

# **Plan Global d'Aménagements Cyclables (PGAC) à Sucé-sur-Erdre**

## **Avertissement :**

Ce document évolutif (jusqu'à version définitive) est établi par un collectif citoyen d'habitant(e)s de Sucé-sur-Erdre. Le contenu des sections du document est fonction de l'avancée des travaux du collectif. Donc, compte tenu de l'étalement dans le temps de cette étude citoyenne, certaines parties sont, selon la version du document, rédigées ou non au moment de la validation de la version, la rédaction manquante étant renvoyée aux versions ultérieures.

## **Remerciements :**

aux habitant(e)s de Sucé-sur-Erdre qui ont bien voulu donner leurs avis et suggestions sur ce PGAC,

à Mrs Belizaire, Jamin et Lecossois pour leurs conseils,

à Christian Jacob, élu référent du groupe Partageons nos idées/ Mobilités pour son écoute attentive et sa participation à notre travail.



## **Sommaire :**

### **Préambule** (page 4)

### **Partie 1** : Tronçon giratoire de Logné – Parking Descartes (page 5)

- 0) Préambule (page 5)
- 1) Giratoire de Logné (page 7)
- 2) Tronçon giratoire Logné – giratoire Miltière (page 8)
- 3) Giratoire Miltière (page 10)
- 4) Tronçon giratoire Miltière – giratoire Papinière (page 12)
- 5) Giratoire Papinière (page 13)
- 6) Tronçon giratoire Papinière – giratoire de St Mars (page 14)
- 7) Giratoire de St Mars (page 15)
- 8) Tronçon giratoire de St mars – pont et Franchissement de l’Erdre (page 18)
- 9) Plan incliné (page 20)
- 10) Jonction Plan incliné - Rue de la Mairie (page 24)
- 11) Tronçon Eglise – Levant / Parking Descartes (page 26)

### **Partie 2** : Raccordements au tronçon de la partie 1 (page 31)

- 1) Lotissement de la Lande (page 31)
- 2) Site de la Papinière (page 31)
- 3) Rue de St Mars (page 32)
- 4) Boulevard de l’Europe - giratoire Descartes (page 34)
- 5) Site du Levant (page 42)
- 6) Secteur de la route de Nort sur Erdre (page 45)
- 7) Secteur de la route de Casson (page 49)
- 8) Secteur de la route de la Chapelle sur Erdre (page 50)
- 9) Secteur de la route de Treillières (non rédigé)
- 10) Route de la Fillonière (non rédigé)
- 11) Rue de la Miltière (non rédigé)

### **Partie 3** : Raccordements externes au bourg (page 54)

- 1) Liaison Sucé – Carquefou (incomplet) (page 54)
- 2) Liaison Sucé – Petit-Mars / St Mars (non rédigé)
- 3) Liaison Sucé – Casson (non rédigé)
- 4) Liaison Sucé – Chapelle sur Erdre (non rédigé)
- 5) Liaison Sucé – Nort sur Erdre (non rédigé)
- 6) Liaison Sucé – Treillières (non rédigé)

### **Annexes** : (page 56)

Liste des personnes ayant contribué à la rédaction du présent document (page 56)

Ordonnancier d’études (page 56)

Extrait cadastral parcelles publiques route de Carquefou (page 57)

## **Préambule :**

La décennie qui s'ouvre s'avère cruciale pour limiter l'impact du changement climatique et de l'effondrement systémique dont les preuves malheureusement ne cessent de s'accumuler année après année. Il faut agir dès à présent pour diminuer fortement l'impact écologique de nos modes de vie en transformant nos territoires. C'est la raison d'être de ce plan global d'aménagements cyclables (PGAC) qui a pour ambition de contribuer localement à cette diminution en encourageant nos concitoyens à délaisser leur voiture individuelle pour redécouvrir la mobilité cyclable, électrique ou pas, que ce soit pour leurs multi-déplacements quotidiens intra-bourg que pour se rendre vers les communes alentours, particulièrement vers la Chapelle-sur-Erdre / Nantes et Carquefou / Nantes. Cela requiert évidemment les aménagements idoines.

Le présent document a été élaboré par un collectif d'habitant(e)s de la commune de Sucé-sur-Erdre dans le but d'obtenir la réalisation d'un ensemble cohérent et global d'aménagements pour les cycles. Il est guidé par la vision suivante : que les habitant(e)s de tous âges puissent se déplacer en mobilité douce pour rallier écoles, commerces du bourg, équipements sportifs et culturels, gare et aires de covoiturage, structures de santé (maison de retraite, maison médicale, praticiens divers...). Il est composé d'un axe structurant (tronçon pôle Descartes – giratoire de Logné) sur lequel seront raccordés divers secteurs du bourg (dans la zone comprise entre les entrées de bourg signalées par des panneaux Sucé-sur-Erdre).

Ce plan a été élaboré d'abord pour les cyclistes tant la place qui est dédiée à cette mobilité est la portion congrue dans la voirie et les équipements connexes. Ceci étant, il n'est pas oublié que les flux PMR et piétonniers, y compris poussettes, doivent être pris en compte. Dans certaines parties, les aménagements cyclables proposés passeront en limite de propriétés de certains riverains à qui il sera demandé une compréhension et une attention particulière lors de leurs sorties en automobile. Tout cela conduit, au moins sur certains secteurs, à des compromis, qui ne doivent néanmoins pas aboutir à des solutions au rabais qui compromettraient largement l'attrait pour l'utilisation des cycles.

Ce PGAC a été pensé dans un souci d'économie de l'argent public, ce qui a amené à proposer des options mettant en balance coût/sécurité dans une mesure raisonnable. Le plan s'efforce d'intégrer certains aménagements cyclables existants et en rejette d'autres, considérés comme inefficaces voire dangereux. La qualité des aménagements s'efforcera d'apporter la sécurité par rapport au flux automobile de façon à lever le sentiment d'insécurité ressenti par les cyclistes peu expérimentés lorsqu'ils partagent la route avec les voitures et qu'ils citent comme frein principal au choix du vélo comme mode de déplacement. Il est donc basé sur la priorité qui doit être donnée aux flux de la mobilité cyclable non motorisée (au sens thermique) sur la mobilité automobile.

Le collectif pense que ce PGAC devrait impliquer une ré-étude du schéma de circulation dans le centre-bourg. Même si ce n'est pas systématique, le collectif insiste sur la nécessité de mettre en œuvre des contre-sens cyclistes dans les zones 30km/h comme la réglementation le permet.

Le plan proposé est transmis à la municipalité à chaque nouvelle version afin de lui servir de document de base pour avancer sur la mobilité, la première ayant été soumise en avril 2020 aux élus municipaux. Le collectif a fait part de son souhait d'être pleinement associé à la réflexion qui conduira à une réalisation pratique, y compris si un Bureau d'Etudes est chargé par la Commune de la mise en œuvre. Le collectif, dans sa réflexion était conscient que, compte tenu du statut de routes départementales concernant l'étoile routière du bourg (5 départementales le traversent), les décisions pourront être impactées par l'avis des services du Département et a donc également échangé directement avec eux.

Enfin, cette réflexion ne se limite pas au bourg mais à vocation à s'étendre aux liaisons intercommunales. Il faudra alors être force de proposition non seulement au niveau communal et départemental mais aussi auprès de la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres et de Nantes-métropole.

## **Partie 1 : Tronçon giratoire de Logné – Levant / Parking Descartes :**



### **0) Préambule :**

Il fallait d'abord choisir entre une piste mono-directionnelle de chaque côté de la voirie, une piste bi-directionnelle côté Erdre (Ouest) ou une piste bi-directionnelle côté terres (Est). Le premier choix a été vite écarté : en effet, les dimensions des trottoirs actuels et les divers obstacles (murets, toits, lampadaires...) rendant leurs largeurs efficaces variables (acceptable pour du cheminement piéton mais pas pour du cyclable) ne permettent pas, sauf peut-être travaux lourds (comme déport de la chaussée) de faire cohabiter flux piétonnier et cyclable.

Une piste bidirectionnelle côté Ouest (Erdre) se heurte à un manque de largeur (levée du pont, raccordement au niveau du giratoire de la route de St Mars du Désert). D'autre part, l'éclairage public de la route de Carquefou intra-bourg est essentiellement de ce côté et il faudrait déplacer beaucoup de ces poteaux. De plus, la majeure partie des obstacles signalés ci-dessus (murets, toits...) se situent de ce côté de la voirie. Enfin, il faut tenir compte des habitudes de la population concernant la desserte des pôles sportifs et culturels. Si une majorité (faute peut-être d'aménagement cyclable) s'y rend en automobiles, le reste vient principalement à pied par le côté Ouest. La remise en service du manoir de la *Châtaigneraie* renforce d'ailleurs ces flux. Ce choix n'a donc pas été retenu.

Le troisième choix, piste bi-directionnelle côté Est (terre), a été retenu car il ne cumule que peu des inconvénients des 2 choix précédents. De plus, pour ce qui est de sa partie entre les giratoires de Logné et de la Miltière, le cheminement côté Est s'impose, car il y a un fossé non busé côté Ouest. A contrario, l'autre côté de la voirie (côté Est) se présente sous la forme d'un terre-plein de largeur généralement adaptée aux contraintes dimensionnelles de largeur d'une piste bidirectionnelle (2.5 m). Enfin, le choix retenu pour l'axe structurant a été guidé par la préoccupation de minimiser au

maximum le nombre de traversées de la voirie à effectuer pour se rendre de l'autre côté de la voirie. Dans la configuration urbanistique actuelle, la grande majorité des propriétés bâties se trouve côté Est ; il est donc logique que la piste se trouve de ce côté. Au final, il n'y aura qu'une traversée de voirie à prévoir au niveau du giratoire de la Papinière, au lieu de 2 pour les autres choix initiaux.

Toutefois, ce choix implique, en sus des travaux inhérents à la réalisation pratique (viabilisation, signalisation...) trois décisions politiques majeures et incontournables :

- la première consiste à séparer les flux autant que possible: les piétons seront encouragés à marcher sur le trottoir Ouest entre le giratoire de la Miltière et le port. Les riverains domiciliés côté Est marcheront sur la voie cyclable le temps de rejoindre un passage piéton pour traverser. Le trottoir Est du pont et le plan incliné reliant le pont au quai de Cricklade qui sera transformé en voie cyclable seront réservés aux cycles, les piétons cheminant sur le trottoir Ouest. Mais entre les giratoires de Logné et de la Miltière, il sera peut-être incontournable de créer une voie verte partagée entre cyclistes et piétons plutôt qu'une piste cyclable bi-directionnelle pure.
- la seconde est la suppression des emplacements de stationnement (réellement peu utilisés) et des bandes végétalisées décoratives (par ailleurs dangereuses en entretien pour le personnel du service Espaces Verts).
- enfin, la troisième est le rétrécissement de la voirie sur la partie giratoire Papinière - giratoire Logné à 5.5 m. Ce rétrécissement ne pose éventuellement qu'un problème « philosophique » puisque le flux actuel emprunte de toute façon une voirie à 5.5 m de large Levée du pont -> giratoire Papinière. Par contre, il présente 2 avantages : les 50 cm gagnés seront utiles dans les cas de largeur critique côté Est. Et une voirie moins large entraîne de fait une diminution de la vitesse des véhicules ce qui sécurise un peu plus la voirie correspondante. Concrètement, selon les pratiques actuelles au niveau cyclable du CD44, il y a lieu de réduire la largeur de la chaussée à 5.5m, de supprimer la ligne de séparation centrale, de supprimer la dénivellation entre la piste cyclable et la chaussée et d'implanter entre elles des bordures adaptées, de façon à dissuader les véhicules d'empiéter sur la piste.

Concernant le tronçon étudié dans cette partie du plan, un point critique se situe au niveau du pont. Sa configuration actuelle ne permet pas d'avoir une largeur de piste de 2.5 m car la largeur des 2 trottoirs est actuellement de 1.9 m : il manque donc 60 cm. Toutefois, comme le pont n'est pas très long, il est possible de faire jouer la tolérance de rétrécissement ponctuel. C'est pourquoi le plan comporte une option de choix passerelle ou pont. Pour l'option pont, 2 sous-options ont été envisagées : celle de tolérance évoquée ci-dessus ou de dévoiement de la voirie pour récupérer les 60 cm manquants. Toutefois, il semblerait que techniquement, cette sous-option soit très difficile voire impossible à mettre en œuvre. Elle n'est donc pas retenue dans ce PGAC.

En dehors de l'espace dédié qu'une piste bidirectionnelle crée, pour sécuriser encore plus, il y a lieu d'implanter en limite de chaussée des bordures plus hautes que larges, à flancs verticaux, de façon à dissuader les véhicules d'empiéter ou de stationner sur la piste. A noter que, dans le but d'alléger la facture, ces bordures n'ont pas à être contigües : un espace entre chacune d'entre elles peut en réduire significativement le nombre sans diminuer proportionnellement la sécurité.

En pratique, en raison de l'impossibilité sur certains secteurs de séparer flux piétonnier (riverains notamment) et cyclable, l'aménagement pourra être du type voie verte lorsque cela sera vraiment inévitable. Et, chaque fois que nécessaire, un garde-corps devra être implanté pour empêcher une chute de cycliste sur la chaussée.

Ces généralités exposées, il y a lieu d'examiner en détail l'aménagement envisagé, le tronçon ayant été découpé en entités de base (giratoires et liaisons).

## **1) Giratoire de Ligné :**



Photo 1 : vue du giratoire vers Carquefou

Ce giratoire (photo 1 ci dessus) a été créé assez récemment. Il intègre un aménagement cyclable. La partie Est de cet aménagement sera obsolète. Il convient de prévoir le raccordement à la piste externe au bourg (photo 2 ci-dessous) avec reprise éventuelle du marquage concentrique (suppression ou adaptation selon que la piste externe sera à droite ou à gauche de la route).



Photo 2 : vue du début de la route de Carquefou

## **2) Tronçon giratoire Ligné – giratoire Miltière :**



Figure 1 ci dessus: tracé du tronçon

La voirie sera rétrécie en largeur à 5.5 m, sur son côté Est, de façon à gagner de l'espace dans les zones critiques en largeur pour la piste. Les bandes végétalisées en bord de voirie seront supprimées. Un passage piétons devra permettre à ceux venant de la route de la Filonnière de rallier le trottoir Ouest en direction de la Papinière.



Photo 1 ci dessus: le début du tronçon

Le début de piste bidirectionnelle actuel mesure 3 m de largeur (photo 1 ci-dessus). Les dispositifs de chevauchement arrondis en bordure de ce morceau de piste seront remplacés par des bordures franches évoquées plus

haut. Pour rester rectiligne, l'embryon de piste sera prolongé entre voirie et végétalisation actuelle, évitant ainsi le mélange avec la voirie secondaire des riverains

La piste se prolongera ensuite jusqu'au giratoire de la Miltière, avec une largeur de 2.5 m. Un raccordement cyclable vers la rue de la Lande est à prévoir au niveau du débouché actuel (voir paragraphe 1 partie 2 (Raccordements)). On s'efforcera autant que faire se peut de conserver les haies existantes (photos 2 et 3 ci-dessous)



Photo 2 : vue du tronçon dans sa première partie



Photo 3 : vue de la haie naturelle en fin de tronçon

**Points critiques** : certaines portions de haies – dialogue avec les riverains que des haies isolent de la route

### 3) Giratoire de la Miltière :



Figure 1 ci dessus: tracé de l'aménagement



Photo 1 ci dessus : vue du giratoire et du cabinet vétérinaire à droite

Actuellement, avant intersection, rétrécissement du trottoir à 2.1 m puis 1.8 m avec panneaux « cédez le passage », d'indications de directions, et lampadaire (photo 1 ci-dessus). Le rétrécissement de voirie à 5.5 m et le recalibrage du giratoire nécessaire du fait de la modification de largeur de voirie permettront peut-être de gagner assez d'espace. Si pas suffisant, il faudra envisager la préemption d'une partie du parking du cabinet vétérinaire.

