

Schéma directeur cyclable

Corsept

Frossay

Paimbœuf

Saint-Brevin-les-Pins

Saint-Père-en-Retz

Saint-Viaud


Sud Estuaire
communauté de communes

Promu par




**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

A. INTRODUCTION ET OBJECTIFS DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

Cette étude a conduit à définir un document de planification de référence pour développer l'usage du vélo sur la Communauté de Communes Sud Estuaire. Il est composé d'un diagnostic, d'une stratégie et d'un plan d'action. Il a été élaboré à l'échelle de la CCSE en travaillant avec les 6 communes qui la composent.

LES OBJECTIFS DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE SONT LES SUIVANTS :

- **Développer la part modale** du vélo du quotidien (pour aller au travail, faire ses courses, au collège...),
- Relier le vélo aux arrêts de bus et aires de covoiturage pour **favoriser l'intermodalité**,
- S'appuyer sur la **pratique vélo-loisir et cyclo-tourisme** pour développer le vélo du quotidien,
- Créer des **itinéraires structurants qui permettent de traverser la CCSE** d'Est en Ouest, du Nord au Sud, et de **relier toutes les communes entre elles**,
- **Impliquer l'ensemble des acteurs territoriaux** (Région, Département, EPCI, Communes) dans l'élaboration du Schéma et le développement des aménagements cyclables.



B. LE SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE : RETOUR SUR LE DÉROULÉ

Le schéma directeur a été élaboré entre juin 2023 et juillet 2024, à travers un travail important de concertation avec tous les acteurs :

DIAGNOSTIC

- Un lancement avec des élus de toutes les communes de la CCSE en juin 2023
- Une visite sur le terrain en juillet 2023
- Un atelier de concertation à Paimboeuf avec plus de 50 personnes en septembre 2023
- Une enquête en ligne : 340 réponses au total

SCÉNARIOS

- Un séminaire de travail avec les techniciens et élus des communes de la CCSE en janvier 2024
- Un atelier de concertation à Saint-Brevin en février 2024

PLAN D' ACTIONS

- Une présentation en bureau communautaire en juillet 2024
- Une réunion publique de présentation en décembre 2024

UNE DÉMARCHE CO-CONSTRUITE RASSEMBLANT TOUS LES ACTEURS DU TERRITOIRE:

Ce schéma a été élaboré avec une concertation forte des habitants et habitantes volontaires à travers des réunions publiques à chaque étape de l'élaboration du projet.

Ces rencontres ont permis de valoriser l'expertise d'usage et ont permis de co-construire le Schéma Directeur Cyclable. De leur côté, les techniciens des différentes communes et les partenaires (Département de Loire-Atlantique, Région Pays de la Loire, Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise) ont transmis leur expertise du territoire.



C. LE DIAGNOSTIC : LE GRAND POTENTIEL DES DÉPLACEMENTS À VÉLO

Le diagnostic doit **dresser un état des lieux de la pratique cyclable** sur le territoire, ainsi que du **potentiel du vélo** pour les déplacements du quotidien. Il résulte de multiples analyses : cartographies, données du Département, données de l'INSEE, analyse des concertations publiques (réunion et enquête), entretiens avec les acteurs locaux...

Certaines pratiques de vélo-loisir et cyclo-tourisme existent déjà sur le territoire et à proximité immédiate, avec l'afflux des cyclistes sur la **Loire à Vélo** notamment qui fait partie du réseau EuroVelo, et qui est la **véloroute la plus empruntée de France qui passe par les communes de Frossay, Saint-Viaud, Paimboeuf, Corsept puis Saint-Brevin-les-Pins** qui accueille aussi la Vélocéan.

A l'échelle de la communauté de communes, **26 % des actifs du territoire travaillent dans leur commune de résidence**. Pourtant, seulement **12% des actifs utilisent un autre mode que la voiture** pour se rendre au travail, même en proximité.

CHIFFRES CLÉS :

- 2 % DES DÉPLACEMENTS DOMICILE - TRAVAIL SONT EFFECTUÉS À VÉLO DANS LA CC SUD ESTUAIRE
- OBJECTIF DU PLAN NATIONAL VÉLO À HORIZON 2030 : 12%
- 88% DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL SONT EFFECTUÉS EN VOITURE SUR LE TERRITOIRE DE LA CCSE
- PLUS DE 27 000 VÉHICULES EMPRUNTENT LE PONT DE SAINT-NAZAIRE CHAQUE JOUR
- 41 €/HABITANT/AN : BUDGET PRÉVISIONNEL TOTAL SUR 10 ANS POUR DÉVELOPPER L'USAGE DU VÉLO SUR LE TERRITOIRE (HORS SUBVENTIONS)





