



Ville de SAUTRON

Axe rue de BRETAGNE – rue de Nantes

Aménagements cyclables

Etude préalable



Contexte :

- **Elaboration du Plan Communal de Déplacements Doux de la Ville de Sautron**
- **Réflexions des Conseils de Quartiers de la Ville de Sautron**
- **Requalification de la rue de Bretagne**

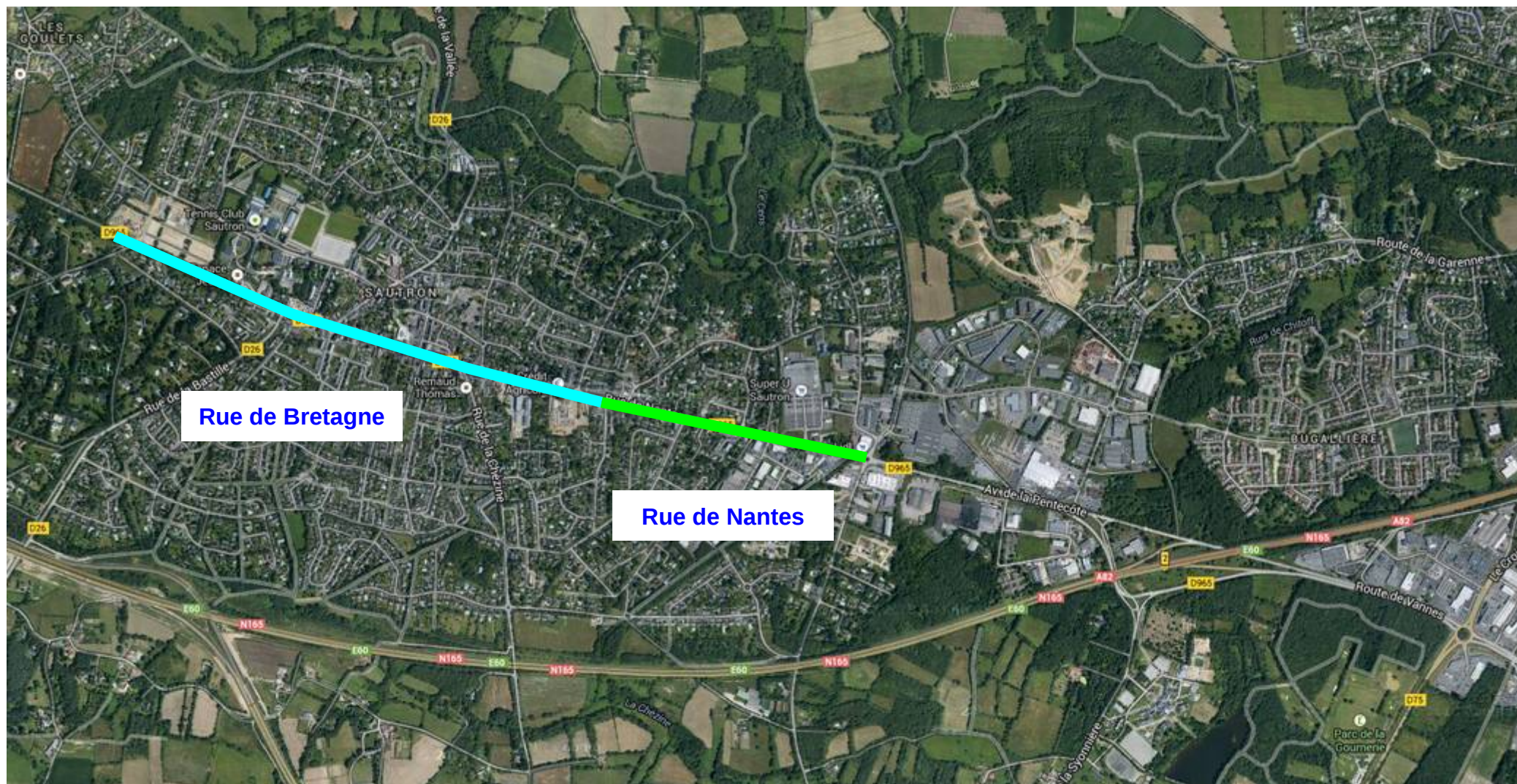
Contenu :

- **Présentation de l'axe rue de Bretagne / rue de Nantes et état des aménagements cyclables existants**
- **Présentation des prescriptions de la charte d'aménagement de Nantes Métropole sur les aménagements cyclables**
- **Etude d'axe avec propositions d'aménagements et estimations**



Présentation :

L'axe rue de Bretagne / rue de Nantes est une voie principale structurante de l'agglomération et l'axe majeur autour duquel s'organise l'urbanisation de la commune de Sautron



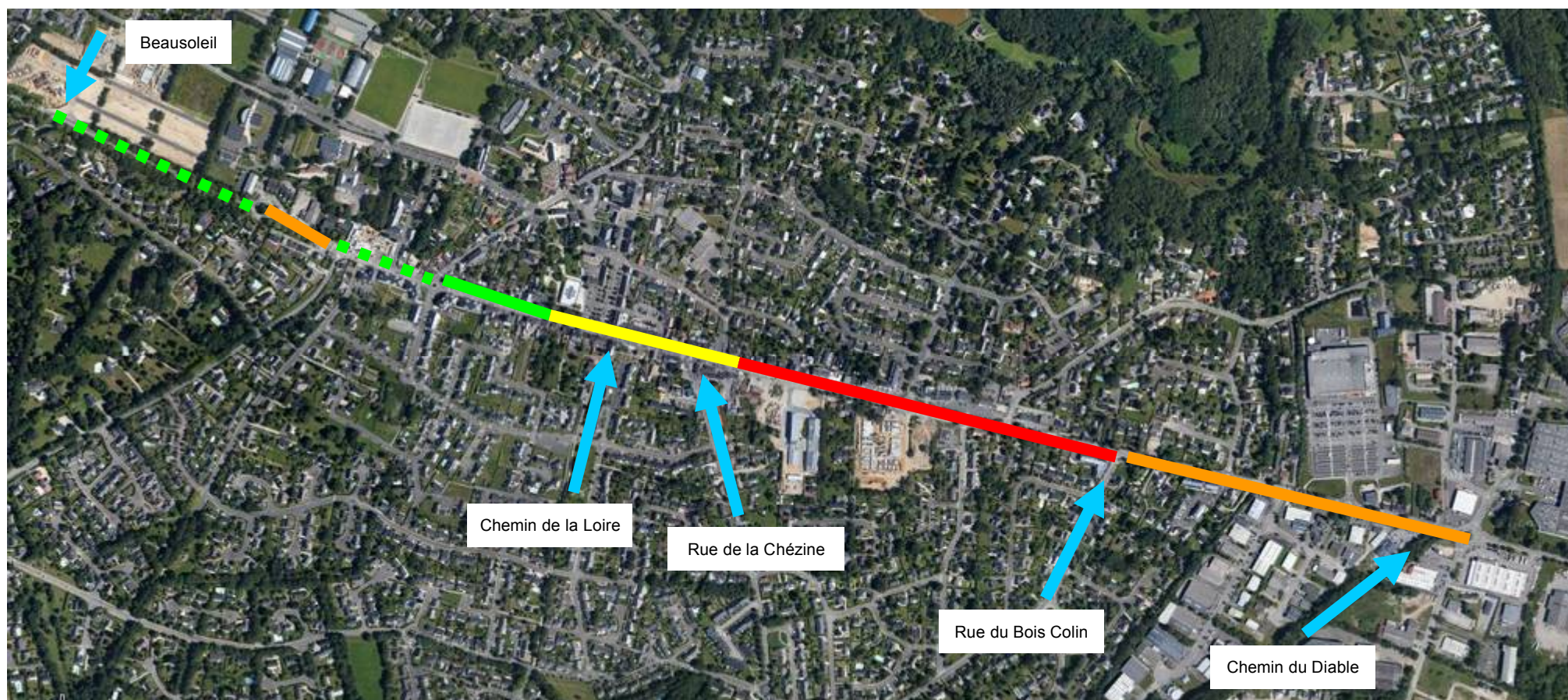


Etat de l'existant :

Absence d'aménagements dédiés aux cycles entre la rue du Bois Colin et le parc de la Linière.

Travaux de requalification rue de Bretagne tranche 2 entre Parc de la Linière et Beausoleil.

-  Pistes cyclables existantes
-  Pistes cyclables réalisées début 2014
-  Zone 30 sans site propre pour les cycles
-  Bandes cyclables existantes
-  Absence d'aménagements cyclables
-  Connexions avec des itinéraires existants ou projetés en 2014





Constat sur l'existant :

- Rue de Bretagne, tranche 1 : création d'une zone 30 sans aménagement cyclable en site propre entre le parc de la Linière et la rue de Berligout
 - Rue de Bretagne, tranche 2 : création d'aménagements unidirectionnels en site propre de part et d'autre de la rue de Bretagne entre le parc de la Linière et l'Allée du Bois
 - Absence d'aménagement cyclable entre la rue de Berligout et la rue du Bois Colin
 - Bandes cyclables étroites (1,10m) entre les rues du Bois Colin et Brimberne
 - Les principaux itinéraires existants à connecter sont côté sud de l'axe Bretagne / Nantes
-
- ➔ L'axe rue de Bretagne / rue de Nantes doit figurer parmi les priorités du PCDD de la ville de Sautron
 - ➔ L'axe pourrait être aménager même à titre provisoire en attendant l'avancement des tranches de requalification
 - ➔ Les aménagements provisoires doivent créer un itinéraire continu, cohérent, lisible, et sécurisé.



Prescriptions de la charte d'aménagement de Nantes Métropole :

Extrait du guide vélo concernant **les pistes cyclables**.

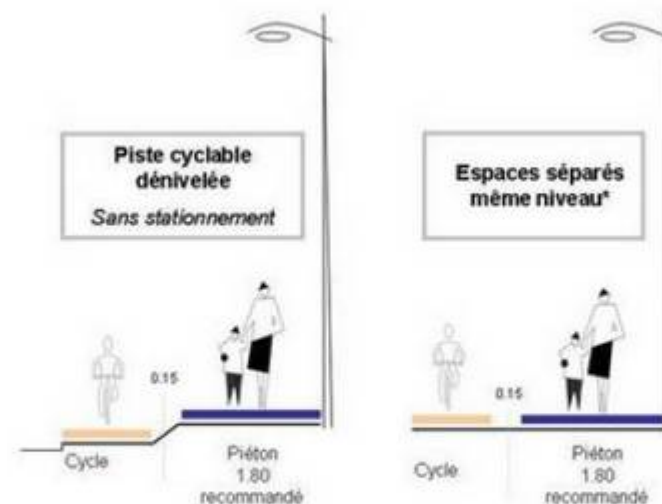
Une piste cyclable peut-être uni ou bidirectionnelle. Le choix est le plus souvent effectué en fonction de la configuration des lieux.

Une piste cyclable peut également être située à hauteur du trottoir (cf. fiche 1.2) ou bien en dénivelée (altimétrie intermédiaire entre le trottoir et la voie circulée par les véhicules), et plus ou moins éloignée de la chaussée.



	Largeurs de référence à Nantes Métropole	
	Sans cyclomoteur	si cyclomoteurs autorisés
Piste unidirectionnelle	largeur de référence = 1.70 m (minimum <u>exceptionnel</u> = 1.30m)	1,80 m
Piste bidirectionnelle	largeur de référence = 3 m 1,50 m x 2 recommandé par le CERTU 1,30m x 2 minimum	1,80 x 2 minimum

Sauf contrainte forte de l'assiette, il conviendra d'éviter les réductions ponctuelles.



Dans le cadre d'un aménagement neuf, Nantes Métropole préconise un espace réservé aux piétons d'au moins 1.80 m de largeur. La réglementation exige qu'il ne soit **jamais inférieur au minimal d'1,40 m** hors obstacle fixé par l'arrêté du 15 janvier 2007.

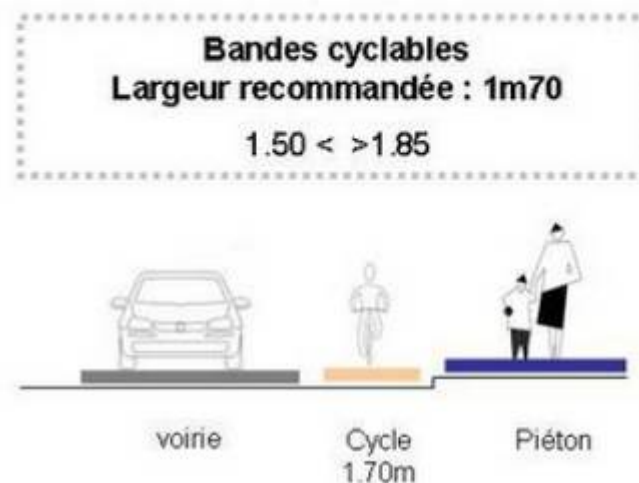


Prescriptions de la charte d'aménagement de Nantes Métropole :

Extrait du guide vélo concernant **les bandes cyclables**.

Une bande cyclable est toujours unidirectionnelle et elle est située

- dans la voie à droite de la chaussée dans le sens de sa circulation
- dans la voie à gauche de la chaussée, à contresens de sa circulation (*double sens cyclable, cf. fiche DSC*)



La largeur maximale est précisée car au-delà de 1,85 m il y a risque de stationnement et l'aménagement ne serait donc pas adapté.

Un minimum exceptionnel de 1,30m pourra être autorisé.

La faible largeur d'une chaussée peut nous amener à réaliser une bande cyclable dans un seul sens. Le sens privilégié sera celui qui demande un effort physique au cycliste ou celui en adéquation avec le trafic (problématique de vitesse élevée et de trafic dense).