Pour que la piste cyclable rallie le tronçon suivant, 2 aménagements seront à prévoir :

- un abaissement de bordure au niveau du giratoire, donnant accès à un marquage concentrique en périphérie de voirie de giratoire pour permettre aux cycles de rallier l'impasse de la Durandière,
- un franchissement de la rue de la Miltière, en retrait, mais pas trop, du giratoire.

Les végétalisations en bordure du giratoire seront supprimées. Le lampadaire à 1.1 m de la voirie sur le trottoir du giratoire côté Est (photo 2 ci-dessous) sera à déplacer en bord de giratoire. Ce trottoir est actuellement à 2 m de large. Le rétrécissement de voirie et le recalibrage du giratoire devraient fournir la largeur manquante. Un passage piétons devra permettre à ceux venant de la route de la Miltière de rallier le trottoir Ouest en direction de la Papinière ou de Logné.



Photo 2 : ci-dessus giratoire, végétalisation et lampadaire

Il faudra traiter le problème des panneaux de signalisation routière. Celui de « pub de Sucé » sera déporté au niveau du giratoire de Logné.

**Points critiques** : recalibrage giratoire Miltière – limite cabinet vétérinaire

#### **4) Tronçon giratoire de la Miltière / giratoire de la Papinière :**

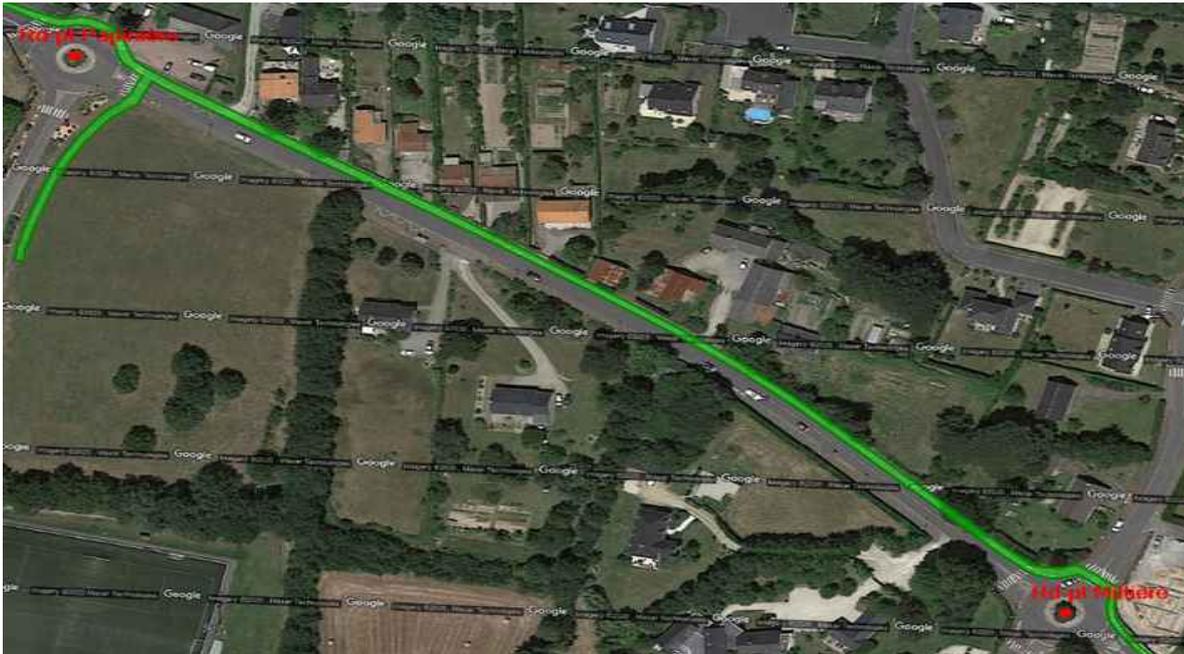


Figure 1 ci dessus : tracé du tronçon

La voirie sera rétrécie en largeur à 5.5 m, sur son côté Est, de façon à gagner de l'espace dans les zones critiques en largeur pour la piste. Les bandes végétalisées en bord de voirie et les emplacements de stationnement seront supprimés.



Photo 1 ci dessus : vue du tronçon à partir du giratoire Miltière

Les haies de riverains seront à retailler pour récupérer l'espace public. Des bordures de sécurisation, évoquées plus haut, seront installées tout au long du tronçon

## **5) Giratoire de la Papinière :**



Figure 1 ci dessus: tracé de l'aménagement

Les barrières du parking de l'ancien cabinet vétérinaire sont à reculer pour obtenir les 2.5 m nécessaires. Le raccordement vers la Papinière se fait au niveau du rond-point (voir paragraphe 2 partie 2 (Raccordements)).

**Point critique** : la clôture de l'ancien cabinet vétérinaire (photo 1 ci-dessous)



Photo 1 : ci-dessus vue du giratoire et de la clôture

## **6) Tronçon giratoire Papinière - giratoire de St Mars :**



Figure 1 ci dessus : tracé du tronçon



Photo 1 ci dessus : début du tronçon vu du giratoire de la Papinière

Les bandes végétalisées en bord de voirie seront supprimées. Au départ du giratoire de la Papinière, le trottoir actuel est de 1.8 m de large avec une haie de crataegus derrière une bordure ciment sur une longueur de 20 m environ. Il y aura lieu de négocier avec la propriété privée pour gagner les 70-80 cm manquants (en fait, la haie est double). Sinon, appliquer la tolérance ponctuelle.

Un poteau de distribution électrique est implanté à 1.8 m de la voirie. Il faudra le déplacer. Un petit boîtier technique se trouve à 1.3 m de voirie. Le trottoir varie ensuite entre 2.5 et 2.4 m de large : pas de solution simple en dehors de la tolérance ponctuelle. Toutefois, tous ces points pourraient être

résolus en supprimant les bandes végétalisées côté Ouest et en déportant la voirie d'autant. Le poteau de distribution électrique à l'angle de l'allée Cassandre est à 2.4 m de la voirie : il convient de le reculer. Une haie de thuyas débordante sur l'espace public est à tailler.

**Points critiques** : propriété en sortie de giratoire de la Papinière – divers petits obstacles

## 7) Giratoire de St Mars :



Figure 1 : ci-dessus tracé de l'aménagement

Le rétrécissement du trottoir à 1,1 m aux abords puis à 1,5 m sur le giratoire (mur propriété à l'angle, côté Nord-Est) pose un réel problème (photo 1 ci dessous).



Photo 1: ci-dessus vue du giratoire et de l'angle de la propriété

La préemption d'une bande de terrain de cette propriété pour obtenir une largeur suffisante paraît assez irréaliste eu égard à l'exiguïté de la propriété à ce niveau. Le but étant de dégager un espace d'au moins 2,5 m de large pour raccorder la piste venant de la route de Carquefou au tronçon allant vers le pont, il est donc proposé 3 options :

- Option 1: suppression du giratoire. Les règles de priorité à définir doivent permettre de gérer la circulation et la vitesse qui doit rester faible (30km/h max). Il est donc proposé que les véhicules en provenance de Carquefou perdent la priorité à l'arrivée à la rue de St Mars par un panneau « Cédez le passage ». Ceci permet de casser la vitesse, aux véhicules venant du centre-ville et tournant vers la rue de St Mars de garder la priorité actuelle, et aux riverains de la rue de St Mars de s'insérer facilement vers l'extérieur de la rue, notamment le Vélobus. La gêne pour le flux de la route de Carquefou sera faible puisque la circulation de la rue de St Mars sera limitée aux riverains et services connexes. Ces règles de priorité sont en accord avec la modification proposée du plan de circulation sur la partie basse de la rue de Saint Mars (voir Partie 2 Section 3 du PGAC)
- Option 2: le giratoire est déplacé vers le pont de façon à dégager l'espace suffisant pour créer la jonction traversante en extrémité de la rue de St Mars; on pourra sans grand dommage rogner sur l'espace vert (côté Nord-Est) pour ce faire.
- Option 3: la forme du giratoire est modifiée pour obtenir le résultat de l'option 2 (demi-lune par exemple). Cette option nous semble être la moins pertinente, puisqu'elle offrirait un rayon de giration réduit (difficulté à faire le tour du giratoire), pourrait inciter à circuler plus vite, sans nécessairement apporter de gain financier significatif.



Photo 1 : ci-dessus vue du giratoire et de l'étréitesse du trottoir à l'opposé

La jonction traversante sera clairement marquée au sol par un marquage adapté, et un panneau la signalant sera posé au bord de la voirie venant du centre-ville. Pour les options 1 et 2 et compte tenu de l'espace gagnable à ce niveau, il y aura lieu d'étudier le rélargissement du trottoir coté Erdre, sa largeur actuelle frisant le ridicule, d'autant que, pour ce PGAC, la circulation piétonne se fera exclusivement de ce côté.

A noter qu'il a aussi été envisagé d'utiliser la parcelle ZV58 (voir photos 2 et 3 ci dessous) pour déplacer le giratoire vers l'Erdre. Mais cette solution entraîne de lourds travaux de remblaiement (dénivelé) et la création d'une voirie de sortie pour la propriété en contrebas de la levée du pont. D'autre part, la création intéressante de quelques emplacements de stationnement pour les riverains se heurterait probablement à l'opposition des services de l'Etat (secteur protégé). Le stationnement illégal récurrent constaté sur le trottoir Est du tronçon précédent disparaissant avec la création de la piste, on peut envisager la création d'une petite aire de stationnement au niveau du terre-plein après le giratoire côté Ouest sur la ZV58 (photo 2 ci dessous).



Photo 2 : ci-dessus parcelle ZV58 vers le nord



Photo 3 : ci-dessus : parcelle ZV58 vers le sud : aire possible de stationnement

## **8) Tronçon giratoire de St Mars – pont et franchissement de l’Erdre :**

### **a) tronçon giratoire – pont :**

Actuellement, un large cheminement piétonnier de 3 m amène de la rue de St Mars au pont et au calvaire. Il est proposé d’y réaliser la continuité cyclable jusqu’au pont au voisinage immédiat d’un espace piéton qui amènerait ceux-ci au calvaire.

Pour ce faire, la végétalisation et les poteaux pour fleurs suspendues sont supprimés le long de la propriété de Monretrait en y réalisant un cheminement piétonnier vers le belvédère du calvaire (et vers le pont côté aval, si passerelle, avec traversée de la piste cyclable).

La photo ci dessous présente le début du cheminement :



### **b) franchissement de l’Erdre :**

C’est ici que se situe l’un des points les plus critiques du tronçon Ligné – Eglise. Les contraintes dimensionnelles et réglementaires (site de l’Erdre) fortes et l’importance du flux automobile se conjuguent sur ce point de franchissement unique, dont le pont en est la réalisation concrète mais, datant d’un autre siècle, inadapté aux réalités actuelles.

Etant donné qu’il est illusoire de faire circuler simultanément automobiles et cycles sur la voirie actuelle de façon sécurisée, deux choix sont donc proposés, avec des incidences financières très différentes :

**1) Pose d’une passerelle :** elle se raccorderait, côté Sud, au niveau de la barrière visible sur la photo 3 ci-dessus et au plan incliné, côté Nord, en faisant à son extrémité un coude assez brusque pour le raccordement (compte tenu du profil du coteau descendant de la levée du pont vers la rive de l’Erdre). Cette option, évidemment onéreuse, est aussi dépendante de la résistance du pont à l’accrochage d’une passerelle assez large pour une piste bidirectionnelle.



Photo 2 : ci dessus vue du franchissement de l'Erdre vers le sud



Photo 3 : ci dessus vue du franchissement de l'Erdre vers le nord

2) Passage sur le pont : à nettement moindre coût, cette option consiste à accepter le principe de tolérance ponctuelle. Cette solution a aussi l'avantage d'être facile à mettre en œuvre (simple remplacement du dallage gneiss par un revêtement classique). Elle a l'inconvénient de la difficulté d'isoler le flux 2 roues du flux automobile, l'espace très contraint (1.9 m) du « trottoir » du pont ne permettant guère une isolation physique ; celle-ci existe actuellement sous la forme d'une différence de niveau entre chaussée et trottoir (à l'image des bordures à poser sur les autres tronçons). Une séparation physique genre balustrade permettrait d'éviter la chute éventuelle sur la route.

## 9) Plan incliné :



Figure 1 : ci-dessus tracé du tronçon



Photo 1 : ci-dessus vue du plan incliné et de la voirie

Le plan incliné actuel, partant du pont pour se terminer sur la rive du port, n'est pas assez large (1,6 m). On résout ce problème en grignotant le coteau entre la voirie et le plan incliné. A partir de là, 2 options sont proposées pour amener la piste au carrefour de la rue de la Mairie et adoucir la pente qui est aujourd'hui accentuée en bas du plan incliné :

Option 1: Le trop plein de terre du grignotage (à partir du pont) est réutilisé en bout de plan incliné (près du quai de Cricklade) pour relever la piste de 1,4 m, dénivelé correspondant à l'escalier (photo 2 ci-dessous) qui serait supprimé. Les espaces verts en bord de voirie et le platane sont supprimés, d'autres solutions de végétalisation seront à trouver pour conserver l'aspect paysager

actuel (par exemple murs végétalisés). Le reste de l'espace entre piste et port est réservé au cheminement piétons le long du port.



Photo 2 ci dessus : l'escalier compensant la dénivellation

La piste cyclable sera placée à un niveau intermédiaire entre la chaussée actuelle et l'espace piéton en contre-bas. Les palplanches actuelles récupérées en haut du plan incliné pourraient être réutilisées ici pour retenir le sol de la piste sur ce tronçon. Un dispositif est à prévoir pour protéger de la chute compte tenu de la différence de niveau entre piste et cheminement piéton actuel. Cette différence de niveau a aussi l'avantage d'empêcher le flux piétonnier de remonter vers le pont par le plan incliné désormais réservé aux cycles.

Option 2: la piste qui descend du pont se raccorde sur le cheminement piétonnier actuel, et un nouvel espace doit être créé pour les piétons. Pour limiter les pentes sur ce qui devient la piste cyclable, le bas du plan incliné sera retravaillé pour un changement de pente progressif, l'escalier terminal étant supprimé. Dès lors, il y a lieu de recréer un cheminement piétons/PMR entre piste cyclable et port. Il faudra donc décapeauter le plot de granit, supprimer au moins un des gradins en arrondi et imaginer une connexion entre cet arrondi et le cheminement actuel du port vers l'arche du pont.

