous.

## 2.1.12. Quai Henri Barbusse

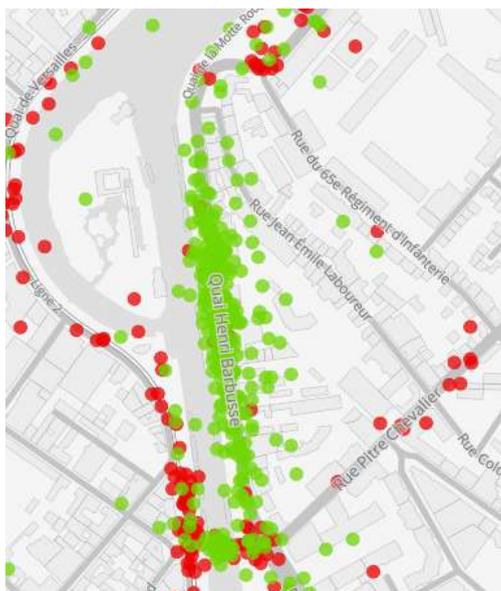
Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Boulevard Amiral Courbet et Michelet	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	1,56 %

Description de la situation :

Le quai Henri Barbusse est un axe magistral du SDIC. Cette bidirectionnelle est signalée comme un des grands progrès de la métropole entre 2019 et 2021 par le baromètre des villes cyclables de la FUB comme le démontre la concentration de points verts.

Cependant, il est nécessaire de rappeler que cet axe ne respecte pas les préconisations du RAC. De plus, des constats sur Vigilo et par le biais de la Commission Aménagements de PAV font ressortir la présence régulière de piétons sur cette voie cyclable (due sûrement aux voies pavées pour les piétons). Les autres critiques sont une largeur trop faible, un tracé trop tortueux, notamment l'accès depuis le Pont de la Motte Rouge et le contournement du giratoire du Pont Saint-Mihiel, des obstacles sur la piste ainsi que que les contraintes inhérentes aux bidirectionnelles (difficulté d'insertion et de sortie, complexité pour quitter la piste quand on doit se rendre de l'autre côté de la route dans les boutiques, immeubles...)



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, Quai Barbusse, Nantes // Capture google streetview - janv 2021

Proposition :

L'aménagement tactique pourrait donc consister dans l'accentuation de la clarté et de la visibilité de la signalétique entre piétons et cyclistes ainsi que d'élargir l'entrée Sud qui est trop étroite pour une bidirectionnelle. De plus, la réinsertion dans la partie Nord vers le commissariat Waldeck Rousseau est à mieux signaler.

## 2.2. Les lieux prioritaires dans le pôle de proximité Erdre et Cens (117 votes)

pour les communes de La Chapelle-sur-Erdre, Orvault, et Sautron.

### 2.2.1. Route de Vannes (Orvault)

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Route de Vannes (Orvault)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	23,93 %

Description de la situation :

La Route de Vannes est un axe magistral du SDIC, c'est un axe qui concerne aussi les communes de St Herblain et Nantes. PAV a émis un avis sur la concertation autour du futur projet urbain qui renouvellera le quartier<sup>7</sup>. La précédente vague d'aménagement tactique est appréciée des cyclistes par sa visibilité et la démarcation qu'elle marque avec les voies motorisées.



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, Route de Vannes, Nantes // Capture google streetview - oct 2021

Proposition :

Il apparaît nécessaire de prolonger les aménagements tactiques existants avec la même qualité de circulation et la même lisibilité sur l'ensemble de l'axe. Il faut trouver une solution de traversée du périphérique sur le giratoire du forum d'Orvault. Un aménagement de rond-point à la hollandaise type giratoire des Gayeulles à Rennes pourrait permettre cela. Il faut particulièrement retravailler les entrées et sorties de pistes existantes sur ce rond-point.

Même si l'axe magistral ne passe pas par cette porte, la nécessité de traverser le giratoire est nécessaire par la présence juste au-delà du périphérique de la MSA.

Les critères demandés sur la portion nantaise de la Route de Vannes sont aussi valables ici (visibilité, lisibilité des entrées et sorties de commerce, séparation physique plus renforcée que des balisettes...)

<sup>7</sup> Place au Vélo Nantes, [INTERPELLATION CONCERTATION ROUTE DE VANNES](#), 24 Janvier 2022

## 2.2.2. Route de Rennes (Orvault)

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Route de Rennes (Orvault)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	16,24 %

Description de la situation :

La Route de Rennes est un axe structurant du SDIC. Une réflexion de PAV sur cet axe a été faite en décembre 2021. L'enquête sur les Coronapistes de PAV a fait ressortir des avis très favorables aux aménagements cyclables sur cette route mais il y avait tout de même de nombreuses demandes d'amélioration. L'ilôt central et la présence de stationnement automobile aboutit à ce que les cyclistes soient trop rapprochés des véhicules motorisés ce qui semble très dangereux pour eux. Très nombreux stationnement sauvages signalés sur les trottoirs et bandes cyclables.

→ partie Nord de la Route de Rennes : majorité de points verts signalés à travers le Baromètre des Villes Cyclables (sauf aux giratoires)

→ partie Sud de la Route de Rennes : majorité de points rouges signalés à travers le Baromètre des Villes Cyclables



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, Route de Rennes, Nantes // Médiathèque PAV

Proposition :

Les aménagements tactiques permettraient d'améliorer la visibilité pour notamment éviter les situations d'empiètement, également de prévenir le stationnement sauvage, qui pourrait faire l'objet de campagnes de verbalisation.

Il s'agirait aussi de mieux marquer les giratoires (notamment en les surélevant plus) pour faire ralentir les véhicules motorisés qui roulent à une vitesse trop élevée lorsqu'ils continuent tout droit. Le giratoire en lien avec la D42 semble aussi à transformer (agrandissement de l'ilôt central) car sa surdimension conduit également à des vitesses trop élevées.

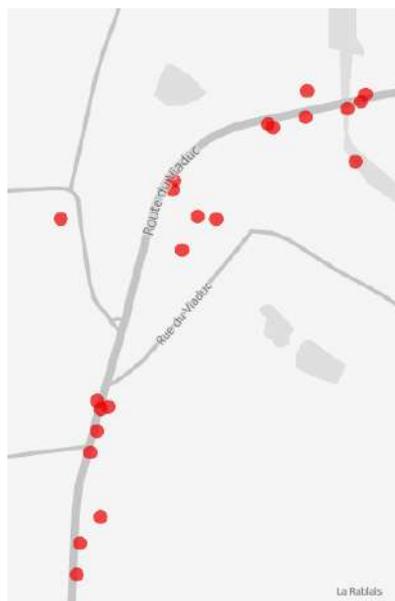
### 2.2.3. Route du Viaduc (La Chapelle-sur-Erdre)

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Route du Viaduc (La Chapelle/Erdre)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	9,40 %

Description de la situation :

Cette route est un axe structurant du SDIC. Elle est régulièrement signalée par les usagers à PAV pour l'absence d'aménagement cyclable sécurisé sur cet axe où la vitesse des motorisés est importante.



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, Route du Viaduc, La Chapelle sur Erdre // Capture google streetview - fev 2021

Proposition :

L'aménagement tactique pourrait être l'occasion de mettre en place une piste cyclable suffisamment large au regard des préconisations du RAC pour s'assurer que les cyclistes soient séparés et donc en sécurité vis-à-vis des véhicules motorisés et de leur vitesse. Cette liaison entre La Chapelle et Nantes est bien prévue dans les années à venir mais la prolongation reste urgente pour les cyclistes. Particulièrement, la fin actuelle de la piste n'est pas suffisamment signalée aux automobilistes venant de Nantes.

