

PLAN VELO

Diagnostic stratégique Interne

Introduction

Périmètre du Plan vélo communal

Pour massifier la transition des modes de déplacement vers la pratique cyclable, seule, une approche systémique pourra rendre le vélo concurrentiel à la voiture et ainsi intensifier le transfert modal vers la pratique cyclable.

Le plan vélo communal a pour objectif ce transfert modal. Il s'intéresse aux pratiques cyclables comme moyen de déplacement quotidien. Les autres pratiques comme les pratiques de loisirs, de tourisme, pratiques sportives sont traités dans d'autres cadres.

Cependant, ces usages ne doivent pas être totalement décorrélés. Ex : linéaire partagé entre l'axe magistral et l'axe de la Loire à vélo, implantation d'équipements sur l'espace public tels que stations de gonflage, l'utilisation des aménagements cyclables pour la pratique sportive...

Le plan vélo n'aborde pas non plus les problématiques d'organisation urbaine et de mixité fonctionnelle qui permettraient de limiter les déplacements en rapprochant les services, emplois, loisirs des lieux d'habitats, pourtant enjeux essentiels d'un plan de mobilité global. Ils sont également traités dans un autre cadre que le plan vélo communal.

Objectif du diagnostic stratégique

Ce diagnostic stratégique vise à dresser l'état des lieux du système vélo existant sur le territoire couëronnais et à identifier les enjeux et opportunités d'actions à saisir pour bâtir un plan d'action pluriannuel.

Il sera présenté aux acteurs du territoire pour être amendé et garantir une vision partagée des enjeux du territoire de Couëron.

Il aborde les 3 enjeux de développement de la pratique cyclable suivant :

1. Accéder à un vélo équipé et en bon état (achat, réparation, location, ...)
2. Se déplacer à vélo en sécurité
 - a. Réseau cyclable sécurisé et maillé sur l'ensemble du territoire
 - b. Intermodalité avec les transports collectifs
 - c. Stationnement vélo sécurisé à chaque destination de déplacements
3. Se sentir conforté dans la pratique du vélo :
 - a. Communication, sensibilité, enseignement de la pratique cyclable,

b. Plan mobilité d'entreprise, fiscalité, ...

○ Il a pour objectif :

- D'inventorier et diagnostiquer les aménagements et dispositifs existants et les aménagements et dispositifs programmés,
- D'identifier les carences sur le territoire et les opportunités à saisir,
- D'analyser les risques et faiblesses du territoire
- D'établir une stratégie générale identifiant les grandes priorités du plan vélo à décliner dans le futur plan d'action

Sources documentaires :

Il s'appuie sur les sources d'information suivantes :

1. Des données techniques (études, programmation, rapport d'activités...) principalement de la Ville et Nantes métropole :

- Inventaires 2021 des itinéraires cyclables de la métropole
- Cartographie Géovélo,
- PDU métropolitain
- Schéma directeur des itinéraires cyclables de Nantes Métropole,
- Contrat territorial du pôle Loire Chézine,
- Projet de collectivité 2021/2026 de la Ville,
- Plan communal des déplacements doux de Couëron,
- Plans de circulation de Couëron,
- Offre de services 2023 de Nantes métropole dans le domaine de la mobilité,
- Recensement des aides financières (alvéole, savoir rouler), ...

2. Des conclusions de démarche de dialogues citoyens :

En 2022 :

- Les RDV Couëronnais
- Le diagnostic Ville amie des aînés
- L'enquête cycliste réalisée dans le cadre de l'étude mobilité du quadrant nord-ouest de la métropole
- La réunion de lancement de l'étude centre-ville
- L'enquête de satisfaction auprès des habitants du quartier des marais

En 2021 :

- Le baromètre cyclable de la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB)
- L'enquête mobilité école Anne Frank

En 2019 :

- Enquête mobilité auprès des salariés des Hauts de Couëron
- Ateliers participatifs du pôle Loire-Chézine 2

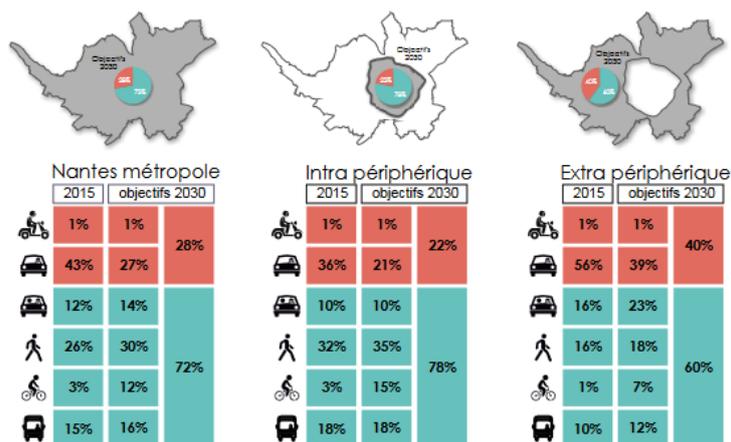
1. Table des matières

2. Projection de l'évolution de la pratique cyclable sur le territoire	5
2.1. Enseignements de l'étude mobilité quadrant nord-ouest de la métropole réalisée en 2023 sur la pratique cyclable	5
2.2. Potentiel cyclable du territoire.....	8
3. Retours des citoyens sur la pratique cyclable à Couëron.....	11
3.1. Les contributions des citoyens	11
3.2. Synthèse des retours des habitants de Couëron et salariés des hauts de Couëron :	19
4. Etat des lieux des aménagements cyclables et dispositifs d'apaisement du trafic.....	21
4.1. Déploiement des zones 30 Couëron bourg et Chabossière et zone de rencontre en centre-ville	21
4.2. Inventaire des itinéraires cyclables sécurisés existants :	23
4.3. Analyse du réseau cyclable existant :	25
5. 14 chantiers d'aménagement engagés jusqu'en 2026.....	27
5.1. Le schéma directeur des itinéraires cyclables de Nantes métropole :	27
5.2. Le plan de circulation centre-ville de Couëron.....	31
5.3. Les aménagements cyclables programmés aux travaux de réfection global des voies	32
5.4. Les aménagements prévus hors SDIC et restructuration de voies.....	32
5.5. Synthèse des travaux d'aménagement ou des tronçons à l'étude programmés d'ici 2026:	33
6. Principes généraux d'aménagement pour consolider le réseau cyclable couëronnais	35
6.1. Enjeux de développement du réseau cyclable.....	35
6.2. Proposition de réseau cyclable sur les deux bourgs	36
7. Les besoins du territoire en stationnement cyclable.....	38
8. L'offre de stationnement sur l'espace public :	38
8.1. Répartitions des stationnements sur l'espace public.....	38
8.2. Analyse de l'existant.....	39
9. L'offre de stationnement sur les équipements municipaux.....	40
9.1. Les objectifs du plan de déploiement	40
9.2. Les sites ciblés	40
10. Principes généraux de déploiement des stationnements vélos	43
10.1. Enjeux du déploiement des stationnements vélos	43
10.2. Cartographie de synthèse des besoins en déploiement des abris vélos.....	44
11. Mesures d'accompagnement, sensibilisation et services	45
11.1. Actions de sensibilisation grand public :	45
11.2. Offre de service de Nantes métropole	46
11.3. Possibilité d'achats et de réparation sur le territoire.....	47

11.4.	Aide de Nantes métropole à l'achat ou la location bicloo	47
11.5.	Outil spécifique de géolocalisation	47
12.	Projets éducatifs : écomobilité scolaire, déploiement du savoir rouler.....	48
12.1.	Les projets pédagogiques dans les écoles	48
12.2.	Le dispositif « Savoir rouler »	49
12.3.	L'écomobilité scolaire : une approche systémique	50
13.	Exemplarité de la ville de Couëron.....	53
13.1.	Adhésion au dispositif Pack mobilité métropolitain	53
13.2.	Des engagements réaffirmés dans les Lignes directrice de gestion 2021-2026	53
14.	Actions de sensibilisation et d'accompagnement qui gagneraient à être développées sur le territoire	54
14.1.	Sensibilisation des automobilistes	54
14.2.	Lisibilité sur l'espace public	55
14.3.	Mobilisation des acteurs économiques.....	55

2. Projection de l'évolution de la pratique cyclable sur le territoire

Le Plan de déplacement urbain métropolitain (PDU) ambitionne une augmentation de la pratique cyclable **de 1% à 7% en territoire extra périphérique** (12% sur l'ensemble du territoire métropolitain)



Le plan vélo couëronnais doit participer à l'atteinte de cet objectif.

2.1. Enseignements de l'étude mobilité quadrant nord-ouest de la métropole réalisée en 2023 sur la pratique cyclable



Territoire de l'étude quadrant nord-ouest 2020/2035

Nantes métropole réalise des études de quadrant qui vise à établir une vision globale et partagée du fonctionnement des mobilités à horizon 2035 au niveau d'un territoire cohérent en termes de mobilité.

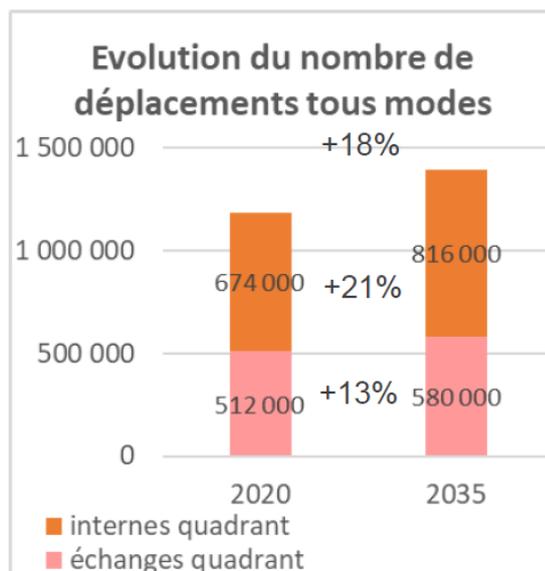
Ces études visent à articuler les principes du PDU et les déclinaisons sur un territoire en identifiant l'impact de ses objectifs sur les actions à mettre en place.

L'étude quadrant nord-ouest dans laquelle est intégré le territoire de Couëron a débuté en 2022. Les conclusions du diagnostic ont été rendues en juin 2023.

Enseignements du diagnostic sur l'ensemble du territoire du quadrant nord-ouest

Entre 2020 et 2035, au vu de l'augmentation de la population et du nombre d'emploi impactant le territoire du quadrant nord-ouest, l'étude quadrant met en évidence **une augmentation de 18 % de l'ensemble des déplacements (tous modes confondus)**

soit + 210 000 déplacements/jours sur l'ensemble du quadrant.



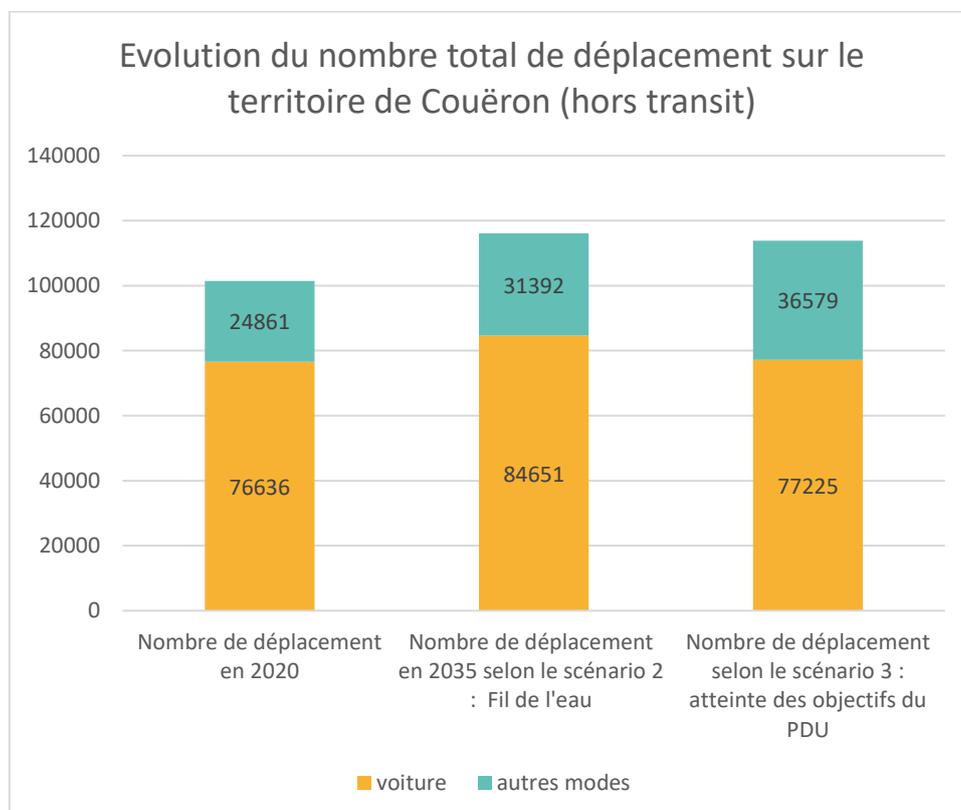
Enseignement sur le territoire de Couëron

Pour le territoire de Couëron, l'augmentation est estimée à 13%.