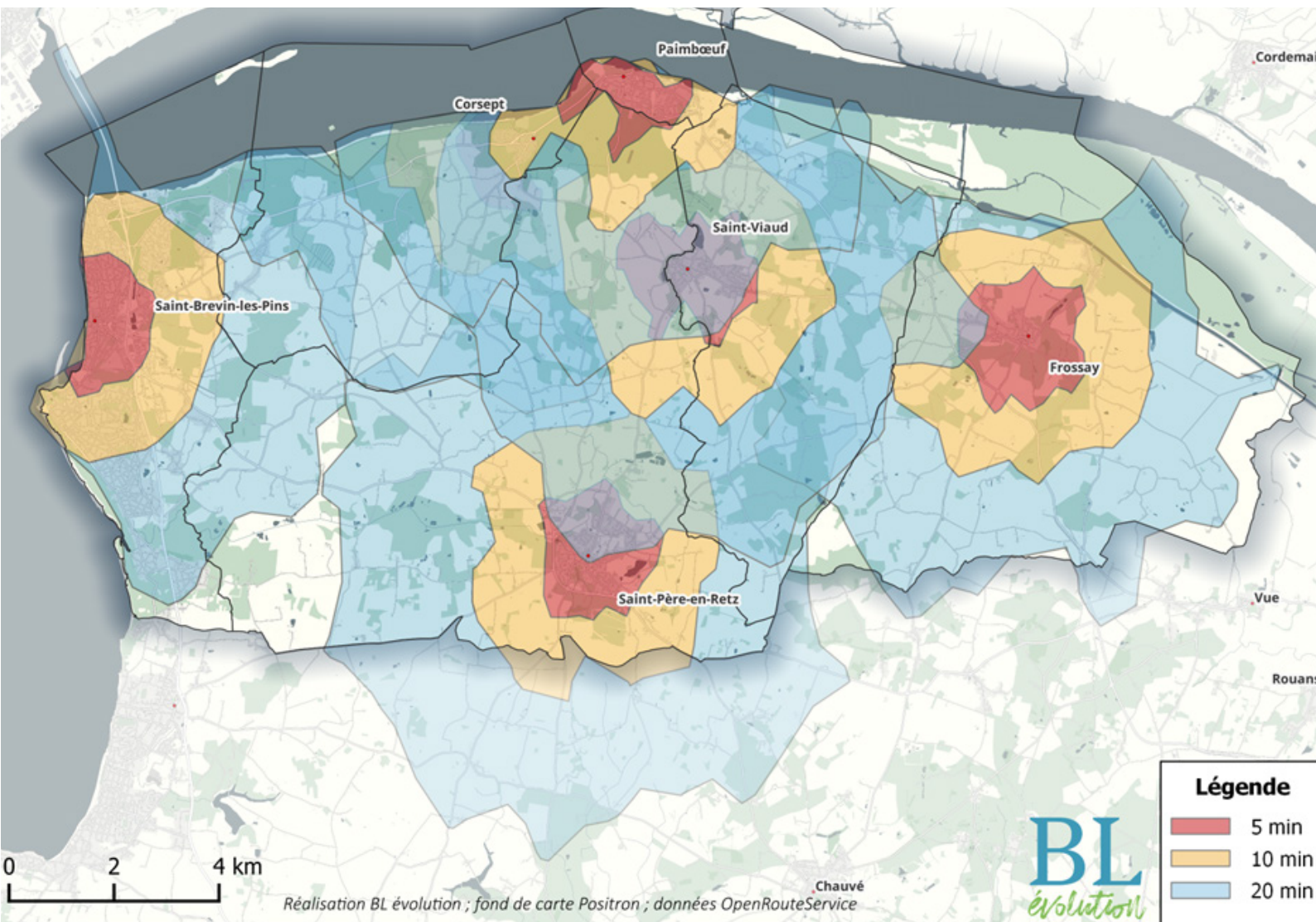
Des communes situées à distance cyclable l'une de l'autre :

En considérant une vitesse moyenne à vélo de 15 km/h, l'ensemble des **centre-bourgs du territoire est facilement et rapidement accessible à vélo** par les habitants. Ces déplacements de courte distance du quotidien sont les **plus propices au passage au vélo**.

	5 minutes	10 minutes	20 minutes
Saint-Brevin-Les-Pins	4 627 hab.	11 898 hab.	15 949 hab.
Saint-Père-En-Retz	2 068 hab.	2 749 hab.	5 662 hab.
Frossay	1 444 hab.	2 841 hab.	4 530 hab.
Paimboeuf	3 325 hab.	4 639 hab.	7 533 hab.
Saint-Viaud	1 149 hab.	1 878 hab.	9 500 hab.
Corsept	970 hab.	3 988 hab.	8 669 hab.

Lecture du tableau : 9 500 habitants sont situés à moins de 20 min. à vélo du centre-bourg de Saint-Viaud.