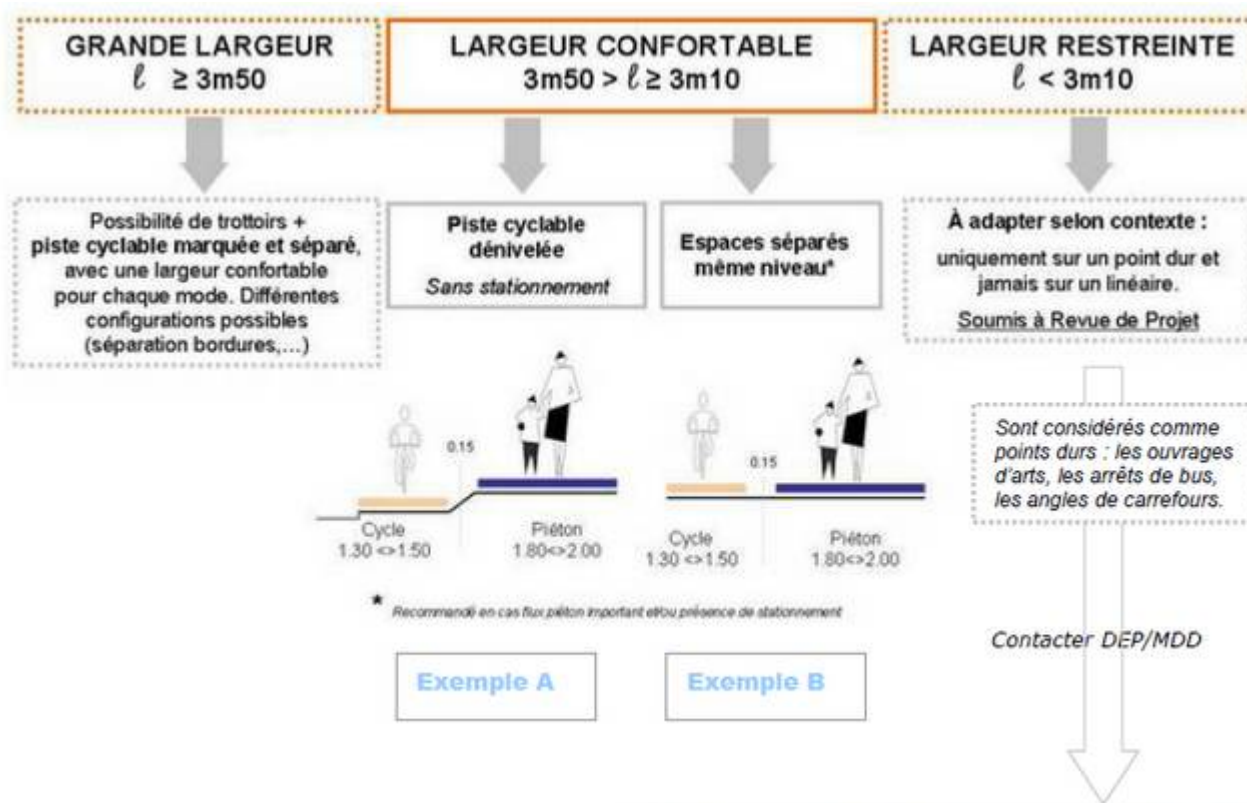
Ainsi en montée, on cherchera systématiquement à avoir une largeur la plus proche des 1.70m.

Les réductions ponctuelles sont à proscrire.



Prescriptions de la charte d'aménagement de Nantes Métropole :

Extrait du guide vélo concernant **les plateformes piétons cycles**.





Prescriptions de la charte d'aménagement de Nantes Métropole :

Extrait du guide vélo concernant **les liaisons cycles**.

Une **liaison cyclable** est un dispositif permettant d'indiquer aux cyclistes qu'ils sont sur (ou se dirigent vers) un itinéraire cyclable aménagé mais ponctuellement interrompu.

Cet aménagement n'est **pas réglementaire** au sens du Code de la route.

Il ne peut être utilisé que sur une longueur modérée comme traitement entre deux aménagements cyclables, car il n'apporte aucun confort ni sécurité au cycliste.

Ce dispositif est à éviter sur le territoire de Nantes Métropole.





Eléments clés à retenir :

- **Ne pas dégrader la situation des piétons et des personnes à mobilité réduites** : largeur de trottoir recommandé **1,80 m** (*minimum 1,40 m*)
- **Profiter des travaux d'aménagements cyclables pour améliorer l'accessibilité des cheminements piétons** (*revêtements de trottoir, bandes podotactiles et potelets à têtes blanches aux traversées piétonnes, ...*)
- **Avoir une typologie cohérente d'aménagements sur l'ensemble de l'axe adaptée à un axe structurant en agglomération** : traitement uniforme en piste (*ou bande*) bilatérale unidirectionnelle. Le choix de la piste unilatérale bidirectionnelle est peu adapté en site urbain dense avec présence de commerces (*source de conflit avec les piétons et les sorties de véhicules, nombreuses traversées de l'axe à réaliser pour connecter les axes secondaires*)
- **Créer des cheminements cyclables sécurisés, adaptés et séparés des cheminements piétons** : préférer les pistes de largeur **1,70 m** (*minimum exceptionnel 1,30 m*), préfigurer de futures pistes cyclables en améliorant les bandes existantes, protéger les insertions sur les giratoires, avoir un revêtement adapté et sans déformation, ...
- **Eviter les espaces mixtes** (*trottoir partagé sans distinction de cheminement piétons et vélos*) **sur des linéaires**. Cet aménagement est réservé au traitement de point dur (*rétrécissement de trottoir ponctuel, quai bus, ...*).



Réflexions des Conseils de Quartiers : Proposition piste cyclable bidirectionnelle côté nord (ici secteur Cormier)

- Problématique largeur réelle entre bordure chaussée et arbre : 1,10 à 1,20 m => dimension inférieure au minimum de 1,30m libre de tout obstacle, pas confortable et pas sécuritaire pour les cyclistes
- Problématique de traitement des points de rétrécissement : impossible de maintenir un double-sens cyclable et le cheminement piéton sur une largeur utile de 1,70 m en particulier dans un secteur urbain avec commerces
- Problématique d'insertion d'une piste bidirectionnelle sur carrefours giratoires : croisement des flux vélos / voitures.





Réflexions des Conseils de Quartiers : Proposition piste cyclable bidirectionnelle côté nord (ici secteur Eglise / Chézine)

- Hypothèse piste bidirectionnelle de largeur 1,70 m : non réalisable, non conforme aux prescriptions Nantes Métropole
- Hypothèse piste bidirectionnelle de largeur 3,20 m avec candélabres en axe : réalisable mais trottoir réduit à 1,60 m (*pas recommandé dans un secteur avec nombreux commerces*), manque de cohérence de l'itinéraire avec un traitement sur 130 m non applicable sur la section Chézine / Berligout, problème d'insertion aux carrefours.





Réflexions des Conseils de Quartiers : Proposition piste cyclable bidirectionnelle côté nord (ici secteur Parc de la Linière)

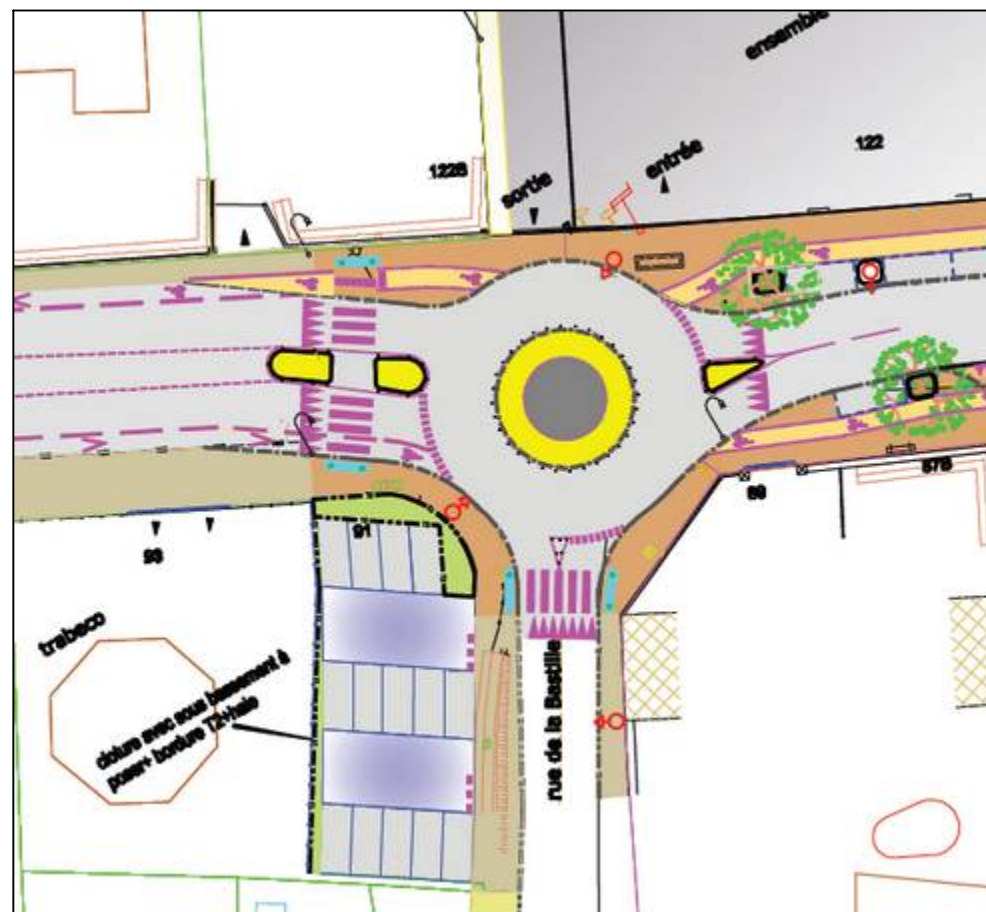
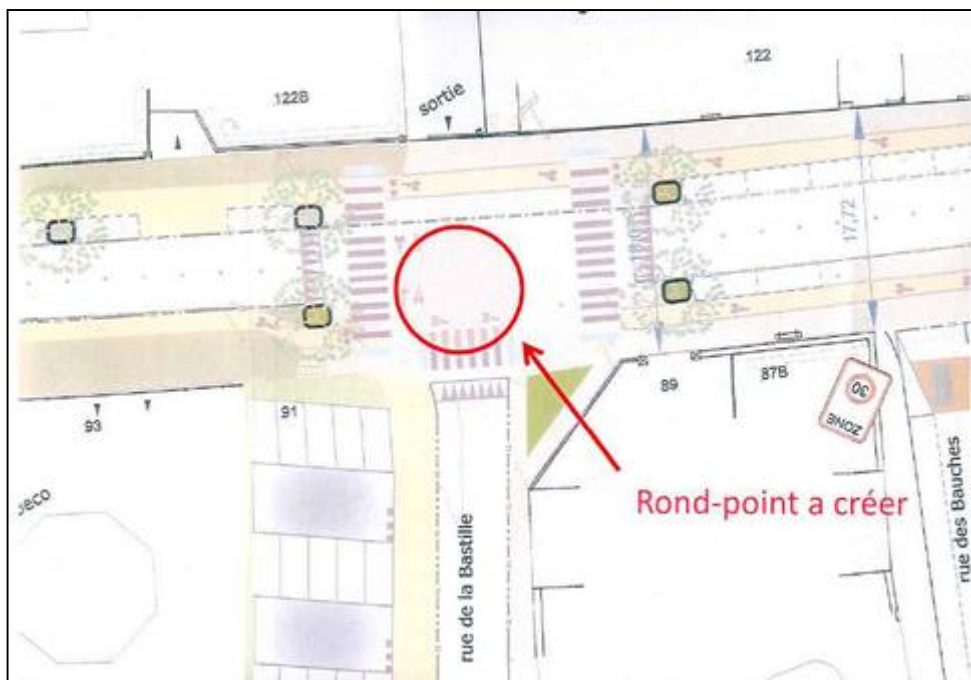
- Hypothèse piste bidirectionnelle de largeur 3 m : réalisable avec réduction de l'espace vert de 1,50m (*attention arbres à déplanter*), quid de la cohérence de l'itinéraire sur l'ensemble de l'axe et attention aux problèmes d'insertion aux carrefours.





Réflexions des Conseils de Quartiers : Demande de création d'un giratoire au carrefour Bastille

- Demande incorporée au projet en cours.