Cette augmentation et la répartition des modes de déplacements peuvent cependant varier en fonction de l'évolution des comportements.

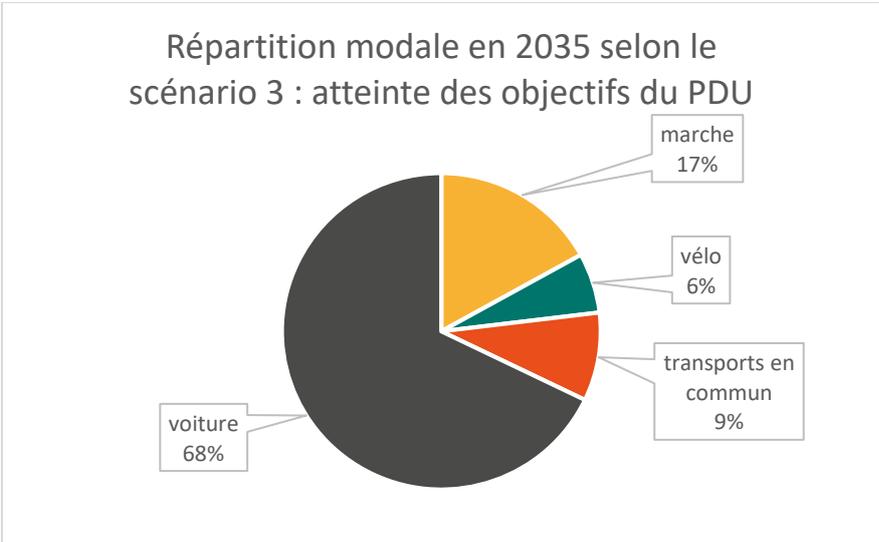
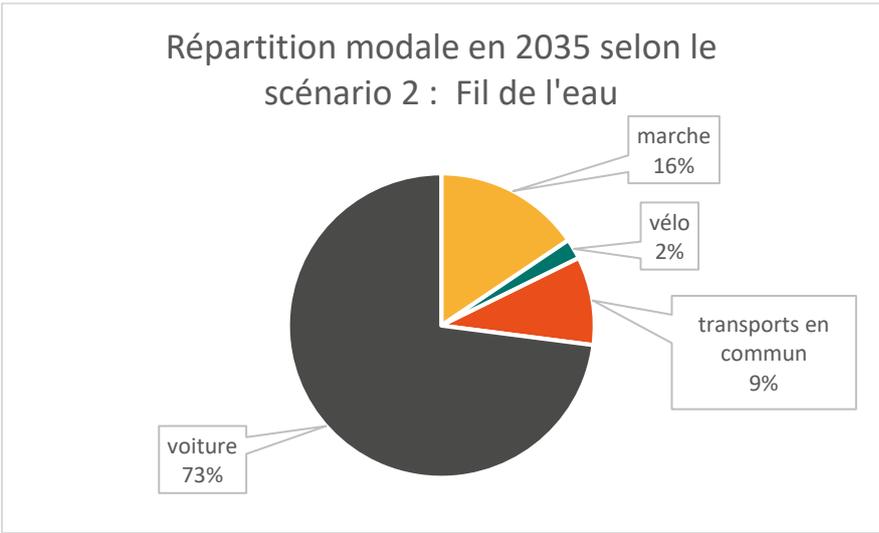
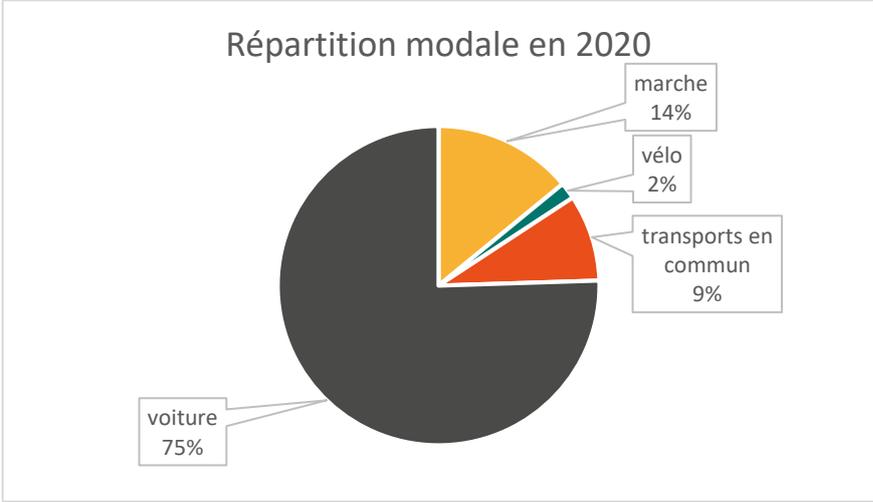
Afin de visualiser ces variations, 2 scénarii de répartition modale des déplacements en 2035 ont été modélisés :

1. FDE : Fil de l'eau : on laisse les tendances comportementales se faire naturellement
2. PDU : les objectifs du PDU sont atteints



L'atteinte des objectifs du PDU pourrait limiter l'augmentation du nombre de déplacements total sans pour autant l'éviter.

Bien que les déplacements automobiles restent majoritaires, en cas d'atteinte des objectifs du PDU, le report modal de 7 points de la voiture vers les autres modes de déplacements devrait limiter l'augmentation du nombre de déplacements en voiture (plus de 8000 déplacements supplémentaires en voiture dans le scénario au fil de l'eau contre moins de 1000 déplacements supplémentaires dans le scénario d'atteinte des objectifs du PDU)



Evolution du nombre de déplacements vélo attendus sur le territoire de Couëron

- Nombre de déplacement en vélo estimé en 2020 : **1700 déplacements/jours à vélo**
- Scénario 2 (scénario Fil de l'eau) : **2 500 déplacements/jours à vélo**
- Scénario 3 (atteinte des objectifs du PDU) : **7 000 déplacements/jours à vélo**

Conclusion :

Le nombre de déplacement sur le territoire de Couëron va augmenter d'environ 13% d'ici 2035 (T0=2020) soit environ 14 000 déplacements supplémentaires.

L'objectif du PDU vise à restreindre au maximum l'augmentation de ce nombre de déplacements automobiles grâce à un report sur les autres modes et en particulier la pratique cyclable.

L'écart entre la part de déplacement cyclable actuelle et celle ambitionnée par le PDU en 2035 est particulièrement important. Un fort accompagnement aux changements des pratiques doit être engagé pour inciter les usagers à adopter la pratique cyclable.

L'absence de problématique de congestion ou de difficulté de stationnement favorise l'augmentation du recours à la voiture, qui reste le mode de déplacement le plus efficient sur le territoire couëronnais. Sans vouloir supprimer le recours à la voiture, qui restera le mode de déplacement majoritaire en 2035, la contrainte des usages de la voiture au profit des autres modes de déplacement, tant en termes de circulation que de stationnement, doit être envisagées pour freiner l'augmentation des déplacements automobiles prévisible.

Ces mesures doivent accompagner les mesures incitatives de report vers la pratique cyclable.

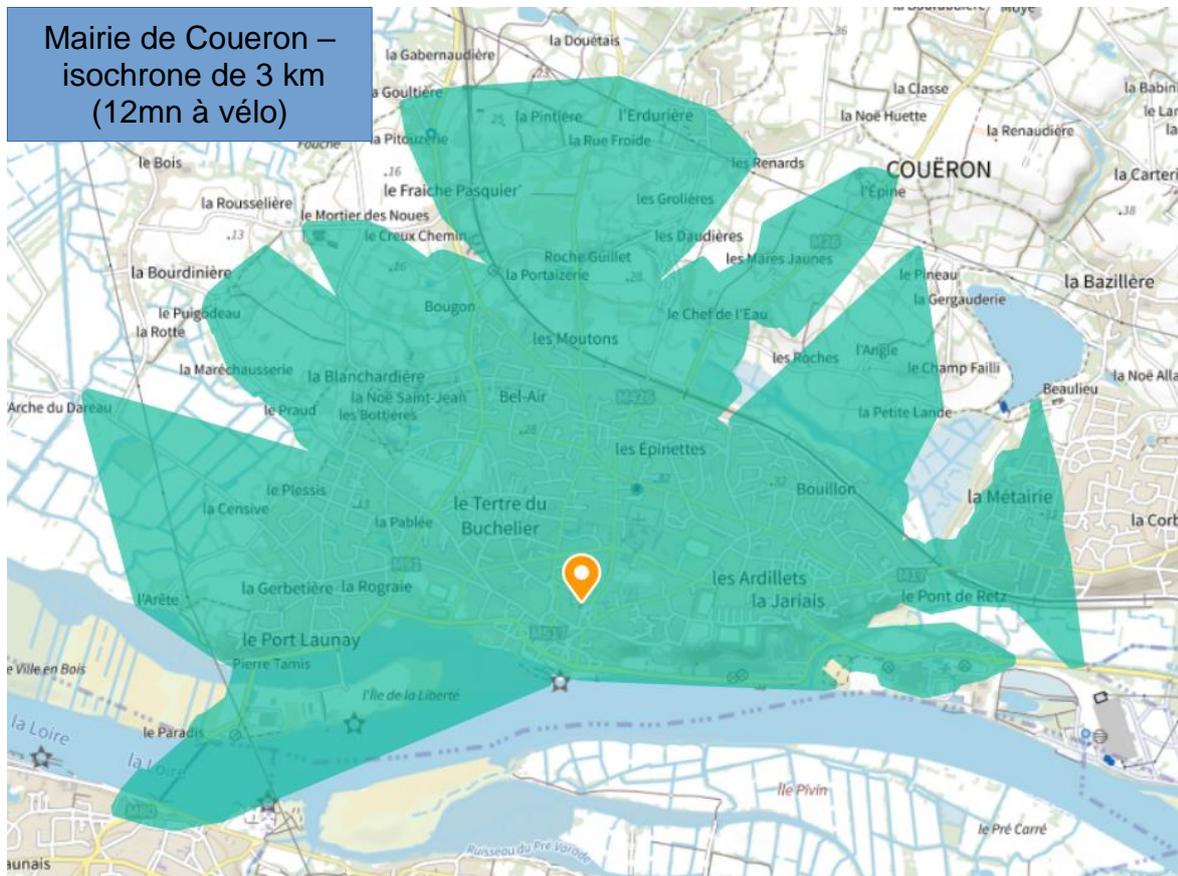
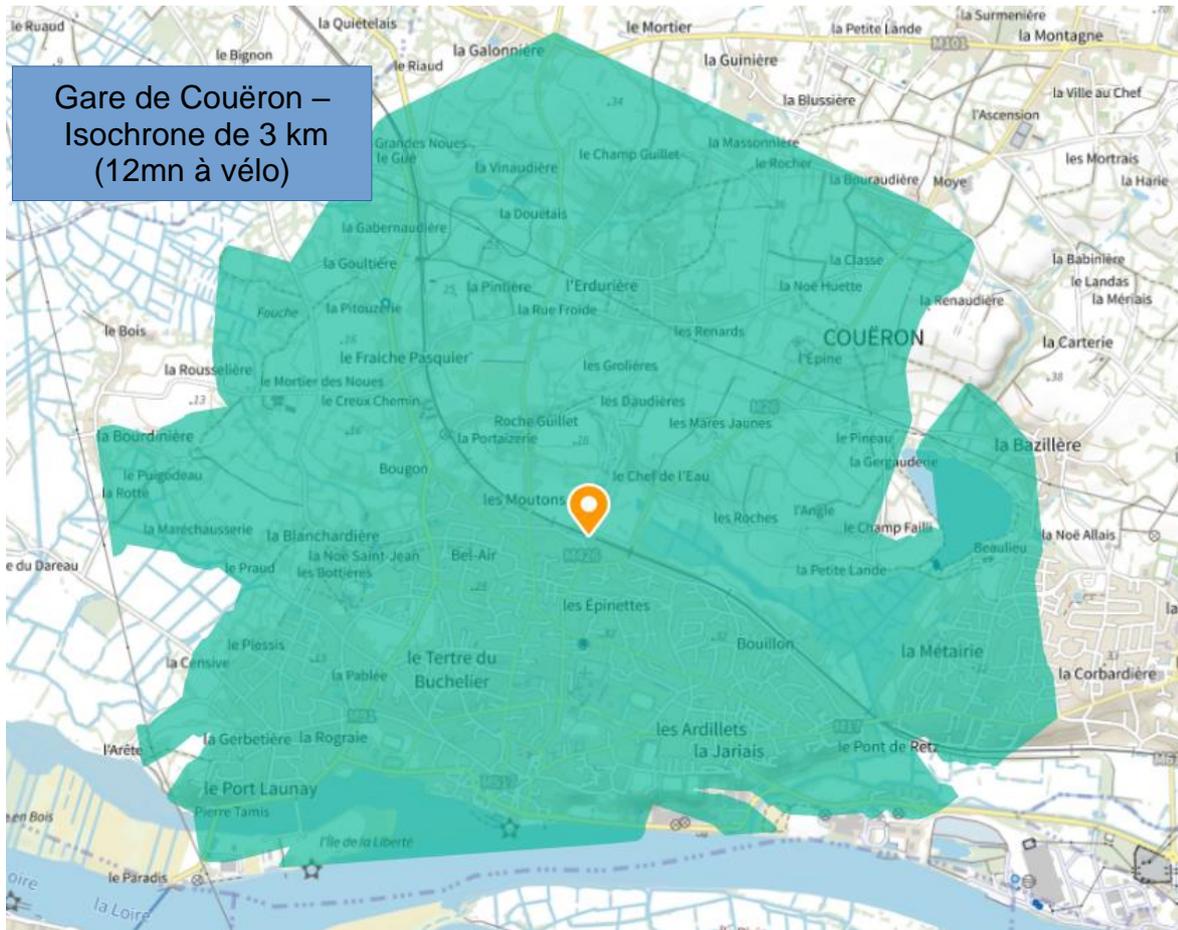
Les enjeux identifiés par l'étude quadrant en matière de pratique cyclable sont les suivants :