Isochrones à vélo depuis les mairies des communes de la CCSE



D. UNE STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES SECURISÉS ET CONTINUS

Durant cette phase, plusieurs scénarios plus ou moins ambitieux ont été proposés aux citoyens et aux élus pour développer des infrastructures cyclables sécurisées et continues sur le territoire. Le travail principal a porté sur les liaisons intercommunales avec **un objectif clair : pouvoir relier l'ensemble des communes entre elles par des itinéraires cyclables**. Un travail plus approfondi commune par commune a également permis de mener des réflexions sur les **aménagements au sein des bourgs**.

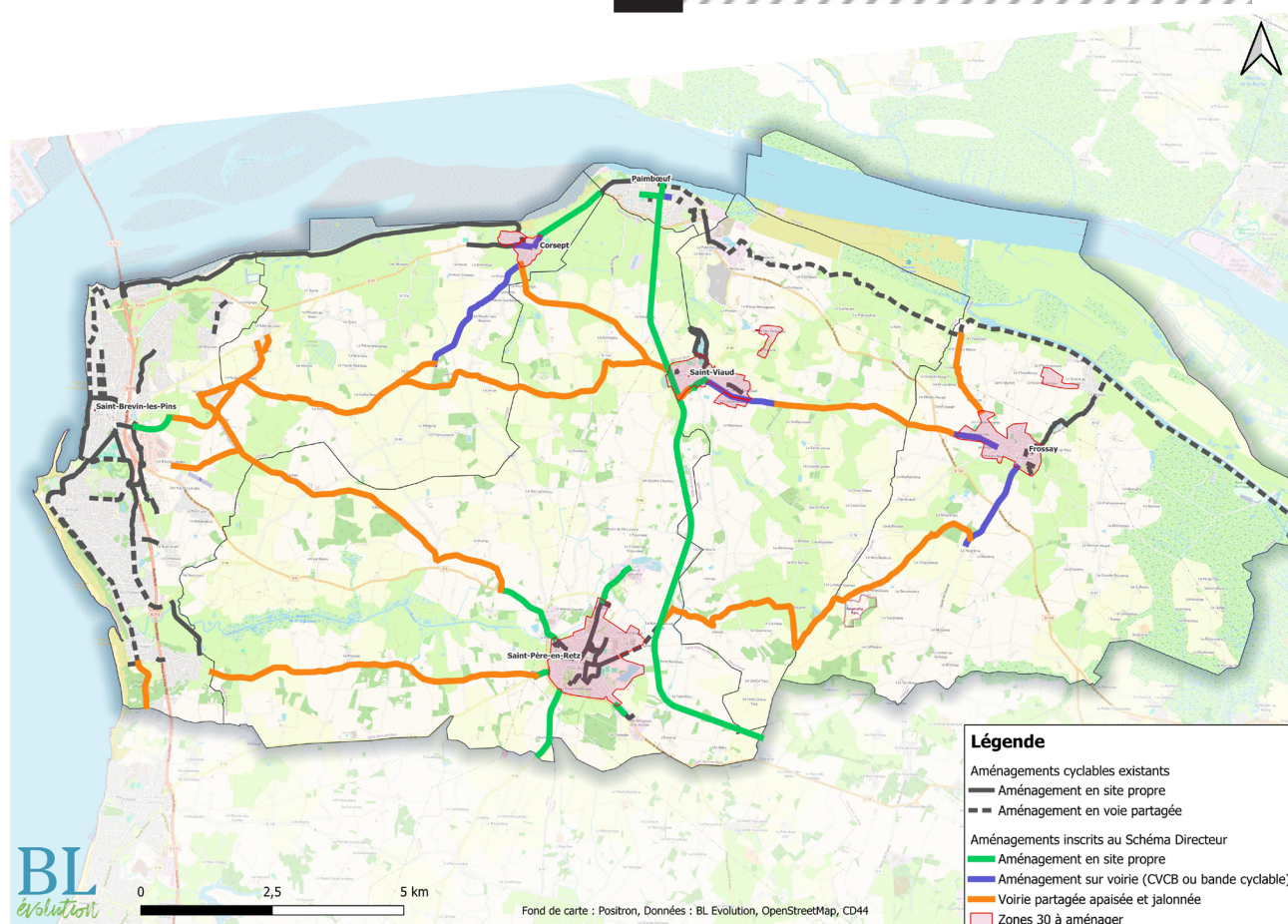
AMÉNAGEMENTS CYCLABLES INSCRITS AU SCHÉMA DIRECTEUR DE LA CCSE

La carte ci-dessous représente le maillage mis à jour et validé par le comité de pilotage. Elle inclut :