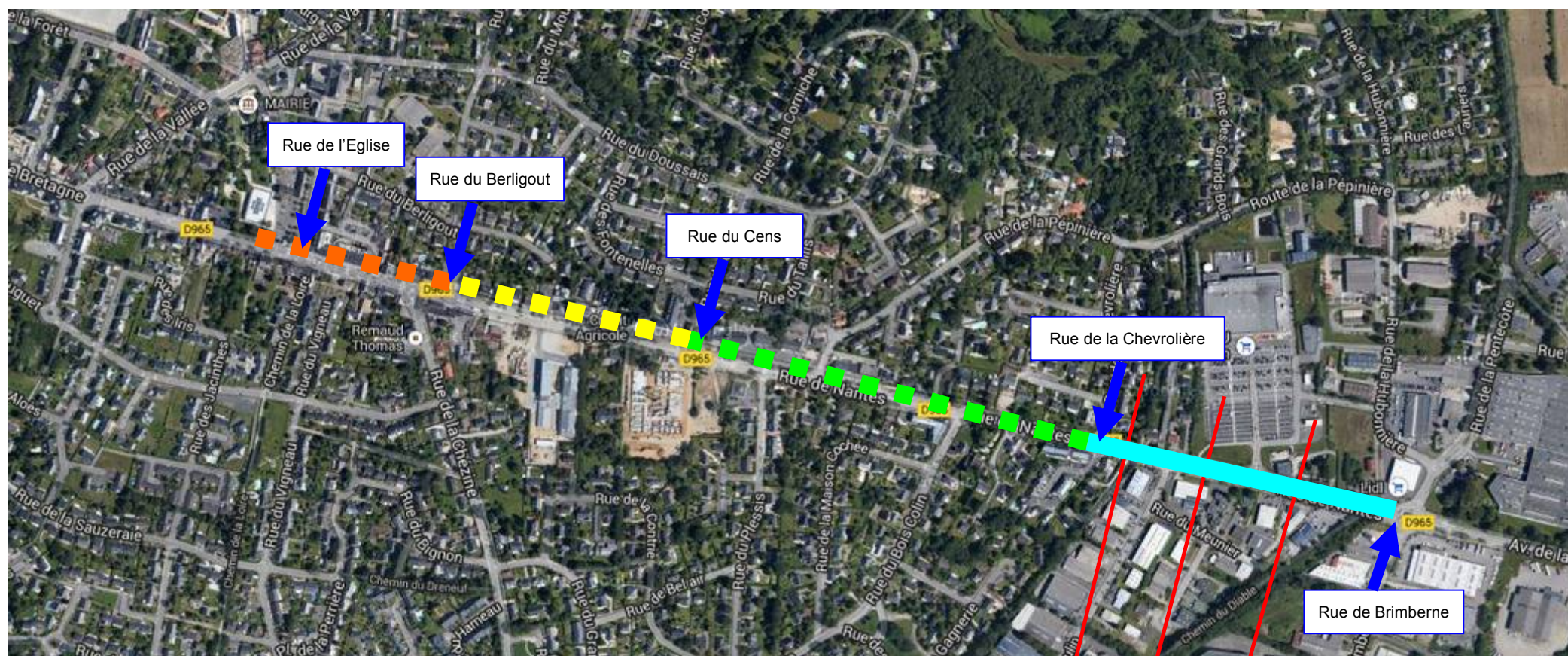


Localisation des sections et des profils étudiés





1^{ère} section : rue de Brimberne / rue de la Chevrolière – linéaire 400 m



3 2 1

N° de profils

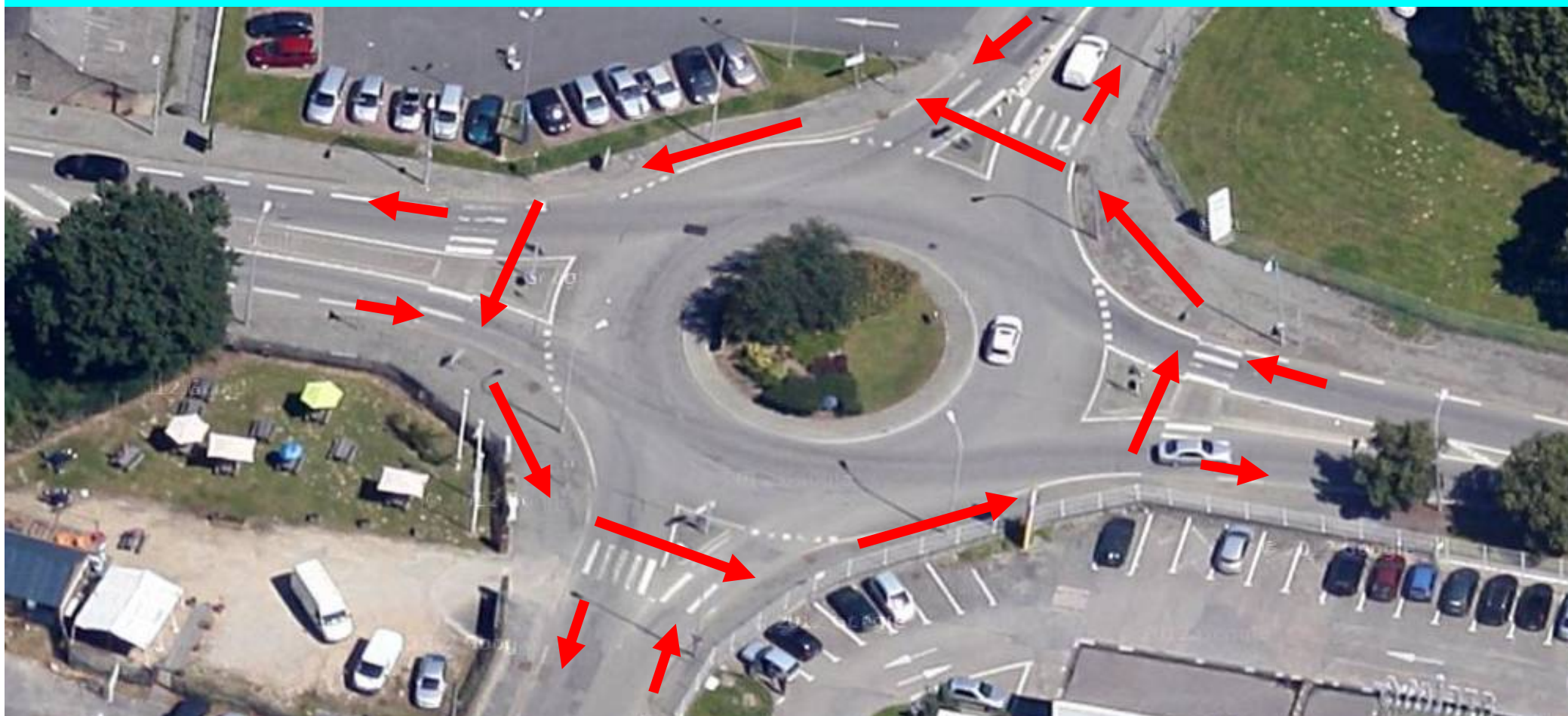


Carrefour avec la rue de Brimberne et la rue de la Pentecôte – diamètre 37 m





Carrefour avec la rue de Brimberne et la rue de la Pentecôte – diamètre 37 m



Proposition d'aménagement :

coût estimatif : 30 058 € TTC (Vélos : 17 150 / Piétons : 12 908)

Vélos : piste cyclable périphérique / trottoir partagé sur plateforme commune avec piétons

Piétons : rénovation du revêtement, bandes podotactiles et potelets à têtes blanches sur les traversées, déplacement candélabres



1

rue de Brimberne / giratoire entrée super U – linéaire 170 m





1

rue de Brimberne / giratoire entrée super U – linéaire 170 m

Profil existant :

Vélos : bande cyclable étroite 1,10m

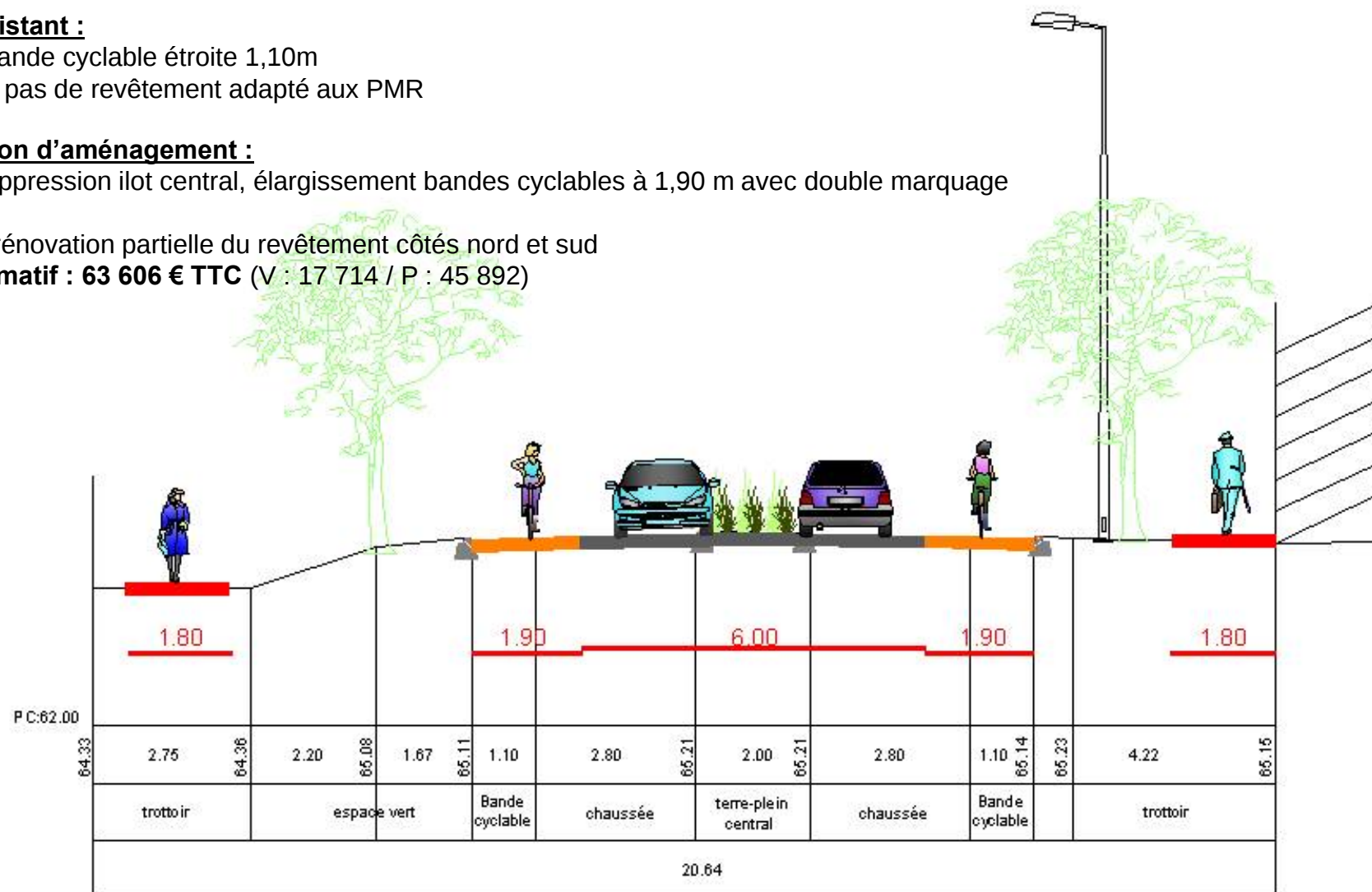
Piétons : pas de revêtement adapté aux PMR

Proposition d'aménagement :

Vélos : suppression ilot central, élargissement bandes cyclables à 1,90 m avec double marquage séparatif

Piétons : rénovation partielle du revêtement côtés nord et sud

Coût estimatif : 63 606 € TTC (V : 17 714 / P : 45 892)





giratoire entrée super U – diamètre 24 m





giratoire entrée super U – diamètre 24 m



Proposition d'aménagement :

Vélos : renforcement protection entrées est et ouest + logos vélos sur anneau

Piétons : bandes podotactiles et potelets à têtes blanches sur les traversées

Coût estimatif : 6 216 € TTC (V : 2 520 / P : 3 696)



2

giratoire entrée super U / rue du Moulin – linéaire 100 m





2 giratoire entrée super U / rue du Moulin – linéaire 100 m

Profil existant :

Vélos : bande cyclable étroite 1,10m

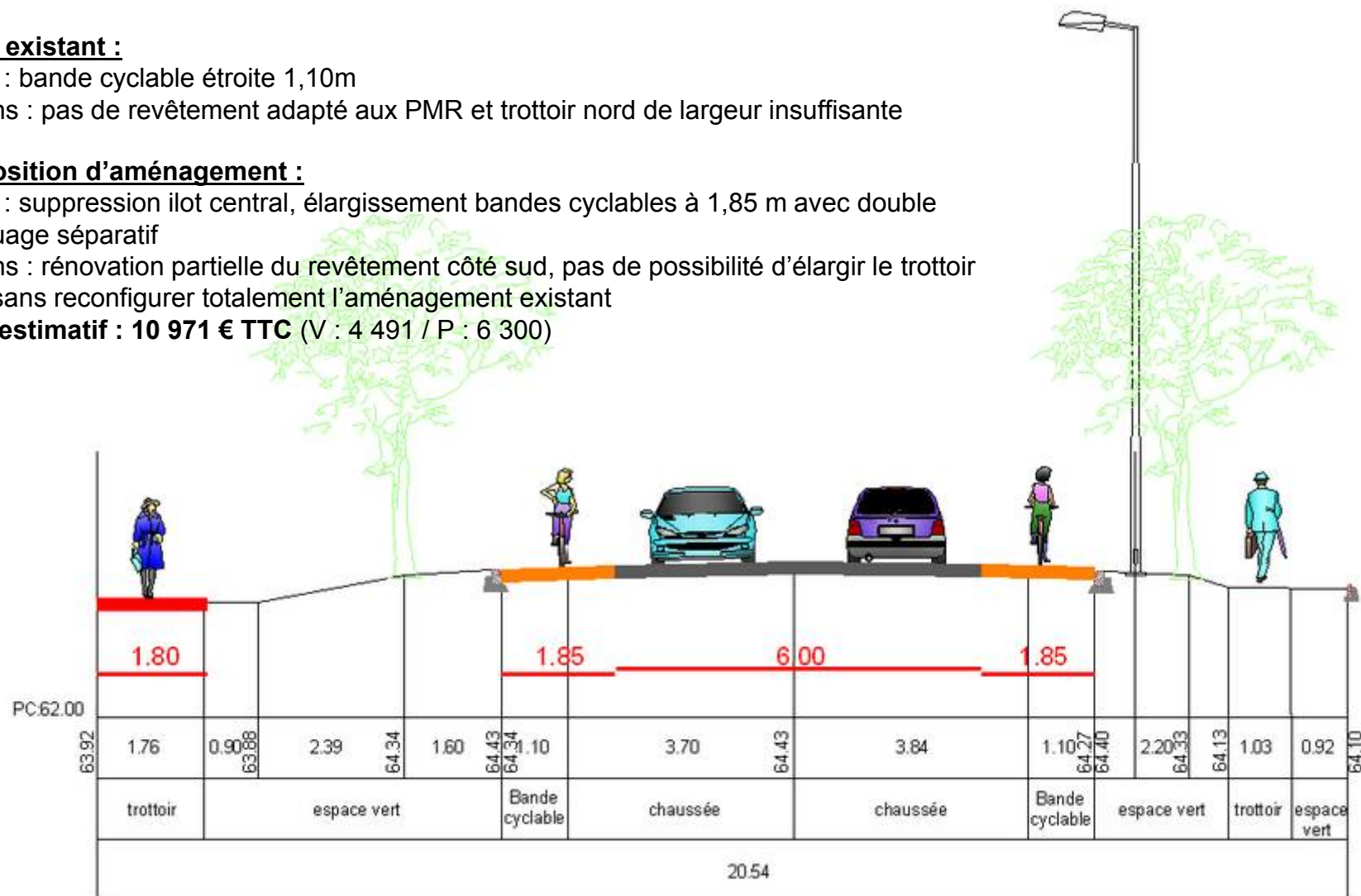
Piétons : pas de revêtement adapté aux PMR et trottoir nord de largeur insuffisante

Proposition d'aménagement :

Vélos : suppression ilot central, élargissement bandes cyclables à 1,85 m avec double marquage séparatif

Piétons : rénovation partielle du revêtement côté sud, pas de possibilité d'élargir le trottoir nord sans reconfigurer totalement l'aménagement existant

Coût estimatif : 10 971 € TTC (V : 4 491 / P : 6 300)