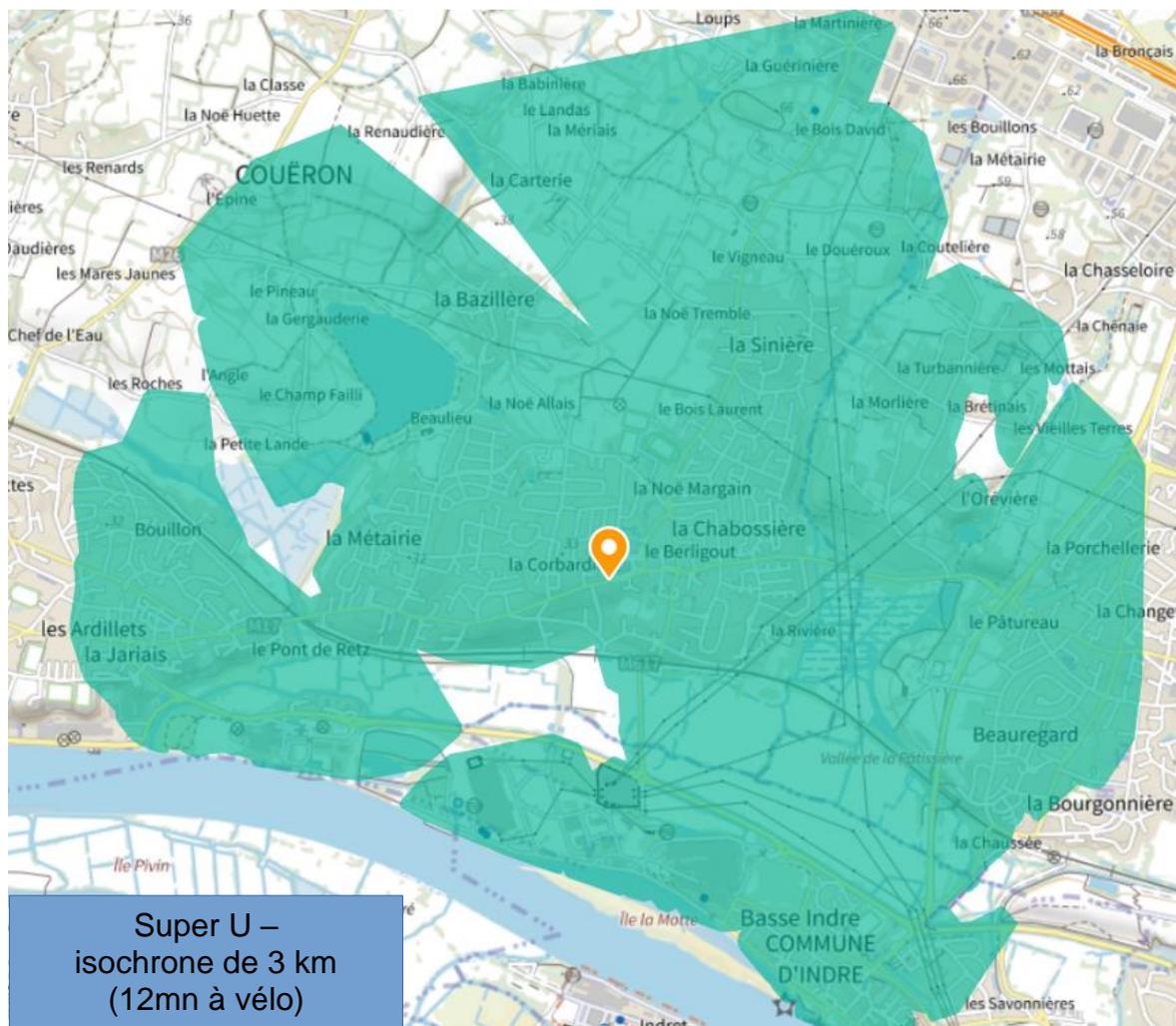
- **Requalifier et apaiser les centre-bourgs** pour limiter les déplacements de longue distance et y favoriser l'usage des modes doux.
- Augmenter encore davantage le nombre de voies pour les vélos pour offrir des **axes performants et sûrs**
- Faciliter le **franchissement des coupures** naturelles et anthropiques
- Développer les liaisons multimodales transports en commun/modes actifs entre les **zones d'habitat et les pôles d'emploi** extra périphériques
- Faciliter l'**intermodalité vélo/transport en commun**

2.2. Potentiel cyclable du territoire

3 cartes isochrones ont été réalisées par Nantes métropole. Elles mettent en évidence l'accessibilité cyclable de lieux stratégiques du territoire pour une pratique du vélo quotidienne (déplacement de 12 minutes maximum et 3 km de distance). Ces cartes ne prennent pas en compte l'usage des vélos à assistance électrique qui permet d'étendre la superficie concernée.

Les 3 centres modélisés sont la gare, l'hôtel de ville et le Super U.





Conclusions :

- Les 2 centralités (bourg et Chabossière) sont praticables à vélo et les villages de l'Erdurière et de la Bazillière sont connectables aux centralités.
- La gare de Couëron est accessible en vélo pour la totalité de Couëron-bourg (y compris le quartier des marais) et une partie de la Chabossière. Cela met en évidence un enjeu fort de liaison vélo/train.
- Les isochrones depuis l'hôtel de ville et le super U mettent en évidence un potentiel important de report modal pour les déplacements du quotidien vers les lieux de services et de loisirs.

DIALOGUES CITOYENS SUR LA PRATIQUE CYCLABLE

3. Retours des citoyens sur la pratique cyclable à Couëron

Les habitants de Couëron ont été invités à s'exprimer sur la pratique cyclable à Couëron à de multiples reprises. Entre 2019 et 2022, 8 espaces d'expression ont été recensés.

Pour chaque démarche, les principales conclusions sont présentées ci-dessous et intégrées à l'analyse du territoire dans les chapitres suivants.

3.1. Les contributions des citoyens

3.1.1. Rdv Couëronnais 2022

Une augmentation conséquente du nombre et de la part des sujets spécifiquement liés aux mobilités actives dans les contributions à l'ordre du jour des Rendez-vous couëronnais a été observée en 2022. Cela démontre de **l'importance croissante des mobilités actives** dans le quotidien des habitants.

Thématiques	2015		2016		2017		2018		2019		2015-2019		2022	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%								
Voirie	38	32%	54	31%	23	25%	9	20%	8	38%	124	29%	20	45%
Sécurité routière	22	19%	47	27%	18	19%	12	27%	7	33%	99	23%		
Circulation douce, transports	9	8%	11	6%	3	3%	3	7%	1	5%	26	6%	10	22%
Autres	22	19%	11	6%	10	11%	4	9%	0	0%	47	11%	5	11%
Cadre de vie	10	9%	30	17%	16	17%	8	18%	3	14%	64	15%	4	10%
Propreté urbaine	9	8%	7	4%	9	10%	4	9%	1	5%	29	7%	2	5%
Bâtiments/équipements municipaux	0	0%	4	2%	10	11%	2	4%	0	0%	16	4%	4	5%
Eau et assainissement	1	1%	4	2%	1	1%	2	4%	0	0%	8	2%	1	2%
Eclairage public	6	5%	8	5%	3	3%	1	2%	1	5%	18	4%	0	0%
Total	117	100%	176	100%	93	100%	45	100%	21	100%	431	100%	45	100%

Les problématiques d'aménagements cyclables évoquées dans ces contributions portaient sur les points suivants :

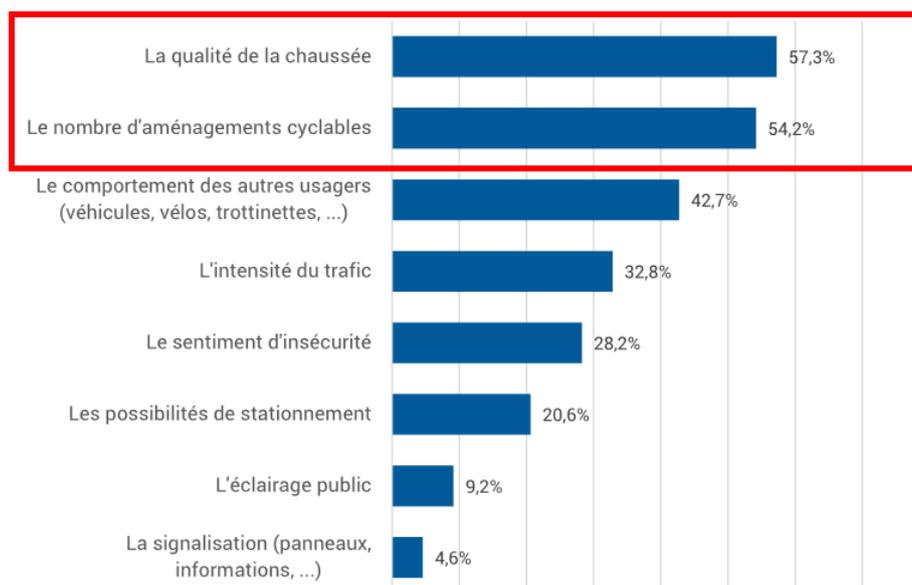
- La sécurisation globale de la Liaison Couëron centre-Chabossière via les boulevards (Libération, ...)
- Le point noir de la traversée du Pont de Retz
- L'absence d'aménagement sur l'axe Jean Rostand/Henri Gauthier à proximité des écoles
- Le manque d'accessibilité au lac de Beaulieu
- La route de la montagne en particulier la traversée sous le pont de chemin de fer
- La création d'une liaison douce Ile de la Liberté-Paradis

3.1.2. Diagnostic Ville amie des aînés 2022

Un diagnostic participatif « Ville amie des aînés » a été réalisé au premier semestre 2022, à partir de l'analyse des 400 réponses au questionnaire soumis à la population dans le cadre d'une enquête « habitants et partenaires ».

La pratique cyclable des seniors y était questionnée afin de déterminer les freins et leviers du territoire à son développement.

Les principales difficultés rencontrées par les seniors pour la pratique cyclable ont été catégorisées en 8 items faisant apparaître un caractère prioritaire pour **la qualité de la chaussée et le nombre d'aménagements cyclables**.



<https://coueroncestvous.ville-coueron.fr/media/download/29904>

3.1.3. Enquête cycliste réalisée sur le quadrant nord-ouest en 2022 dans le cadre du diagnostic de l'étude mobilité :

Dans le cadre de l'étude quadrant nord-ouest engagée en 2022, Nantes métropole a réalisé une enquête complémentaire sur les déplacements actifs sous forme de comptage en sortie de ville et de questionnaire auprès des cyclistes rencontrés.

Les principaux enseignements pour Couëron sont les suivants :

- 100 à 150 cyclistes ont été décomptés au sortir du bourg de Couëron aux heures de pointe du matin et du soir (Comptages réalisés jeudi 22 septembre 2022)
- Des flux réguliers entre Couëron et Nantes sont observés malgré la distance (effet VAE et aménagements sécurisés existants) mais peu de trajet entre villes de seconde couronne
- 80% des cyclistes déclarent préférer un itinéraire sécurisé à un itinéraire direct
- 3 voies à fort trafic sans aménagement cyclable ni zone apaisée sont identifiées malgré un flux de cycliste potentiel : VM 17, VM 26 et VM 101

3.1.4. Enquête de satisfaction quartier des marais 2022

Le quartier des Marais est aujourd’hui réalisé à 93% en surface et à 74% en nombre d’habitants.