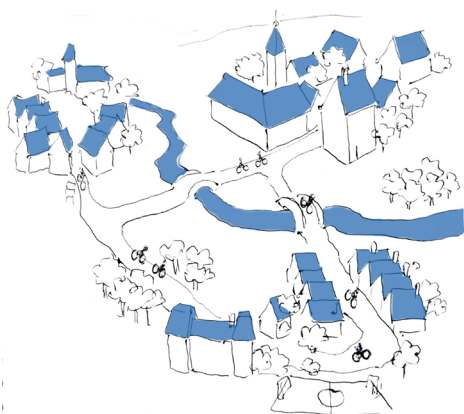
- Scénario complet sur 10 ans : 2025 – 2035, priorisé à court / moyen / long terme
- Maillage complet du territoire, et propositions de liaisons intra-communales
- Haut niveau de service et sécurisation des itinéraires

CHIFFRES CLÉS :

- 7 KM D'AMÉNAGEMENTS EN SITE PROPRE (PISTES CYCLABLES, VOIES VERTES) - HORS OPÉRATIONS DÉPARTEMENTALES
- 15 KM D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES SUR VOIRIE (BANDES CYCLABLES, CHAUDIDOU)
- 45 KM DE VOIRIES PARTAGÉES (APAISEMENT, JALONNEMENT, RESTRICTION DU TRAFIC DE TRANSIT)



E. UN PLAN D' ACTIONS COMPLET POUR DÉVELOPPER LA PRATIQUE CYCLABLE



AXE 1. DÉVELOPPER UN RÉSEAU D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES INTERCOMMUNAUX SECURISÉ ET CONTINU

- Action 1.1 : Aménager un réseau cyclable intercommunal continu, sécurisé et confortable
- Action 1.2 : Sécuriser les intersections du réseau cyclable
- Action 1.3 : Entretenir les aménagements cyclables de manière régulière
- Action 1.4 : Jalonner le réseau cyclable



AXE 2 : GARANTIR UNE CIRCULATION SÉCURISÉE DES CYCLISTES DANS LES BOURGS

- Action 2.1 : Généraliser progressivement la zone 30 dans les aires urbanisées
- Action 2.2 : Sécuriser et marquer physiquement les entrées d'aires urbanisées
- Action 2.3 : Assurer la continuité cyclable des itinéraires intercommunaux dans les bourgs
- Action 2.4 : Créer des aménagements cyclables dans les bourgs



AXE 3 : DÉVELOPPER L'ENSEMBLE DE « L'ÉCOSYSTÈME VÉLO »

- Action 3.1 : Mettre en place du stationnement vélo
- Action 3.2 : Installer des bornes de réparation publiques
- Action 3.3 : Accompagner les publics scolaires et actifs vers la pratique des modes actifs
- Action 3.4 : Créer des événements et communiquer autour de la pratique des modes doux



AXE 4 : GARANTIR LA GOUVERNANCE DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

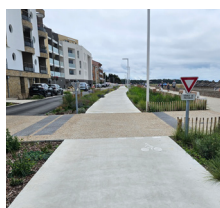
- Action 4.1 : Animer une commission mobilités axée vélo au niveau de l'intercommunalité
- Action 4.2 : Permettre aux citoyens d'être acteurs de la planification des mobilités
- Action 4.3 : Prendre en compte les modes actifs dans les nouveaux projets d'aménagement

F. LEXIQUE

Part modale vélo : part des déplacements effectués à vélo sur l'ensemble des déplacements tous modes de transport confondus.

Intermodalité : utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même trajet.

INFRASTRUCTURES CYCLABLES



Piste cyclable : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues, séparée de la voirie par une bordure ou un espace délimité. C'est l'aménagement le plus sécurisant.



Aménagement sur voirie :

partage de la voirie entre motorisés et cyclistes (marquage au sol, apaisement des vitesses, panneaux de signalisation). Exemple ci-contre : chaussée à voie centrale banalisée.



Voie verte : aménagement en site propre, c'est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.



Réaffectation de la voirie :

réserver une voirie pour les cyclistes, piétons et modes actifs en l'interdisant aux véhicules motorisés, réglementairement ou physiquement.



Aménagement sur chemin existant : pose d'un revêtement roulant type enrobé sur un chemin pour en faire un aménagement du vélo du quotidien, efficace et utilisable toute l'année.



Jalonnement : signalisation verticale (panneaux) et horizontale (marquage au sol) pour les cyclistes.

STATIONNEMENTS VÉLOS



Arceau vélo : permet de sécuriser 2 vélos en trois points (forme de U inversé), à privilégier par rapport aux racks.



Vélobox : permet de sécuriser un vélo plusieurs heures ou une journée dans un box.



Abri vélo : permet de sécuriser un vélo quelques heures à l'abri.



Consigne vélo collective : à placer au niveau des points d'intermodalité très fréquentés, pour sécuriser son vélo, un ou plusieurs jours.

CONTACT