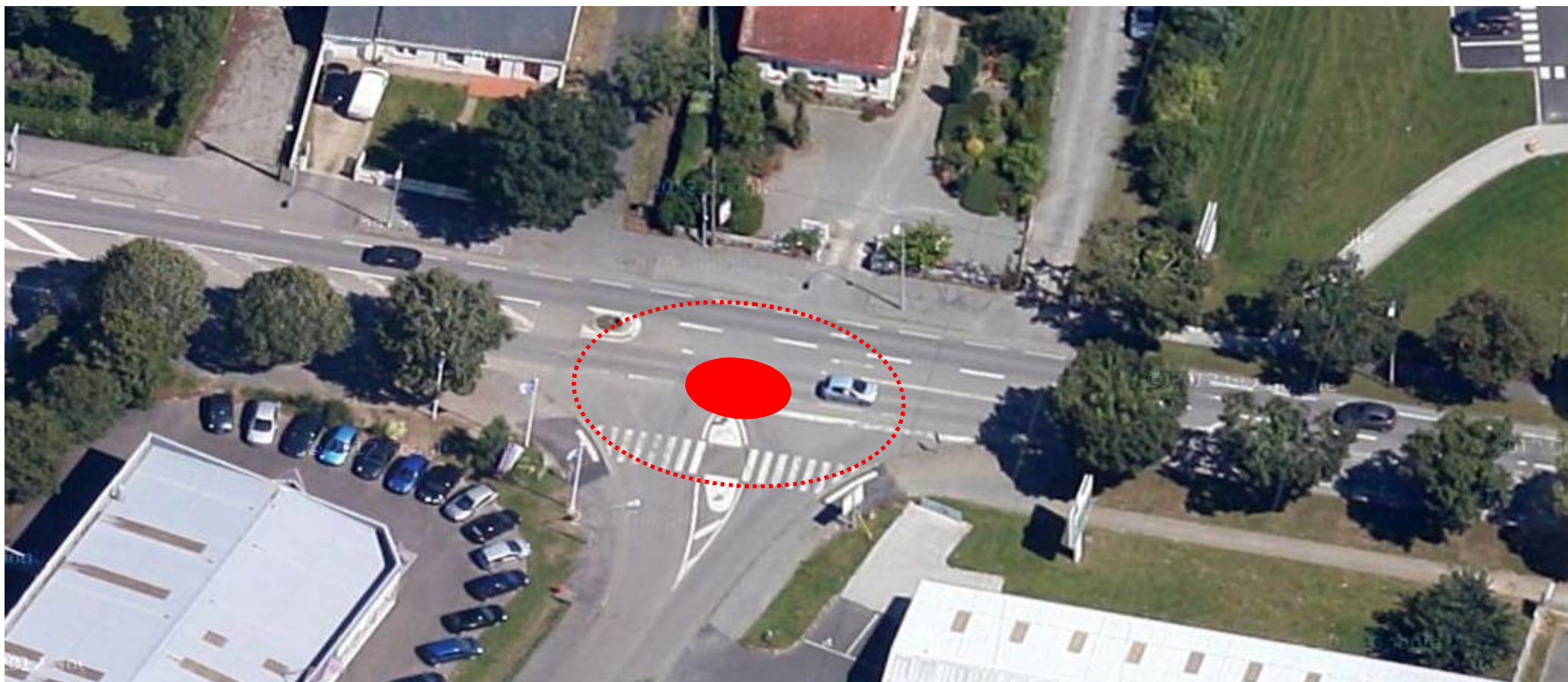


Carrefour avec la rue du Moulin





Carrefour avec la rue du Moulin



Proposition d'aménagement :

Construction d'un giratoire avec traversées piétonnes et cycles

Coût estimatif : 91 000 € TTC



3

rue du Moulin / rue de la Chevrolière – linéaire 80 m





3

rue du Moulin / rue de la Chevrolière – linéaire 80 m**Profil existant :**

Vélos : bande cyclable étroite 1,10m

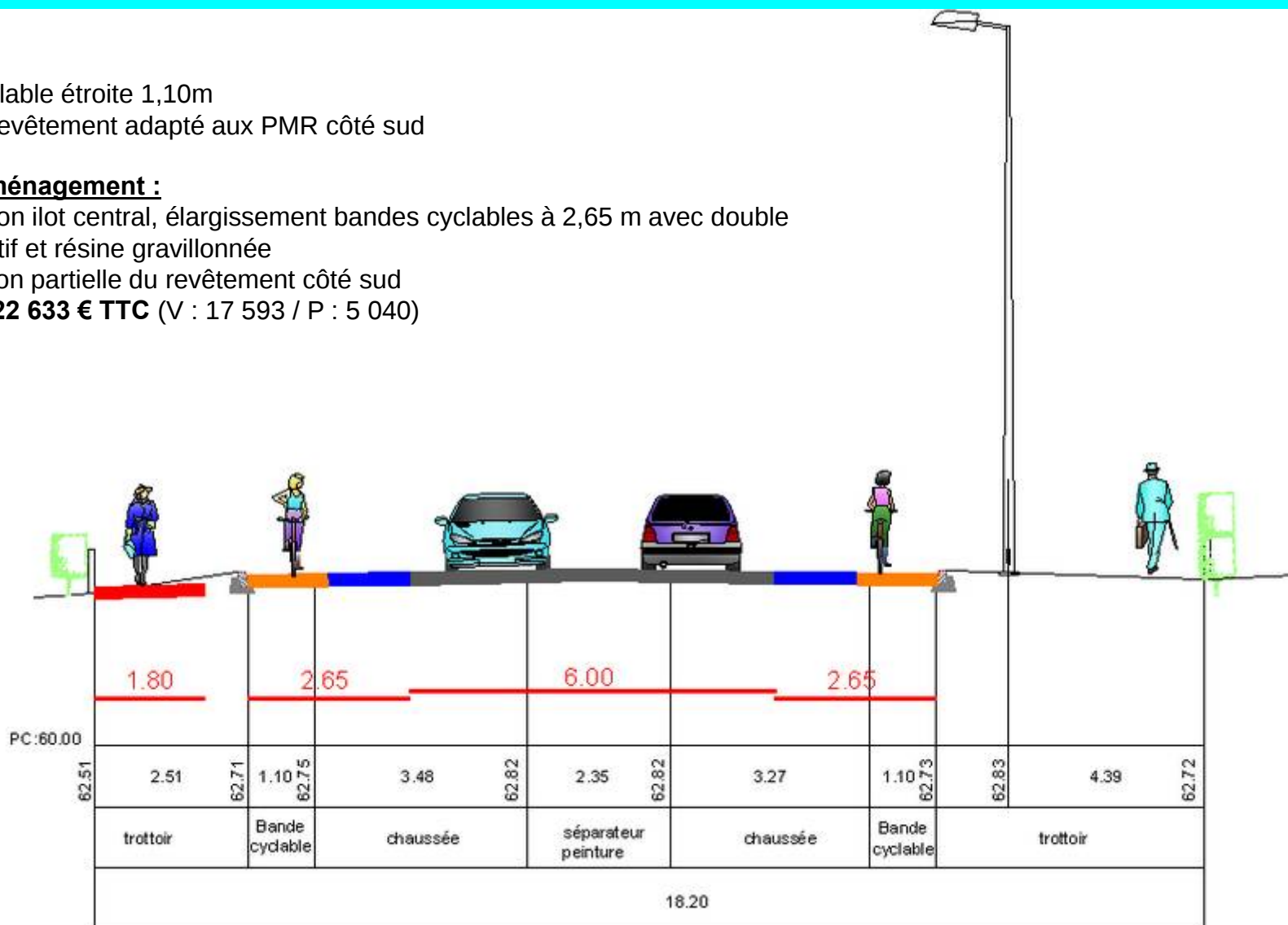
Piétons : pas de revêtement adapté aux PMR côté sud

Proposition d'aménagement :

Vélos : Suppression ilot central, élargissement bandes cyclables à 2,65 m avec double marquage séparatif et résine gravillonnée

Piétons : rénovation partielle du revêtement côté sud

Coût estimatif : 22 633 € TTC (V : 17 593 / P : 5 040)





Carrefour avec la rue de la Chevrolière – diamètre 18 m





Carrefour avec la rue de la Chevrolière – diamètre 18 m



Proposition d'aménagement :

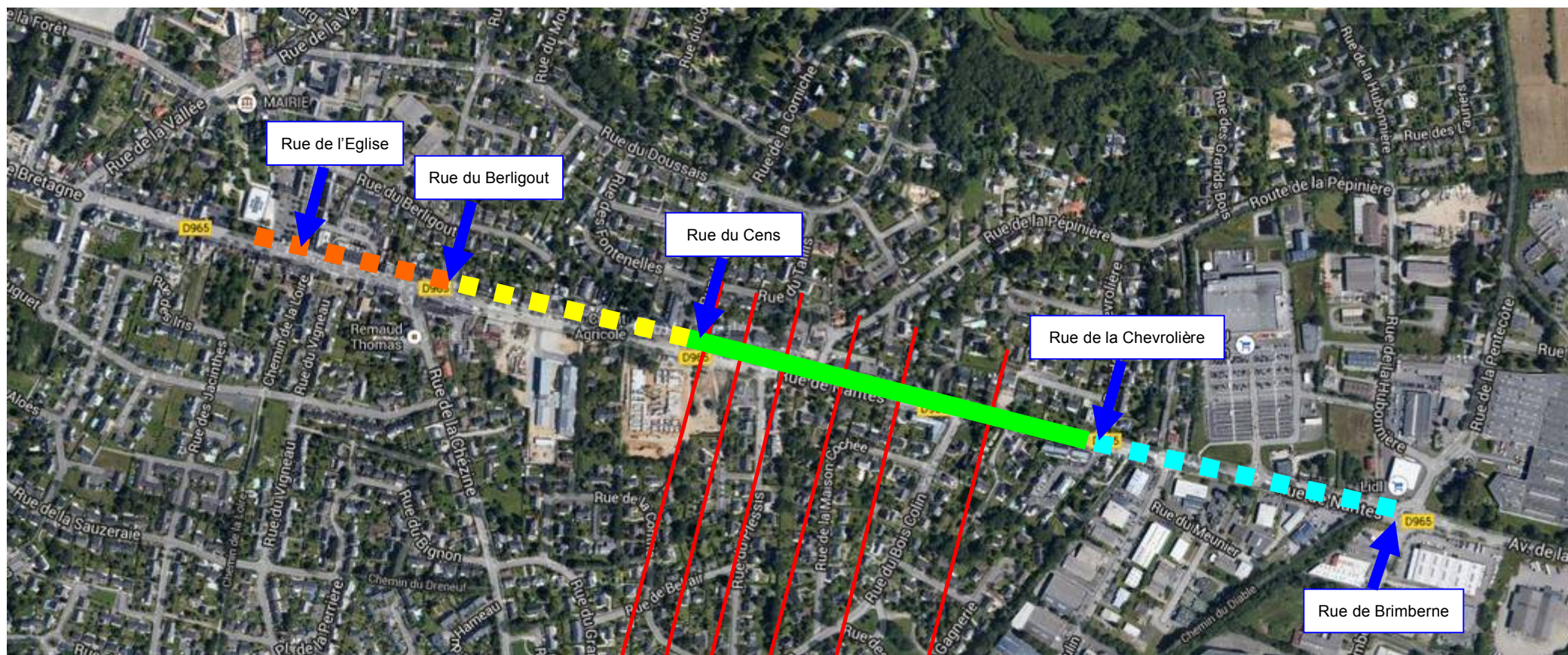
Vélos : Renforcement protection insertion sens est/ouest et logos vélos sur anneau

Piétons : Potelets à têtes blanches sur traversée

Coût estimatif : 7 462 € TTC (V : 5 026 / P : 2 436)



2^{ème} section : rue de la Chevrolière / rue du Cens – linéaire 530 m



9	8	7	6	5	4
---	---	---	---	---	---

N° de profils



4

[rue de la Chevrolière / rue du Bois Colin – linéaire 170 m](#)





4

rue de la Chevrollière / rue du Bois Colin – linéaire 170 m**Profil existant :**

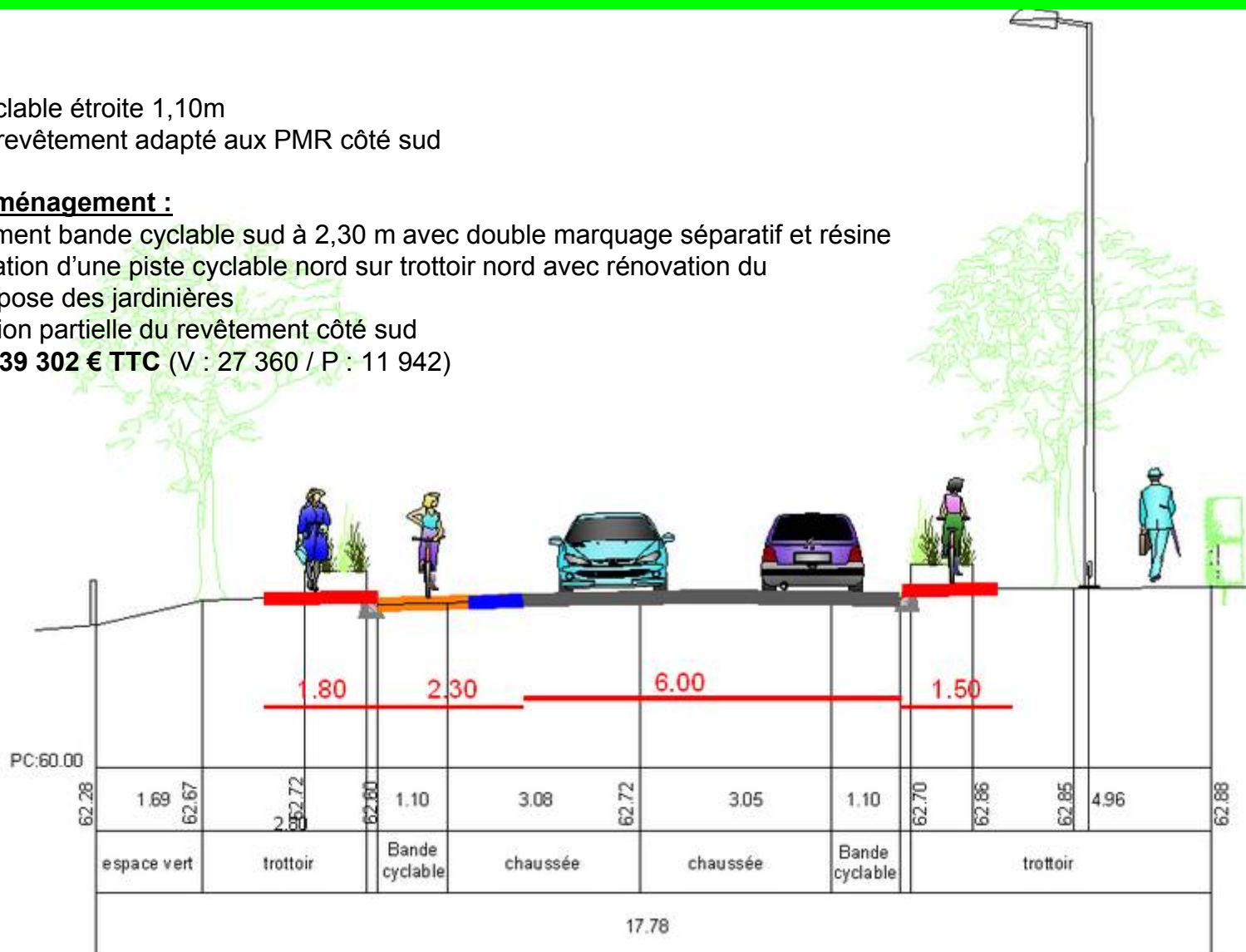
Vélos : bande cyclable étroite 1,10m

Piétons : pas de revêtement adapté aux PMR côté sud

Proposition d'aménagement :