Afin de réfléchir et d’anticiper le déploiement de sa dernière phase, une enquête de satisfaction résidentielle auprès de 690 résidents du quartier a été réalisée entre janvier et février 2022

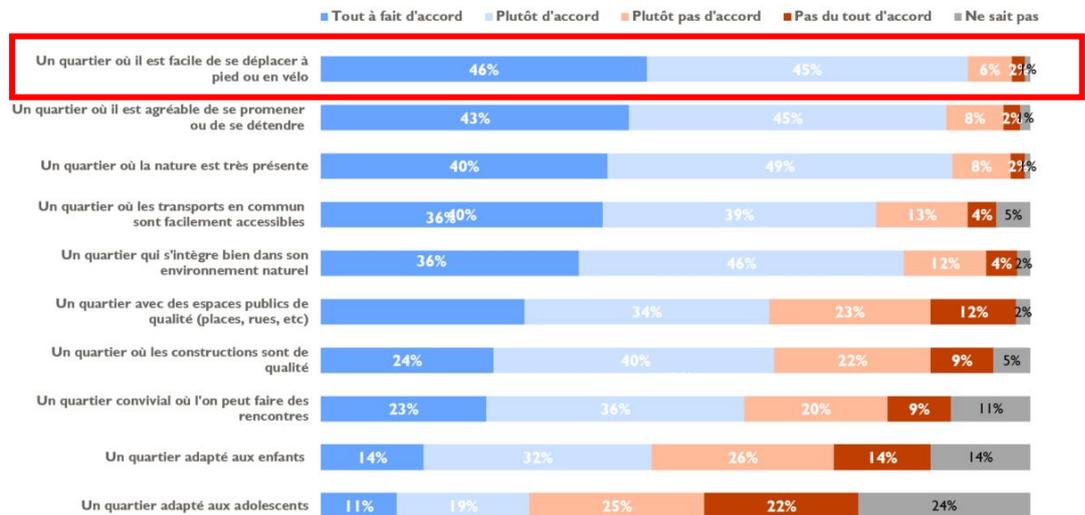
Lors de cette enquête, les habitants ont été interrogés sur leur perception du quartier. Les résultats mettent en évidence une perception très positive des déplacements à pied et en vélo à l’intérieur du quartier.



La perception du quartier

Pour vous, votre quartier est-il ...

Base : Ensemble des répondants – 690



Enquête de satisfaction résidentielle
Quartier Ouest – centre-ville de Couëron

23

3.1.5. Réunion de lancement étude centre-ville (novembre 2022)

Lors de la réunion de lancement de l’étude centre-ville en novembre 2022, les 63 participants ont travaillé autour de **4 thèmes** :

- La mobilité, les déplacements à Couëron en semaine et le week-end
- Le piéton dans le centre-ville, espaces publics et place de la nature
- L’attractivité du centre-ville, commerces et services
- La singularité du centre-ville, le patrimoine de Couëron

Les retours sur le réseau cyclable du centre-ville sont les suivants :

- Peu d’aménagements facilitant la pratique cyclable sont identifiés par les participants dans le centre-ville à part les aménagements des bords de Loire.
- La dangerosité ressentie empêchant la pratique cyclable est liée à la vitesse des voitures, au stationnement gênant, aux rues trop étroites et au manque de pistes cyclables.

Les liaisons difficiles identifiées sont :

- Les places Alsace Lorraine et Charles De Gaulle,
- Les boulevard Blancho et Martyrs de la Résistance,
- Les rues Ferdinand Buisson, Alexandre Olivier, de Pologne,
- La sortie de la piste cyclable quai Jean-Pierre Fougerat
- L'axe gare-Loire.

Certains nouveaux aménagements ont été proposés :

- des liaisons piétonnes et cyclistes inter quartier,
- de nouvelles pistes cyclables rue de la gare et rue Alexandre Olivier

3.1.6. Baromètre cyclable 2021

<https://barometre.parlons-velo.fr/2021/>

Le Baromètre des villes cyclables est un questionnaire de satisfaction qui mesure le ressenti des usagers sur plusieurs critères de leur environnement cyclable. Il a pour objectif de recueillir une expertise d'usage permettant ainsi aux collectivités qui s'en empare d'impulser une dynamique en faveur du vélo.

Il est mené par la FUB (fédération des usagers de la bicyclette) sur l'ensemble du territoire national tous les deux ans. Seules les communes ayant atteint un minimum de 50 réponses de cyclistes font l'objet d'une analyse. C'est le cas pour la ville de Couëron depuis 2019.

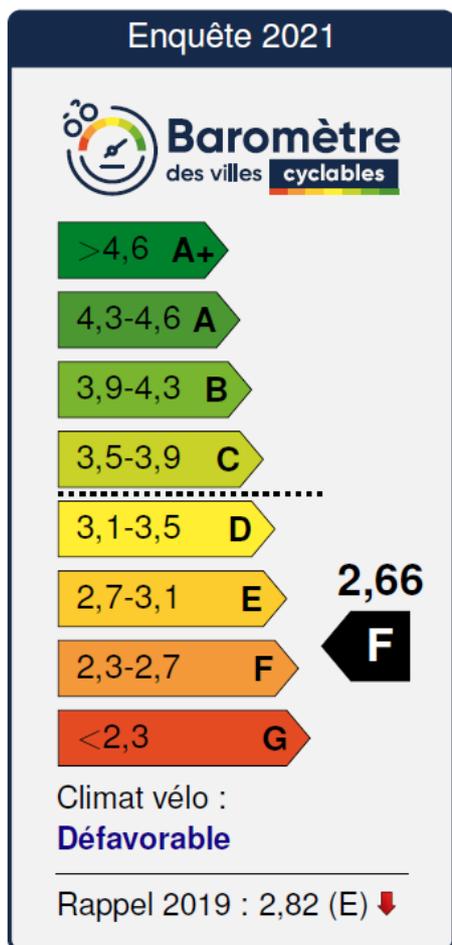
L'édition 2021 du Baromètre des villes cyclables était accessible en ligne du 14 septembre 2021 au 30 novembre 2021. Il a été relayé par la Ville durant cette période, principalement sur ses réseaux sociaux, afin de garantir un nombre de réponse suffisant pour pouvoir en exploiter ses conclusions. **131 réponses ont été enregistrées pour la ville de Couëron.**

Comme toutes les enquêtes de satisfaction, le Baromètre peut être soumis à des influences diverses. L'équipe de la FUB évite les tentatives de « bourrage d'urnes » ou autres manipulations en croisant divers paramètres pour débusquer les réponses multiples ou insincères.

Méthodologie générale :

Le questionnaire s'articule en 2 parties :

- 26 questions, réparties en cinq thématiques (ressenti général, sécurité, confort, efforts de la commune, stationnement et services vélo) pour lesquelles les personnes répondantes attribuent une note entre 1 (négatif) à 6 (positif). Une note globale est ensuite calculée pour chaque ville à partir de la moyenne des cinq thématiques. En fonction de cette note globale, les villes sont catégorisées sur une échelle de A+ à G allant de « climat vélo excellent » à « climat vélo très défavorable ».
- Un outil cartographique permettant de déclarer les points dangereux, les besoins de stationnements et les améliorations observés.



Enseignements issus du questionnaire :

La ville de Couëron obtient en 2021 la note de 2,66 ce qui la classe en catégorie F (elle été classée en catégorie E en 2019). **Le climat vélo est estimé défavorable par les participants.**

Les points les plus forts de Couëron :

- Les conflits entre les personnes circulant à vélo et à pied sont rares
- Stationner son vélo en gare ou à une station de transports en commun est facile
- Les rues en sens unique sont ouvertes à double-sens pour les vélos

Les points les plus faibles de Couëron :

- La sécurisation des grands axes cyclables
- La sécurisation des liaisons cyclables avec les communes voisines
- La sécurité pour la circulation des enfants et des personnes âgées
- L'adaptation des itinéraires cyclables lors de travaux
- La location de vélo

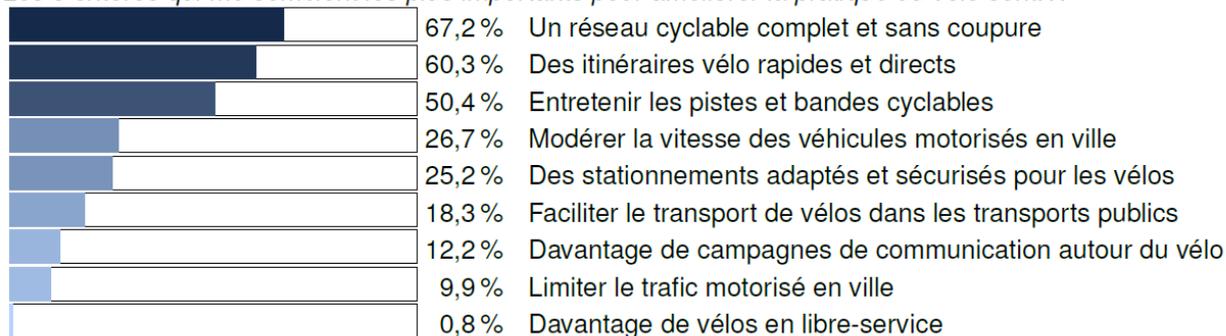
Comparaison avec les villes de la métropole :

Villes classées en catégorie C	Nantes, Basse Goulaine, la Chapelle sur Erdre, Indre
Villes classées en catégorie D	Rezé, Carquefou, Sainte Luce sur Loire, Orvault, Bouguenais, les Sorinières
Villes classées en catégorie E	Saint Herblain, Sautron, Saint Sébastien sur Loire
Villes classées en catégorie F	Vertou, Couëron

Aucune ville n'est classée en catégorie A+, A, B et G.

En terme d'amélioration, les répondants plébiscitent la levée des discontinuités sur les itinéraires cyclables, le choix d'itinéraires rapides directs et l'entretien des aménagements existants.

Les 3 critères qui me semblent les plus importants pour améliorer la pratique du vélo sont. . .

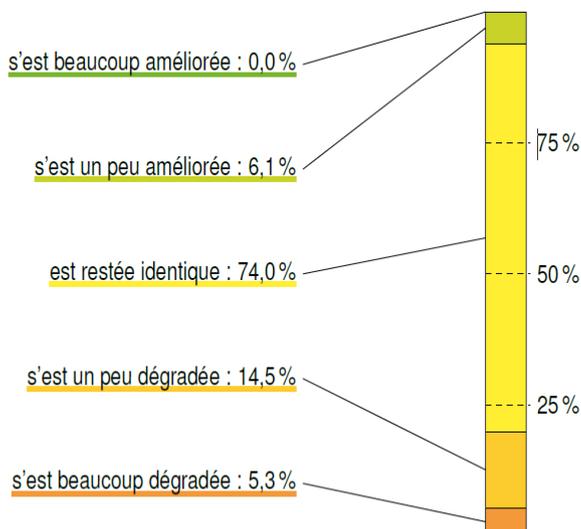


Perception de l'évolution de la pratique cyclable

Pour les répondants au baromètre, la situation pour les vélos ne s'est globalement pas améliorée entre 2019 et 2021 et l'action municipale sur la pratique cyclable est jugée insuffisante.

Progression ressentie entre 2019 et 2021

En deux ans entre 2019 et 2021, la situation pour les vélos :

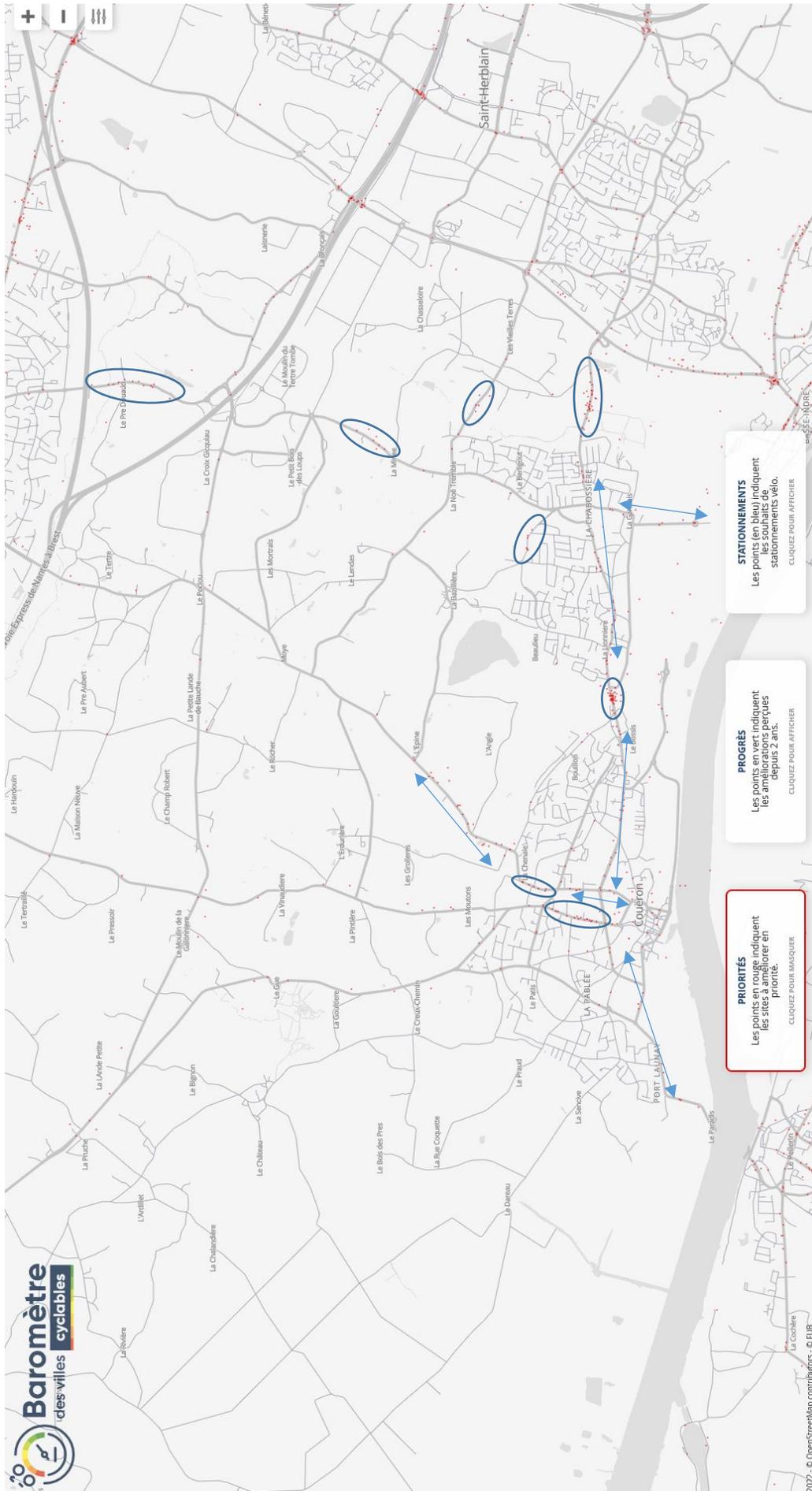


Enseignements issus de l'outil cartographique

L'outil cartographique permettant de déclarer les points dangereux, les besoins de stationnements et les améliorations observées a permis d'identifier :