## 2.2.4. Rue de la Vallée (Sautron)

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Rue de la Vallée (Sautron)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2,56 %

Description de la situation :

La Rue de la Vallée à Sautron se caractérise par une absence d'aménagement cyclable et par la vitesse élevée des motorisés au regard de la configuration de la voie.



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, rue de la Vallée, Sautron // Capture google streetview - oct 2021

Proposition

L'aménagement tactique peut être l'occasion de réaliser des bandes cyclables bien visibles ainsi que des dispositifs de modération des vitesses.

### 2.3. Pôle de proximité Erdre et Loire (87 votes)

pour les communes de Carquefou, Mauves-sur-Loire, Sainte Luce-sur-Loire et Thouaré-sur-Loire.

#### 2.3.1. Route de Paris (Carquefou)

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Route de Paris (Carquefou)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	18,39 %

Description de la situation :

La Route de Paris à Carquefou se caractérise par une absence d'aménagement cyclable, une grande largeur de voirie, une circulation très dense et la vitesse élevée des véhicules motorisés. Les commentaires du Baromètre des Villes Cyclables mettent en évidence l'absence d'axe de substitution à cette route, route essentielle pour l'accès à des zones commerciales et d'activités notamment. Cet axe est une coupure urbaine à l'échelle de la métropole, séparant Carquefou et Sainte-Luce et Thouaré.



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, Route de Paris, Carquefou // Capture google streetview - sept 2021

Proposition :

L'aménagement tactique peut être l'occasion de réaliser une piste cyclable pour s'assurer de la sécurité des cyclistes vis-à-vis de la vitesse des véhicules motorisés et offrir un itinéraire direct pour accéder aux zones d'activités de manière directe dès la porte de Carquefou.

### 2.3.2. Rond-point de la Belle Etoile (Carquefou-Thouaré-sur-Loire)

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Rond-point de la Belle Etoile	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	12,64 %

Description de la situation :

Le rond-point de la Belle-Etoile à Carquefou se caractérise par son importante largeur, sa position sur la route de Paris, véritable coupure urbaine à l'échelle de la métropole. Les flux motorisés sont très importants sur ce rond-point avec des véhicules lourds. Il n'y a aucun aménagement cyclable alors que ce giratoire est une des rares traversées possibles de la Route de Paris. C'est un rond-point qui concerne aussi la ville de Thouaré-sur-Loire.



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, Rond-Point de la Belle-Etoile, Carquefou / Thouaré-sur-Loire // Capture google streetview - fev 2021

Proposition :

L'aménagement tactique pourrait être l'occasion de réaliser un aménagement de giratoire à la hollandaise type giratoire des Gayeulles à Rennes. Il s'agirait de retirer la voie extérieure du giratoire pour la transformer en piste avec priorité des cyclistes aux intersections et obstacles physiques pour casser la vitesse des véhicules motorisés.

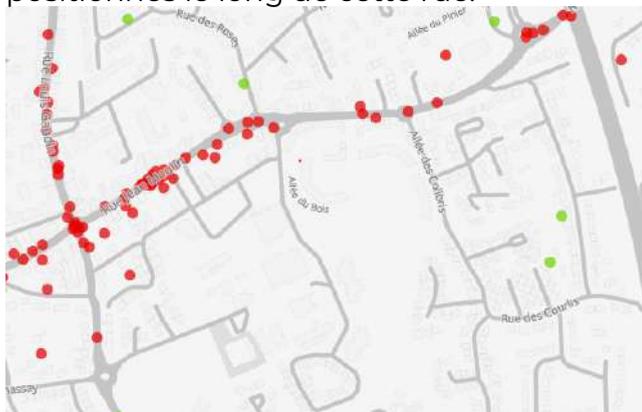
### 2.3.3. Rue Jean Moulin (Sainte-Luce)

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Rue Jean Moulin (Sainte-Luce)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	12,64 %

Description de la situation :

La rue Jean Moulin à Sainte-Luce-sur-Loire est un tronçon de l'axe le plus direct et le plus central pour traverser la commune d'Est en Ouest, il est structurant sur le SDIC. Il se caractérise par l'absence d'aménagement cyclable et une circulation des véhicules motorisés très dense lors des heures de pointe avec l'impossibilité de dépasser pour les cyclistes sans se mettre en danger. De nombreux commerces et stationnements sont positionnés le long de cette rue.



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, Rue Jean Moulin, Sainte-Luce-sur-Loire // Capture google streetview - sept 2021

Proposition :

L'aménagement tactique pourrait être l'occasion d'un marquage clair, lisible et continu de l'axe de circulation cyclable pour arriver dans une configuration CVCB ou vélorue (à confirmer selon le flux et la vitesse des véhicules pour respecter les préconisations du CEREMA). La suppression de stationnement latéral pourrait peut-être permettre de faire une piste cyclable, à confirmer sur le terrain.

### 2.3.4. Rue des Agena (Carquefou)

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Rue de Jules Vernes (Sainte-Luce)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	12,64 %

Description de la situation :

La rue Agena à Carquefou a été signalée lors du Baromètre des Villes Cyclables de 2021. Il n'y a pas d'aménagement cyclable, de nombreux véhicules lourds circulent sur cet axe, la vitesse des motorisés est élevée.



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, rue Agena, Carquefou // Capture google streetview - sept 2021

Proposition :

L'aménagement tactique peut être l'occasion de réaliser une piste cyclable monodirectionnelle de chaque côté avec marquage jaune et balisette pour séparer les cyclistes du flux de circulation motorisée.

## 2.4. Pôle de proximité Loire-Chézine (119 votes)

pour les communes de Couëron, Indre, Saint-Herblain.

### 2.4.1. Rond-point de la Porte d'Armor (Saint-Herblain)

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Rond-point de la Porte d'Armor (Saint-Herblain)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	26,89 %

Description de la situation :

Le rond-point de la Porte d'Armor à Saint Herblain se caractérise par sa largeur et l'importante circulation des véhicules motorisés extrêmement rapides y compris dans le giratoire, et l'absence d'aménagement pour les cyclistes.



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, Rond-Point de la Porte d'Armor, Saint Herblain // Capture google streetview - fev 2021

Proposition :

L'aménagement tactique peut être l'occasion de mettre en place une piste cyclable à la hollandaise sécurisée et prioritaire en anneau extérieur type giratoire des Gayeulles à Rennes. (voir proposition pour rond-point de la Belle-Etoile à Carquefou ou rond-point du forum d'Orvault qui sont de typologie identique)

## 2.4.2. Le long de la ligne de tramway 1 (Saint-Herblain)

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Long de la ligne de tramway 1 (Saint-Herblain)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	26,89 %

Description de la situation :

Cet axe le long de la ligne de tramway 1 à Saint Herblain, dispose de bandes cyclables lisibles et parfois trop étroites, cependant il y a une absence de continuité au droit des arrêts de tram et aucune trajectoire vélo n'est représentée dans les giratoires.



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, Ligne 1 Tramway (arrêts Neruda à François Mitterrand), Saint Herblain // Capture google streetview - sept 2021

Proposition :

L'aménagement tactique peut être l'occasion de réaliser le long des arrêts de tram la continuité des bandes cyclables en peinture en lieu et place des clous peu visibles. Dans les giratoires il s'agirait de réaliser une trajectoire matérialisée au sol (TMS) avec notamment des pictogrammes pour permettre de légitimer et clarifier la place des cyclistes dans ces intersections.