Vélos : élargissement bande cyclable sud à 2,30 m avec double marquage séparatif et résine gravillonnée, création d'une piste cyclable nord sur trottoir nord avec rénovation du revêtement et dépose des jardinières

Piétons : rénovation partielle du revêtement côté sud

Coût estimatif : 39 302 € TTC (V : 27 360 / P : 11 942)

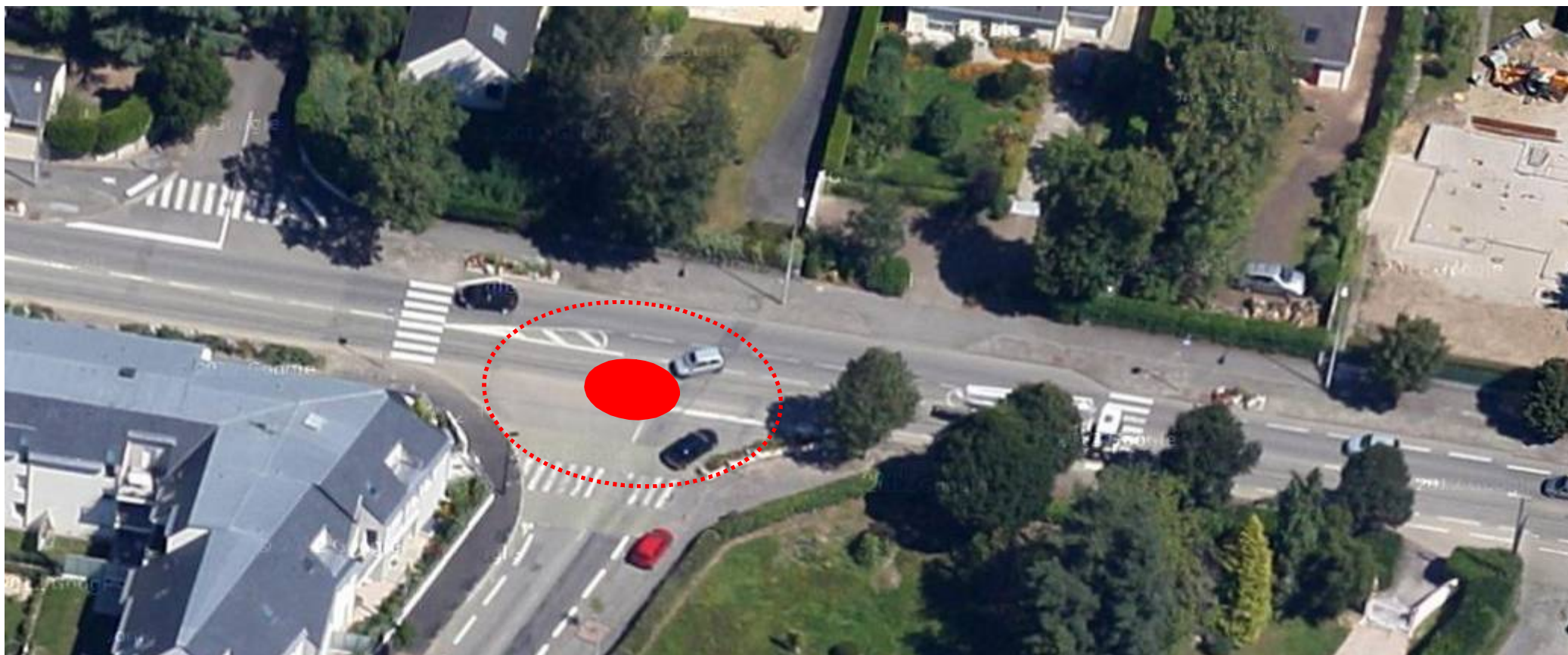


Carrefour avec la rue du Bois Colin





Carrefour avec la rue du Bois Collin



Proposition d'aménagement :

Construction d'un giratoire avec traversées piétonnes et cycles

Coût estimatif : 91 000 €TTC



5

rue du Bois Colin / rue de la Pépinière (avant entrée pharmacie) – linéaire 180 m





6

rue du Bois Colin / rue de la Pépinière (après entrée pharmacie) – linéaire 180 m





5

6

rue du Bois Collin / rue de la Pépinière – linéaire 180 m**Profil existant :**

Vélos : pas d'aménagement existant

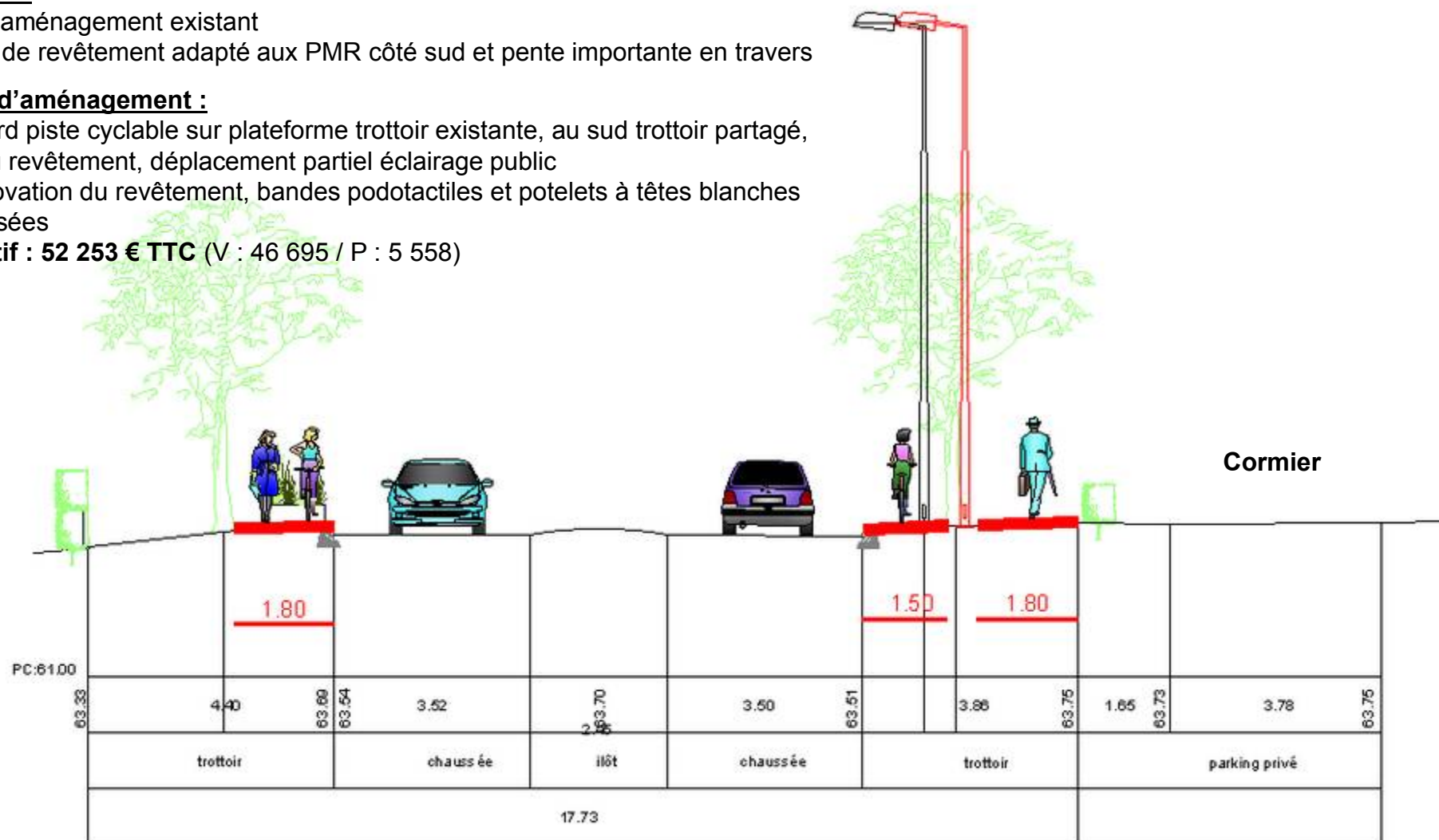
Piétons : pas de revêtement adapté aux PMR côté sud et pente importante en travers

Proposition d'aménagement :

Vélos : au nord piste cyclable sur plateforme trottoir existante, au sud trottoir partagé, rénovation du revêtement, déplacement partiel éclairage public

Piétons : rénovation du revêtement, bandes podotactiles et potelets à têtes blanches sur les traversées

Coût estimatif : 52 253 € TTC (V : 46 695 / P : 5 558)





Carrefour avec la rue de la Pépinière – linéaire 20 m





Carrefour avec la rue de la Pépinière – linéaire 20 m



Proposition d'aménagement :

Vélos : traversée cycles de la rue de la Pépinière

Piétons : bandes podotactiles et potelets à têtes blanches

Coût estimatif : 1 568 € TTC (V : 756 / P : 812)



7

rue de la Pépinière / rue du Plessis – linéaire 65 m





7

rue de la Pépinière / rue du Plessis – linéaire 65 m**Profil existant :**

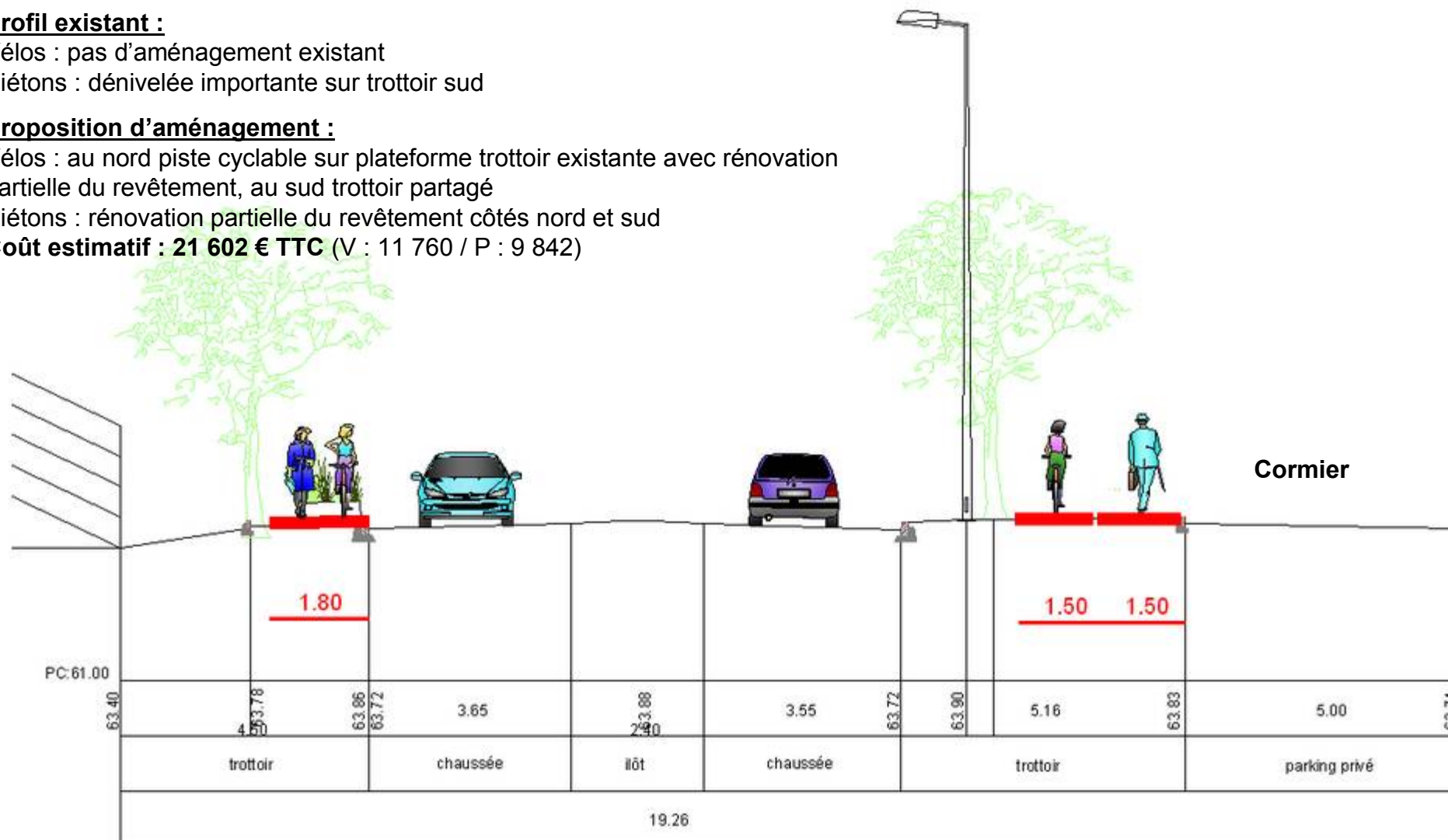
Vélos : pas d'aménagement existant

Piétons : dénivelée importante sur trottoir sud

Proposition d'aménagement :

Vélos : au nord piste cyclable sur plateforme trottoir existante avec rénovation partielle du revêtement, au sud trottoir partagé

Piétons : rénovation partielle du revêtement côtés nord et sud

Coût estimatif : 21 602 € TTC (V : 11 760 / P : 9 842)



Carrefour avec la rue du Plessis – diamètre 20 m





Carrefour avec la rue du Plessis – diamètre 20 m



Proposition d'aménagement :

Vélos : logos vélos sur anneau

Piétons : bandes podotactiles et potelets à têtes blanches sur traversées

Coût estimatif : 6 328 € TTC (V : 560 / P : 5 768)



8

[rue du Plessis / rue du Cens – linéaire 85 m](#)