- Des points noirs du territoire :
 - Pont de Retz
 - Route de la minée
 - Rue Henri Gauthier
 - Rue Alexandre Olivier
 - Rue de la Noé Allais
 - Route de la Gâtine
 - Rue de la Sinière
 - Rue de la Botardière
- Des axes prioritaires :
 - L'axe Paradis - Centre-Ville - Chabossière – centre de Saint Herblain
 - L'axe centre-ville – gare – VM 26
 - L'axe de raccordement de la Chabossière à la VM 107 via la rue du 1^{er} mai
- Des zones de stationnement prioritaires :
 - Les hypers centres : place Charles de Gaulle, quartier de l'Eglise, place Mayer, place des cités
 - Le quai Jean-Pierre Fougerat
 - Les supermarchés : Carrefour Market et Super U





Concentration de points prioritaires sur un tronçon identifié

Mise en évidence d'un axe cyclable à sécuriser par des points prioritaires répartis le long du cheminement

STATIONNEMENTS
Les points en bleu indiquent les souhaits de stationnements vélo.
CLIQUEZ POUR AFFICHER

PROGRÈS
Les points en vert indiquent les améliorations perçues depuis 2015.
CLIQUEZ POUR AFFICHER

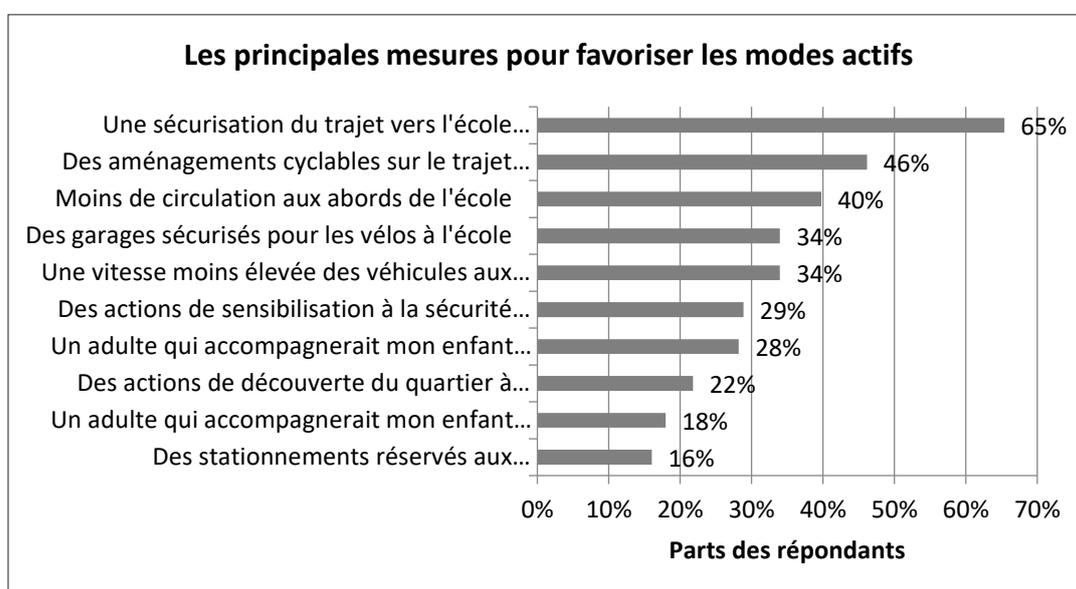
PRIORITÉS
Les points en rouge indiquent les sites à améliorer en priorité.
CLIQUEZ POUR MASQUER

3.1.7. Enquête mobilité auprès des parents d'élèves de l'école élémentaire Anne Frank

Depuis 2021, la Ville, l'école élémentaire Anne Frank et Nantes métropole travaillent sur un projet d'écomobilité scolaire. Dans ce cadre, une enquête mobilité a été réalisée par le bureau Transway auprès des parents d'élèves en octobre et novembre 2021. 73 % des familles y ont répondu.

Les enseignements qui peuvent être tirés en matière de pratique cyclable sont les suivants :

- Le vélo n'est presque pas utilisé comme mode de transport : 0.6% d'utilisation.
- Le matin, la voiture est le mode principal utilisé par les parents d'élèves pour emmener leurs enfants vers l'école (57 % des réponses) et 90% des répondants déclarent poursuivre ensuite leur trajet en voiture.
- 67 % des foyers disposent d'un ou plusieurs vélo(s) pour enfant et 60% d'un vélo adulte
- Une très forte majorité de parents répondants (87 %) pensent que leurs enfants aimeraient venir plus souvent à l'école à pied ou à vélo.



3.1.8. Enquête mobilités des salariés des hauts de Couëron

Une enquête mobilité a été réalisée à l'automne 2019 par Nantes métropole auprès des entreprises et des salariés des hauts de Couëron et du Pan Loup.

33 entreprises ont relayé l'enquête, soit 26% de participation. 303 salariés ont répondu à l'enquête, soit 25% de participation.

Les principaux enseignements sur la pratique cyclable sont les suivants :

- 90 % des salariés utilisent leur voiture pour se rendre à leur travail mais 40% des salariés sont prêts à essayer d'autres solutions de déplacement
- Selon les salariés répondant, le premier mode de transport le plus adéquat pour diminuer l'usage de la voiture est le vélo (28%) devant les transports collectifs puis le covoiturage
- 1/3 des salariés vit à moins de 10km de leur travail ce qui rend la distance compatible avec un usage du vélo quotidien. (1/3 supplémentaire réside entre 10km et 20km)

3.2. Synthèse des retours des habitants de Couëron et salariés des hauts de Couëron :

1. Les Couëronnais portent un intérêt croissant pour les mobilités actives.

- L'usage du vélo est plébiscité, y compris pour des longues distances (ex : jusqu'au centre de Nantes ou pour rejoindre les Hauts de Couëron) grâce au développement des vélos à assistance électrique
- Pour les salariés des Hauts de Couëron, le premier mode de transport le plus adéquat pour diminuer l'usage de la voiture est le vélo devant les transports collectifs puis le covoiturage
- Une majorité de parents pensent que leurs enfants aimeraient venir plus souvent à l'école à pied ou à vélo.

2. L'action municipale sur la pratique cyclable est jugée insuffisante

3. Un quartier est cependant plébiscité pour l'usage des modes doux : le quartier des marais.

4. La dangerosité ressentie, empêchant la pratique cyclable, est principalement liée :

- aux comportements des automobilistes et en particulier de la vitesse des voitures,
- aux manques d'aménagements sécurisés,
- à la qualité de la chaussée,
- au stationnement gênant,
- aux rues trop étroites.

5. Les points forts sur le territoire de Couëron :

- Les conflits entre les personnes circulant à vélo et à pied sont rares
- Stationner son vélo en gare ou à une station de transports en commun est facile
- Les rues en sens unique sont ouvertes à double-sens pour les vélos

6. Les points faibles sur le territoire de Couëron :

- La sécurisation des axes cyclables
- La sécurisation des liaisons cyclables avec les communes voisines
- La sécurité pour la circulation des enfants et des personnes âgées
- L'adaptation des itinéraires cyclables lors de travaux
- La location de vélo

7. Les améliorations à prioriser sont :

- la levée des discontinuités sur les itinéraires cyclables,
- l'entretien et l'amélioration des aménagements existants.

8. La majorité des cyclistes déclarent préférer un itinéraire sécurisé à un itinéraire direct

9. Les axes identifiés à aménager pour favoriser la pratique cyclable :

- La sécurisation globale de la liaison Couëron bourg–Chabossière - Saint Herblain via les boulevards (Libération, Gâtine, ...)
- Le point noir de la traversée du Pont de Retz
- La création d'une liaison douce Ile de la Liberté-Paradis
- Les liaisons à la gare (Gauthier, Olivier, ...)
- En règle générale, des liaisons piétonnes et cyclistes inter quartier
- L'axe de raccordement de la Chabossière à la VM 107 via la rue du 1^{er} mai
- les places Alsace Lorraine et Charles de Gaulle,

- La rue de la Noé Allais
- la Route de la minée, rue de la Sinière et rue de la Botardière
- L'absence d'aménagement sur l'axe Jean Rostand/Henri Gauthier à proximité des écoles
- Les accès au lac de Beaulieu
- La route de La Montagne en particulier la traversée sous le pont de chemin de fer
- 3 voies à fort trafic sans aménagement cyclable ni zone apaisée malgré un flux de cycliste potentiel : VM17, VM 26 et VM 101

10. Les zones de stationnement prioritaires identifiées sont :

- Les hyper centres : place Charles de Gaulle, quartier de l'Eglise, place Mayer, place des Cités
- Le quai Jean-Pierre Fougerat
- Les supermarchés : Carrefour Market et Super U

11. En terme d'écomobilité scolaire : Les mesures plébiscitées pour favoriser les modes actifs pour se rendre à l'école sont :

- La sécurisation du trajet vers l'école et les aménagements cyclables ;
- La diminution de la circulation aux abords des écoles ;
- La proposition de parkings sécurisés à l'intérieur des écoles,
- Une vitesse moins élevée des véhicules aux abords des écoles

NB : la topographie du territoire n'apparaît pas comme élément bloquant la pratique cyclable pour les personnes ayant contribué.

LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

4. État des lieux des aménagements cyclables et dispositifs d'apaisement du trafic

4.1. Déploiement des zones 30 Couëron centre et Chabossière et zone de rencontre en centre-ville

Suite à une concertation avec des Couëronnais et des usagers non-résidents de la commune lors d'ateliers participatifs à l'échelle du pôle Loire Chézine, le périmètre des zones limitées à 30 km/h a été étendu en agglomération en 2022 et 2023. Seuls certains axes principaux sont restés à 50 km/h. Une zone de rencontre a également été instaurée en centre-ville.

Le village de la Bazilière est également en zone 30.

Cohabitation vélo/trafic motorisé

Ces zones d'apaisement viennent renforcer le maillage d'aménagements cyclables existants en facilitant la cohabitation de l'ensemble des modes de déplacement sur la voirie.

En effet, en réduisant les vitesses, les zones à circulation apaisée offrent aux cyclistes un confort et une sécurité accrus sans avoir forcément recours aux aménagements cyclables traditionnels.

Cependant, des dispositifs de sécurisation des cyclistes peuvent être maintenus dans les cas où la dangerosité est avérée même en zone apaisée.

Le double sens cyclable :

Dans les zones 30 et les zones de rencontre, les vélos peuvent circuler dans les deux sens. Le double sens permet de bénéficier d'une meilleure visibilité, d'éviter les grands axes de circulation et de simplifier les itinéraires.

Accidentologie :

A 30 km/h, le risque de décès lors d'un choc est divisé par neuf par rapport à un choc à 50 km/h pour un cycliste ou un piéton.

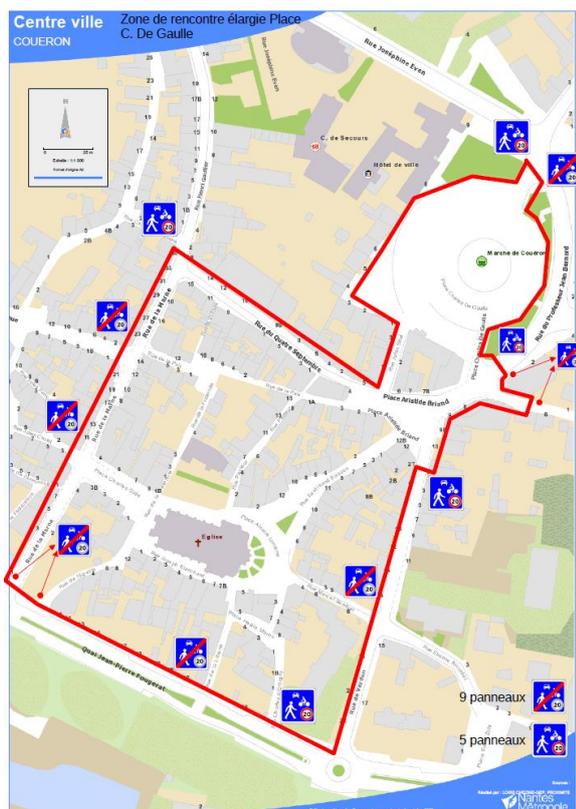
Déploiement des zones 30 sur la Chabossière et la Bazilière



Déploiement des zones 30 dans le centre-ville



Déploiement des zones de rencontre



Zone de rencontre du centre-ville

2 zones de rencontres viennent renforcer l'apaisement des zones 30 dans le quartier des Marais et le centre-ville (depuis le 20 mars 2023).