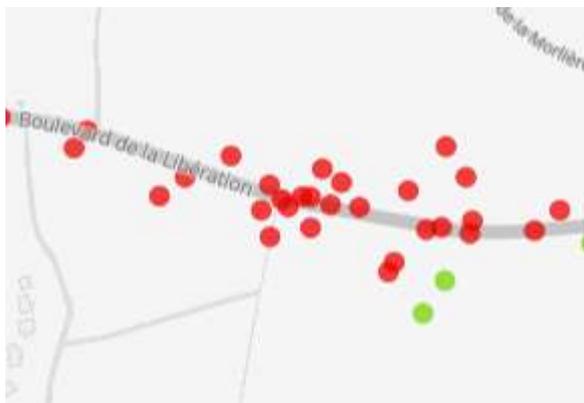
### 2.4.3. Boulevard de la Libération (Saint-Herblain)

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Boulevard de la Libération (Saint-Herblain)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	12,61 %

Description de la situation :

La route court sur 2km au milieu d'un espace naturel, entre Saint Herblain et Couëron. Elle est dépourvue d'aménagement cyclable, avec peu d'intersection. Il n'y a pas de retour sur le sujet, mais les caractéristiques de l'axe peuvent suggérer des vitesses motorisées élevées. A terme un élargissement de la chaussée pour installer des pistes cyclables séparées paraîtrait pouvoir fournir une desserte confortable et sécurisée entre les deux villes.



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, Boulevard de la Libération, Saint Herblain // Capture google streetview - oct 2020

Proposition :

Installation de pistes cyclables ou, si la largeur de la voie ne le permet pas, d'une piste bidirectionnelle cyclable séparée ? D'autres solutions pourraient être imaginées en fonction des avis des usagers.ère.s et d'informations complémentaires, sur le flux motorisé notamment. Avec un trafic suffisamment faible, une sensibilisation importante et des écluses dotées de bypass cyclables pour bien positionner les véhicules motorisés au centre de la chaussée, une CVCB pourrait par exemple être étudiée.

#### 2.4.4. Rue Jean Jaurès (Indre)

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Boulevard de la Libération (Saint-Herblain)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	0,84 %

Description de la situation :

La rue Jean Jaurès à Indre a été signalée lors du Baromètre des Villes Cyclables de 2021. Il n'y a pas d'aménagement cyclable selon streetview mais une visite sur site le 17/03/2022 laisse penser qu'un aménagement tactique avec modification des régimes de priorités et bypass a été mis en œuvre.



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, rue Jean Jaurès, Indre // Capture google streetview - oct 2020

Proposition :

Selon la nature de ce qui a été réalisé, il pourrait être judicieux de mieux marquer la place du vélo dans l'aménagement tactique par la réalisation de bandes cyclables continues et lisibles.

## 2.5. Pôle de proximité Loire, Sèvre et Vignoble (190 votes)

pour les communes de Basse-Goulaine, Les Sorinières, Rezé, Saint-Sébastien-sur-Loire, et Vertou.

### 2.5.1. Ligne tramway 3 - Pont-Rousseau / 8 Mai (Rezé)

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Ligne 3 tram Pont Rousseau / 8 Mai (Rezé)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	11,58 %

Description de la situation :

Discontinuité de l'itinéraire sur l'axe Rezé-Nantes (notamment rond-point Libération/Commune de 1871), mauvais état de la chaussée qui force un positionnement central et un problème de cohabitation avec les voitures, trop nombreuses sur cet axe étroit. Plus au nord au droit de l'esplanade Rosa Parks, des circonvolutions des voies cyclables, illisibles, imposent aux cyclistes de nombreuses traversées de chaussée, parfois face à des arbres ou avec des trajectoires tortueuses, sans indication des directions à suivre et de nombreux véhicules sur les trottoirs et voies cyclables (abords de la boulangerie).



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, Avenue de la Libération, Rezé // Capture google streetview - janv 2021

Proposition :

Clarifier par du marquage les itinéraires à suivre (au niveau de l'esplanade Rosa Parks) ainsi que la place des cyclistes sur la chaussée (en section courante et rond-point avec Commune de 1871). L'impossibilité de doubler les cyclistes doit être actée : positionnement central ou mise à sens unique de l'avenue pour les motorisés (travail sur le plan de circulation)? Des interventions pour faire respecter le code de la route, notamment concernant le stationnement paraissent indispensables.

## 2.5.2. Boulevard des Pas Enchantés (Saint-Sébastien-sur-Loire)

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Boulevard des Pas Enchantés (Saint-Sébastien)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	7,89 %

Description de la situation :

Le boulevard des Pas Enchantés est un axe magistral du SDIC. Selon les signalements sur Vigilo, il n'y a pas de séparation entre les cyclistes et les piétons et la Commission Aménagements de PAV a été alertée de nombreuses fois par des problèmes de revêtement et de signalisation : trop de poussière par temps sec ou trop de projection et de sable et inondations par temps humide. De plus, les matériaux ravinent et créent de nombreux nid-de-poule. Cet aménagement nécessite une refonte de l'axe cyclable en largeur et en revêtement bien roulant.



Vigilo, signalements des 02/10/2021 et 14/02/2021, Boulevard des Pas Enchantés, Saint Sébastien sur Loire

Proposition :

Dans un premier temps, l'aménagement tactique pourrait donc être l'occasion de se concentrer sur le renforcement de la signalétique. Il s'agirait aussi d'instaurer un marquage et une signalétique donnant la priorité aux cyclistes au niveau de l'intersection entre ce boulevard et la sortie de la N844. (idem au niveau de l'intersection avec la rue de la Croix blanche selon un signalement sur Vigilo); et d'indiquer l'emplacement des cyclistes dans les giratoires où doivent s'intégrer les cyclistes quand il n'y a pas de picto vélo..



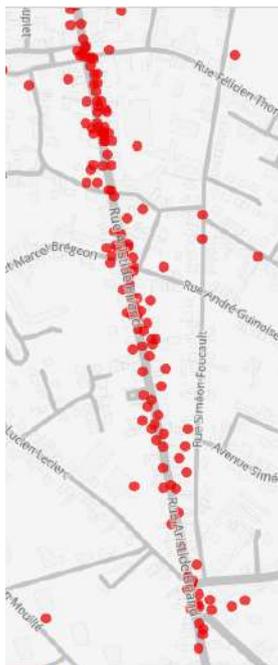
## 2.2.4. Rue Aristide Briand (Rezé)

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Rue Aristide Briand (Rezé)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5,26 %

Description de la situation :

La rue Aristide Briand à Rezé a été de nombreuses fois signalée lors du Baromètre des Villes Cyclables de 2021. Ce qui est relevé c'est le fait qu'il n'y ait pas d'aménagement cyclable.



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, rue Aristide Briand, Rezé // Capture google streetview - fev 2021

Proposition

L'aménagement tactique peut être l'occasion de mettre en place une zone 30 ainsi qu'une bande cyclable.

### 2.5.5. Rue de la Commune de 1871 (Rezé)

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Rue de la Commune de 1871 (Rezé)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4,21 %

Description de la situation :

Cet axe est très emprunté par les motorisés avec une ligne de transport en commun. C'est un axe magistral du SDIC. Les nombreux points rouges sur cet axe bordé de voitures des 2 côtés avec des bandes cyclables trop étroites témoignent d'un besoin de redéfinir la place du vélo de manière claire et lisible. Les remontées vigilo font part de vitesse trop élevée et d'étroitesse des bandes cyclables.



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, rue de la Commune de 1871 // Capture google streetview - fev 2021

Proposition :

Il pourrait être supprimé au moins un côté du stationnement pour élargir les bandes cyclables et installer des balisettes pour créer une séparation physique pour sécuriser les cyclistes. Des contrôles et de la verbalisation pourraient être un plus pour contrôler la vitesse.