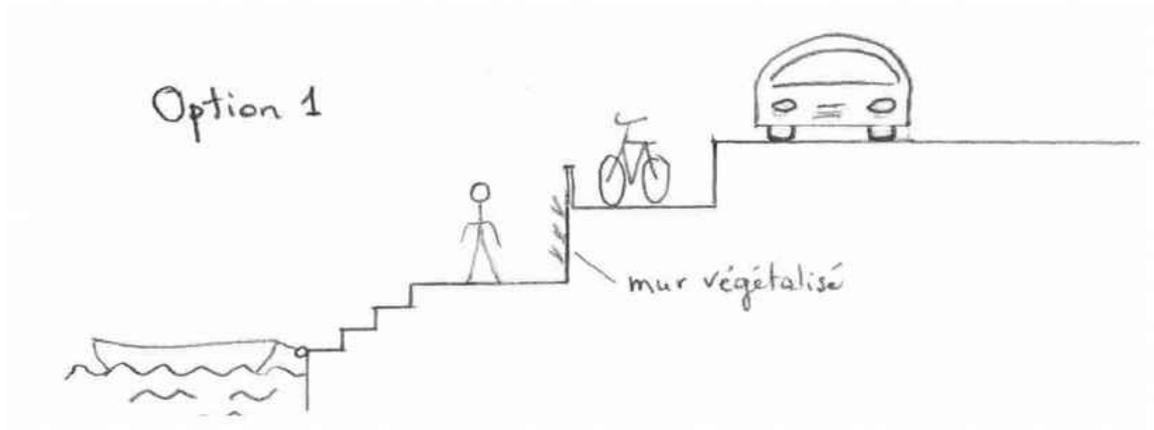
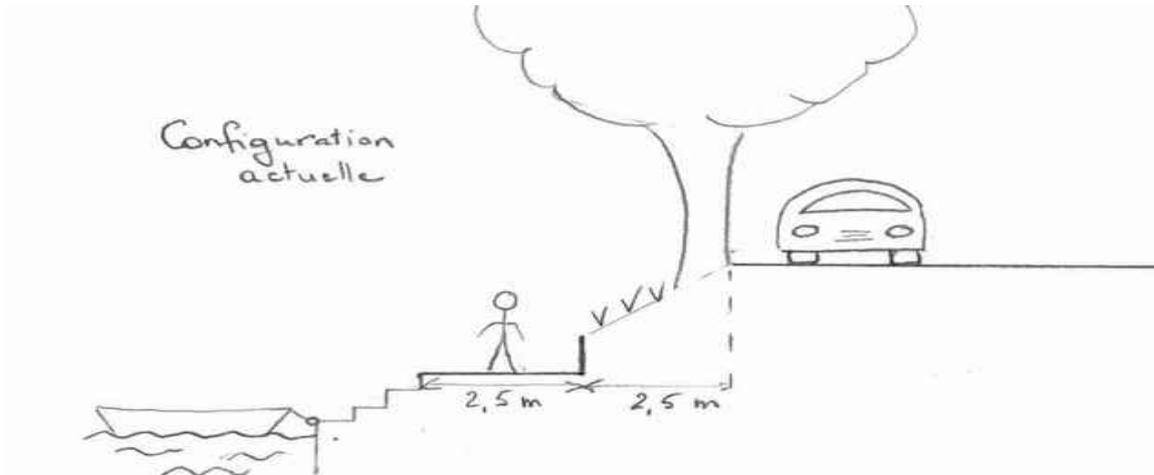
Cette création aura pour avantage de linéariser le trajet piétonnier mais elle va rendre les mouillages qui se trouvent dans cette zone difficilement accessibles. Cette option présente aussi l'inconvénient de créer pour les cycles des pentes plus importantes que pour l'option 1, et ceci dans les deux sens de circulation, puisque dans la zone des mouillages la piste sera plus basse.

Autres pistes explorées que nous avons finalement écartées :

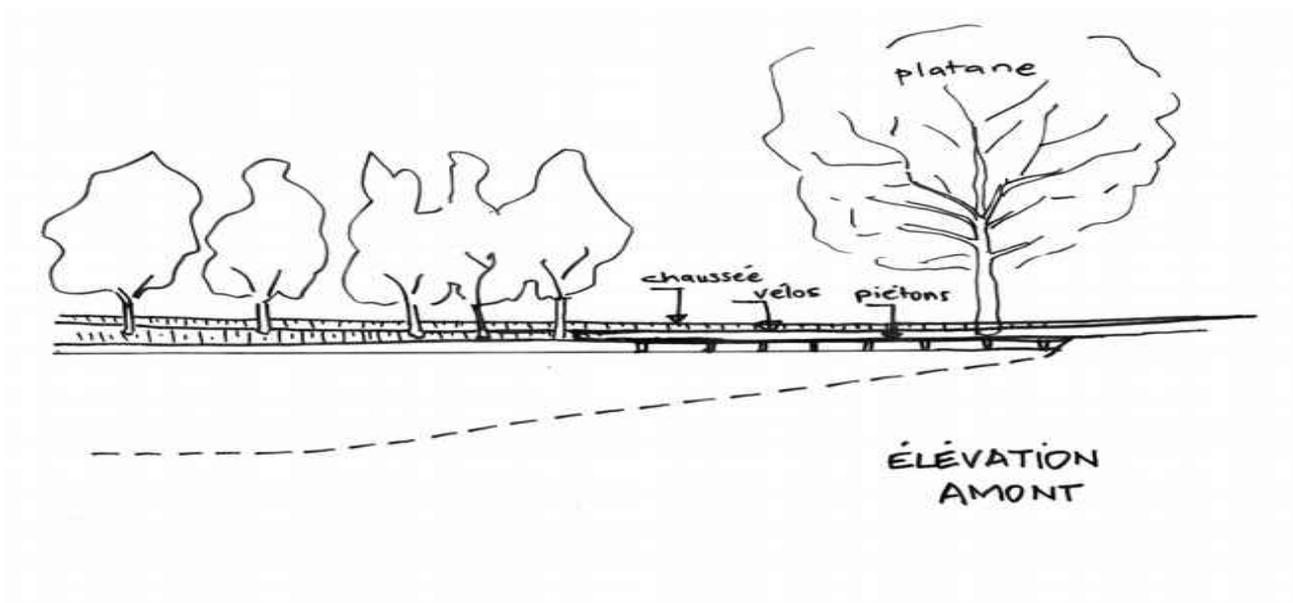
- \* une solution intermédiaire faisant passer la piste au ras du platane; mais elle présente l'inconvénient de détruire en partie le cheminement piétonnier actuel obligeant à aboutir à une récréation similaire à celle de l'option 2.

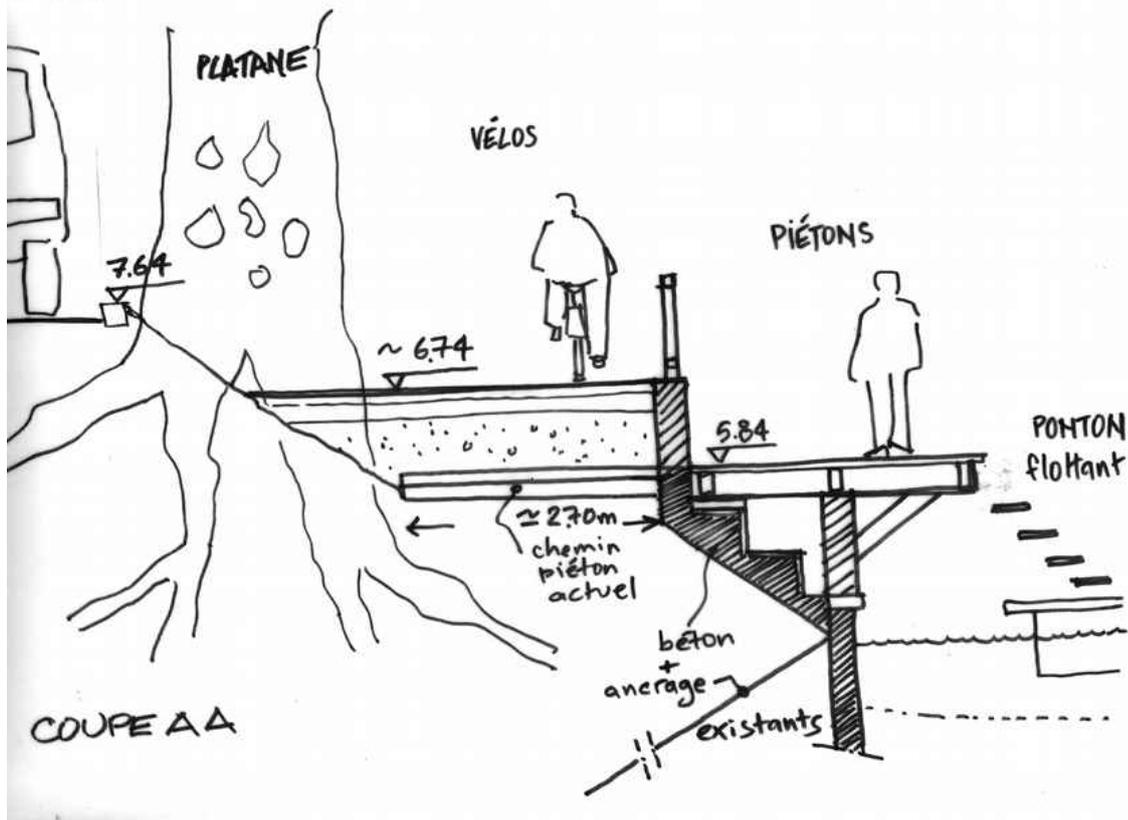
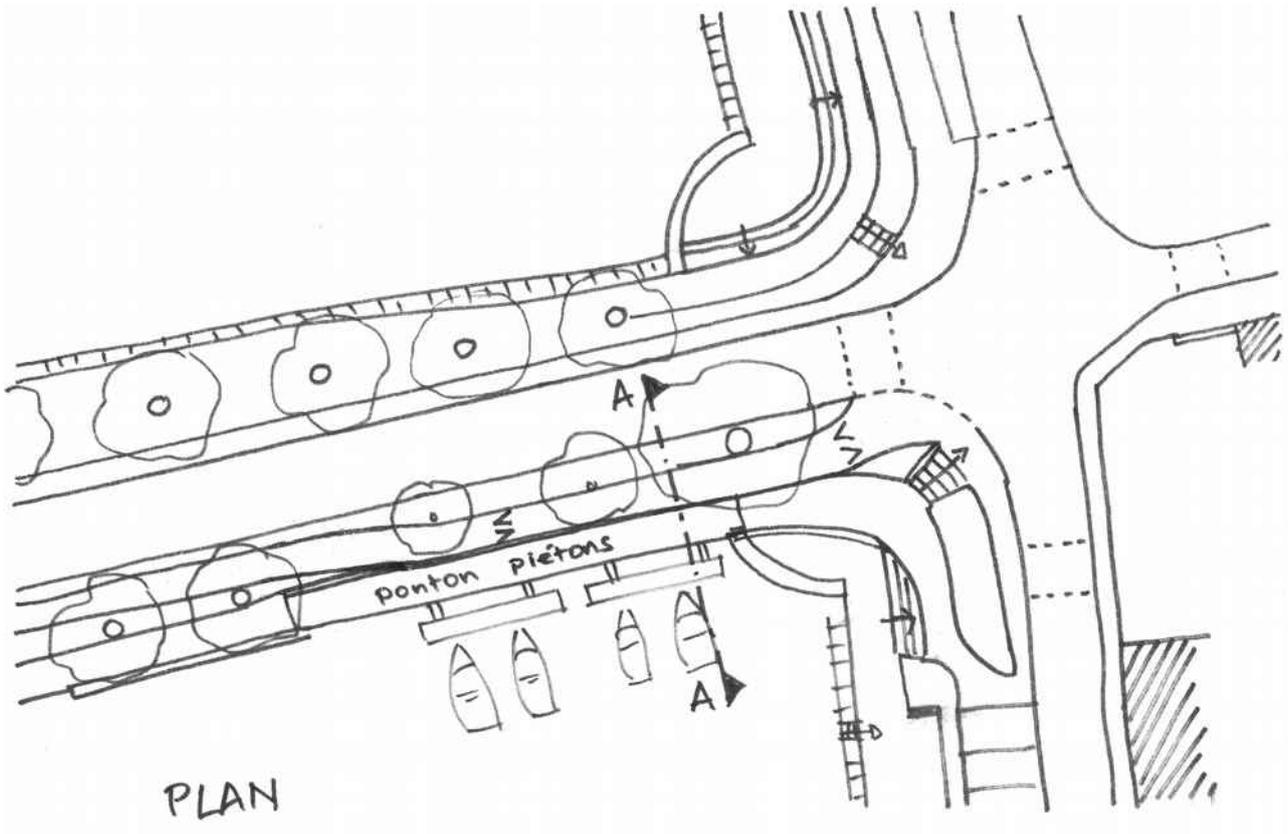
- \* faire aboutir la piste cyclable sur le quai de Cricklade plutôt qu'au niveau de l'escalier est complexe par rapport à l'existant piétonnier et pose un problème de raccordement sur voirie jugé moins sécurisant et moins direct.

Les croquis ci-dessous permettent une meilleure compréhension, l'option 2, plus complexe, étant détaillée plus finement:



Option 2 : Préservation du platane





## **10) Jonction plan incliné - rue de la Mairie :**



Figure 1 : ci-dessus tracé des raccordements au tronçon

La piste venant du pont et débouchant au niveau du carrefour se scindera en deux:

- une traversée vers la rue de la mairie, qu'il conviendra de signaler par un marquage adapté, le stop du quai de Cricklade étant reculé d'autant, et un panneau en bord de voirie en bout de la levée du pont (en provenance de Carquefou) signalant la traversée cycliste. La modification du début de trottoir de la rue de la mairie sera fonction de l'option d'aménagement de celle-ci.
- une traversée vers l'esplanade du quai de Bliesransbach (où existe actuellement un marquage discret de cyclabilité, de façon à raccorder la piste du pont au secteur ouest du bourg; le marquage au sol et le panneau de signalisation évoqué ci-dessus compléteront l'aménagement.

Rue de la Mairie : Figure 2 : ci-dessous tracé sur rue de la mairie





Photo 1 : ci-dessus vue de la rue de la mairie

Deux options sont proposées, la cyclabilité de la rue de la mairie (photo 1 ci-dessus) s'imposant comme logique pour un accès direct à la mairie et aux commerces de l'hyper centre :

- Option 1: la largeur du trottoir côté Mairie semble suffisante pour y implanter une piste bidirectionnelle, tout en conservant un espace piéton du même côté. Sur la piste cyclable, il faudra remplacer le revêtement gneiss par un revêtement classique et supprimer les bandes végétalisées.

Une variante consiste à faire de cette zone un espace partagé piétons-cycles; mais cela peut poser un problème de vitesse en descente, notamment de la part de jeunes cyclistes. On peut aussi séparer, jusqu'à hauteur de la mairie les flux en reportant celui piétonnier côté gauche dans le sens de la montée; dans ce cas, il restera à régler le partage entre entrée mairie et haut de la rue, problème généré par la maison Maussion.

- Option 2: une piste monodirectionnelle dans le sens montant en bord de voirie et une zone piéton côté mairie. Le retour se ferait au départ par la venelle qui mène de la place Charles de Gaulle à la ruelle des écoles, vers la rue des Herses. En effet, la descente vers la rue des Herses ne nécessite pas de piste cyclable dédiée car les cyclistes peuvent rouler sur la chaussée à une vitesse satisfaisante pour ne pas gêner les véhicules qui les suivraient, ce qui ne serait pas le cas si les cyclistes devaient circuler en montée en sens inverse. Un simple marquage au sol, genre chevrons, indiquerait aux cyclistes l'itinéraire de retour et rappellerait aux automobilistes la présence de cycles. Le retour par le chemin qui traverse le parc a été envisagé mais pas retenu à cause de la forte présence d'enfants à certaines heures. A noter toutefois que ce mode de transit est utilisé aux Pays Bas (et au jardin des Plantes de Nantes).

## **11) Tronçon Eglise – Levant:**

### **a) Préambule :**

L'aménagement proposé ci dessous, empruntant de nombreux itinéraires peu utilisés, risque de manquer de visibilité et de clarté. Il est donc proposé de le matérialiser sur tout ce secteur avec un marquage continu au sol. Il combine plusieurs formes de voirie cycliste : utilisation de l'existant moyennant signalétique appropriée, création de piste mono ou bi directionnelle, site partagé piétons-cyclistes, Vélodyssée.

Au niveau de la visibilité et de la fonctionnalité, cela passe aussi par la pose de panneaux indicateurs de directions ainsi que la nécessaire communication municipale (notamment par l'édition d'une plaquette sur la mobilité cyclable à Sucé). Une option, évoquée mais pas étudiée du fait de sa complexité et de son impact sur le schéma actuel de circulation dans le centre bourg, serait la piétonisation de la partie de la grand rue entre l'église et l'école privée, là où se trouvent l'essentiel des commerces de l'hyper centre. Cela permettrait le remplacement de la voirie dédiée à l'automobile par une piste bidirectionnelle qui pourrait être connectée à celle qui est évoquée pour ce tronçon venant du parking du presbytère. Afin de maintenir un accès aux commerces pour les automobiles, la création de stationnements près de l'intersection rue de la Mairie – Grande rue est envisageable.