8

rue du Plessis / rue du Cens – linéaire 85 m**Profil existant :**

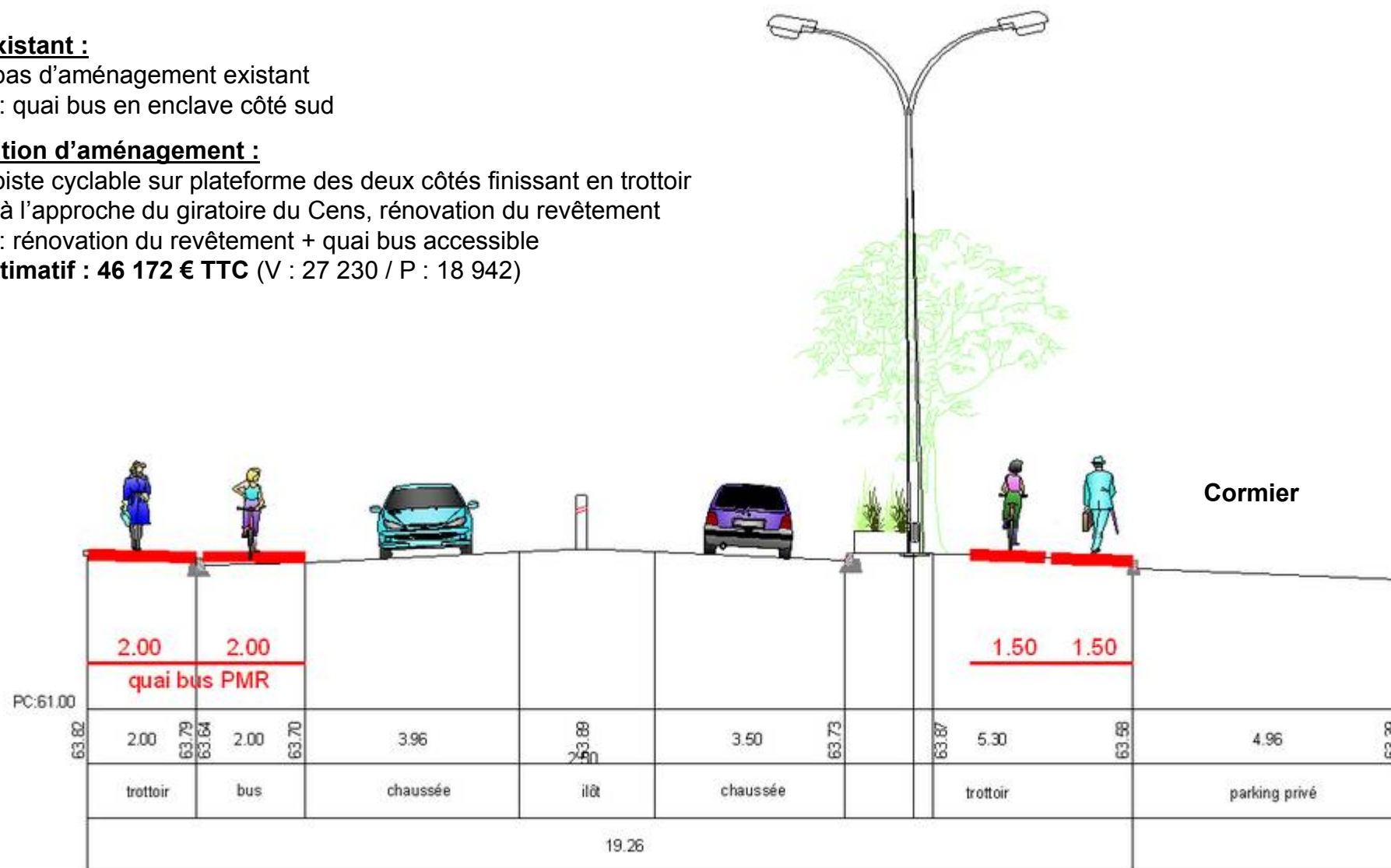
Vélos : pas d'aménagement existant

Piétons : quai bus en enclave côté sud

Proposition d'aménagement :

Vélos : piste cyclable sur plateforme des deux côtés finissant en trottoir partagé à l'approche du giratoire du Cens, rénovation du revêtement

Piétons : rénovation du revêtement + quai bus accessible

Coût estimatif : 46 172 € TTC (V : 27 230 / P : 18 942)



9

rue du Plessis / rue du Cens – en approche du giratoire avec la rue du Cens – linéaire 20 m





9

rue du Plessis / rue du Cens (à l'approche du giratoire du Cens) – linéaire 20 m

Profil existant :

Vélos : pas d'aménagement existant

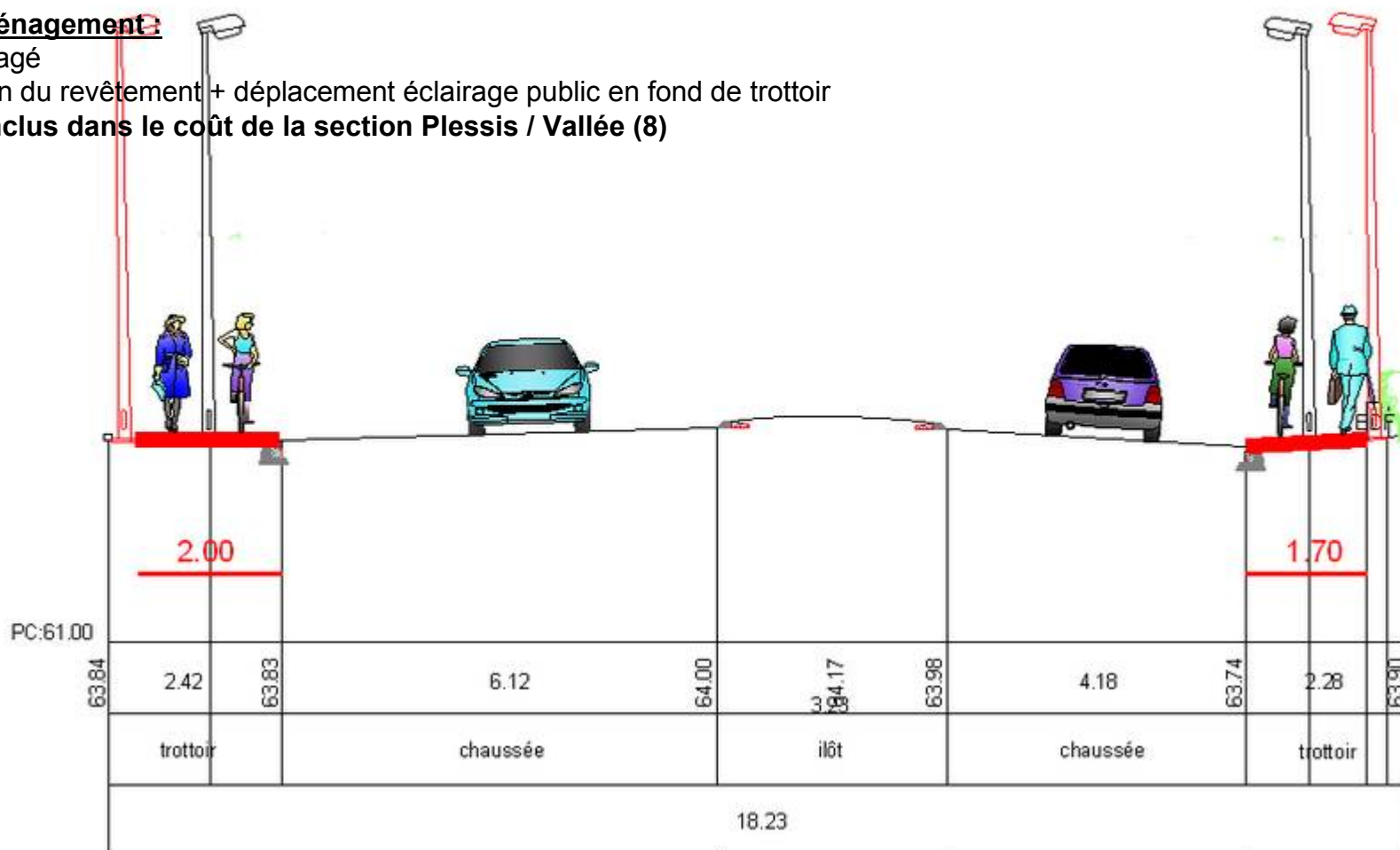
Piétons : trottoir se rétrécissant avec éclairage public en plein milieu

Proposition d'aménagement :

Vélos : trottoir partagé

Piétons : rénovation du revêtement + déplacement éclairage public en fond de trottoir

Coût estimatif : inclus dans le coût de la section Plessis / Vallée (8)





Carrefour avec la rue du Cens – diamètre 26 m





Carrefour avec la rue du Cens – diamètre 26 m



Proposition d'aménagement :

Vélos : logos vélos sur anneau

Piétons : bandes podotactiles et potelets à têtes blanches sur traversées

Coût estimatif : 7 168 € TTC (V : 560 / P : 6 608)



3^{ème} section : rue du Cens / rue du Berligout – linéaire 300 m



12

11

10

N° de profils



10

[rue du Cens / rue du Berligout \(avant Carrosserie\) – linéaire 300 m](#)





11

rue du Cens / rue du Berligout (au niveau de la Carrosserie) – linéaire 300 m





12

[rue du Cens / rue du Berligout \(après Carrosserie\) – linéaire 300 m](#)



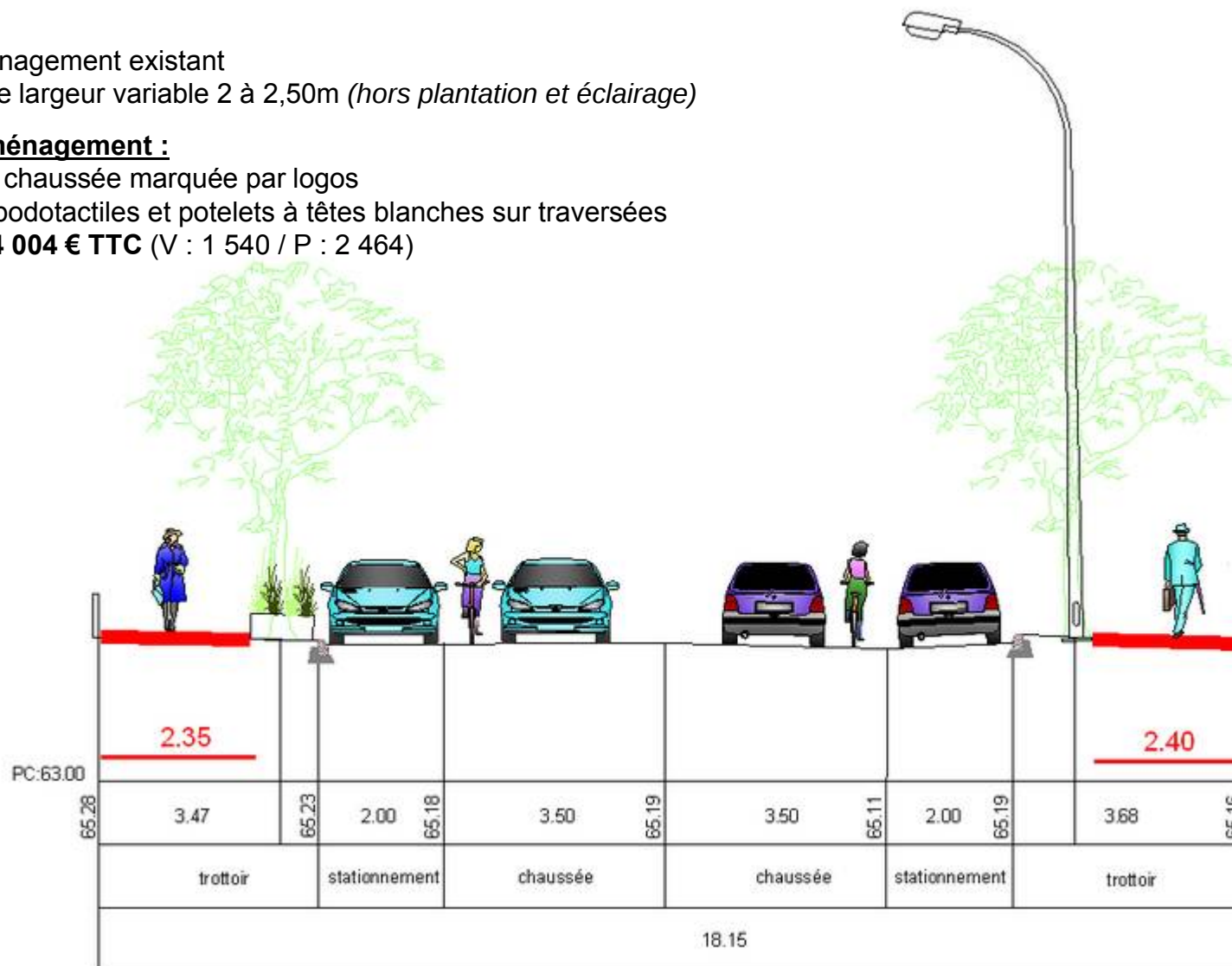
**10 11 12****rue du Cens / rue du Berligout – linéaire 300 m****Profil existant :**

Vélos : pas d'aménagement existant

Piétons : trottoir de largeur variable 2 à 2,50m (*hors plantation et éclairage*)**Proposition d'aménagement :**