## 2.5.6. Rue du Champ Fleuri (Les Sorinières)

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Rue du Champ Fleuri (Les Sorinières)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2,31 %

Description de la situation :

La rue du Champ Fleuri aux Sorinières a été de nombreuses fois signalée lors du Baromètre des Villes Cyclables de 2021. C'est un axe magistral du SDIC sur lequel il y a une forte circulation des motorisés avec des véhicules lourds qui accèdent aux zones d'activités alentour. Les aménagements cyclables sont formés par d'étroites bandes cyclables peu visibles et non séparées de la circulation. On peut imaginer une vitesse élevée du trafic ainsi que du stationnement sauvage au vu de la configuration des lieux.



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, avenue du Champ Fleuri, Les Sorinières // Capture google streetview - mai 2021

Proposition :

L'aménagement tactique peut être l'occasion de réaffirmer ces bandes cyclables en les rendant plus visibles, en les séparant du trafic motorisé par des balisettes et en assurant leur continuité ainsi qu'une largeur suffisante d'un bout à l'autre de l'axe. Du contrôle de vitesse et de la verbalisation pourraient être envisagés. Il faudrait s'appuyer sur l'expertise locale des usagers pour affiner ces propositions.

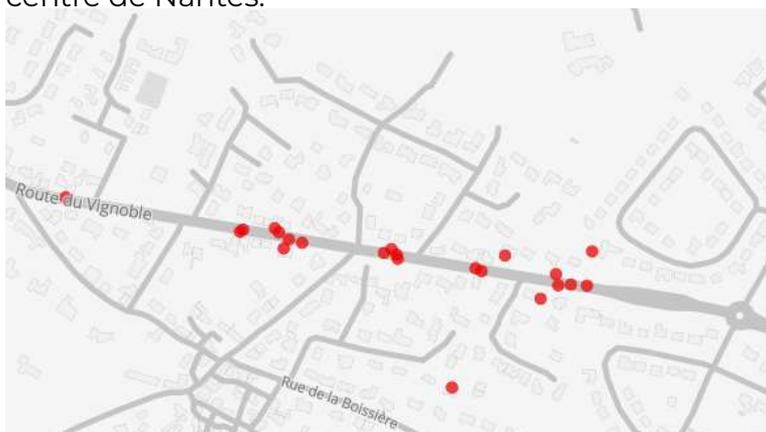
## 2.5.7. Route du Vignoble (Vertou)

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Route du Vignoble (Vertou)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2,11 %

Description de la situation :

La Route du Vignoble à Vertou est un axe secondaire du SDIC, il présente seulement un marquage au sol (flèches vertes) et pa endroit une bande cyclable étroite. Les vitesses des véhicules motorisés sont trop élevées car il s'agit d'une route majeure qui débouche dans le centre de Nantes.



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, route du Vignoble, Vertou // Capture google streetview - janv 2021

Proposition

L'aménagement tactique peut être l'occasion de réaliser un sens unique automobile et de vraies bandes cyclables, dans les deux sens de circulation, larges, lisibles et continues sur l'ensemble de l'axe.

## 2.5.8. Rue Busson-Billault (Basse-Goulaine)

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Rue Busson-Billault (Basse-Goulaine)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2,11 %

Description de la situation :

La rue Busson-Billault à Basse-Goulaine a été de nombreuses fois signalée lors du Baromètre des Villes Cyclables de 2021. Il n'y a pas d'aménagement cyclable sur cette rue. Au vu de la configuration, on peut imaginer une vitesse élevée des motorisées et du stationnement sauvage sur les trottoirs.



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, rue Busson-Billault, Basse Goulaine // Capture google streetview - janv 2021

### Proposition

Au vu de la position centrale de cet axe dans le bourg de Basse Goulaine, l'aménagement tactique peut être l'occasion de réaliser un CVCB pour marquer lisiblement un aménagement cyclable. Cette mesure en plus d'un passage à 30km/h sur la rue permettrait d'apaiser le bourg.

## 2.5.9. Rue de la Croix Bine (Saint-Sébastien-sur-Loire)

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Rue de la Croix Bine (Saint-Sébastien)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1,05 %

Description de la situation :

La rue de la Croix Bine à Saint-Sébastien-sur-Loire est signalée par l'absence de continuité de l'aménagement cyclable et le fait qu'il y ait seulement des tourne-à-gauche à certains carrefours. La vitesse élevée des motorisés est relevée sur Vigilo.



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, rue de la Croix Bine, Saint Sébastien sur Loire // Capture google streetview - janv 2021

Proposition :

L'aménagement tactique peut être l'occasion de mettre en place un sens unique automobile sur la route de Nantes/route du Vignoble et deux bandes cyclables correctes sur la rue de la Croix Bine. On peut aussi prévoir du contrôle et verbalisation de la vitesse.

## 2.6. Pôle de proximité Sud-Ouest (65 votes)

Communes de Bouaye, Bouguenais, Brains, La Montagne, Le Pellerin, Saint-Aignan-de-Grand-Lieu, Saint-Jean-de-Boiseau et Saint-Léger-les-Vignes.

### 2.6.1. Route de Pornic (Bouguenais)

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Route de Pornic (Bouguenais)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	16,92 %

Description de la situation :

Deux giratoires posent problème pour leur franchissement. La traversée des axes routiers les rejoignant est compliquée, de même que l'insertion sur le rond-point, en particulier en sortant du bourg de Bouguenais.



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, Route de Pornic, Bouguenais // Capture google streetview - nov 2021

Proposition :

Des giratoires de grande taille nécessitent une piste cyclable prioritaire sur leur pourtour type giratoire des Gayeulles à Rennes (voir propositions pour les giratoires Armor, Belle-Étoile, Forum Orvault...)

## 2.6.2. Rue de Nantes (Bouaye)

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Rue de Nantes (Bouaye)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	9,23 %

Description de la situation :

La vitesse des véhicules motorisés et le peu de place pour le vélo, contraignent à des allers-retours entre le trottoir et la chaussée, d'après les usagers qui essayent de se mettre au vélo. Le rond-point des échoppes est jugé dangereux. La rue de Nantes est particulièrement signalée comme problématique par le baromètre dans la centralité de Bouaye, en effet, il n'y a plus aucun aménagement cyclable à cet endroit.



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, Rue de Nantes, Bouaye // Capture google streetview - sept 2021

Proposition :

Il est nécessaire de réaliser la continuité des aménagements cyclables dans le centre de Bouaye. On peut imaginer la mise en place de bandes cyclables lisibles et larges. La consultation des usagers locaux est nécessaire pour parvenir au bon compromis d'aménagement tactique.

### 2.6.3. Rue de l'Aviation (Bouguenais)

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Rue de l'Aviation (Bouguenais)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	9,23 %

Description de la situation :

La Rue de l'Aviation à Bouguenais se caractérise par une absence d'aménagement cyclable et sûrement par la vitesse élevée des motorisés au regard de la configuration de la voie. La traversée du giratoire de la Porte de Retz semble poser problème, notamment pour l'insertion depuis la Rue Jules Vallès. La passerelle existante pour traverser le périphérique donnant sur la Rue des Camus n'est probablement pas satisfaisante pour tous étant donné le détour qu'elle impose.



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, Rue de l'aviation, Bouguenais // Capture google streetview - fév 2021

Proposition :

Utiliser les bandes dérasées pour faire de la place au vélo, protéger les cyclistes allant tout droit des tourne-à-droite des motorisés (?). Il faudrait matérialiser lisiblement les pistes cyclables avec assez de largeur en ajoutant des balisettes pour séparer physiquement les cyclistes du trafic motorisé.

Traiter au niveau de l'échangeur (sortie 50 porte de Retz) le giratoire à la manière hollandaise (cf : giratoire des Gayeulles à Rennes + proposition Armor, Belle Etoile, forum Orvault...). Renforcer la lisibilité de l'itinéraire par la Rue des Camus et la passerelle s'il n'est pas assez reconnu.