### **b) sens Mairie → Levant / Gare:**

Figure 1 : Ci dessous, tracé Eglise – Rue pasteur



Une circulation cycliste monodirectionnelle, franchit, avec un marquage au sol et une signalisation adaptée, la voirie de la rue de la Mairie au niveau du carrefour pour tourner vers la gauche dans la Grand-Rue sur une vingtaine de mètres, puis tourne à droite en direction de la rue Pasteur. Le tronçon de voirie passant devant l'entrée de l'église vers la Grand-Rue devient interdit aux véhicules automobiles dont le trafic s'écoulera par la ruelle qui contourne le

restaurant pour rejoindre la Grand-Rue. Ce tronçon comporte donc une vraie piste cyclable qui se prolonge rue Pasteur puis par la zone cyclable actuelle le long du marché et de l'immeuble du Prieuré (marquage adapté au sol), jusqu'au parking du Presbytère.

Figure 2 : ci-dessous tracé rue Pasteur – Place du Marché – immeuble Prieuré



Figure 3 : ci-dessous tracé immeuble Prieuré – Parking Presbytère – bifurcation Levant / Gare



Le cheminement débouchant sur le parking du Presbytère, une bifurcation est créée pour amener le flux soit vers la gare, soit vers le Levant :

- vers la gare : une piste bidirectionnelle est créée à partir de ce point qui permet, via le cheminement piétonnier actuel par le vallon de se raccorder via la rue Matisse au niveau du stop du boulevard de l'Europe. Il faudra araser le sol au niveau du raccordement avec la rue venant du cabinet médical et remplacer la barrière au début de la descente vers le vallon par un potelet. Le raccordement au boulevard de l'Europe devra prendre en compte la nécessité de pouvoir le franchir pour se rendre aux commerces proches de la gare.
- vers le Levant : au niveau de la bifurcation, il est créé une piste monodirectionnelle qui emprunte, à droite, le trottoir qui n'est quasiment pas utilisé et qui longe le parking. Au bout du parking, 2 options sont proposées : la première est de ramener la piste vers la sortie du parking en rognant l'espace végétalisé, la seconde est de continuer sur l'actuel chemin piéton qui raccorde sur le trottoir de la rue Descartes. Dans ce cas, au niveau de la jonction avec le trottoir, il est créé une bifurcation :

\*A droite, une piste monodirectionnelle est créée sur le trottoir pour aboutir à l'esplanade du marché où un stationnement cycle devra être prévu. Le lampadaire se trouvant à l'angle du local technique devra être reculé dans l'angle du chemin piéton vers le presbytère.

\*A gauche, une piste bi-directionnelle est créée sur le trottoir jusqu'au carrefour avec la rue de la Hautière.

Au niveau de la sortie du parking, une traversée sécurisée de la rue Descartes est mise en place pour permettre de rejoindre la Vélodyssée. La nécessité d'un marquage au sol dans la rue est à déterminer. La descente vers l'allée de Beauregard s'effectue via le tronçon de la Vélodyssée (suppression des barrières). La nécessité d'un marquage au sol dans ce tronçon est à déterminer. Puis, la circulation continue par la traversée de l'allée de Beauregard (marquage au sol) pour aboutir au parking de l'école via la portion de sentier à viabiliser.

### c) sens Levant – Mairie :

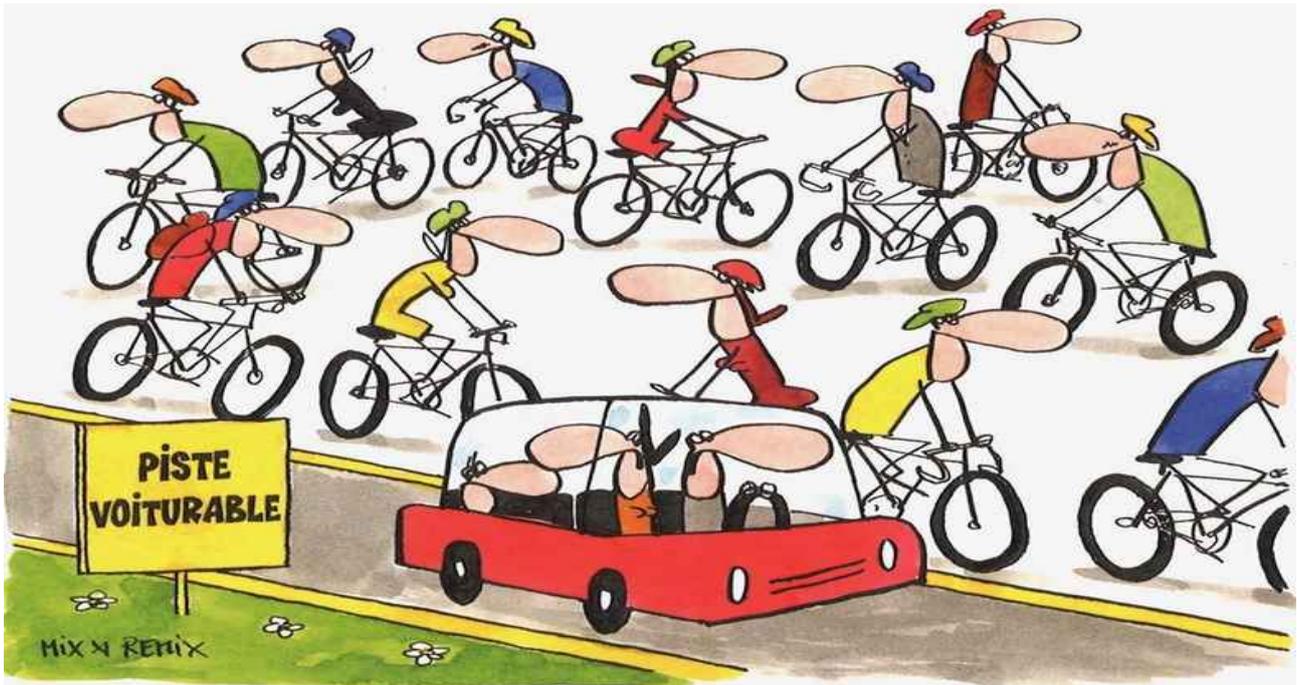
Le retour du Levant s'effectue par la Vélodyssée vers le parking du Pareiller jusqu'à la rue de la Hautière. Là, une bifurcation est créée qui ramène soit vers la place Aristide Briant (voir plus haut), soit prolonge le cheminement par la Vélodyssée. Il conviendra de remplacer la chicane d'entrée par un potelet et de positionner un miroir à l'angle droit près du débouché sur le parking du Pareiller. La circulation continue ensuite par la Vélodyssée via la voirie qui longe le parking des Herses. Il y aura lieu de sécuriser le parcours jusqu'à la levée du pont, ou à tout le moins jusqu'au parc si la descente cycliste au quai y passe. A noter qu'on pourra se raccorder au niveau du bâtiment Télécom vers les commerces autour de l'église (signalisation)

Figure 4 : ci dessous tracé Levant – Parking Presbytère



Note importante : la piste monodirectionnelle mentionnée plus haut qui aboutit à la place du Marché et à son parking vélos est pensée comme un début d'aménagement. En effet, le déplacement à relativement court terme de l'école privée vers le site de la Papinière devrait entraîner une reprise de l'emprise de cette école dans le cadre du réaménagement du centre bourg. L'étude qui sera faite à ce moment devra prendre en compte un aménagement cyclable, du type de celui du boulevard de l'Europe (séparation des flux), pour raccorder la place du Marché à la Vélodyssée.

**Hop : la pause, avec un peu d'humour !**



**Qui a dit que la voiture prenait trop de place ?**



## **Partie 2 : Raccordements à l'axe central du PGAC :**

### **1) Lotissement de la Lande :**

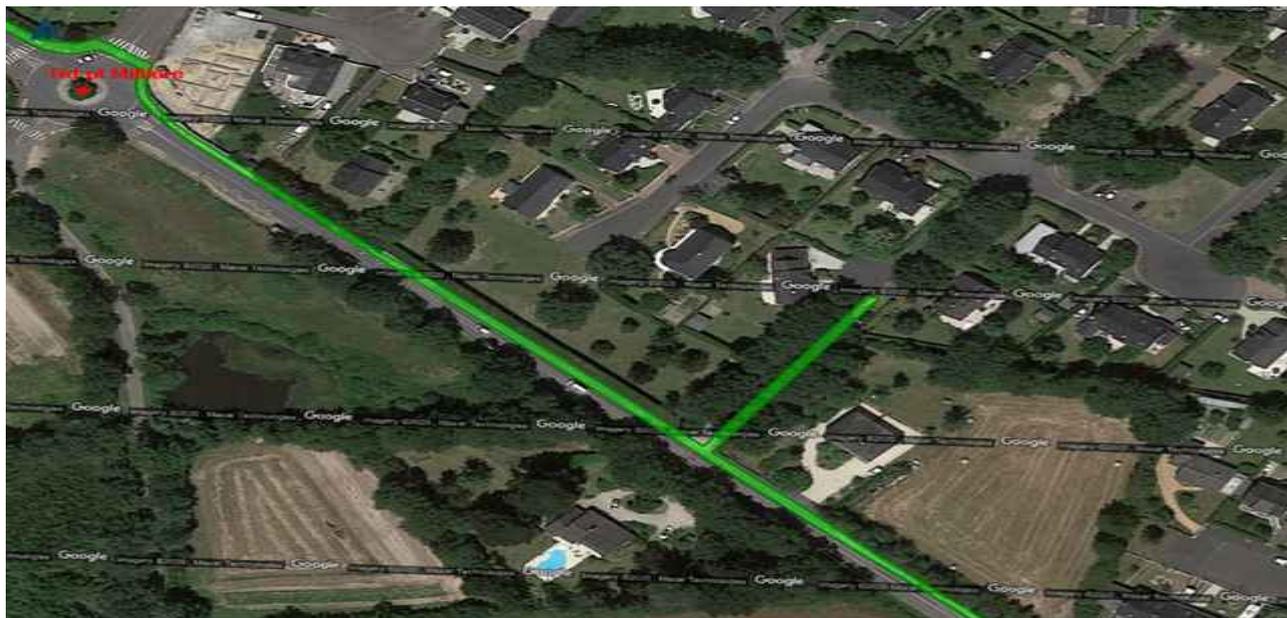


Figure 1 : ci dessus tracé du tronçon à partir du tronçon Ligné - Descartes

Le lotissement de la Lande est déjà accessible depuis la route de Carquefou pour les piétons et cyclistes, via un chemin large et bloqué à la circulation automobile. Il s'agira ici de :

- créer une piste cyclable sur ce tronçon,
- éventuellement marquer des places de stationnement sur le bord de cette piste, car le stationnement s'effectue actuellement sur son tracé,
- élargir le passage pour les cyclistes, qui doivent actuellement circuler dans un petit passage entre les rochers servant de barrage pour les voitures.

### **2) Site de la Papinière :**

La traversée de la route de Carquefou par la piste cyclable devra se faire du côté Sud du giratoire au niveau du passage piétons. Ceci présente deux avantages :

- un accès direct à la future école Saint-Etienne (limitant par conséquent le nombre de traversées par les enfants),
- le côté Ouest de la route de la Papinière peut rester disponible pour les piétons, notamment pour l'accès à la Châtaigneraie.

Concrètement, pour permettre un franchissement piétons-cycles sécurisé, un plateau ralentisseur sera créé englobant le passage piétons et la traversée cyclable bi-directionnelle.



Figure 1 : ci dessus tracé du départ à partir du tronçon Logné - Descartes

Le long de la route de la Papinière, la piste cyclable se prolonge entre la route et un accès piéton, les deux desservant la future école.

Devant le stade de football, la largeur du trottoir ne permet pas de faire passer les piétons et les cyclistes. Le trottoir est donc conservé en l'état, et la piste cyclable bidirectionnelle se déportera sur la chaussée, qui sera ponctuellement réduite à une voie pour créer une écluse afin de ralentir la vitesse des voitures. Le cheminement piéton ainsi que la piste cyclable se prolongeront ainsi jusqu'au bout de la route de la Papinière, et d'autres écluses seront aménagées afin de limiter la vitesse. Il conviendra de préciser cela.

Sur le côté Nord-Ouest de la route, la végétation entre le trottoir et la route gêne le cheminement piéton. Ce problème est résolu par la suppression des plantations.

### **3) Rue de St Mars :**

#### **a) Préambule :**

La partie descendante de la rue de Saint-Mars (entre la route de Carquefou et le petit giratoire de l'impasse de la Butte) est actuellement en double-sens pour les cycles (uniquement matérialisé à la descente), et en sens unique (Sucé vers St Mars) pour les automobiles, avec emplacements de stationnement répartis en quinconce le long de la voie. Cette voie constitue l'axe privilégié pour se rendre au bourg pour de nombreux piétons et cyclistes

habitant sur la rive gauche de l'Erdre, puisqu'elle représente la route la plus courte. Elle est aussi largement fréquentée par des promeneurs depuis le quai de Bliesransbach à des fins touristiques (maison de Blanche-Neige, plage verte, bord de l'Erdre...)



Figure 1: ci-dessus localisation du tronçon

Elle souffre cependant de nombreux problèmes importants :

- les trottoirs sont par endroits quasi inexistant, et ceci des deux côtés. Dans la partie la plus étroite, un poteau est situé au milieu de chacun des deux trottoirs. Les piétons n'ont pas d'autre solution que d'emprunter la chaussée.
- bien que cette partie de la rue soit limitée à 30 km/h, cette limitation est souvent non respectée.
- le trafic automobile y est aussi très important, notamment en fin d'après-midi, ce en toute logique puisque c'est la route la plus directe pour les automobilistes en provenance du centre-bourg et habitant sur la rive Sud ou voulant se raccorder à la départementale Carquefou-Petit-Mars. Ce trafic est disproportionné compte tenu de l'étroitesse de la rue et du fait que de nombreuses habitations sont situées très proches de la route. A titre d'exemple, la voirie mesure, en un point de la montée, 5 m de large sur lesquels s'inscrivent un emplacement de stationnement de 2 m de large et un espace pour les cycles (marquage chevrons au sol), les trottoirs mesurant chacun à ce point 0,8m de large.
- les trottoirs sont de largeur variable mais globalement exigus voire inexistant en plusieurs points ; ils sont totalement inadaptés pour les piétons et impraticables aux PMR.
- ce trafic entraîne pour les riverains une nuisance sonore non négligeable compte tenu du profil encaissé de la voie.
- le stationnement le long de la route est alterné d'un côté puis de l'autre. Ce type d'aménagement peut se justifier par le souhait de faire ralentir le trafic automobile. Cependant, il constitue un danger réel pour les cyclistes arrivant en face, puisque les automobilistes ont naturellement tendance à serrer l'intérieur de la trajectoire.

- des incidents, allant d'altercations cyclistes-automobilistes et piétons-automobilistes jusqu'à des accidents, jusqu'à présent heureusement légers (jeune cycliste renversé par exemple) ont lieu régulièrement.

De plus, cette route fait l'objet d'un facteur accidentogène supplémentaire non-négligeable par sa configuration Ouest-Est en montée le matin lorsque les automobilistes ont le soleil de face qui les éblouit, ce qui affecte leur visibilité.

#### b) Solution proposée :

Il n'y a guère qu'une seule solution raisonnable pour garantir la sécurité des riverains, des piétons et des cycles : la transformation de la zone en une zone de rencontre à partir du giratoire de la rue de St Mars jusqu'au giratoire de l'impasse de la Butte. Elle implique de supprimer toute circulation automobile, hors riverains et desserte locale, dans cette partie. Les flux piétons, cycles, et automobiles pour la desserte des propriétés riveraines seraient donc mélangés sur la totalité de la voirie qui comprendrait toutefois des emplacements de stationnement prioritairement destinés aux riverains n'ayant pas la possibilité de stationnement.