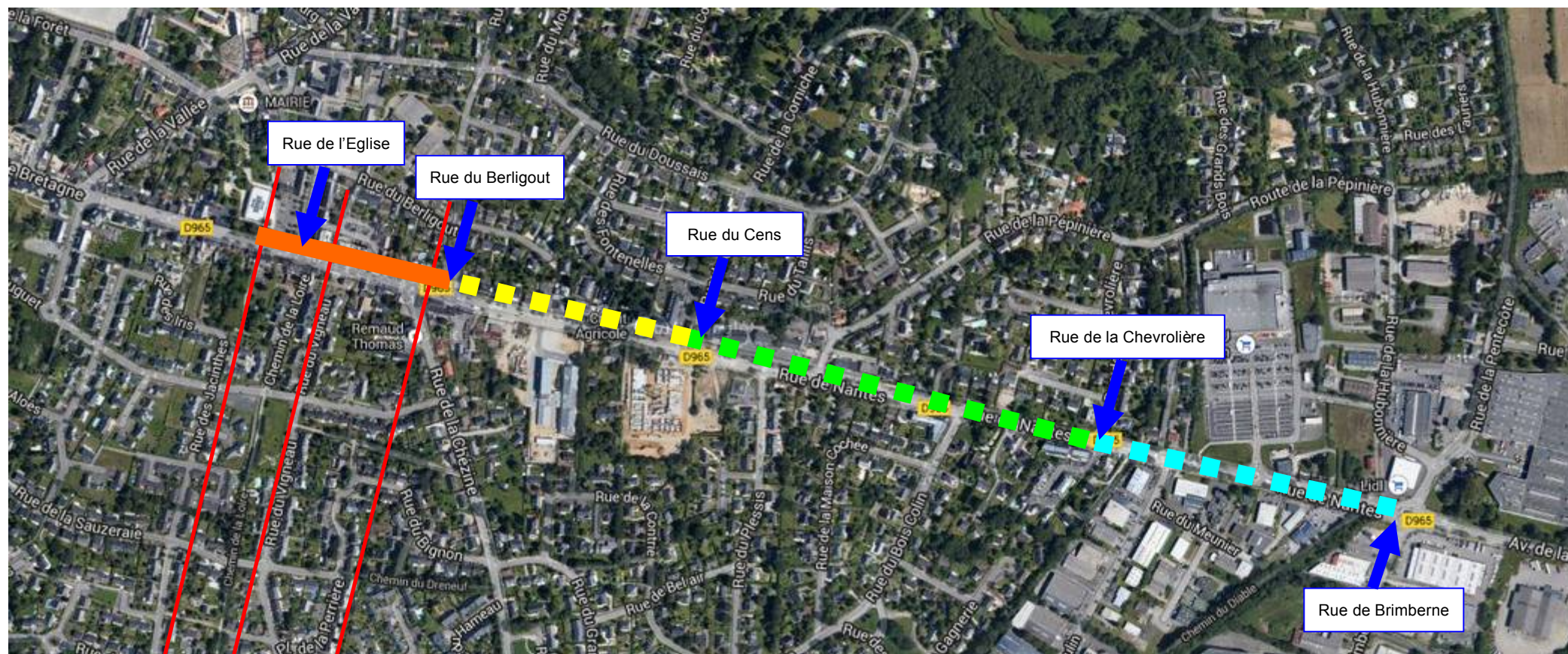
Vélos : liaison sur chaussée marquée par logos

Piétons : bandes podotactiles et potelets à têtes blanches sur traversées

Coût estimatif : 4 004 € TTC (V : 1 540 / P : 2 464)



4^{ème} section : rue du Berligout / Parc de la Linière – linéaire 295 m



15

14

13

N° de profils



Carrefour avec la rue du Berligout – diamètre 18 m





Carrefour avec la rue du Berligout – diamètre 18 m



Proposition d'aménagement :

Vélos : logos vélos sur anneau

Piétons : potelets à têtes blanches sur traversées

Coût estimatif : 2 044 € TTC (V : 420 / P : 1 624)



13

[rue du Berligout / rue de la Chézine – linéaire 30 m](#)





13

rue du Berligout / rue de la Chézine – linéaire 30 m**Profil existant :**

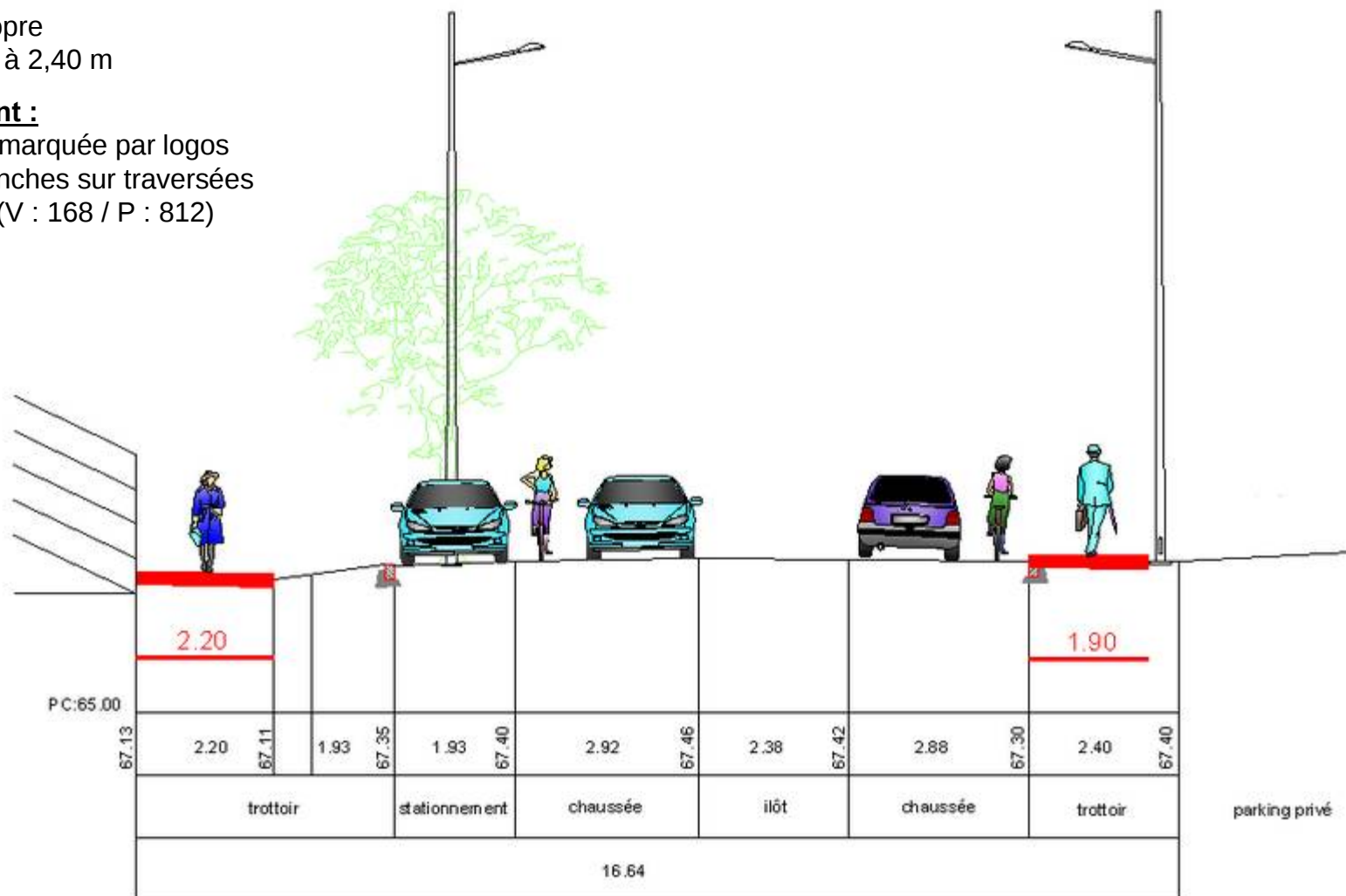
Vélos : zone 30 sans site propre

Piétons : largeur trottoir 1,90 à 2,40 m

Proposition d'aménagement :

Vélos : liaison sur chaussée marquée par logos

Piétons : potelets à têtes blanches sur traversées

Coût estimatif : 980 € TTC (V : 168 / P : 812)



Carrefour avec la rue de la Chézine – diamètre 18 m





Carrefour avec la rue de la Chézine – diamètre 18 m



Proposition d'aménagement :

Vélos : logos vélos sur anneau

Piétons : potelets à têtes blanches sur traversées

Coût estimatif : 2 044 € TTC (V : 420 / P : 1 624)



14

[rue de la Chézine / rue de l'Eglise – linéaire 130 m](#)





14

rue de la Chézine / rue de l'Eglise – linéaire 130 m**Profil existant :**

Vélos : zone 30 sans site propre

Piétons : largeur trottoir 2 à 4,80 m

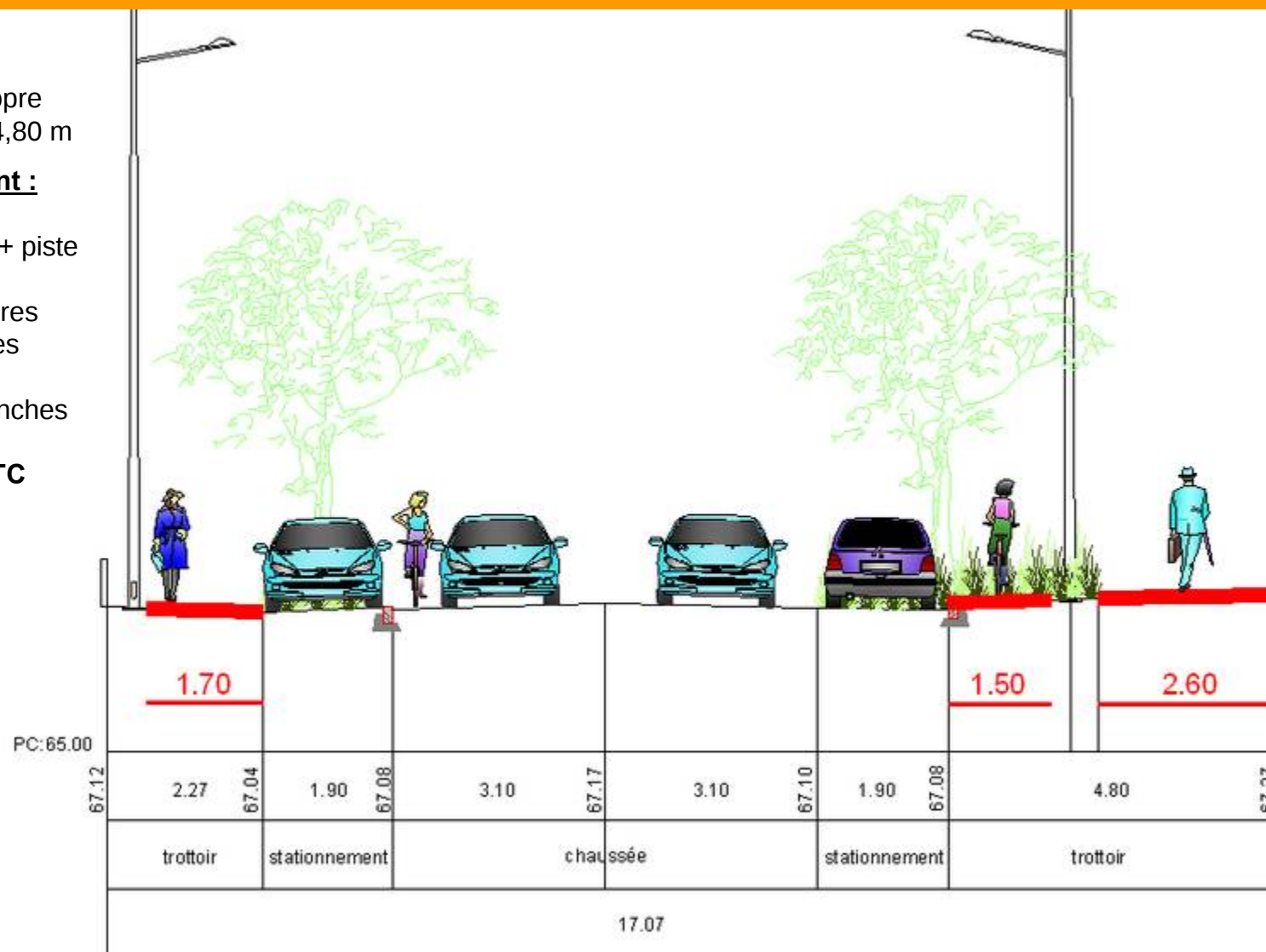
Proposition d'aménagement :

Vélos : liaison sur chaussée
marquée par logos côté sud + piste
cyclable côté nord, travaux
nécessitant déplacement arbres
existants et réduction espaces
verts

Piétons : potelets à têtes blanches
sur traversées

Coût estimatif : 43 582 € TTC

(V : 42 770 / P : 812)





Carrefour avec la rue de l'Eglise – diamètre 19,5 m





Carrefour avec la rue de l'Eglise – diamètre 19,5 m



Proposition d'aménagement :

Vélos : logos vélos sur anneau

Piétons : potelets à têtes blanches sur traversées

Coût estimatif : 2 044 € TTC (V : 1 624 / P : 420)



15

[rue de l'Eglise / parc de la Linière – linéaire 90 m](#)





15

rue de l'Eglise / parc de la Linière – linéaire 90 m**Profil existant :**

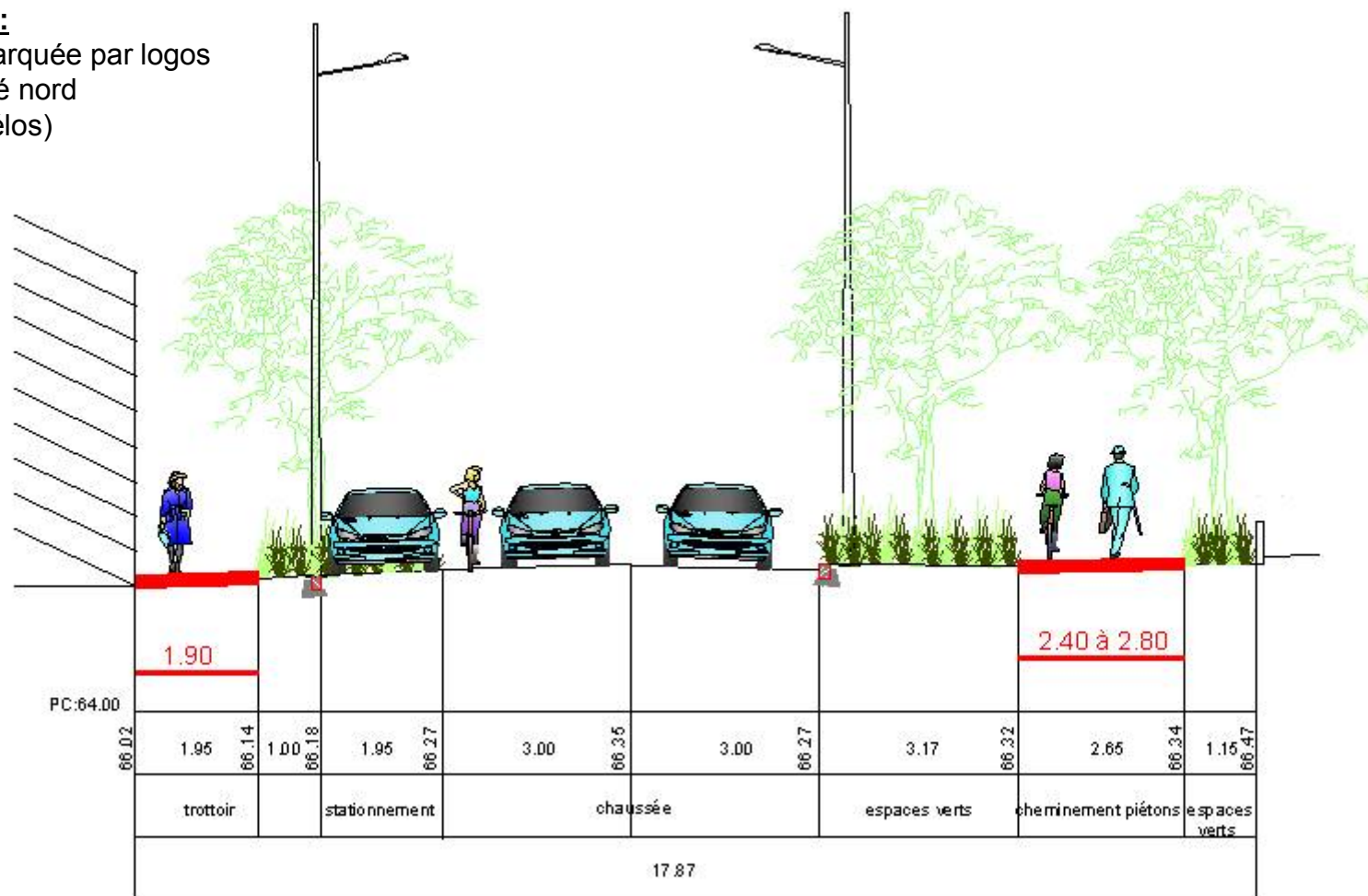
Vélos : pas d'aménagement existant

Piétons : largeur trottoir 1,90 à 2,80 m

Proposition d'aménagement :