## 2.6.5. Rue de la Jouardais (Le Pellerin)

Source des signalements :

signalé sur :	Baromètre (points rouges)	Vigilo (densité signalements)	Retours usagers / travail de PAV	Priorisation (pourcentage vote)
Rue de la Jouardais (Le Pellerin)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	1,54 %

Description de la situation :

La rue de la Jouardais au Pellerin ressort comme étant la plus signalée par le Baromètre des Villes Cyclables de 2021. Il n'y a pas d'aménagement cyclable. Le carrefour à priorité à droite avec la Rue du Clos Grillé est signalé, une exploration serait nécessaire pour comprendre quelles contraintes il apporte aux usagers cyclistes. Au vu de la configuration des lieux, on peut imaginer une vitesse élevée de la part des motorisés



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, rue de la Jouardais, Le Pellerin // Capture google streetview - sept 2013

Proposition :

L'aménagement tactique peut être l'occasion de réaliser une bande cyclable large lisible et continue en ajoutant des dispositifs de modération de la circulation type écluse ou chicane avec bypass.

### 3. Les contributions diverses à l'appel à réflexion sur les aménagements tactiques de Place au Vélo

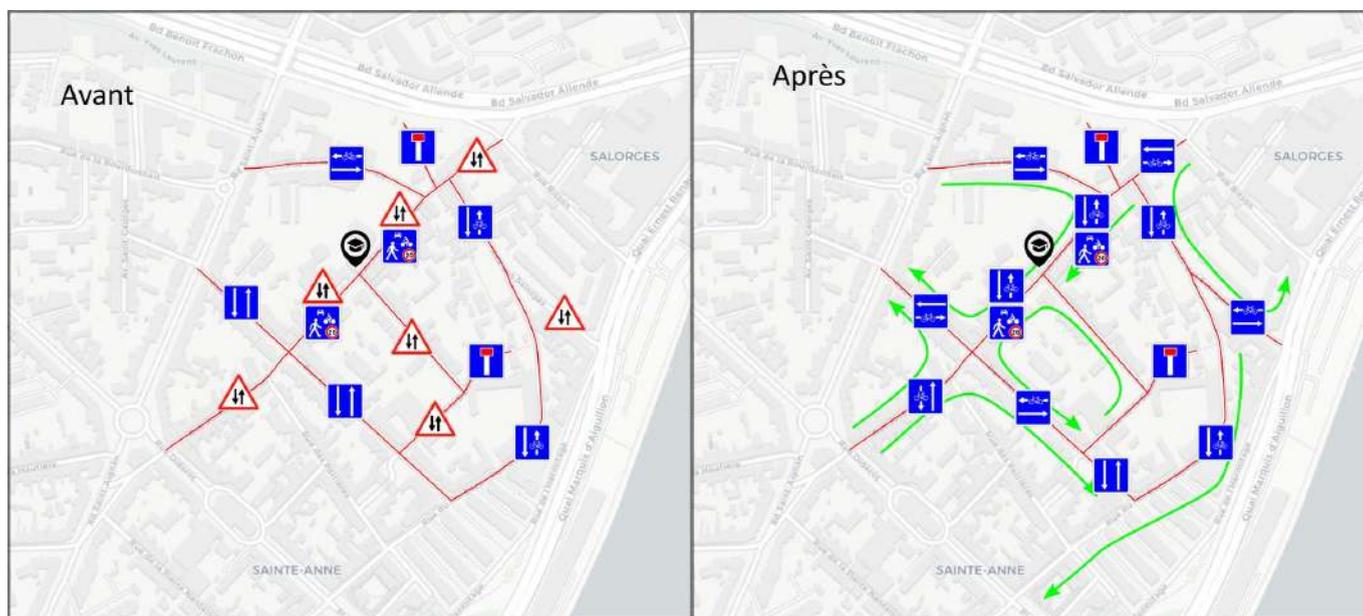
#### 3.1. Propositions de vélorues :

- Propositions de vélorues justifiées par des signalements “points rouges” lors du Baromètre des Villes Cyclables
  - **Rue des Pavillons** (Nantes)
  - **Rue Raspail** (Nantes)
  - **Rue Maisdon-Pajot** (Nantes)
  - **Rue du Casterneau** (Nantes)
  - **Rue du Pontereau** (Nantes)
  - **Place Roger Salengro** (Rezé), signalement au niveau de l'école, mais problème du stationnement en épi autour de l'église.
  
- Proposition de vélorue et sens uniques inversés avec double sens cyclable justifiés par un signalement à PAV
  - **Rue Arago** (Nantes - voir dossier sur la réfection du plan de circulation)
  
- Proposition de vélorue justifiée par un signalement sur Vigilo
  - **Rue de la Ville en Bois** (Nantes)
  
- Propositions supplémentaires de vélorue
  - **Axe Rue Champenois-rue Stephenson / Rue Francis de Pressensé & Rue du Gué Robert** (Nantes)
  - **Rue du Brûlis** (Nantes)
  - **Axe Rue du Jamet / Rue de Floride / Rue Baptiste Marcet** (Nantes)
  - **Axe Rue Etienne Coutan / Rue Guillaume Apollinaire** (Nantes)
  
- Propositions de généraliser les fermetures temporaires de rues scolaires aux heures d'entrée et de sortie des enfants et notamment :
  - Ecole des Agenêts, rue de Casterneau
  - Ecole des Marsauderies, rue de la Bertinière
  - Ecole Gay Lussac
  - Ecole Salengro à Rezé
  - ...

### 3.2. Dossier contenant des propositions d'aménagements tactiques

- [Butte Saint-Anne et Rue Arago - propositions PAV](#)

Propositions schématiques de changement du plan de circulation au niveau du quartier Sainte-Anne pour apaiser la circulation et sécuriser les déplacements actifs :



Remarques récentes : La rue de la Bourdonnais a été mise en impasse (temporaire ?), avec double sens voiture donc. Passer la Rue Aregnaudeau en sens unique serait bénéfique, beaucoup de stationnements sur trottoir actuellement. Cependant contrainte d'un fort report sur la Rue Joseph Blanchard car peu de possibilité de se rendre devant l'école.

- [Rue Arago- proposition collectif citoyen \(SARA\)](#)

Dossier du soutenu par PAV sur les Propositions d'aménagement de la rue Arago après concertation des riverains et suite à des échanges avec les associations et Nantes Métropole. Ci-dessous, les schémas de sens uniques inversés issus de ce dossier (p.15).

Proposition	Carte
<p><b>A</b></p> <p>« La rue arago se regarde »</p>	
<p><b>B</b></p> <p>« La rue arago et la rue de la bourdonnais se font dos »</p>	

- [Quartiers Beaulieu / Mangin / Pirmil / Greneraie...](#)

#### 4. Les commentaires issus du sondage de Place au Vélo sur la priorisation des lieux pour installer un aménagement tactique sur le territoire métropolitain

(à exploiter plus précisément)

<https://framaforms.org/urbanisme-tactique-les-axes-prioritaires-1645777029>

##### **Question = Renseignez les axes et intersections que nous ajouterons à notre listing**

Je retiendrai:

- des coquilles et fautes d'accord en moins de dix lignes
- le fait qu'on ne puisse pas "sauter" les pages de communes où on ne pédale pas (qui pédale aussi bien à Orvault qu'à Bouaye?)
- des propositions d'aménagements tactiques (à bien différencier du plan de circulation) incompréhensibles tels que le cours des 50 Otages ou la rue des Hauts-Pavés.