Concrètement :

- une barrière est placée, à un endroit à définir en concertation avec les riverains, entre le rond point de l'impasse de la Butte et la rue des Magnolias ; elle doit être perméable aux cycles et piétons
- cette barrière est fixe (genre blocs de rochers) ou rétractable (pour le camion poubelle et/ou les riverains),
- le flux automobile montant actuel est repoussé au giratoire de la Miltière ou au giratoire de Logné,
- la circulation automobile se fait à double sens pour que les riverains puissent rejoindre le giratoire actuel en sortie de pont ; compte tenu du fait qu'il n'y a que les riverains, le flux est faible et la voirie peut donc être partagée avec les piétons et les cycles ce qui est bien le principe d'une zone de rencontre où la vitesse est limitée à 20 km/h,
- le stationnement est unilatéral, côté « falaise » (Nord), et continu dans la montée fournissant aux riverains de la route de Carquefou des places en « compensation » de celles qu'ils occupent illégalement actuellement.

#### **4) Boulevard de l'Europe :**

##### Constat préliminaire :

Il existe le long du boulevard de l'Europe un aménagement cyclable constitué de 2 bandes cyclables monodirectionnelles, chacune en bordure de demi chaussées automobile mono directionnelles.

Ces deux voies sont en partie séparées par un terre-plein central où s'élèvent, coté Descartes, de grands platanes.

Cet aménagement présente des défauts :

- il est incomplet côté route de la Chapelle,
- il fait courir le risque de l'ouverture inopinée d'une porte de véhicule le long des stationnements tangents à la bande cyclable,

- il emprunte en partie le trottoir près de la résidence de l'Europe, suivi d'un raccordement dangereux sur la chaussée,
  - il traverse sans visibilité la voirie de sortie de l'espace commercial de la gare et aussi du centre commercial près du giratoire Descartes,
  - la circulation à vélo est entravée par le terre-plein central ce qui fait qu'il faut descendre de vélo et emprunter les passages piétons pour traverser ou faire des détours pour relier les pôles clés du quartier. Exemples : aller de la boulangerie à l'école Descartes ou encore aller de l'école Descartes à la rue Matisse, ou du rond-point de l'Europe à la boulangerie.
- Cet aménagement n'est pas adapté à la pratique sécurisée du vélo.

#### Proposition de réaménagement :

Les flux automobile et cyclable sont séparés :

- la demi-chaussée du côté des commerces (côté Nord-Ouest) est transformée en voirie bidirectionnelle pour le trafic automobile, avec suppression de la bande cyclable et décalage du terre-plein central vers l'Est. La largeur de voirie est établie à 5,5 m. Les stationnements en bordure du centre commercial sont conservés.
- du côté opposé, l'espace est retravaillé pour créer une piste cyclable bidirectionnelle (2,5m mini). Le reliquat de largeur disponible est affecté à l'élargissement du trottoir pour créer un vrai espace piétons ce qui n'est pas le cas actuellement.



Figure 1 : ci dessus tracé du tronçon au départ du giratoire Descartes

La figure 1 ci-dessus présente l'emprise du début de l'aménagement côté Descartes, sa prolongation vers le secteur Beauregard et le futur emplacement du giratoire (rond noir). Il en découle un certain nombre de réaménagements :

- le giratoire Descartes est donc repoussé vers la ligne tram-train puisque l'une des demi-chaussées automobile actuelles n'existera plus; son positionnement, sa forme et son dimensionnement devront être étudiés lors du réaménagement du parking Descartes, ne serait ce que parce que la piste cyclable bidirectionnelle créée va impacter ce parking.
- le morceau de piste monodirectionnelle empruntant le trottoir près de la résidence de l'Europe est supprimé.

- le trottoir Est (actuellement peu utilisé) entre le « giratoire » Europe (routes de Treillières et de La Chapelle) et le cheminement piéton qui amène au chemin du Ruisseau est supprimé.
- l'emprise foncière dégagée permet de placer la piste bidirectionnelle (côté cimetière) et la voirie bidirectionnelle automobile (côté résidence de l'Europe), sans modifier le trottoir Ouest actuel.
- le cheminement piétons de la Grand-rue vers la gare s'effectue logiquement sur ce trottoir auquel on accède par le passage actuel près du « giratoire » Europe.
- la piste bidirectionnelle se connecte tout naturellement à l'aménagement cyclable venant du parking du Prieuré via la rue Matisse.



Figure 2 : tracé partie centrale et raccordement sur rue Matisse

De plus, dans le cadre de la reprise du boulevard de l'Europe, il sera étudié dans le cadre du raccordement du secteur de la route de Casson, comment les flux cyclables venant de la rue du Patis, voire de la route de Casson et de Nort, pourraient se raccorder à la piste bidirectionnelle via la gare pour éviter le passage à niveau du tram-train, espace actuellement très contraint. Le raccordement, en toute logique se ferait au niveau de la rue Matisse pour éviter la multiplication de traversées du Bd de l'Europe.

#### Focus sur le débouché de la rue Matisse:

Au droit de la rue, il y a lieu de prévoir un aménagement sécurisé traversant vers la gare pour permettre aux piétons, cycles et automobilistes sortant de la rue Matisse de se connecter soit à l'espace de la gare, soit à la voirie du boulevard. A noter que la rue Matisse se trouve en face d'un cheminement piéton de l'autre côté du boulevard qui traverse le parking de la gare, qui pourrait présenter un intérêt dans la circulation sur le parking, mais surtout de pouvoir amener le flux cycliste du secteur de la route de Casson vers la piste bidirectionnelle de l'Europe.

De plus, il faut solutionner le problème de dégagement des véhicules des riverains des maisons situés sur le boulevard de l'Europe à gauche et à droite de la rue Matisse (entre les n°s 133 et 223) ainsi que du lotissement de la rue Matisse, et du franchissement piétonnier de la voirie vers la gare . Deux solutions peuvent être envisagées:

- un raccordement sur la rue Matisse par une zone de rencontre s'étendant des logements n°s 133 à 223 où la priorité est aux piétons. Dans cette zone, se mélangent flux automobile, piétonnier/PMR et cycles. Cette zone de rencontre débouche par une voie unique sur la voirie du boulevard par un stop. Compte tenu du fait que pour éviter la multiplication des traversées de la voirie automobile pour les piétons et les cycles, cette solution implique pour la sécurité vu la traversée entre autres piétonnière, la réalisation d'un plateau surélevé pour le franchissement piétons/cycles vers la gare.

- idem mais avec un giratoire a la place du stop, avec entrée/sortie désormais unique du parking se faisant ici. Cette solution qui donne une certaine priorité aux riverains par rapport au flux du boulevard est plus complexe (il faut prévoir le passage piétons/cycles vers la gare), plus gourmande en emprise et sans doute plus onéreuse, mais c'est sans doute la meilleure. Son impact sur la fluidité du trafic automobile sera en partie compensée par la suppression des 2 passages piétonniers actuels de part et d'autre de la rue Matisse.

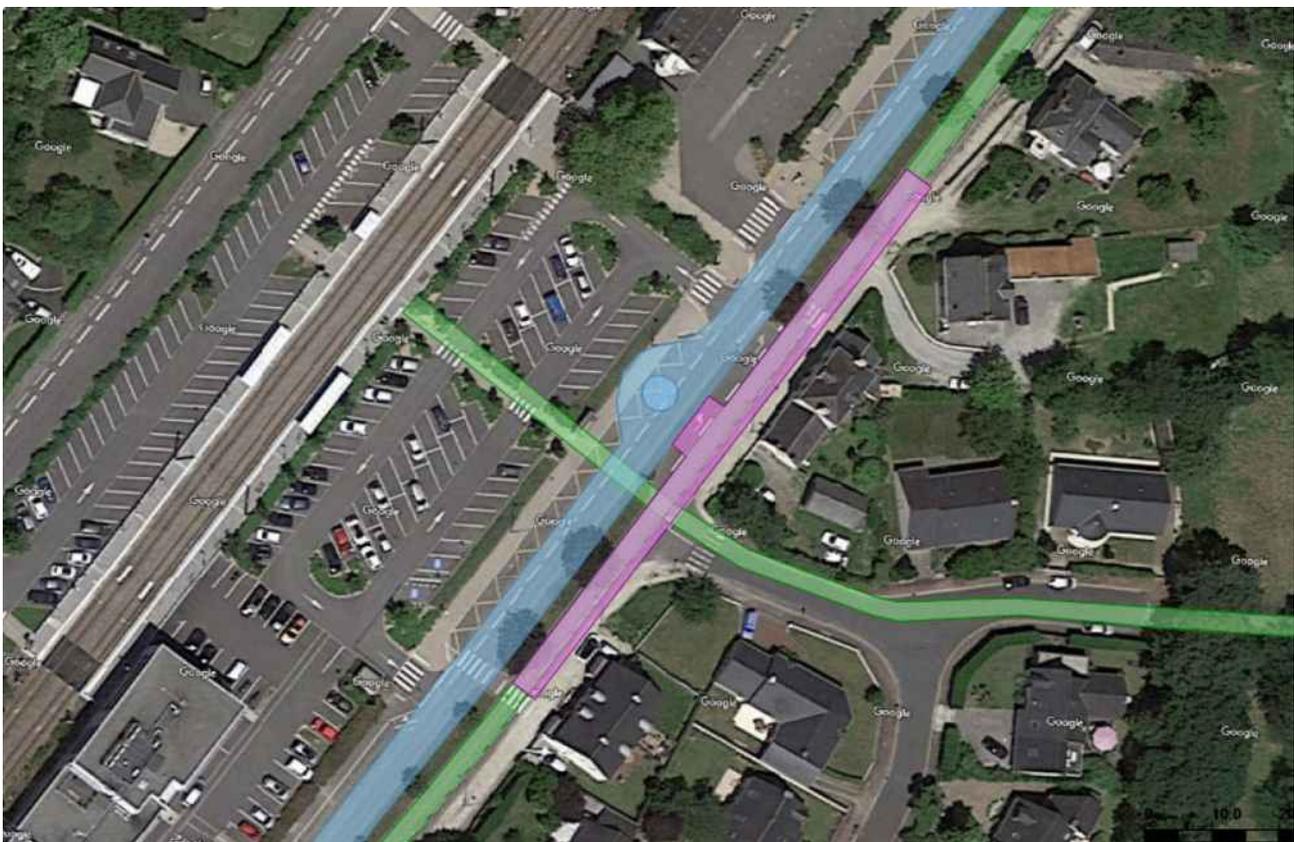


Figure 3 : détail de l'intermodalité au droit de la rue Matisse

La figure ci-dessus montre l'imbrication des supports de mobilité : en vert, la piste cyclable, en rose la zone de rencontre permettant aux riverains de se raccorder avec leurs automobiles à la route départementale, et en bleu la route départementale et le nouveau rond-point sur lequel se raccorderait la

zone de rencontre. Le franchissement piétons/cycles de la route départementale, au droit de la rue Matisse, s'effectuerait sur un plateau ralentisseur.

De fait, il faut réfléchir aux stationnements des cars le long du boulevard (puisque le réaménagement de la zone supprimera au moins un arrêt de car en face de la rue Matisse), et plus globalement à la création d'un véritable pôle d'échange multimodal (quai pour les cars devant l'ancienne gare, larges cheminements piétons, ...).

On peut suggérer l'idée de consacrer le parking de la gare aux cars avec une dépose minute voiture ou stationnement inférieur à 10 minutes mais d'envoyer tout le stationnement voiture longue durée rue du Patis car ce deuxième parking est toujours vide à 80%! Cela laisserait le parking devant le bâtiment de l'ancienne gare disponible pour un stationnement type zone bleue (1h30).

Enfin, il y aura nécessité d'étudier le raccordement du flux cyclable venant du secteur de la route de Casson vers la piste bidirectionnelle de l'Europe via le cheminement piéton actuel face à la rue Matisse évoqué plus haut. Le problème à résoudre est ici lié au fait que la traversée de la ligne de chemin de fer ne se situe pas dans le prolongement de ce chemin mais à deux endroits distants d'une centaine de mètres l'un de l'autre.

Il faudra donc décider soit de raccorder le chemin à chacune de ces traversées, soit à une seule, et donc laquelle, l'idéal étant bien sûr la première hypothèse qui permet aux riverains du coteau St Michel de se raccorder au plus court côté commerces, et au flux du secteur de la route de Casson de se raccorder au plus court près de l'ancienne gare.

#### Focus sur le giratoire de l'Europe:

Le réaménagement du « giratoire » complexe de l'Europe devra permettre la continuité de la piste cyclable bidirectionnelle du boulevard de l'Europe vers le futur réaménagement de la route de La Chapelle pour permettre à cette piste de se connecter à la Vélodyssée au niveau de la Turballière, sans passer par le détour « bucolique » de la rue du Pin.

Deux aménagements du giratoire peuvent être envisagés (voir image ci dessous). Soit un giratoire de forme haricot allongé englobant tous les ilots actuels, la piste cyclable du bd de l'Europe le contournant par l'Est pour se raccorder coté Est à la route de la Chapelle en direction de la Vélodyssée. Soit un double giratoire constitué de 2 ilots, l'un au niveau de la Grand Rue et prenant en charge le débouché du lotissement St Michel, l'autre au niveau de la route de Treillières. Le tracé de la piste est le même que pour le giratoire haricot. Ce 2ème choix paraît plus indiqué.

L'intérêt du haricot est d'éviter à la fois un éventuel imbroglio dans les flux (mais la pratique actuelle ne le démontre pas) et la récupération d'une surface de sol importante permettant une végétalisation en compensation des suppressions de végétalisation qu'entraîne la réalisation du PGAC en divers endroits. Son inconvénient réside dans la longueur du haricot entraînant des parcours plus long pour les flux et dans les contraintes de courbures de voirie

pour les véhicules longs.

L'intérêt des 2 giratoires est une simplification de la structure de voirie (passage de 4 plots à 2) et une meilleure fluidité (réorientation des flux plus courts (demi-tours ou redirections Treillières-la Chapelle ou Europe-port).

La figure 4 montre le raccordement du tronçon Europe à la route de la Chapelle et la zone d'emplacement du nouveau giratoire avec, soit 2 giratoires (points noir et gris), soit un seul (de forme haricot englobant les 2 points)



Figure 4 : ci-dessus tracé de la piste au niveau du/des giratoire(s) de l'Europe



Figure 5 : ci-dessus un tracé possible d'un giratoire unique

### Giratoire Descartes:

La reconfiguration du boulevard de l'Europe pour le PGAC entraîne un déplacement et une reconfiguration du giratoire en bout du boulevard. Il doit nécessairement être remonté vers le nord vu que la voirie automobile est désormais intégralement côté centre commercial. D'autre part, il doit être reconfiguré au niveau de ses raccordements de voirie.

En effet, la configuration actuelle de voirie du secteur est loin d'être optimale, notamment parce que les véhicules venant de la rue du Levant sont coincés au stop qui débouche avant le passage de la voie ferrée sur la voirie qui mène aux routes de Casson et Nort. D'autre part, ces véhicules venant de la rue du Levant, s'ils souhaitent repartir vers le bourg ou la Chapelle, doivent soit traverser le parking de l'Ecole (c'est loin d'être optimal) soit tourner à droite en direction de Nort pour rejoindre le giratoire de la Sapinière et faire demi-tour à ce giratoire (c'est loin d'être optimal aussi).