- Les piétons y sont prioritaires en tout point de l'espace public, y compris la chaussée,
- La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h,
- Toutes les chaussées sont à double-sens pour les cyclistes.

Dans le centre-ville, le déploiement de la zone de rencontre a été visualisée par de la signalétique verticale et horizontale.

Cependant, n'ayant pas été accompagnée de modification des aménagements (suppressions des trottoirs...), la lisibilité des nouvelles fonctions de cet espace n'est pas aisée.

4.2. Inventaire des itinéraires cyclables sécurisés existants :

En 2020/2021, un inventaire exhaustif des aménagements cyclables sur les espaces ouverts à la circulation publique a été réalisé sur le territoire de Nantes Métropole.

Source : Open data Nantes Métropole : inventaire 2020/2021

Les aménagements cyclables y sont classés en 8 types :

- **Les pistes cyclables unidirectionnelles ou bidirectionnelles** : chaussées exclusivement réservées aux cycles situées hors de la partie circulée par l'ensemble des autres usagers (en particulier voitures) et séparées de cette voie par un séparateur
- **Les voies vertes** : voies exclusivement réservées à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.
- **Les bandes cyclables** : espaces réservés exclusivement aux cyclistes sur la chaussée, séparés de la circulation motorisée par un simple marquage
- **Double sens cyclable** : Le double-sens cyclable, ou « D.S.C. », est une caractéristique portée par une rue. Une rue dite « en double-sens cyclable » est à double sens de circulation, mais un de ces sens est réservé aux seuls cyclistes.
- **Les couloirs bus aménagés** : dans les couloirs bus, il peut être matérialisé un aménagement qui combine des figurines cyclistes et un marquage de guidage type bande cyclable largement espacé.

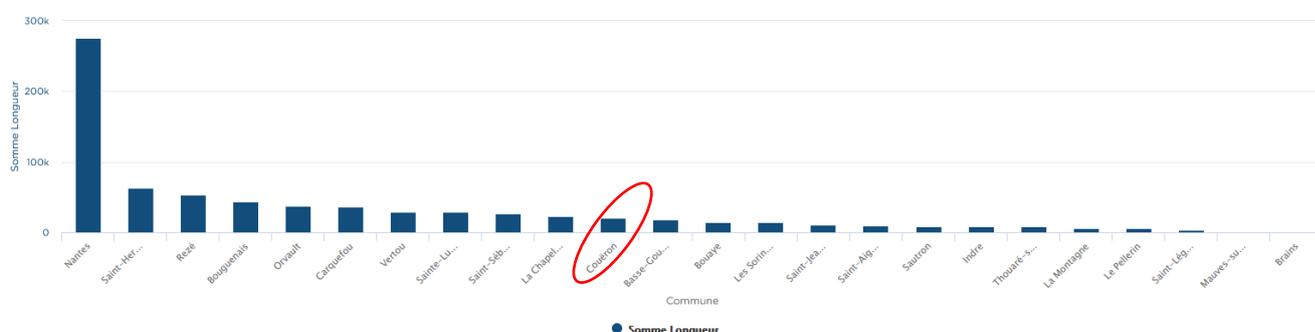
- **Les chacidous** : Un chacidou, ou chaussée à voie centrale banalisée (CVCB), est un aménagement particulier d'une chaussée lorsqu'il est impossible, pour des questions de largeur disponible, d'y tracer des bandes cyclables. On crée alors une voie centrale de circulation générale, banalisée car elle accueille la circulation dans les deux sens. La largeur restante est octroyée à des accotements revêtus où peuvent circuler piétons et cyclistes et permettent aux véhicules motorisés de se croiser en empiétant sur ces espaces.
- **Autres ou figurines** les figurines cyclistes sont considérées comme un aménagement cyclable en tant que tel uniquement si elles servent à marquer la présence d'un double sens cyclable.

Afin de visualiser si la voie est aménagée dans les deux sens, chaque côté de la chaussée aménagée est comptabilisé (une bande cyclable de chaque côté de la chaussée donne lieu à deux objets linéaires).

ÉTAT des lieux couëronnais

En 2021, le territoire de Couëron était couvert par un peu plus de **21 Km d'aménagements cyclables**

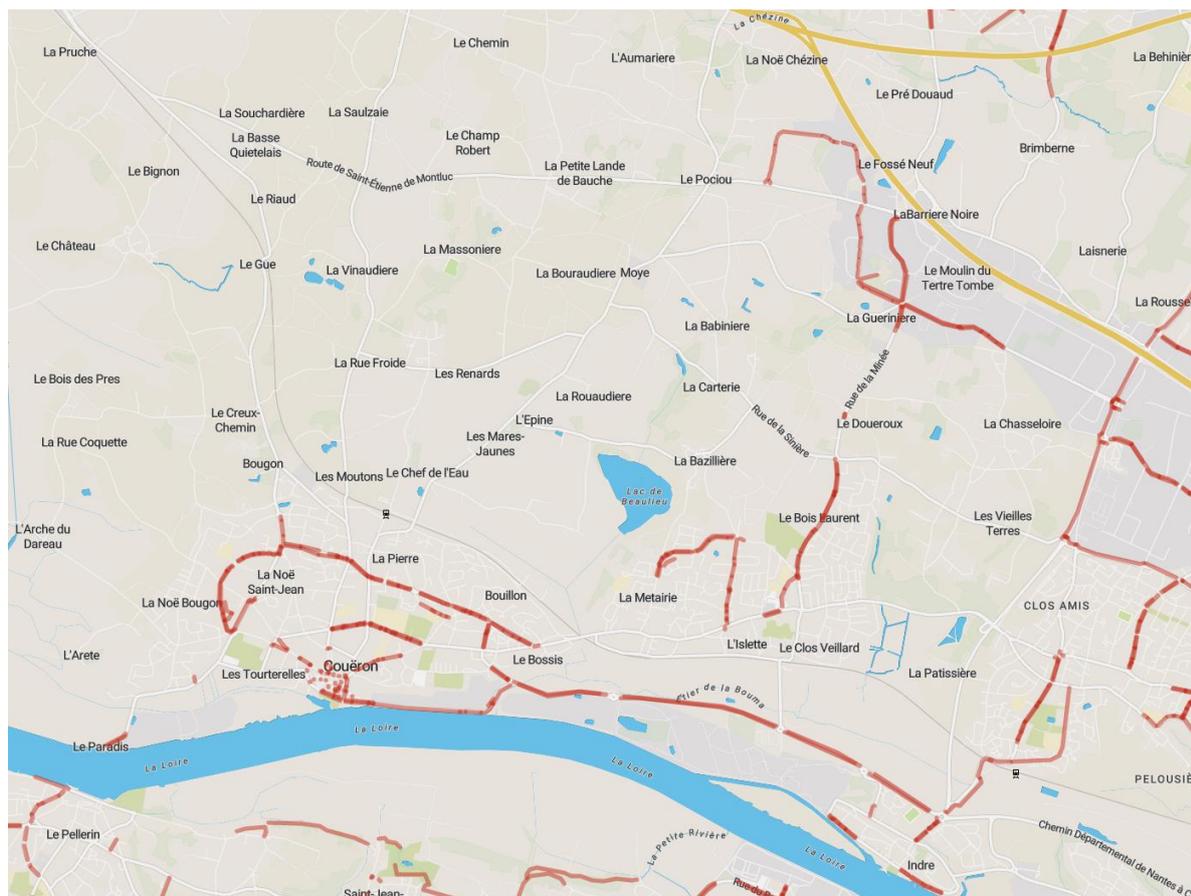
La ville de Couëron arrivait en 11ème position au sein de la métropole en termes de mètres linéaires cyclables aménagés.



Soit la répartition suivante :

	Longueur (m)	Remarques
Bande cyclable	12307	dont 889 m en double sens cyclable
Voie verte	3384	
Piste cyclable unidirectionnelle	2476	
Figurines	528	dont 490 m en double sens cyclable
Cohabitation piéton/cycle	461	
Chacidou	415	
Couloir de bus aménagé	176	(zone paradis)
Total	21158	

Cartographie générale des aménagements cyclables



4.3. Analyse du réseau cyclable existant :

- 1. Le réseau cyclable de Couëron est actuellement concentré dans 3 zones principales :**
 - Couëron centre
 - Couëron Chabossière
 - Hauts de Couëron
- 2. Le réseau cyclable actuel est discontinu car déployé par portion sans cohérence ni stratégie globale.**
- 3. Les liaisons intercommunales et interquartier ne sont pas assurées, exceptées avec Indre le long des bords de Loire.**
- 4. La disparité et l'efficacité des types d'aménagement sur les linéaires rendent parfois sa lecture et son utilisation difficiles.**
 - Bande cyclable rue Niescierewicz trop étroite
 - Enchaînement d'aménagements différents sur le boulevard de l'Europe
- 5. La sécurisation de la liaison entre les deux centralités (bourg et Chabossière) est insuffisante pour développer la pratique cyclable entre les deux bourgs**
 - Le point noir du pont de Retz est un élément particulièrement marquant du territoire
- 6. Les villages ne sont pas connectés aux centralités**

7. La voirie a été pensée pour la voiture ce qui rend la cohabitation difficile avec les autres modes

- En secteur urbain : Le gabarit des voies ne permet pas d'intégrer des voies cyclables sécurisées (ex : axe libération)
- En secteur rural : La pratique cyclable est dangereuse du fait principalement de la survitesses des véhicules motorisés. La présence de fossés rend très complexe l'élargissement des voies pour proposer des aménagements cyclables séparés.
- La légitimité du cycliste sur la voirie n'est pas admise par les automobilistes

8. Les déplacements de proximité sont facilités par le déploiement des zones 30, cependant :

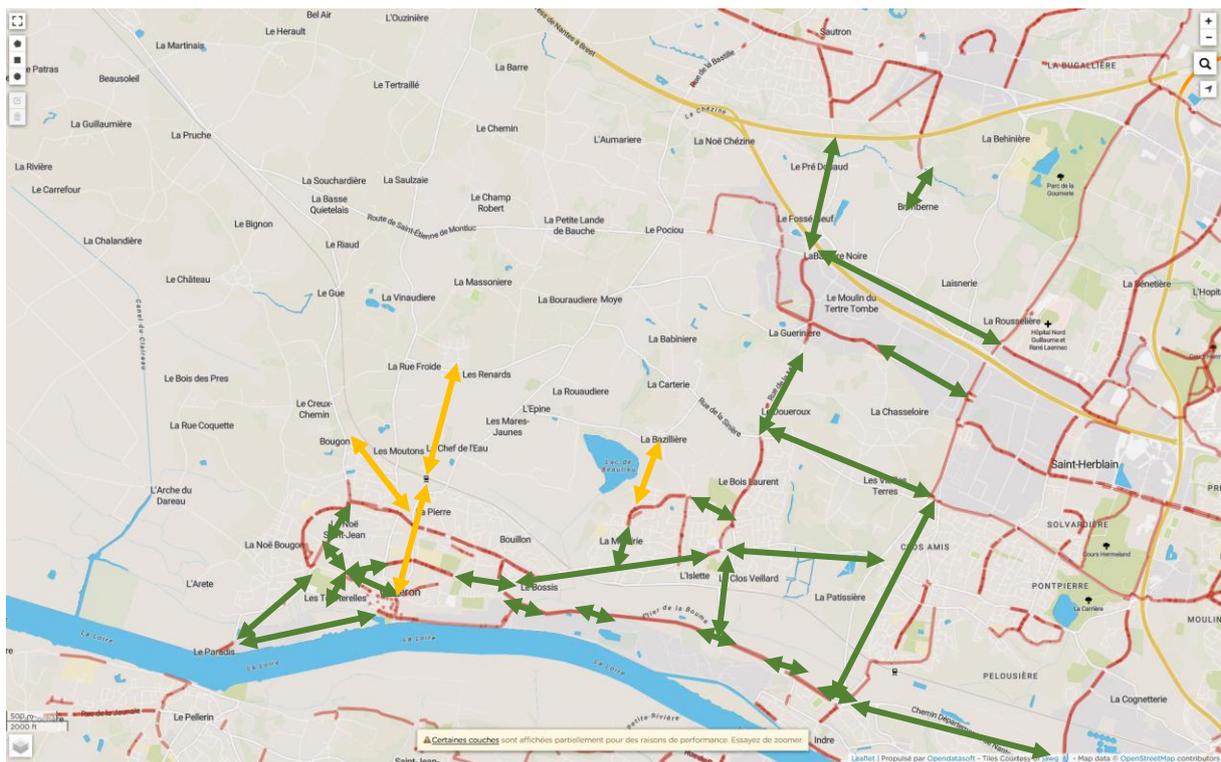
- Il persiste des zones encore non apaisées, en particulier aux abords des écoles
- Des mesures de lutte contre la survitesses doivent être confortées avec prise en compte des passages cyclistes sur certains axes.