En tant qu'adhérente de Pav, j'aurai préféré que Pav se bouge sur des actions concrètes (un article de presse n'est pas une action) comme le Pont Saint-Mihiel ou la fin de la corona piste quai de la Fosse sens sortant de la ville. Mais c'est plus simple d'assassiner ses bénévoles sur les plateaux télé...

Nantes - Boulevard de Berlin

Boulevard du massacre à Saint-Herblain  
Boulevard Henry Orrion à Nantes

Rue Émile blandin à rezé : actuellement rue à double sens avec vélos et sortie d'école. Il faudrait une piste vélo à double sens dédiée et séparée des véhicules (considérant le nombre potentiel d'enfants qui l'utiliseraient)

Il faudrait sécuriser le tourne à gauche du chemin des bateliers vers le chemin du bas et la rue du petit Blottereau à Nantes.

J'évite maintenant soigneusement tout l'axe Nord Sud de la rue Paul Bellamy jusqu'au pont du Cens. Revêtement dangereux, comportements inacceptables des automobilistes, aménagements dont la variété ferait pâlir un artiste baroque. C'est un axe majeur mais miné, avec des feux bien pas pratique dans les creux qui coupent la vitesse, des files de voitures qui doivent se rabattent à droite et ne cèdent jamais la priorité, des arrêts de bus avec de haricots bien dangereux pour pas qu'on dépasse alors que ça gêne personne.

Et pitié, pas de peinture et basta. Il faut un véritable aménagement avec une piste séparée de la chaussée.

Dans mon trajet alternatif, je passe par l'île de Nantes. On a des trucs aberrants. Je pense à un plot en béton qui traîne depuis près d'un an sur une piste "tactique" au débouché du BD Gustave Roch sur le BD Victor Hugo. Mais "c'est pour notre bien" selon les services techniques que j'ai croisé une fois...

Autre gros point noir, le "carrefour du Bronks" au croisement des rues Casimir Perier et Bd Lelasseur. une horreur, revêtement mortel, flux denses, le tout en pente... Un régal.

J'ai aussi une pensée émue pour la rue de Bel Air ou la rue de Haute roche, très pratiques pour éviter la rue Paul Bellamy. Elle sont en apparence agréable, sauf que les automobilistes tentent systématiquement de dépasser le cycliste (sûrement un problème de virilité?) et cela met en danger à la fois le cycliste (dépassement à moins d'un mètre) car il n'y a pas la place pour doubler et à la fois les cyclistes en contre sens. Il serait pas mal de semer quelques plots pour protéger la file en sens inverse et calmer tout ce petit monde.

Autre joie, le pont Haudaudine, juste devant les urgences (pratique car il est mortel): emprunté dans le sens sud nord, il est en pente et les automobilistes qui tournent à droite au feu semblent avoir oublié la règle de la priorité à droite. Déjà vu pas mal de cyclistes (dont votre serviteur) récapituler leurs jeunes années à cet endroit.

Merci pour ce que vous faites, et n'hésitez pas pour toute précision :

<p>Nantes : Boulevard Jules Verne et Route de Paris  Aucun aménagement alors que les voies sont très larges et la vitesse excessive et les alternatives ajoutent bien trop de km.  Sinon : priorité sur les giratoires, spécialité nantaise et bien s'appuyer sur les recommandations du plan vélo et du Céréma.  Merci !</p>
<p>Rue Claude Gaulue à Rezé : pas de pistes cyclables et souvent même pas de trottoir, des stationnements en pagaille très peu utilisés dans le bas de la rue.  Route de Vertou à Nantes-Sud, étant donné l'aspect structurant de cet axe et le fort trafic, il devrait y avoir une piste cyclable en continu, à minima un chaudiou lorsque c'est trop étroit.  Rue des Gobelets à Nantes-Sud : pas de piste cyclable alors que c'est très large et que beaucoup de gens passent en vélo pour aller à l'Amap. Beaucoup de voitures garées sur le trottoir.</p>
<p>Il faudrait une vraie continuité sécurisée qui fasse le tour complet de Nantes en prenant exemple sur la piste qui longe le périphérique est</p>
<p>Passer en définitif les infras du bld Guy Mollet</p>
<p>Voie/axe magistral qui passe par Orvault</p>
<p>Rue du Château d'eau à La Chapelle sur Erdre  Boulevard Martin Luther King à Nantes</p>
<p>S'il vous plaît réviser l'accès autour de Greneraie, c'est terrifiant. Et tous les rond-points Route de St Sébastien et Avenue de la Martellière, il y a de la place de les transformer en rond-points avec piste cyclable sécurisée + svp Bvd François Blancho, ou une petite amélioration au niveau de l'arrêt du bus 26 permettrait un accès sécurisé sur la voie verte, et Bvd Louis Barthou, plein de place pour allonger la bidon existante pour relier la voie verte</p>
<p>Avenue des Grands Bois et de Cheverny, à Saint-Herblain. Le projet a été annulé sans raison</p>
<p>Croisement du boulevard des Anglais et du boulevard Boulay Paty.  Boulevard des Anglais d'une manière générale.  Rue du Breil</p>
<p>Vertou rue Charles Lecour : double sens cyclable  Vertou rue Charles Chollet : aménagement (il n'y a rien)  Nantes : intersection pour aller de la route de Paris vers le boulevard du Professeur René Auvigné (il n'y a rien)  Saint Sébastien sur Loire : rue du pâtis brûlé (aucun aménagement malgré rénovation, infraction loi LAURE)</p>
<p>Il faudrait revoir la piste cyclable rue Edith Piaf car la piste cyclable coupe la route à plusieurs endroits ce qui rend la cohabitation avec les voitures et les bus dangereuse.  Sur le boulevard de Longchamp, il y a quelques bouts de piste cyclable en descendant. Cela part d'un bon sentiment mais si une voiture vous double à ce moment-là, elle peut vous projeter sur le trottoir à la fin de la piste cyclable. Du coup je ne préfère pas l'utiliser.  En descendant vers le pont de la Tortière, un îlot a été rajouté mais la piste cyclable s'arrête nette, après c'est un danger pour les cyclistes car les voitures nous compressent vers le trottoir.  Le boulevard des Belges en descendant est particulièrement dangereux à cause des voitures qui reculent ou qui dépassent sur la piste cyclable. Je préfère rouler au milieu de la chaussée.  De plus, la piste cyclable est fortement rétrécie aux feux rouges en bas et la cohabitation avec les</p>

voitures et là aussi dangereux.
Merci énormément d'améliorer tout ces axes. C'est très agréable de se sentir entendu et en sécurité grâce à vous !
Route de Saint Luce notamment la section entre Dalby et souillarderie
Améliorer la sécurité des cyclistes sur les doubles ronds points de Nantes, les voitures y arrivent dessus très rapidement.
Piste cyclable quai de la fosse le long de la loire. Quai emile cormerais
Bd Eugène Orioux, Bd Henry Orrion, Rue Général Buat, Cr Olivier de Clisson
Rue de strasbourg
La boulevard Jules Verne est dangereux et parfois sans aménagement (même pas de bc...), En parallèle la rue du Coudray n'a aucun aménagement...
avoir des pistes cyclable qui respectent les recommandations minimum du CEREMA.  Assurer la continuité cyclables et des aménagements de qualité sur la route de Paris, rue du général buat Assurer la continuité cyclables et des aménagements de qualité sur l'ensembles des axes principaux de Nantes
Passerelle Schoelcher
L'entree ou la sortie de la voie cyclable bord de Loire quai Magellan pour prendre ou sortir de la rue Fouré ou Olivettes. D'une façon générale, mettre en couleur les voies cyclables ou au moins les zones de traversées aux feux, ou de traversées de chaussées (justement quai Magellan...) Place Mangin, parcours peu lisible pour traverser ce grand carrefour... Sortie du pont débouchant sur la rue Louis Blanc avec une bordure de piste dangeureuse, si on arrive assez vite ou si l'on est surpris. Ce la vaut d'ailleurs pour beaucoup d'endroits. Passages étriqués pour entrer sur une piste cyclable entre des plots et souvent en devant tourner à 90° ! Heureusement qu'il n'y a pas trop de vélos, mais le but est qu'il y en ai plus...
L'intersection entre la route de Paris et : - le bd prof René Auvigne et la rue du Perray - la porte de Carquefou La circulation à cet endroit est à revoir complètement pour tous les types de transports, mais la traversée de cette suite de carrefours est très dangereuse en vélo, particulièrement avec des enfants pour se rendre à l'école des Batignolles
Chaque jour, j'emprunte le carrefour route de sainte luce/dalby. Franchement pas rigolo. Bande cyclable tres étroite en arrivant route de sainte luce et tres abîmée. Des voitures qui ne respectent pas les distances de sécurité et qui sont pressees de me dépasser avant les mini rond points, voitures gares empiétant sur la maigre bande cyclable. C'est vraiment limite. Cordialement.
Intersection Cours des 50 Otages /rue de Strasbourg
Rue du coudray à Nantes