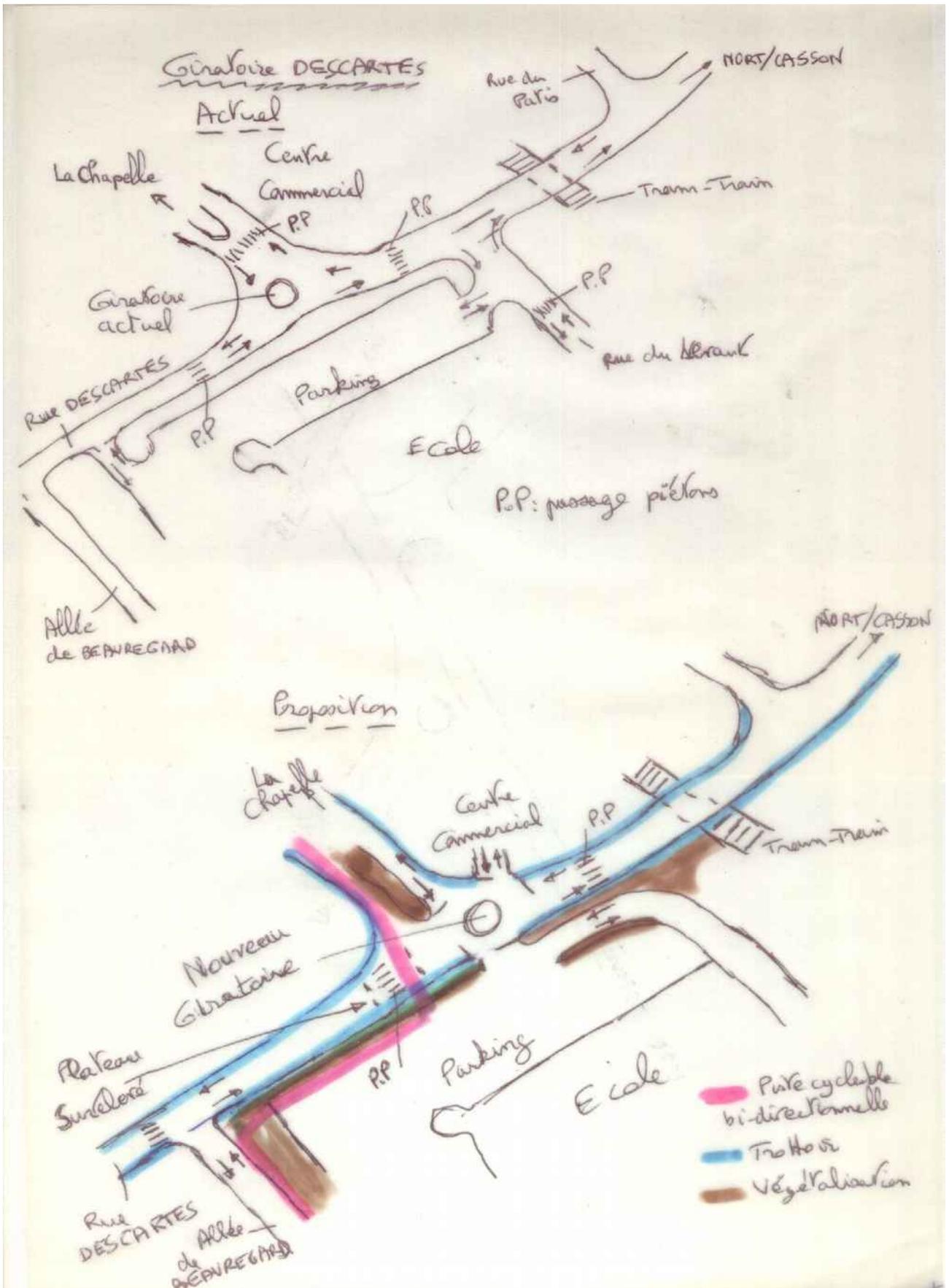
L'idée est donc que ce nouveau giratoire raccorde:

- la rue du Levant via le dévoiement de cette rue le long du parking de l'Ecole,
- la rue Descartes,
- la voirie menant au giratoire du garage AD,
- le boulevard de l'Europe,
- une nouvelle entrée de desserte du parking du centre commercial,
- une entrée unique vers le parking de l'Ecole.

Ceci entraîne donc la suppression du débouché de la rue du Levant sur la voirie qui mène à la voie ferrée et la suppression de l'entrée du parking Descartes sur la rue Descartes, ce qui sécurise la piste bidirectionnelle qui, du boulevard de l'Europe, se rend au Levant par la rue de Beauregard. La suppression de l'aménagement cyclable de la rue du Levant (d'ailleurs impraticable aux heures de pointe) est une autre conséquence du PGAC puisque les cycles n'ont plus vocation à passer par là.

Si la suppression d'un certain nombre de stationnements du parking Descartes due au PGAC et au nouveau giratoire va, durant la mise en place du PGAC dans ce secteur, apporter une gêne aux personnes ayant à venir à l'Ecole Descartes en automobile, il est permis de penser que la mise en oeuvre du PGAC entraînera une diminution du nombre de ces véhicules par l'utilisation de cycles pour s'y rendre. C'est bien en cela que la réflexion qui sous-tend le PGAC est tournée vers un avenir dans le sens de la transition environnementale qu'il convient de ne pas manquer.

Un croquis détaillé comparant l'existant à la proposition est fourni ci dessous.



## **5) Site du Levant:**

Il s'agit de connecter le boulevard de l'Europe, le pôle scolaire et sportif Descartes/Levant et la Vélodyssée.

Il est proposé de créer une piste cyclable bidirectionnelle en bout de celle venant du rond-point de l'Europe et se prolongeant sur l'allée de Beauregard. Cette piste permettra de rejoindre :

- l'école Descartes: prévoir une traversée sécurisée du parking pour rejoindre le ou les portails de l'école. A ce propos, il faudrait penser à élargir les trottoirs qui longent la clôture de l'école pour permettre le croisement de deux personnes avec poussettes ou deux personnes poussant leur vélo.
- le cheminement piéton/vélo passant derrière l'école St-Etienne et la maison de retraite (Vélodyssée vers le bourg) : prévoir une traversée sécurisée de l'allée de Beauregard, en tenant compte de la sortie des riverains de l'immeuble, supprimer les dénivellations et les chicanes.
- l'école maternelle et le gymnase du Levant, en passant derrière la chaufferie bois. Ceci offrirait aux cyclistes un accès alternatif à ces équipements qui ne sont actuellement accessibles que par la ruelle du Levant qui est très encombrée par les voitures aux heures d'entrée et de sortie d'école, rendant le chaussidou actuel de la ruelle du Levant impraticable. Ce chaussidou sera donc supprimé.
- la Vélodyssée vers le Bas-Jaille, les Vaux et Nort-sur-Erdre.

Les figures ci-dessous illustrent des options :

- un chaussidou (CVCB). Avantage : solution économique qui n'ajoute pas de surface imperméabilisée. Le chaussidou nous paraît acceptable sur cette voie car la circulation automobile y est faible (voirie sans issue vers lotissements). Il conviendra de bien sécuriser la traversée de l'allée de Beauregard au niveau de la jonction avec la Vélodyssée vers le Bas-Jaille.
- une piste bidirectionnelle longeant le chemin piéton. Avantage : le parcours est entièrement sécurisé. Il faudra alors créer une « écluse » pour les voitures entrant et sortant du lotissement Beauregard. En effet, sur une longueur d'environ 90 mètres, les voitures ne pourront pas se croiser. La voiture qui monte vers le lotissement devra attendre que celle qui descend soit passée avant de s'engager dans l'écluse. De plus, il faudra sécuriser la traversée des cyclistes par un passage surélevé.
- une solution mixte : piste bidirectionnelle jusqu'aux conteneurs à verre, puis un chaussidou (CVCB) sur la partie haute de l'allée de Beauregard. En effet, cette section n'est pas concernée par la cohabitation des cyclistes avec les cars et les camions. L'écluse pour voiture n'est plus nécessaire. Cette solution permet une bonne cohabitation des cyclistes, dont des enfants de maternelle, avec les cars scolaires qui viennent faire demi-tour au niveau des conteneurs à verre et s'y stationnent, les camions de livraison de la chaufferie bois et les camions de collecte des déchets. Il faudra bien sécuriser les 2 traversées de l'allée de Beauregard au niveau des conteneurs à verre et au niveau du débouché de la Vélodyssée du Bas Jaille par des plateaux surélevés.



Secteur Levant :



Figures : 3 ci dessus: chaussidou / 4 ci dessous : bidirectionnelle +chaussidou



Figure 5 : ci-dessus piste bidirectionnelle

## **6) Secteur de la route de Nort sur Erdre:**

### 1) Préambule :

Les aménagements desserviraient :

- le lotissement des Abies,
- les lotissements Renaissance et Champ de la croix,
- les secteurs de la Goulitière et de la Basse Goulitière,
- le Houssais, les Vaux, la Guillonnière et Jaille (via la Vélodyssée),
- et les habitations situées à droite de la route de Casson (en direction du bourg) avec un rallongement qui serait minime.

Pour ce faire, il serait utilisé une partie du chemin qui est matérialisé en rouge sur la figure 1. A ce niveau, il est d'ailleurs intéressant d'examiner cette carte de la figure 1 montrant tous les chemins irriguant cette zone :

<https://www.annuaire-mairie.fr/rue-suce-sur-erdre.html>

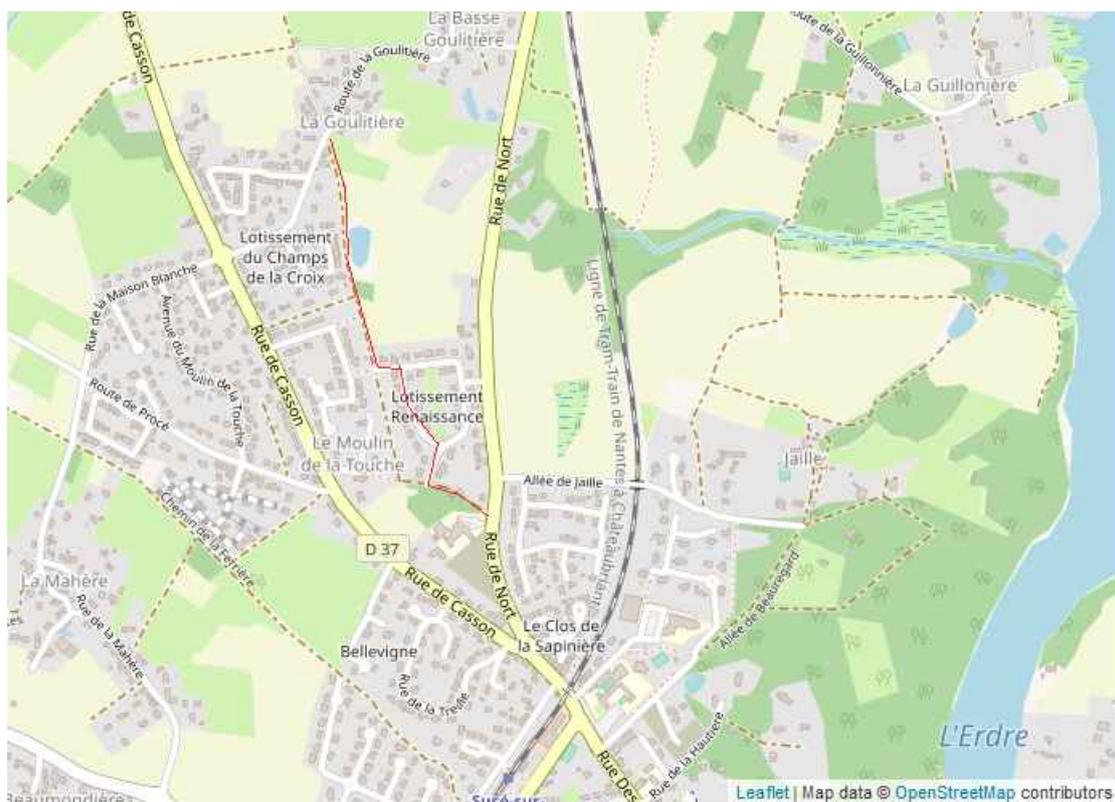


Figure 1

### 2) Franchissement de la voie ferrée depuis l'école Descartes jusqu'au giratoire du garage AD :

Au total, chaussée, trottoirs et haricot central mesurent au plus étroit 9,7m (au niveau de la barrière du passage à niveau). Il est donc tout à fait envisageable, en réduisant la chaussée à deux fois 2,75 mètres plus un haricot central de 0,3m de faire passer une bidirectionnelle cyclable (2,5 m) du côté droit en allant vers Nort-sur-Erdre (en rouge sur la figure 2), tout en autorisant un trottoir de 1,4m de l'autre destiné aux piétons et PMR .

Pour continuer vers la Chapelle sur Erdre, il faut prendre la bidirectionnelle partant du nouveau giratoire de Descartes, vers le boulevard



Au giratoire du garage AD, la bidirectionnelle se prolongerait en direction de Nort (figure 3) à la place du trottoir droit actuel qui mesure 2 m de large sur la plus grande partie de sa longueur (le trottoir de gauche mesure environ 1,5 m mais se rétrécit par endroits jusqu'à 0,9m).

Le passage le plus étroit du trottoir droit mesure 1m67 (il se situe au niveau du panneau indiquant le début du chaussidou). A l'exception d'une maison possédant une sortie sur ce trottoir (mais ce n'est pas sa sortie principale qui se situe côté Abies), ainsi qu'une petite voie goudronnée sortant des Abies (en vert sur la figure 3), il n'y a aucune sortie de riverains. Le trottoir gauche servirait alors pour les piétons et les PMR.

A noter que si l'on utilise la petite voie en vert mentionnée ci-dessus (dont la largeur est de 2,1m - avec deux lampadaires !), la bidirectionnelle pourrait s'arrêter au niveau de l'arrêt de bus les Abies (figure 3), peu après le foyer Sésame et ne pas se poursuivre jusqu'à l'allée de Jaille.

Bien sûr, une alternative pour que les Abies rejoignent le Levant peut être d'aller jusqu'au bout de l'allée de la Chevauchée, tourner à droite sur l'allée de Jaille et rejoindre la Vélodyssée (trajet en bleu ci-dessous sur la figure 4).

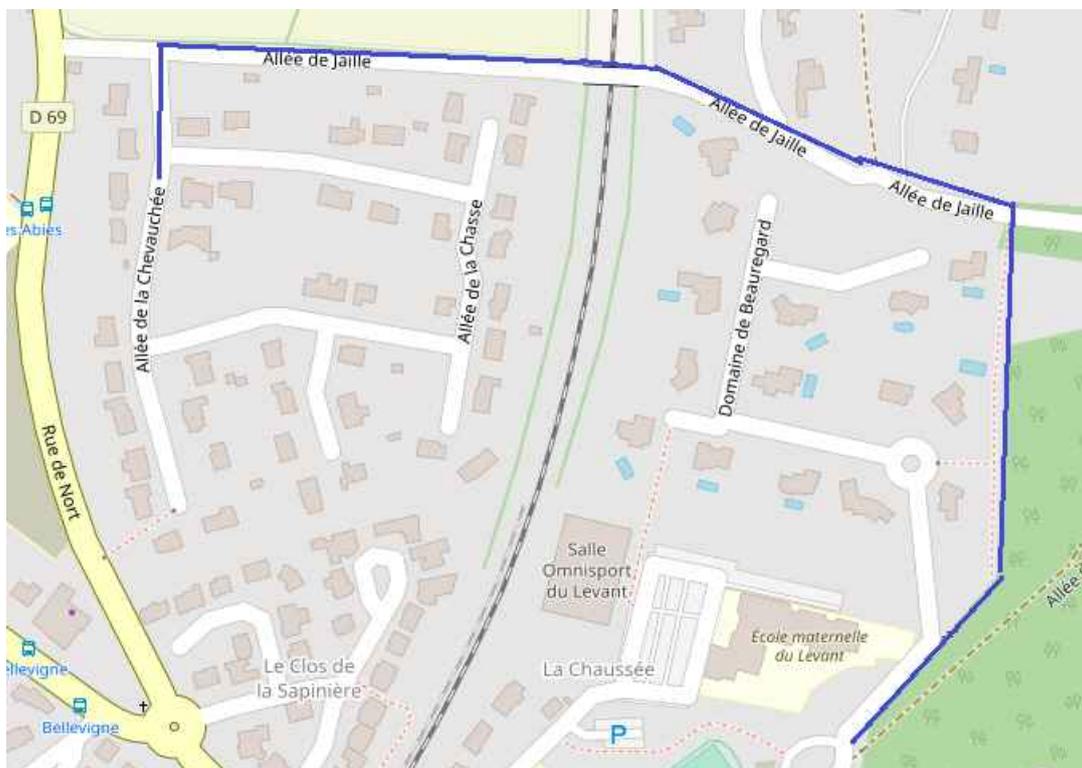


Figure 4

#### 4) De l'arrêt de bus des Abies jusqu'à la Goulitière :

A partir de l'arrêt de bus « les Abies », le franchissement de la route de Nort se fait grâce à un plateau surélevé. Il convient ensuite de transformer le chemin démarant de l'arrêt de bus "les Abies" (figures 1, 3 et 5) et rejoignant la route de la Goulitière en piste cyclable bidirectionnelle (trajet en rouge sur les figures 1 et 5). Pour éviter au maximum d'artificialiser les sols, il est suggéré d'adjoindre un revêtement adapté au parcours (sable renforcé ?). Le

fait de passer par le lotissement de la Renaissance permet d'emprunter des revêtements déjà goudronnés.