9. Des rabattements vers les linéaires sécurisés sont à développer et/ou améliorer

10. La gare n'est pas desservie par des aménagements cyclables sécurisés.

11. L'état des routes est parfois dégradé

- Etat des revêtements accidentogène pour les cycles et trottinettes sur certains axes stratégiques. Ex : rue Alexandre Olivier



↔ Discontinuités sur des liaisons existantes

↔ Liaisons inexistantes identifiées

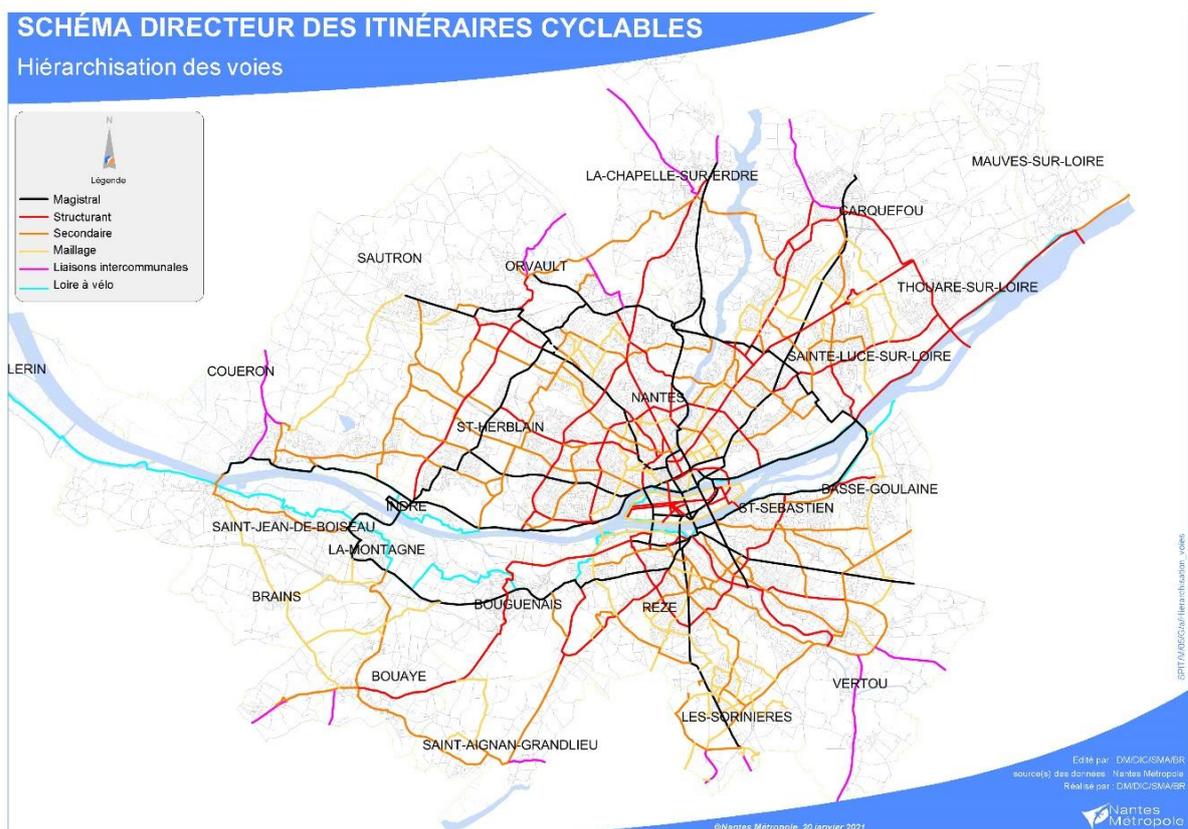
5. 14 chantiers d'aménagement engagés jusqu'en 2026

5.1. Le schéma directeur des itinéraires cyclables de Nantes métropole :

Le 12 février 2021, a été adopté par délibération du conseil métropolitain le schéma directeur des itinéraires cyclables (SDIC), les grands principes d'aménagement des axes magistraux et structurants et le programme des premières études de faisabilité des axes magistraux.

Le futur réseau cyclable métropolitain s'articule autour de :

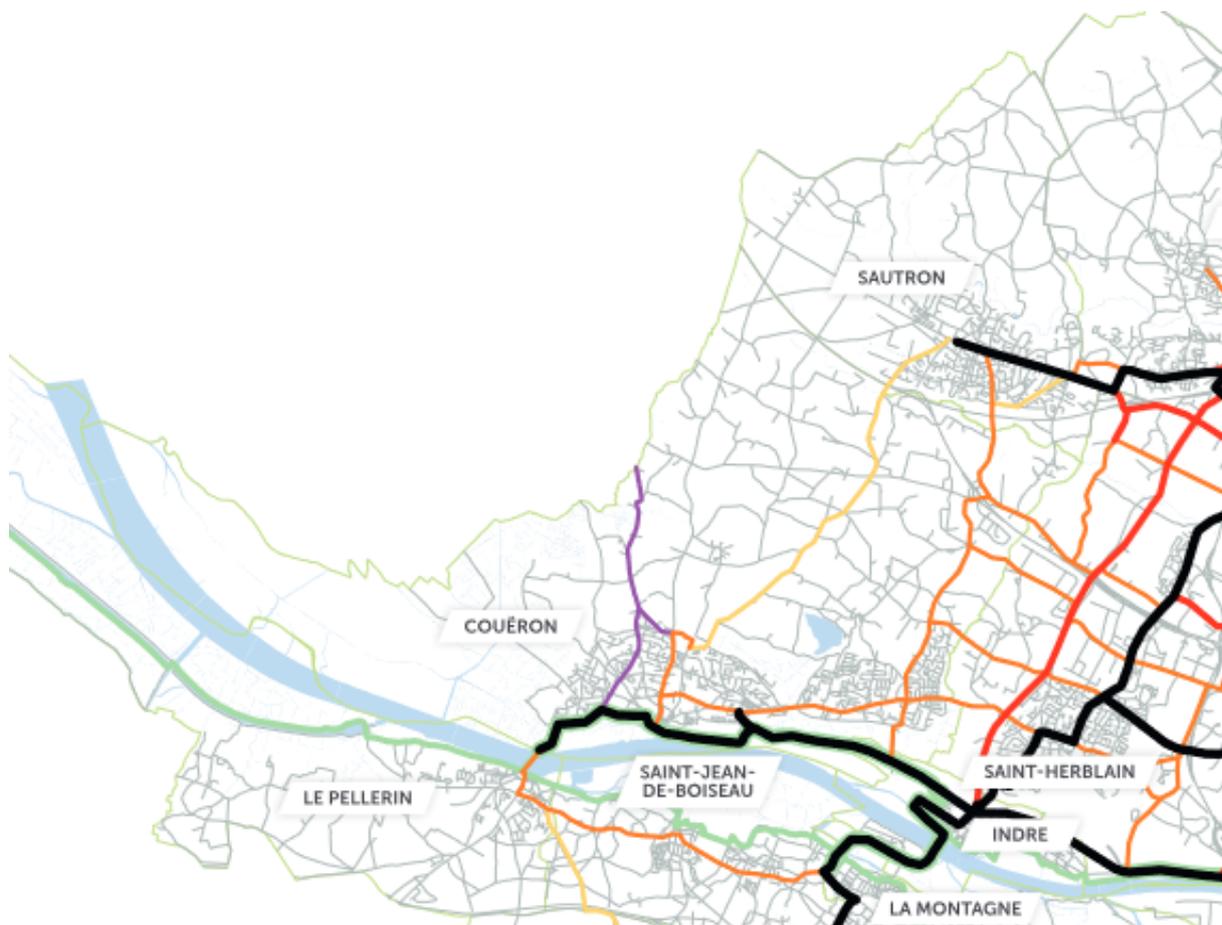
- 150 kms de voies magistrales,
- 165 kms de voies structurantes,
- 195 kms de secondaires,
- 127 kms de maillage.



Soit pour le territoire couëronnais :

- 1 magistrale
- 6 axes secondaires
- 1 axe de maillage
- 1 liaison intercommunale

Il constitue l'ossature d'aménagements cyclables sur lequel se raccordera l'ensemble des dispositifs d'aménagements de proximité nécessaires à la cohabitation de tous les modes de déplacements sur l'espace public.



Des travaux d'aménagement sur 7 portions du SDIC sont programmés ou à l'étude sur le territoire couëronnais d'ici 2025.

Du fait de la complexité de l'axe, la liaison bourg de Couëron au bourg de Saint Herblain a fait l'objet d'une étude de faisabilité pour assurer une cohérence sur l'ensemble du linéaire.

5.1.1. Étude de faisabilité d'une liaison cyclable du bourg de Couëron au bourg de Saint Herblain

Suite au premier atelier participatif du pôle Loire Chézine qui portait sur les liaisons cyclables intercommunales, une étude de faisabilité sur le tronçon Couëron bourg-Chabossière-bourg de Saint Herblain a été réalisée par le pôle Loire Chézine en 2020.

Les conclusions de l'étude montrent une impossibilité de sécuriser les parcours cyclables dans les deux sens sur la totalité de l'axe (chaussée trop étroite)

Cependant, il est proposé des aménagements alternatifs suivants :

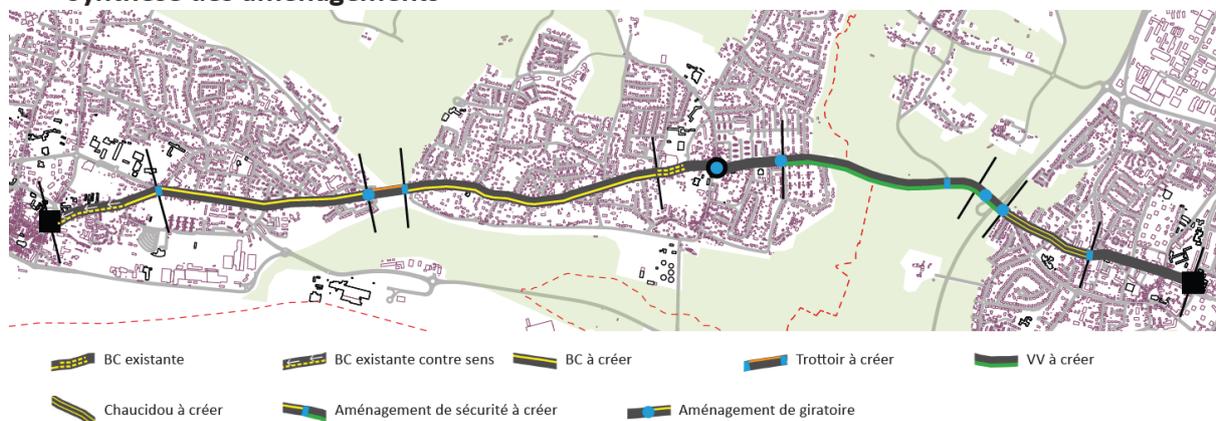
- Conservation des aménagements sécurisés existants (double sens cyclable rue Jean Jaurès, bandes cyclables à la Chabossière)
- Sécurisation du tronçon en zone rurale (Gâtine) par la création d'une voie verte (piéton-cycle)
- Passage en zone 30 dans les centres urbains

- Création de bandes cyclables dans un seul sens sur les tronçons restant (en privilégiant le sens de la montée)

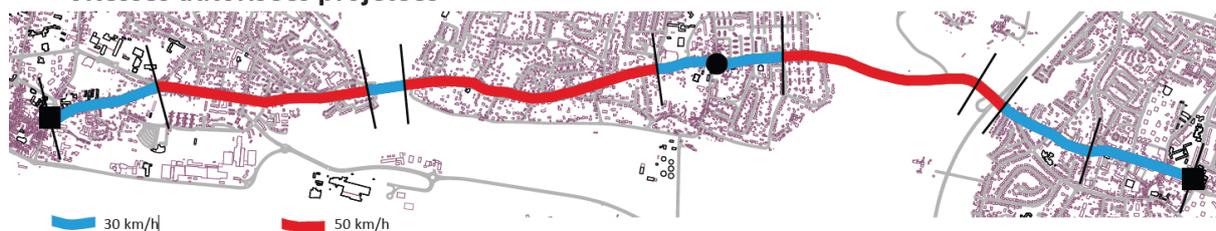
Des études plus poussées sont menées pour la traversée des 2 ouvrages d'art du parcours : le pont de Retz et l'échangeur avec la VM 75.

PROGRAMME SECTORISÉ 2 • 1 - SCENARIO DE BASE

Synthèse des aménagements



Vitesses autorisées projetées



8 BAP - ARTELIA

Nantes Métropole • 30 janvier 2020

Mise en œuvre engagée :

- Les conclusions de cette étude sont prises en compte en cas d'intervention sur le tronçon (ex : carrefour Libération-linéaire : création d'une portion de bande cyclable coté gendarmerie)

5.1.2. Axe magistral Roche Maurice-Couëron

Afin d'améliorer la liaison avec Nantes via le tracé de la Loire à vélo, l'ensemble du linéaire va être amélioré entre Couëron et Roche Maurice. Ces nouveaux aménagements doivent permettre un déplacement cyclable rapide et sécurisé en évitant au maximum les interruptions favorisant les longues distances cyclables sous forme « d'autoroute à vélo ».