<p>Il faudrait modifier l'entrée de la piste cyclable rue Ernest Sauvette à Reze dans les 2 sens. Il faut supprimer le rebord car nous entrons de biais et c'est très dangereux, surtout quand il pleut il qu'il faut ralentir et faire un peu écart pour entrer de face. Alors que nous sommes sur une sortie de rond point et que les voitures accélèrent.</p>
<p>Route de Paris semble être une priorité à côté d'Haluchère et du côté de Carrefour. Autrement la rue de la Ville en Pierre à double sens pour toutes les mobilités est d'un danger sans nom les vélos roulent sur le trottoir dans les piétons pour éviter les voitures...</p>
<p>Rue du Coudray très dangereuse ralentisseurs et espace vélo à créer jusqu'à St Mihiel</p>
<p>Deux carrefours giratoires sur la commune d'Orvault sont particulièrement dangereux et peu aptes à la pratique du vélo : giratoire du Croisy/ route de Vannes/ rue du Croisy et giratoire du Pont de la Baronnière/rue du Pont de la Baronnière/Mendes France. Merci</p>
<p>Je sais que ma remarque ne rentre pas dans le cadre de votre question. Je propose que l'on s'occupe de la qualité du revêtement des rues sur lesquelles circulent des vélos. Deux exemples flagrants : la place Sophie Trébuchet, du côté opposé au Jardin des Plantes; la rue Général Buat entre les croisements avec rue Desaix et la "place Picard" (du 11<sup>ème</sup> Régiment d'artillerie). Circuler dans ces zones est non seulement inconfortable, mais aussi devient dangereux...</p>
<p>Toute la route de Saint Joseph entre Bd des Belges et le rd point des combattants d'Indochine est horrible pour les vélos, pour moi un des pires endroits de Nantes Est et difficile/impossible à contourner.</p>
<p>Il faudrait tracer une piste cyclable sur la route de St Etienne de Montluc entre le rond point de la Montagne et la 4 voies (RN165). De plus en plus de vélos de semaines en semaines, à slalomer parmi les poids lourds. La circulation à vélo sur la place Viarme est illisible. On ne sait pas où passer et les véhicules ne voient pas non plus les pistes cyclables. Il faudrait créer une piste cyclable (un contre sens vélo?) entre la rue Félibien et la rue des Dervallières dans le sens est-ouest. Actuellement on doit faire le détour par la rue Monselet et le bd Olivier Merson. Ce dernier est dangereux, piste cyclable étroite et véhicules garés en épis.</p>
<p>Toute intersection autour des écoles primaires publiques et privées</p>
<p>Giratoire rue du Croissant-route de Sainte-Luce Route de Sainte-Luce, montée pour entrer dans le bourg, voitures serrent de près avec le léger virage gauche, aucune règle de priorité, fin voie Chronobus et fin piste sur trottoir. Boulevard Eugène Orioux, on se fait serrer de près lors des rétrécissements pour les plateaux piétons, les voitures ne ralentissent pas, horriblement stressant !</p>
<p>Dangerosité intersection rue des Bourdonnières et route de Clisson</p>
<p>Il faudrait améliorer le giratoire devant la préfecture</p>
<p>Mettre au moins une piste cyclable de chaque côté de la rue Félix Faure et sécuriser le rond point au croisement rue Félix Faure/ boulevard l'Écluseur / rue Casimir Perrier</p>
<p>Sécuriser le rond point à l'intersection l'Écluseur, Casimir Perrier et Félix Faure, et pistes cyclables (idéalement sécurisées) dans les 2 sens rue Félix Faure</p>
<p>rue du Coudray (aucune zone vélo) rue du Général Buat (zone vélo qui protège trop peu de la forte circulation)</p>

Il faudrait créer une piste cyclable rue Casimir Perrier
Voie cyclable sécurisée sur la route de Paris : de la Haluchère vers Rond point de la Belle Étoile. Point noir Porte de Carquefou (périphérique)
La rue Casimir Perrier mériterait un aménagement
Il faudrait assurer une continuité cyclable entre l'aménagement boulevard Guy Mollet et l'axe Nord-Sud, via des aménagements sur le boulevard du Petit Port et le chemin de la dame de Nage
Carrefour Aimé Delrue et le pont pour Vincent Gâche
Rue des piliers de la chauvinière à St Herblain. Les trottoirs servent de place de parking aux voitures et la bande cyclable est envahie par les vendeurs de voiture
Il faudrait sécurisé davantage le chausse doux installé rue de Goulaine / rue de la Chesnaie à basse Goulaine  Sortie du périphérique porte de Goulaine n'est pas sécurisée pour la traversée des vélos par la piste cyclable du fait de la végétation ne permettant pas une visibilité correcte avec la vitesse des véhicules sortant du périphérique à grande vitesse. De manière générale les petites butées entre la voie cyclable et les véhicules motorisés est dangereuse (ex bd Alexandre Millerand Nantes). L'interruption de la piste cyclable sous le pont de chemin de fer rue Célestin Freinet Nantes obligeant soit de poursuivre sur le trottoir ce qui est interdit soit de traverser la rue pour poursuivre sa route ce qui est dangereux. Enfin la piste cyclable sur les pas enchantés à St Sébastien a été en partie refaite mais de manière très inconfortable (sable tassé grande impression de rouler sur des pavés...) Quid des vélos de route pouvant difficilement l'emprunter
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sécuriser +++ les rues du Vigneau/ du - Hamelin à Basse Goulaine, car si la piste le long de la Goulaine est correcte, aucun moyen d'y accéder en sécurité.</li> <li>- Sécuriser (ou au moins signaler) la traversée des voies d'insertion et de décélération des périphériques pour aller de Basse Goulaine à Saint Sébastien, car ce passage n'est pas du tout signalé aux voitures, ce qui rend la traversée vraiment Dangereuse</li> <li>- à Commerce : réglage des feux ? Quand on vient du CHU et qu'on respecte le feu pour rejoindre la piste allant vers les 50 otages (et qu'il est vert), il y a systématiquement des cyclistes, des bus ou des voitures qui passent encore</li> <li>- enfin, rénover sérieusement la piste des Pas enchantés, qui reste franchement honteuse quand on voit le nombre de cyclistes qui l'empruntent (l'hiver notamment)</li> </ul>
Parvis de la gare sncf (Nord) Ronds points CHU Hôtel Dieu
Il manque cruellement d'aménagements cyclables dans le bourg de Vertou pour permettre aux enfants d'aller aux écoles et collèges à vélo depuis l'est et le sud de la commune.