Vélos : liaison sur chaussée marquée par logos

côté sud + trottoir partagée côté nord

Coût estimatif : 894 € TTC (vélos)



Synthèse du scénario d'aménagement proposé :

adaptation de la tranche 1 + solution d'attente pour tranche 3 + aménagements provisoires sur tranches futures vers Nantes



Rue du Bois Colin + rue du Moulin : création de 2 giratoires

182 000 € TTC

rue de Brimberne / rue de Chevrolière (400m) : bandes cyclables élargies à mini 1,80m

V: 59 468 - P: 73 836 soit 133 304 € TTC

rue de Chevrolière / rue du Cens (530m) : piste cyclable nord, trottoir partagé / piste sud

V: 119 948 - P: 61 908 soit 181 856 € TTC

rue du Cens / rue du Berligout (300 m) : liaison cyclable sur chaussée (logos) attente tranche 3

V: 1 540 - P: 2 464 soit 4 004 € TTC

rue du Berligout / parc de la Linière (295m) : liaison et/ou piste cyclable/trottoir partagé

V: 45 092 - P: 6 496 soit 51 588 € TTC

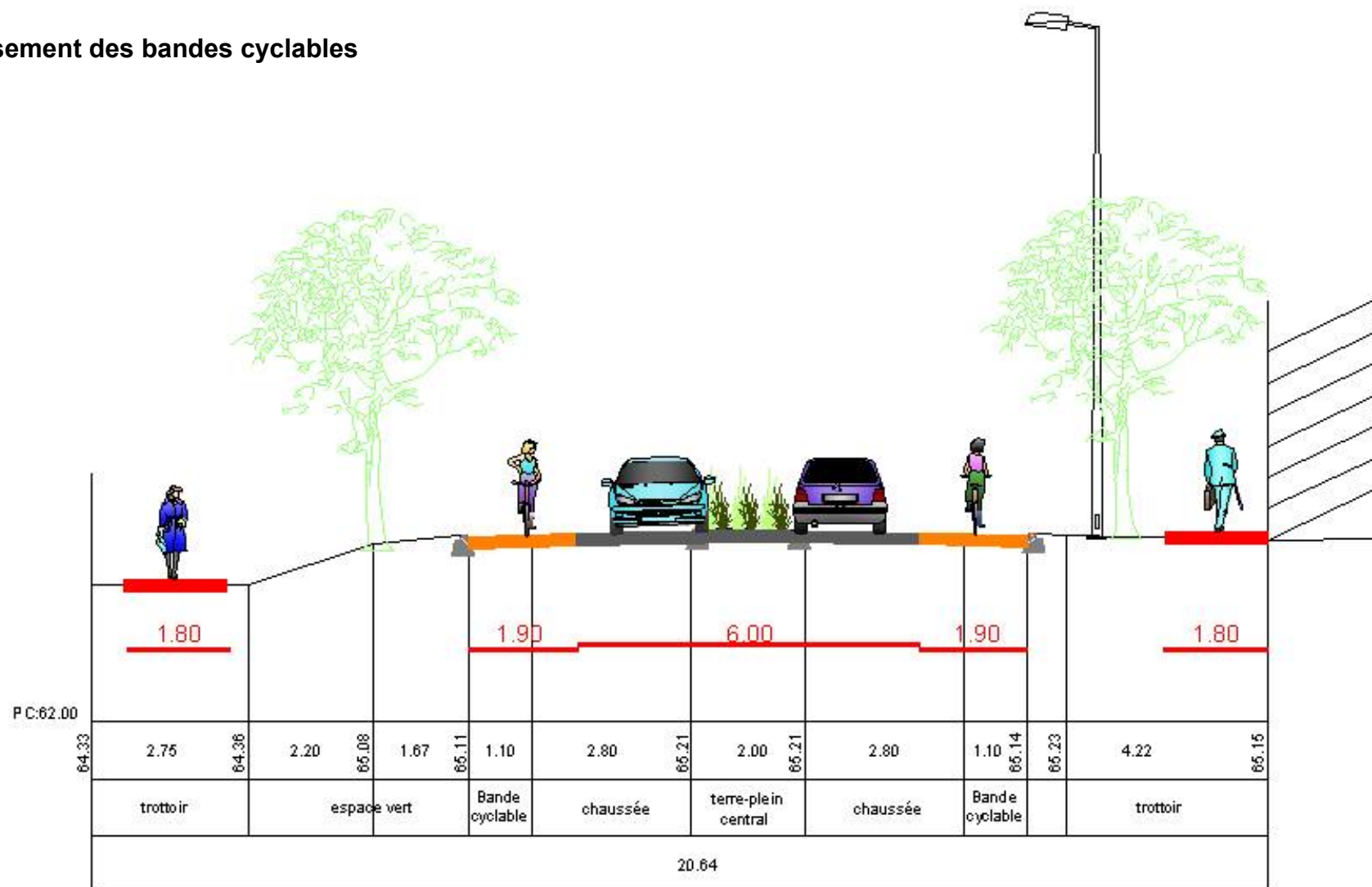
Coût total estimatif de la proposition :

vélos : 408 047 - Piétons : 144 704 soit 552 751 € TTC



Profil type section rue de Brimberne / rue de Chevrolière – linéaire 400 m

> Elargissement des bandes cyclables

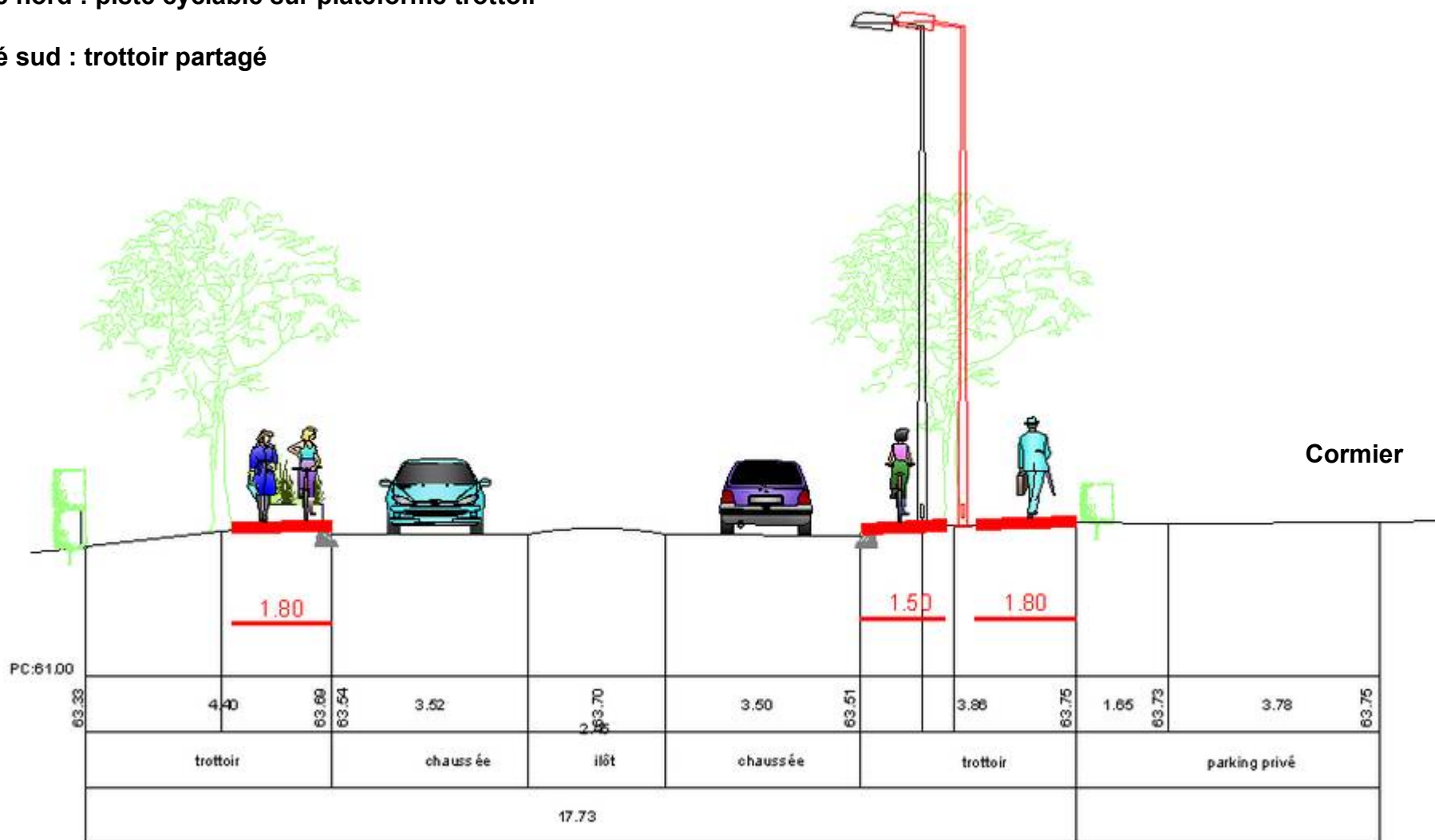




Profil type section rue de la Chevrolière / rue du Cens – linéaire 530 m

> Côté nord : piste cyclable sur plateforme trottoir

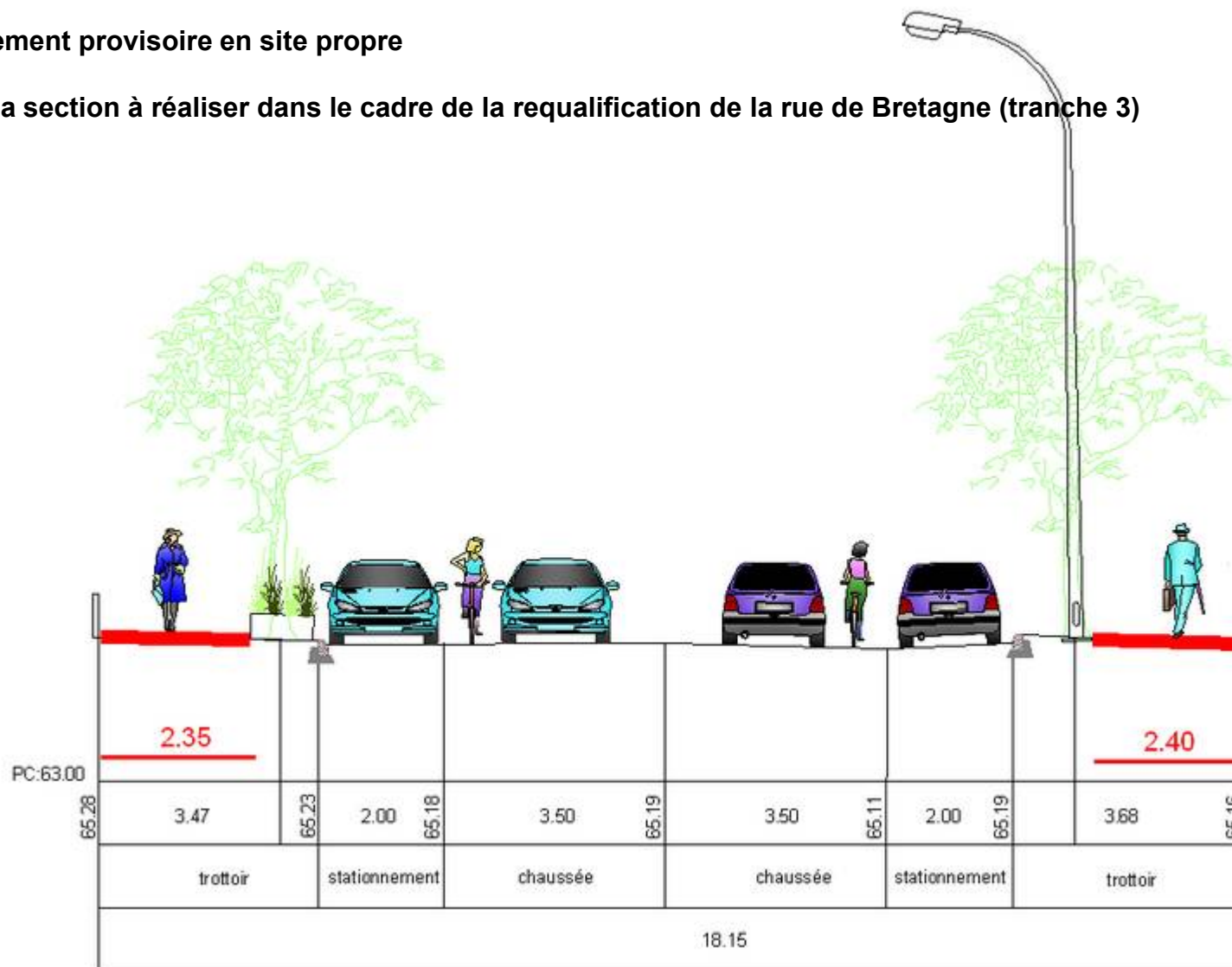
> Côté sud : trottoir partagé





Profil type rue du Cens / rue du Berligout – linéaire 300 m

- > Pas d'aménagement provisoire en site propre
- > Traitement de la section à réaliser dans le cadre de la requalification de la rue de Bretagne (tranche 3)





Profil type rue du Berligout / parc de la Linière – linéaire 295 m

> Côté Nord : piste cyclable

> Côté Sud : pas d'aménagement en site propre