L'avantage du tracé choisi est de desservir les lotissements Renaissance et du Champ de la croix ainsi que les secteurs de la Goulitière et de la Basse Goulitière. Cela pourrait même permettre aux riverains de la route de Casson de venir rejoindre cette piste cyclable en empruntant différents chemins matérialisés en vert sur la figure 6.

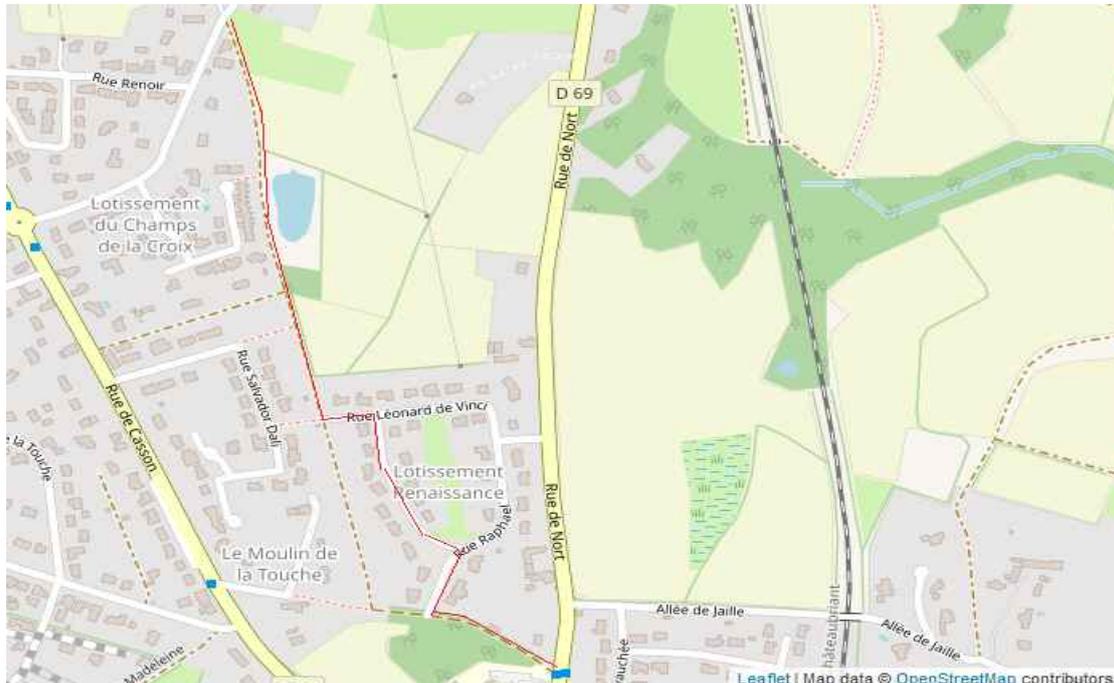


Figure 5

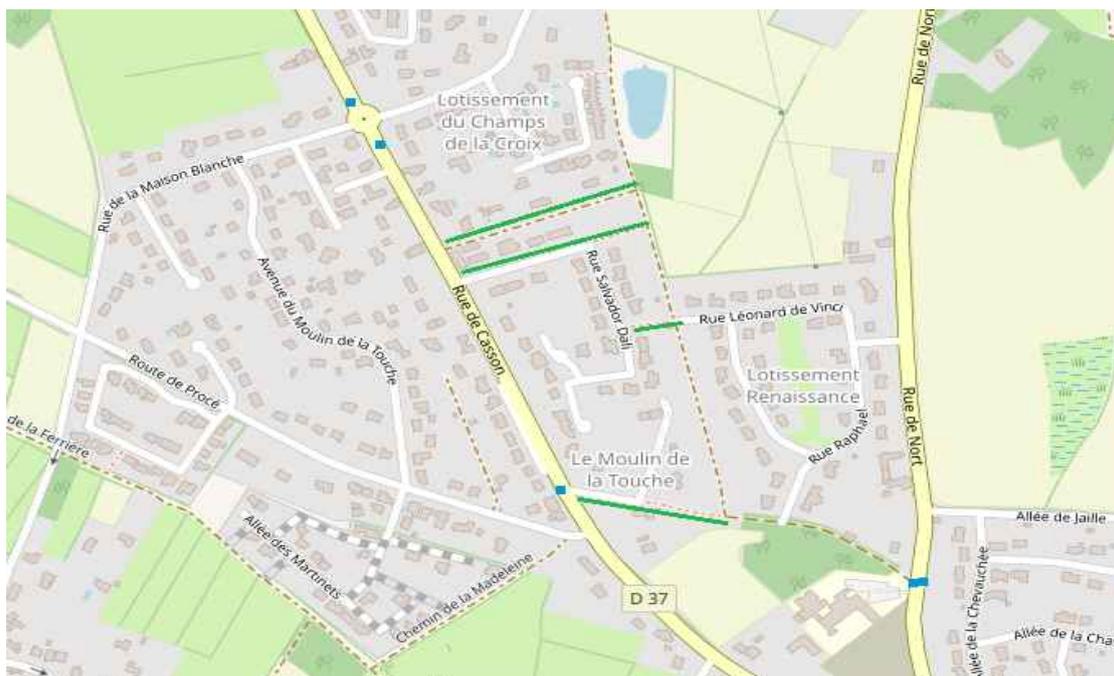


Figure 6

A noter également que pour les habitants de la route de Casson, le chemin de la Ferrière pourrait également être transformé en piste

bidirectionnelle. Il débouche sur la rue du Patis, elle-même déjà équipée sur sa plus grande partie, d'une bidirectionnelle de 2m10 de large.

#### 5) Du Levant au Houssais via Jaille, les Vaux et la Guillonnière :

Le chemin le plus naturel reste d'emprunter l'actuelle Vélodyssée tracée en orange sur la figure 7. Les mesures effectuées sur site indiquent une largeur de 2 m de la piste à l'exception de la partie tracée en bleu qui correspond à un passage plus étroit (en descente lorsque l'on se dirige vers Sucé).

Dans ce passage, la largeur de la piste se **réduit à 1,7 m environ avec des valeurs atteignant ponctuellement 1,4 m**. Deux vélos ont alors bien du mal à se croiser sans que le descendeur ne s'arrête pour se mettre sur le côté de manière à laisser passer le monteur (le descendeur peut en effet heurter certains arbres avec l'épaule ou la tête). Et le croisement avec des vélos cargo ou ayant une remorque est impensable. Un élargissement de la piste à ce niveau serait souhaitable mais nécessite de rogner sur les propriétés privées et/ou d'abattre certains arbres.

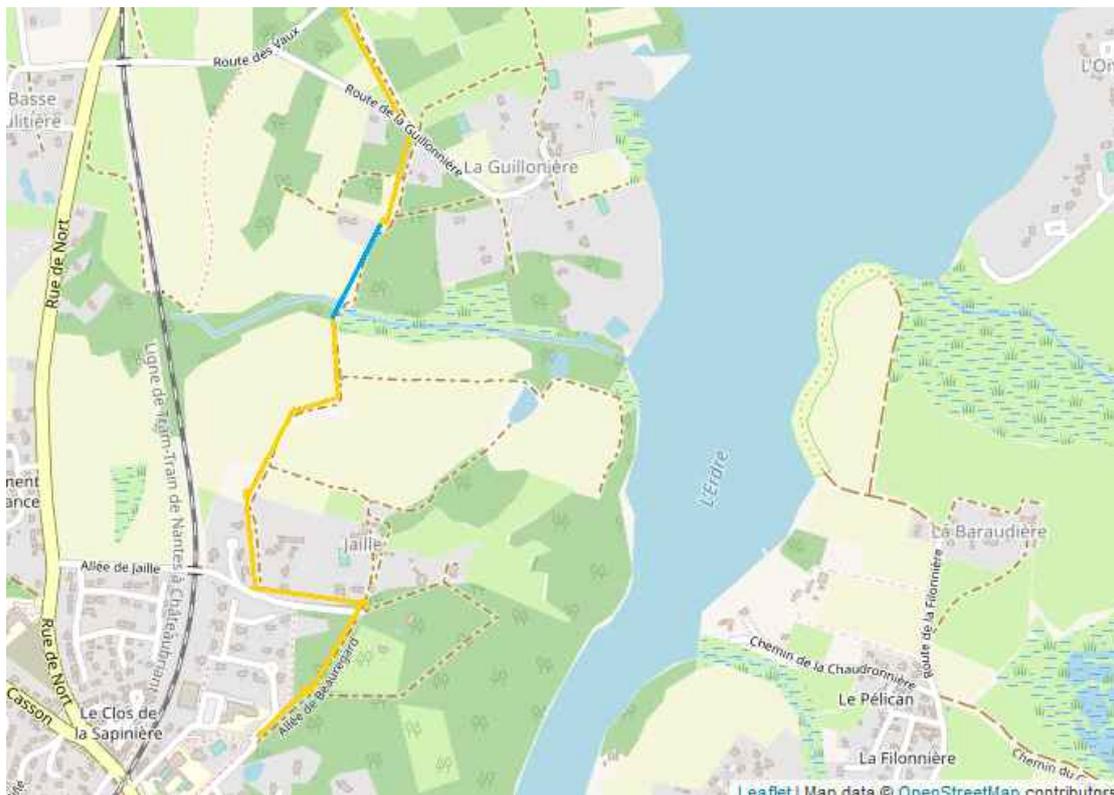


Figure 7

#### 7) Secteur de la route de Casson :

Compte tenu des contraintes dimensionnelles mais, aussi, de l'histoire, le plus simple est de supprimer le chaussidou totalement impraticable aux heures de pointe. Ce chaussidou a remplacé l'aménagement en trottoirs partagés piétons/PMR/cycles qui existait auparavant. Il est donc proposé de remettre ce dernier en état. Ce trottoir partagé permettait de relier dans les 2 sens le giratoire du garage AD au giratoire de la Goulitière.

## **8) Secteur de la route de la Chapelle sur Erdre :**

Dans la section 4 de la partie 2 (Boulevard de l'Europe), il a été proposé une piste bidirectionnelle le long de ce boulevard qui se prolongerait sur le côté gauche de la route de la Chapelle en direction de la sortie du bourg. Ce raccordement est développé dans la première option présentée ci dessous. Une seconde option d'aménagement envisage une piste bidirectionnelle côté droit de la route est développée ensuite et comporte 2 sous-options.

Dans les 2 cas, le principe est de séparer flux piétonnier et cycliste, à l'instar du tronçon de la route de Carquefou, chacun occupant un côté de la voirie selon l'option. De plus, il y aura lieu d'empêcher le stationnement illégal sur les côtés de la voirie, qu'ils soient cycliste ou piétonnier.

Les avantages de la première option sont:

- la simplicité du raccordement à la piste du boulevard de l'Europe (même côté de la voirie),
- un emprunt, certes limité à l'infrastructure actuelle de la Vélodyssée; il s'agit des tronçons entre la route de la Turballière et la route de la Perruche, et entre la rue de la Marvillière et le chemin campagnard qui s'écarte de la RD vers la Gasnerie,
- un nombre limité de traversées de voirie : route de la Turballière, route de la Perruche et rue de la Marvillière, dont 2 sont déjà équipées au titre de la Vélodyssée.

Les inconvénients de cette option, liés à la Vélodyssée, sont loin d'être négligeables :

- une traversée de la rue de la Marvillière non prioritaire pour les cycles et cause de nombreux accrochages entre riverains et cyclistes,
- un passage obligé par le tunnel construit pour la Vélodyssée et dont la conception semble avoir été pensée pour en décourager l'emprunt (pentes d'accès raides, grilles d'évacuation des eaux inappropriées en bout de tunnel),
- une dépression notable du trottoir actuel au niveau de la propriété sise au n° 135 de la route,
- une configuration du bas côté de la route au niveau de la rue de la Gasnerie entraînant la nécessité de supprimer l'équipement de tourne à gauche vers cette rue pour gagner du terrain pour la piste.

La seconde option serait d'une piste bidirectionnelle côté droit de la route

Les avantages seraient :

- le raccordement direct (pas de rallongement bucolique en campagne) avec la Vélodyssée au niveau de l'entrée du terrain d'accueil des gens du voyage,
- la suppression des problèmes liés à la traversée de la rue de la Marvillière, et au tunnel (la plupart des cyclistes empruntant la route départementale pour rejoindre la vélodyssée après le tunnel - virage à 90° et surtout obligation de ralentir fortement à cause des grilles d'évacuation des eaux)

Les inconvénients :

- la nécessité de traverser la route de la Chapelle. Deux sous-options envisageables : un plateau ralentisseur en sortie du giratoire de l'Europe avant la rue du Pin, équipé aussi d'un passage piétons permettant à ceux-ci de rejoindre facilement la route de Treillières ; ou le franchissement de la route au niveau du plateau ralentisseur actuel au niveau de la route de la Turballière

- un nombre plus important de voiries transversales à traverser : rue des Sansonnets (pour la première sous-option ci dessus), rue des Champs ronds, route du Perdrier, rue de Malabry, 2 chemins menant à quelques propriétés et la route de la Bachellerie; il convient toutefois de noter qu'en dehors de la route de Treillières, ce sont des voiries à faible ou très faible densité de circulation.

### **Option piste côté gauche de la route :**

#### a) Tronçon Giratoire de l'Europe / La Turbalière :

##### Constat :

Il n'existe pas d'aménagement cyclable sur la route de La Chapelle entre le giratoire de l'Europe et la route de la Turbalière et les trottoirs sont souvent en partie utilisés comme stationnement automobile : la sécurité des flux vélo et piéton n'est pas assurée.

##### Proposition :

Dans la continuité du boulevard de l'Europe, la piste cyclable bi-directionnelle reste du côté Est de la route de la Chapelle jusqu'à la jonction avec la Vélodyssée.