## 5. La synthèse des commentaires

### 5.1 Les thématiques majeures issues des commentaires du sondage

- la priorité d'assurer une **continuité cyclable**
- l'enjeu de bien **matérialiser les voies cyclables** en particulier avec de la couleur
- la nécessité de **garantir la qualité de revêtement** des rues pour contribuer à la sécurité et au confort des cyclistes
- l'importance de se concentrer sur les **giratoires** qui sont nombreux sur le territoire de la Métropole et qui sont des lieux de conflits d'usage régulier avec les usagers et souvent de danger pour les cyclistes.

#### *Commentaires ciblés sur des axes ou intersections :*

Les commentaires font ressortir une diversité de lieux qui manquent d'aménagement pour les cyclistes sur l'ensemble de la métropole (continuité - sécurité). Place au Vélo a pour l'instant compilé les lieux les plus cités qui se trouvent tous dans la centralité nantaise.

Il faudra, pour exploiter pleinement ces précieux commentaires, les recroiser avec les listes dont disposent déjà les différents pôles métropolitains pour affirmer ou infirmer certaines hypothèses d'aménagements tactiques.

Les axes peu cités qui ne sont présents dans aucun autre registre (remontés faites à PAV et listing métropole) devront faire l'objet d'une attention particulière pour voir s'ils méritent d'être étudiés et priorisés dans le cadre des aménagements tactiques. Il faudra notamment les observer et les prioriser au regard de :

- prioritaire car très dangereux
- prioritaire car très emprunté par les cyclistes ou à potentiel fort
- prioritaire car particulièrement dissuasif à la pratique du vélo...

## 5.2 Les axes supplémentaires les plus cités dans les commentaires

### 5.2.1 Rue Casimir Périer (Nantes)

#### *Problèmes mis en avant :*

La rue Casimir Périer à Nantes se caractérise par sa dangerosité au niveau des giratoires (intersections avec la rue Félix Faure et le boulevard Lelasseur) par l'absence d'aménagement cyclable. Le stationnement des voitures se fait sur les deux côtés de la rue avec par endroit du stationnement sauvage sur les trottoirs tout cela au détriment des piétons.



Capture google streetview - sept 2021

#### *Signalements complémentaires :*

- Baromètre : non
- Vigilo : oui (stationnement gênant pour les piétons, sur le trottoir)
- PAV : non

#### *Propositions :*

Certains usagers proposent la réalisation d'une piste cyclable sécurisée. Il semble cependant qu'une bande cyclable ou un "apaisement" (chicane & zone de rencontre) soit préférable vu la largeur disponible.

## 5.2.2 Rue Général Buat (Nantes)

*Problèmes mis en avant :*

La rue Général Buat à Nantes se caractérise par un manque de continuité cyclable et par un problème de qualité de revêtement, qui nuit à la sécurité des cyclistes et ce, de manière encore plus forte lors des périodes d'heures de pointe.



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, rue Général Buat, Nantes // Capture google streetview - sept 2021

*Signalements complémentaires :*

- Baromètre : oui
- Vigilo : oui → signalement d'absence de continuité de la bande cyclable
- PAV : oui

*Propositions :*

La suppression de stationnement est nécessaire pour créer des bandes cyclables indispensables sur cet axe central très utilisé par les cyclistes.

### 5.2.3 Boulevard Lelasseur (Nantes)

*Problèmes mis en avant :*

Le boulevard Lelasseur à Nantes se caractérise par un partage de voie avec les bus et un problème de revêtement. Est aussi relevée la dangerosité de la circulation cycliste au niveau des intersections sur ce boulevard.



Baromètre Parlons Vélo 2021, Carte, boulevard Lelasseur, Nantes // Capture google streetview - fév 2021

*Signalements complémentaires :*

- Baromètre : oui
- Vigilo : oui
- PAV : oui → signalement en novembre 2021 du problème de revêtement

*Propositions :*

A explorer



### 5.2.5 Boulevard Henry Orrion (Nantes)

Problèmes mis en avant :

Le boulevard Henry Orrion à Nantes se caractérise par une bande cyclable étroite, dont le revêtement est très dégradé, ce qui la rend peu praticable notamment en heure de pointe quand le trafic est dense. Le stationnement en épi a été redressé mais des pratiques de stationnement sauvage en épi sont encore observables.



Baromètre Parlons Vélo 2021, boulevard Henry Orrion, Nantes // Capture google streetview - fév 2021

Signalements complémentaires :

- Baromètre : oui → signalement notamment de la dangerosité au niveau de l'intersection avec le boulevard Michelet
- Vigilo : oui → signalement de stationnements sauvages dangereux ou sur les BC
- PAV : oui → signalement de la dangerosité des îlots piétons

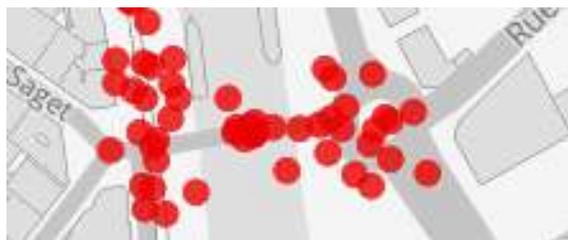
Propositions :

Rendre plus larges et plus visibles les BC. Verbaliser systématiquement les stationnements sauvages en épi puisque le redressement est déjà ancien, faire de même pour les stationnements sur BC.

## 5.2.6 Pont Saint Mihiel (Nantes)

*Problèmes mis en avant :*

Le Pont Saint Mihiel a été entièrement fermé à la circulation des motorisés lors de la première campagne de réalisation des aménagements tactiques. La réouverture à la circulation motorisée est un retour en arrière qui a été fortement décriée par Place au Vélo et les associations locales (Vélorution, Mobilitains, Alternatiba...). La réduction du trafic est tout de même considérée comme un progrès pour les répondants du baromètre des villes cyclables, cependant, de nombreux signalements négatifs sont aussi visibles sur la partie courante et les carrefours permettant d'y accéder.



Baromètre Parlons Vélo 2021, boulevard Henry Orrion, Nantes // Photographie par F. Brenon - 20 Minutes, sept 2021

*Signalements complémentaires :*

- Baromètre : oui
- Vigilo : non
- PAV : oui → Positionné contre la réouverture aux motorisés

*Propositions :*

Il s'agirait de remettre la configuration qui avait été testée dans le cadre des Coronapistes en supprimant la présence des véhicules motorisés.

## 6. Conclusion

Place au Vélo contribue activement au Comité des Partenaires de la Mobilité. Nous nous sommes particulièrement attachés à détailler cette enquête sur les aménagements tactiques car nous pensons que ce mode de faire est rapide, efficace, sobre et permet des avancées non négligeables comme l'a prouvé la première saison des aménagements tactiques à la sortie du premier confinement.

Place au Vélo sonde au plus large et s'intéresse non seulement à la centralité métropolitaine, mais aussi à l'ensemble des communes périphériques, c'est la seule manière d'atteindre l'objectif des 12% de part modale vélo dans la métropole à l'horizon 2030.

La communication avec les adhérents, les usagers, et les autres associations, les outils participatifs, les questionnaires et sondages ouverts, les contributions libres, le baromètre des villes cyclables et les signalements de l'application Vigilo sont autant d'outils qui permettent de constituer l'expertise d'usage d'un territoire. En s'intéressant à autant d'entrées différentes, l'association propose une synthèse qui reprend les demandes générales et laisse lisible les demandes spécifiques.

Suite à cette riche contribution, Place au vélo espère être conviée pour participer pleinement aux futurs aménagements tactiques tant dans le choix des lieux retenus que dans les études et propositions qui seront réalisées sur l'ensemble de la métropole.