Figure 1 : ci-dessus début du tracé au niveau de la rue des Sansonnets

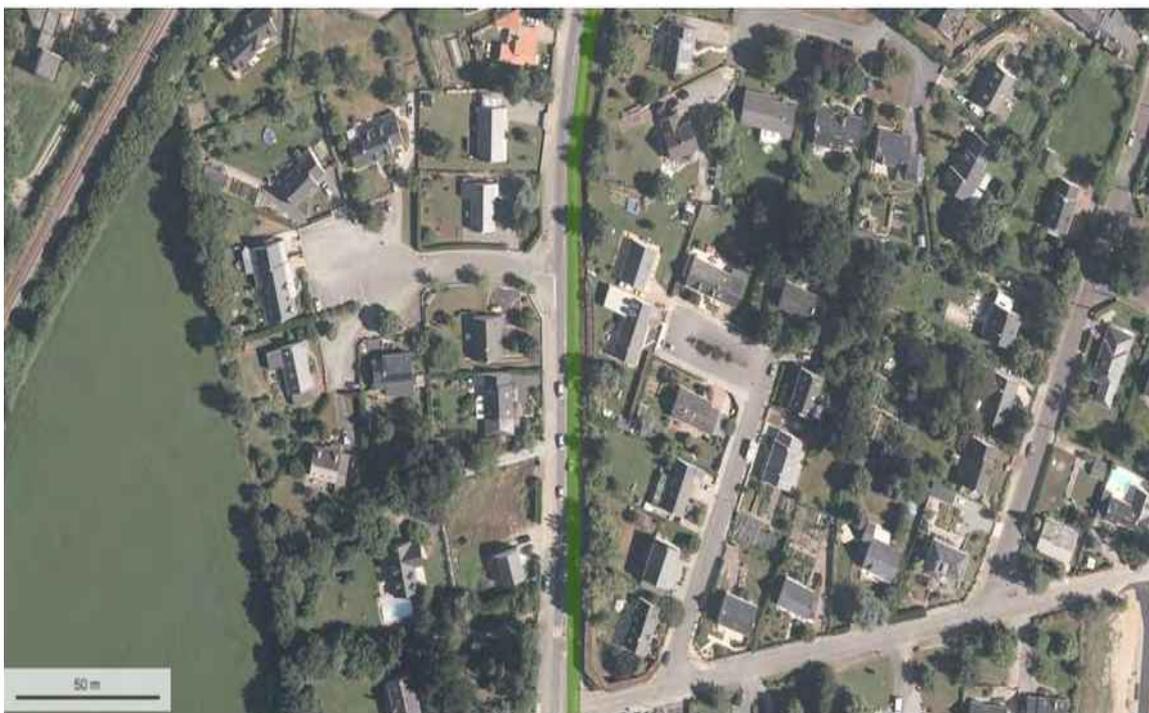


Figure 2 : ci-dessus suite du tracé au niveau de la route de la Turbalière

Sur ce tronçon, l'emprise actuelle de la voirie et de ses dépendances permet de créer le profil suivant (d' Ouest en Est) :

- trottoir de 1,4 m de large,
- voirie automobile de 5,50 m de large,
- piste cyclable bi-directionnelle de 2,5 m de large
- trottoir de 0,9 m de large

La piste cyclable bidirectionnelle se raccorde sur le tronçon de la Vélodyssée réaménagé (Cf. tronçon La Turballière / La Marvillière), cette solution a pour avantage de séparer les flux en créant des espaces dédiés bien identifiés.

#### b) Tronçon route de la Turbalière / rue de la Marvillière :

##### Constat :

Entre la route de la Turbalière et la route de la Perruche, il existe un aménagement cyclable mal défini (absence de marquages, potelets et panneaux au milieu de la voirie cyclable), ce dernier est régulièrement utilisé comme stationnement automobile.

Après la route de la Perruche, la voie cyclable emprunte la Route de la Maison Neuve. Cette route étroite se transforme en chemin peu praticable (bande de roulement dégradée, cédez le passage, parcours erratique), la cohabitation des flux automobile, piéton et vélo entraîne de nombreux conflits d'usage.

##### Proposition :

Dans la continuité de l'aménagement de la route de La Chapelle et jusqu'à la route de la Gasnerie le profil de voirie est le suivant :

- accotement,
- voirie automobile de 5,50 m de large,
- piste cyclable bi-directionnelle de 2,5 m de large
- accotement,

Cette solution nécessite la suppression d'un tourne à gauche et la limitation de la vitesse automobile à 50 km/h au niveau de Malabry.

Elle a pour avantage de casser la vitesse du flux automobile avant l'entrée dans le bourg, de faciliter la sortie de la route de la Gasnerie, de délester la rue de la Maison Neuve d'une partie du flux vélo et de créer un cheminement cyclable logique et performant.

Cet aménagement se raccorde naturellement sur la Vélodyssée avant la Marvillière.

### **Option piste côté droit de la route :**

Selon la sous-option de traversée de la route de la Chapelle évoquée plus haut, la piste traverse la route sur un plateau ralentisseur à la sortie du giratoire de l'Europe, ou sur le plateau ralentisseur actuel au droit de la route de la Turballière après avoir emprunté le début du tracé de l'option côté gauche. A noter que si la piste est du côté droit entre la route de Treillières et la route de la Turballière, elle sera plus complémentaire de l'actuelle Vélodyssée qui permettra toujours aux riverains du Val d'Erdre de se rendre au bourg en vélo.

Cette option se démarque de la Vélodyssée par son caractère direct dans son tracé (le cyclisme utilitaire, objet du présent PGAC, est privilégié sur le cyclisme touristique). Il y a donc rupture avec les principes de conception ayant régi la Vélodyssée au niveau de la priorisation des cycles sur les automobiles lors des traversées de voirie, le régime par défaut d'une piste cyclable longeant une route principale étant la priorité aux cycles.

### **Partie 3 : Raccordements externes au PGAC**

A priori, les aménagements cyclables inter-bourgs sont plutôt de la compétence des intercommunalités, ce qui est logique. Toutefois, comme ils sont créés sur l'emprise foncière des communes, celles-ci doivent pouvoir participer activement à leur définition, le tout s'effectuant en lien avec les services du Département lorsqu'il est concerné.

Il serait dommageable que les usager(e)s habitant les communes ne soient pas également associé(e)s à ces études. Si les intercommunalités ne les associent pas spontanément, il est du rôle des municipalités de le faire

#### **1) Liaison Sucé - Carquefou :**

A la fin des années 2000, les services du Département avaient étudié cette liaison, dans le cadre des aménagements cyclables départementaux (notamment la Vélodyssée). Il avait été envisagé que celui-ci partirait du lieu-dit « la Dagonnière » à Carquefou, direction « le Chêne », puis tournerait à angle droit vers l'Est sur la piste qui mène aux Enfas.

A l'intersection avec la RD Carquefou - Sucé, une traversée de la route était envisagée pour ramener les cycles sur la rive Est de la route. En effet, à cet endroit, elle descend vers le marais de Logné et, dans le creux avant la remontée à « la Sauvegarde », coule le ruisseau de la tourbière de Logné. Le franchissement d'icelui étant plus facile à l'Est qu'à l'Ouest, l'aménagement devait donc se trouver de ce côté.

Ensuite, à la Sauvegarde, l'aménagement comportait un nouveau franchissement de la RD pour emprunter le chemin de la Durandière, rejoindre finalement le giratoire de la Miltière et terminer côté Ouest de la RD jusqu'à l'église de Sucé.

Ce projet n'a pas abouti. L'esprit était visiblement de favoriser un cyclisme touristique au vu des tours et détours dans la campagne qui n'en faisaient pas un tracé des plus directs vers le bourg de Carquefou. Il y aura donc lieu de choisir, éventuellement à quelques variantes près, entre le tracé de cet ancien projet et un tracé direct le long de la RD.

En ce qui concerne le territoire de Sucé, au moins 2 choses sont déterminantes :

- le franchissement du point critique du ruisseau de Logné (Est ou Ouest?),
- la réduction à minima des franchissements de la RD, toujours coûteux si l'on veut sécuriser, voire dangereux s'ils sont mal étudiés.

Il conviendra aussi d'intégrer dans la réflexion la protection des milieux naturels en évitant, par exemple, la destruction des haies bocagères bien constituées.

Partant de cela, le raccordement du giratoire de Logné au franchissement du ruisseau du marais (qui marque la limite territoriale entre Sucé et Carquefou) aurait l'avantage de la continuité et de non franchissement de la RD s'il s'effectue sur son côté Est.

Pour l'heure, en regard du PGAC décrit ci-dessus, et compte tenu de l'étroitesse et du caractère très naturel du site, le débranchement Sauvegarde - Durandière - giratoire Miltière ne paraît pas adéquat, d'autant qu'il entraînerait 2 franchissements de la RD. De plus, le PGAC prévoyant l'aménagement du tronçon giratoires Miltière - Logné, il est naturel qu'il puisse se prolonger le long de la RD jusqu'à « la Sauvegarde ».

**2) Liaison Sucé - Petit-Mars/ St Mars du Désert :**

**3) Liaison Sucé - Casson :**

**4) Liaison Sucé - Chapelle sur Erdre :**

**5) Liaison Sucé - Nort sur Erdre :**

**6) Liaison Sucé - Treillières :**

## Annexes

### Liste des contributeurs/trices:

Ce document a été établi par un collectif d'habitant(e)s de Sucé composé de (par ordre alphabétique) :

Armelle Blouin  
Jean-Paul Bouganne  
Pascal Brouilly  
Claire Desforges  
Philippe Eudes  
Mathieu Hellegouarch  
Alban Leroyer  
Christine Porcher  
Mickael Rivron  
Denis Robineau  
Laurent Wasylszyn

### Ordonnancier d'études

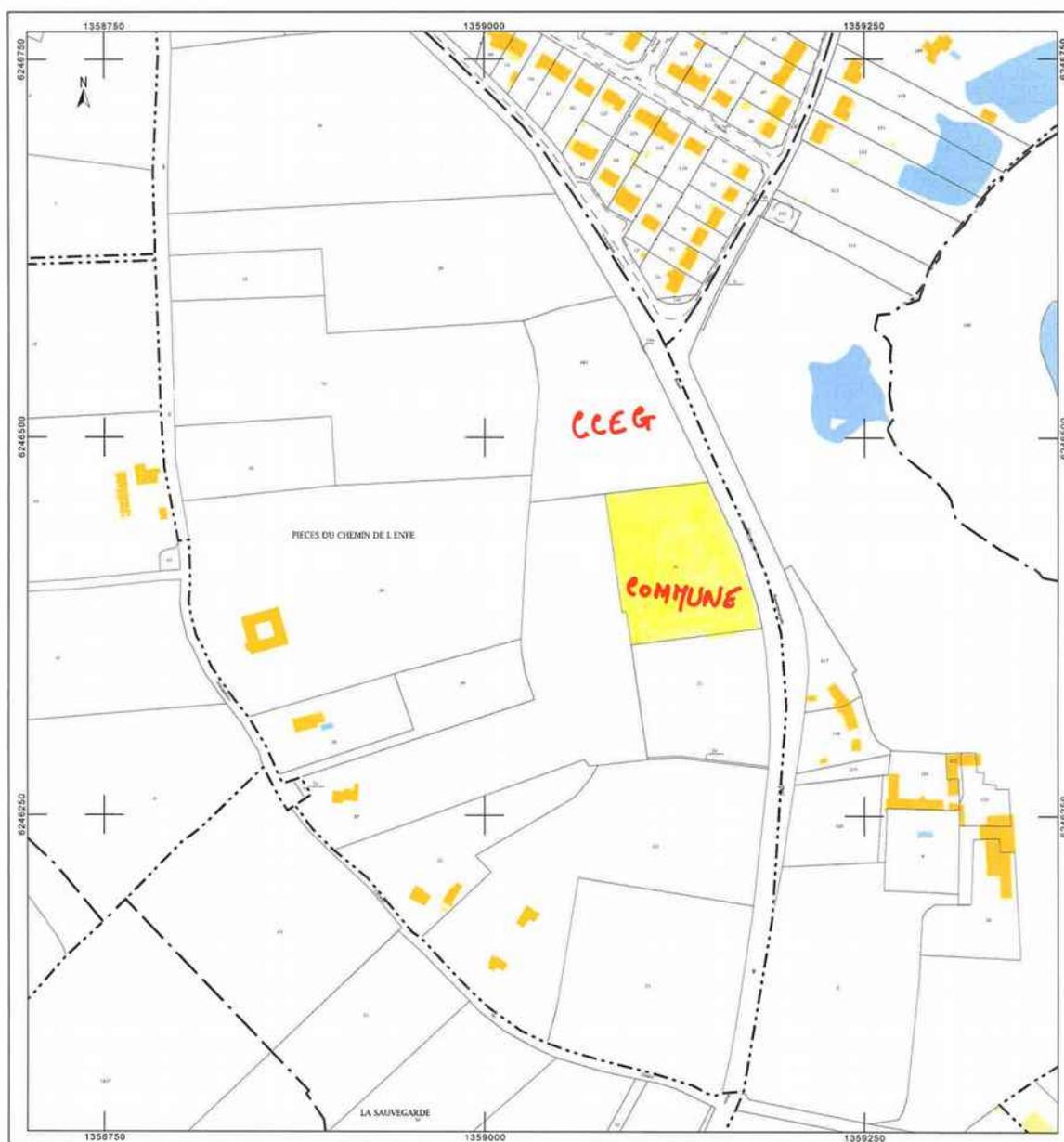
Pour faire suite à la première tranche de réalisations d'aménagements cyclables concernant la route de Carquefou et le boulevard de l'Europe, la mise en oeuvre du PGAC doit se prolonger par d'autres études suivies de réalisations. Mais tout ne pouvant être mené de front, le présent ordonnancier vise à prioriser les différents aménagements restants. Il convient de noter qu'un certain parallélisme est nécessaire pour améliorer l'efficacité de la démarche. Evidemment, le parallélisme de base consiste à démarrer l'étude du tronçon suivant pendant que les travaux du précédent s'exécutent. Un niveau supérieur de parallélisme réside dans le fait de mener de front les aménagements intra-bourg et ceux inter-communes; en effet, si pour l'intra-bourg, il n'y a guère d'autres décideurs que Commune et Conseil Départemental, il en est tout autrement pour les liaisons inter-communes ou en sus des précédents, interviennent aussi la CCEG, et Nantes-Metropole pour Sucé-Carquefou.

Il est donc proposé l'ordre de réalisation suivant:

- secteur de la rue St Mars pour sécuriser le Velobus
- rue de la Mairie et centre bourg pour assurer la continuité entre pont et Boulevard de l'Europe
- secteur du levant et de la papinière très fréquentés par les jeunes
- route de la chapelle
- routes de nord et de casson
- val d'erdre et turballière

# Extrait cadastral parcelles publiques route de Carquefou (2 pages)

<p>Département : LOIRE ATLANTIQUE</p> <p>Commune : SUCE-SUR-ERDRE</p>	<p>DIRECTION GÉNÉRALE DES FINANCES PUBLIQUES</p> <p>-----</p> <p>EXTRAIT DU PLAN CADASTRAL</p> <p>-----</p>	<p>Le plan visualisé sur cet extrait est géré par le centre des impôts foncier suivant : Pôle de Topographie et de Gestion Cadastre de NANTES 2, rue du Général Marguerite 44035 44035 NANTES Cedex 1 tél. 02 51 12 86 36 -fax ptgc.440.nantes@dgifp.finances.gouv.fr</p>
<p>Section : ZV Feuille : 000 ZV 01</p> <p>Échelle d'origine : 1/2000 Échelle d'édition : 1/2500</p> <p>Date d'édition : 06/03/2020 (fuseau horaire de Paris)</p> <p>Coordonnées en projection : RGF93CC47 ©2017 Ministère de l'Action et des Comptes publics</p>		<p>Cet extrait de plan vous est délivré par :</p> <p>cadastre.gouv.fr</p>



Département : <b>LOIRE ATLANTIQUE</b>  Commune : <b>SUCE-SUR-ERDRE</b>	<b>DIRECTION GÉNÉRALE DES FINANCES PUBLIQUES</b> ----- <b>EXTRAIT DU PLAN CADASTRAL</b> -----	Le plan visualisé sur cet extrait est géré par le centre des impôts foncier suivant : Pôle de Topographie et de Gestion Cadastre de NANTES 2, rue du Général Marguerite 44035 44035 NANTES Cedex 1 tél. 02 51 12 86 36 - fax plgc.440.nantes@dgfip.finances.gouv.fr
Section : ZV Feuille : 000 ZV 01  Échelle d'origine : 1/2000 Échelle d'édition : 1/1500  Date d'édition : 06/03/2020 (fuseau horaire de Paris)  Coordonnées en projection : RGF93CC47 ©2017 Ministère de l'Action et des Comptes publics	Cet extrait de plan vous est délivré par :  <div style="text-align: center;">cadastre.gouv.fr</div>	