Projets à horizon 2025 :

- Aménagement d'une piste bidirectionnelle sécurisée, côté nord de Roche Maurice au rond-point de la bouma (tronçon bleu)
 - Des traversées de rond-point sécurisés
 - Investissement prévu sur le mandat : 9 300 000 €
 - Programmation des travaux : 2025
- Réalisation d'une étude faune / flore pour déterminer la faisabilité d'une liaison Liberté - Paradis par les marais (tronçon vert) : 2022/2023
- Mise en place de dispositifs tests d'amélioration de la circulation cyclable du quai Jean-Pierre Fougerat au Paradis (tronçon violet)



Réalisation durant le mandat :

- Travaux
- Étude d'impact faune/flore et faisabilité
- Aménagements alternatifs à l'étude

5.1.3. Création d'une voie verte secteur de la Gâtine

L'aménagement de la liaison entre les bourgs de Couëron et de Saint Herblain va débuter par la sécurisation des cycles et piétons sur la portion rurale entre la Chabossière et le bourg de saint Herblain sous la forme d'une voie verte.

- Investissement prévu sur le mandat : 1 950 000 €
- Programmation des travaux sur les tronçons 2, 3 et 4 : 2024
- Sur le tronçon 5 : Bande cyclable dans un seul sens (sens entrée de ville et pictogramme cycle dans l'autre sens (sens sortie)



5.1.4. Amélioration de la traversée du Pont de Retz

Identifié par les habitants comme le point noir du cheminement cyclable entre les 2 centralités, la sécurisation du franchissement du pont de Retz est un enjeu particulièrement important. Cependant, les possibilités d'intervention sur l'ouvrage d'art sont techniquement complexes. Pour autant, plusieurs solutions sont à l'étude : élargissement des trottoirs, alternat.

- Investissement prévu sur le mandat : 335 000€
- Étude : 2022-2023 / Travaux : été 2024

5.1.5. Rue de Bretagne, rue Henri Gautier

Dans le cadre des travaux de reprise de la structure de la chaussée, un trottoir et une chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) sont en cours de finalisation pour sécuriser les déplacements piétons et cycles.

Cout des travaux : 300 000 € pour la rue de Bretagne, 140 000 € rue Henri Gautier

Calendrier des travaux : été 2023

5.1.6. Rue Niescierewicz

Dans le cadre du réaménagement du secteur du Bossis, la rue Niescierewicz fera l'objet d'une réfection globale. L'élargissement et le prolongement des bandes cyclables seront intégrés au projet

Programmation des travaux : 2025/2026

5.1.7. Étude CVCB route des Prés de la Rivière (essences aux armées)

Dans le cadre de l'aménagement de l'axe magistrale, le raccordement à la Chabossière est étudié sur la portion de la route des Prés de la Rivière (jusqu'au franchissement du passage à niveau).

La solution à l'étude est la réalisation d'une chaussée à voie centrale banalisée (chaucidou). Le coût de l'aménagement sera intégré au budget d'aménagement de la magistrale.

5.1.1. Une CVCB sur la rue Yann Palach côté Saint Herblain

Ce Chaucidou a pour objectif de lever la dernière discontinuité entre la zone d'activité des hauts de Couëron et la station de tram François Mitterrand permettant de relier la zone d'activité au tramway T1.

- Budget prévisionnel : 25 000€
- Calendrier : fin 2023 début 2024

5.2. Le plan de circulation centre-ville de Couëron

Un plan de circulation du centre-ville est en cours de réalisation par le pôle Loire Chézine en 2023.

Les premières conclusions mettent en évidence la possibilité de dégager des parcours cyclables sécurisés en modifiant les sens de circulation automobile.

Des aménagements cyclables vers la gare pourraient ainsi être réalisés en passant en sens unique les rues Alexandre Olivier et Henri Gautier.

étude en cours est l'occasion de reposer la stratégie générale de répartition des modes de déplacements sur la voirie et les modalités de stationnements pour chaque mode. (Ex. : rue Marcel de la Provoté.)

5.3. Les aménagements cyclables programmés aux travaux de réfection global des voies

5.3.1. Une voie partagée Rue de la Pommeraye

Dans le cadre de la PPI, la rue de la Pommeraye est en cours de restructuration complète. Cette future jonction du quartier des marais avec le centre-ville sera aménagée en prenant en compte la circulation cyclable.

5.3.2. Aménagement rue du Pan loup au droit de la déchèterie

Dans le cadre de la création d'une nouvelle déchèterie sur le secteur Pan loup, Nantes métropole programme la sécurisation de ses abords en particulier sur la rue du Pan Loup.

En termes de déplacement doux, ces nouveaux aménagements viseront à :

- Sécuriser les déplacements doux des entreprises du Pan Loup
- Débuter la jonction cyclable avec Sautron prévue au SDIC

Les travaux sont prévus en 2025.

5.3.3. Rue du Docteur janvier

Dans le cadre de la restructuration complète de la rue du Docteur Janvier, les cheminements cyclables ont été intégrés sur tous le linéaire de l'opération.

- Une zone de rencontre côté centre-ville permettra la cohabitation de tous les modes de déplacements sur le tronçon le plus étroit
- L'évolution de la voie en zone 30 en sens unique prévoie l'aménagement d'un contre sens cyclable.
- La montée le long du parking de l'Estuaire sera sécurisée sous forme de piste cyclable.

Les travaux sont prévus fin 2023/2024

5.4. Les aménagements prévus hors SDIC et restructuration de voies

5.4.1. Réaménagement de la rue de la pierre aux abords des écoles Anne Frank – Léon Blum

Dans le cadre du projet d'écomobilité scolaire des écoles Anne Frank – Léon Blum, des aménagements de sécurisation ont été menés en 2023 pour apaiser les abords des écoles : mise aux normes des traversées piétonnes, réaménagement des abords de l'école en améliorant la visibilité et le double sens cyclable, remplacement et création de stationnements vélos et trottinettes à l'intérieur de l'école. Pour renforcer les actions engagées et pérenniser le dispositif de rue scolaire, une extension du sens unique et du double sens cyclable sur l'ensemble de la voie est programmée à l'automne 2023.

5.4.2. Une CVCB rue de la Lionnière :

L'objectif de cette CVCB est de relier la Métairie à l'axe centre-ville –Chabossière et ainsi :

- de lever la discontinuité avec les aménagements sécurisés de l'avenue du chevalier de Beaulieu.
- d'améliorer la sécurisation de la desserte du site scolaire de la métairie

Les travaux sont prévus en septembre 2023 en phase test avant pérennisation en 2024.

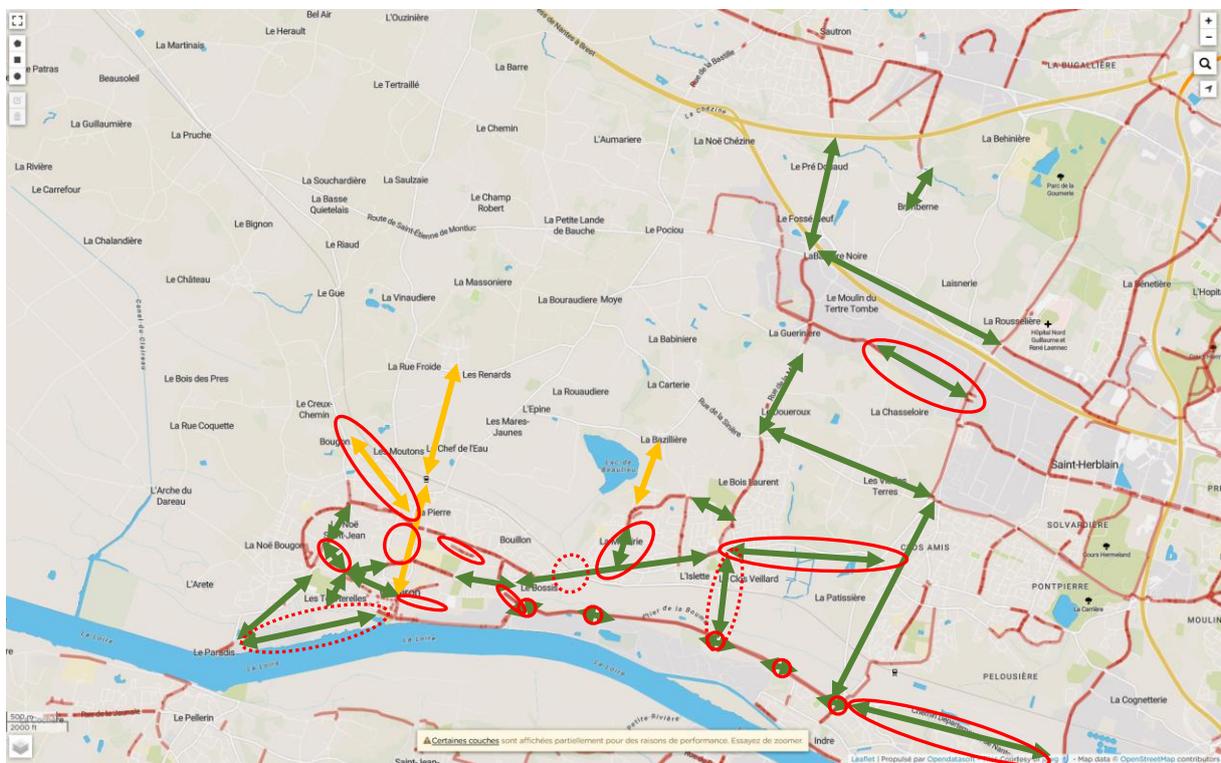
5.5. Synthèse des travaux d'aménagement ou des tronçons à l'étude programmés d'ici 2026

Le tableau ci-dessous présente l'ensemble des aménagements programmés qui impacteront directement la pratique cyclable des Couëronnais. Certains aménagements ne sont pas sur le territoire de Couëron mais participent à sa liaison avec les communes limitrophes.

Rue	Solution cyclable envisagée	Etat d'avancement	linéaire de voirie impactée	Mètre linéaire d'aménagement cyclable (1 ou 2 sens aménagés)
3 liaisons intercommunales				
VM 107	axe magistral – liaison Nantes : piste cyclable bidirectionnelle	Travaux programmés	9 000 m dont 2500 m sur Couëron	18 000 m dont 5000 m sur Couëron
Gâtine	Liaison bourg de la Chabossière – bourg de Saint-Herblain : voie verte	Travaux programmés	1 200 m dont 500 m sur Couëron	2 400 m dont 1000 m sur Couëron
	Raccordement voie verte sur zone 30 : bande cyclable dans 1 sens	Travaux programmés	150 m	150 m
Rue Yann Palach	Chaucidou (CVCB) de raccordement au réseau cyclable des Hauts de Couëron	Travaux programmés	900 m (hors Couëron)	1 800 m (hors Couëron)
Raccordement à la magistrale				
Liaison liberté –paradis	Option 1 : Voie verte Option 2 : voie bus + CVCB + vélo rue sur voirie existante	A l'étude A l'étude	Option 1 : 2000 m Option 2 : 2 200 m	Option 1 : 4 000 m Option 2 : 4 400 m
Rue Niescierewicz	Reprise des bandes cyclables et liaison jusqu'au boulevard des martyrs de la résistance	A l'étude	370 m	740 m
Route des prés de la rivière	Chaucidou	A l'étude	500 m	1000 m
Liaison inter-quartier et liaison gare				
Pont de Retz	Pas de solution cyclable arrêtée	A l'étude	Périmètre non défini	Périmètre non défini
Route de Bretagne/rue Henri Gauthier (jusqu'au boulevard de l'Europe	Chaucidou (CVCB)	Travaux en cours de réalisation	960 m	1920 m

Rue Alexandre Olivier (entre les boulevards)	Passage en double sens cyclable	A l'étude	350 m	350 m
Rue Henri Gauthier (entre les boulevards)	Passage en double sens cyclable	A l'étude	550 m	550 m
Rue de la Pommeraye	Restructuration complète de la voie	Travaux en cours de réalisation	350 m	700 m
Rue de la Lionnière	Chaucidou (CVCB)	Travaux programmés	450 m	900m
Apaisement zone 30				
Rue du docteur Janvier	Restructuration complète de la voie	Travaux programmés	400 m	800 m
Rue de la Pierre	Extension du double sens cyclable et reprise de l'existant	Travaux programmés	320 m	320 m
TOTAL	(rappel : engagement de mandat : 10 km de voirie)		17 500 m de voirie impactée Dont 9,4 km sur le territoire de Couëron	32 000 m de linéaire cyclable aménagé Dont 17,5 km sur le territoire de Couëron

Soit sur le territoire :



↔ Discontinuités sur des liaisons existante
○ Travaux programmés avant 2026

↔ Liaisons inexistantes
○ Tronçon à l'étude

6. Principes généraux d'aménagement pour consolider le réseau cyclable couëronnais

Pour poursuivre le déploiement du réseau cyclable couëronnais, il est proposé de l'articuler autour de 2 niveaux d'aménagement :

- Un **maillage d'axes structurants** sécurisés permettant de relier des zones apaisées
- Des **zones apaisées** de proximité au sein des zones 30 où la cohabitation de tous les modes est facilitée par la proposition de CVCB ou aménagement légers le cas échéant.

6.1. Enjeux de développement du réseau cyclable

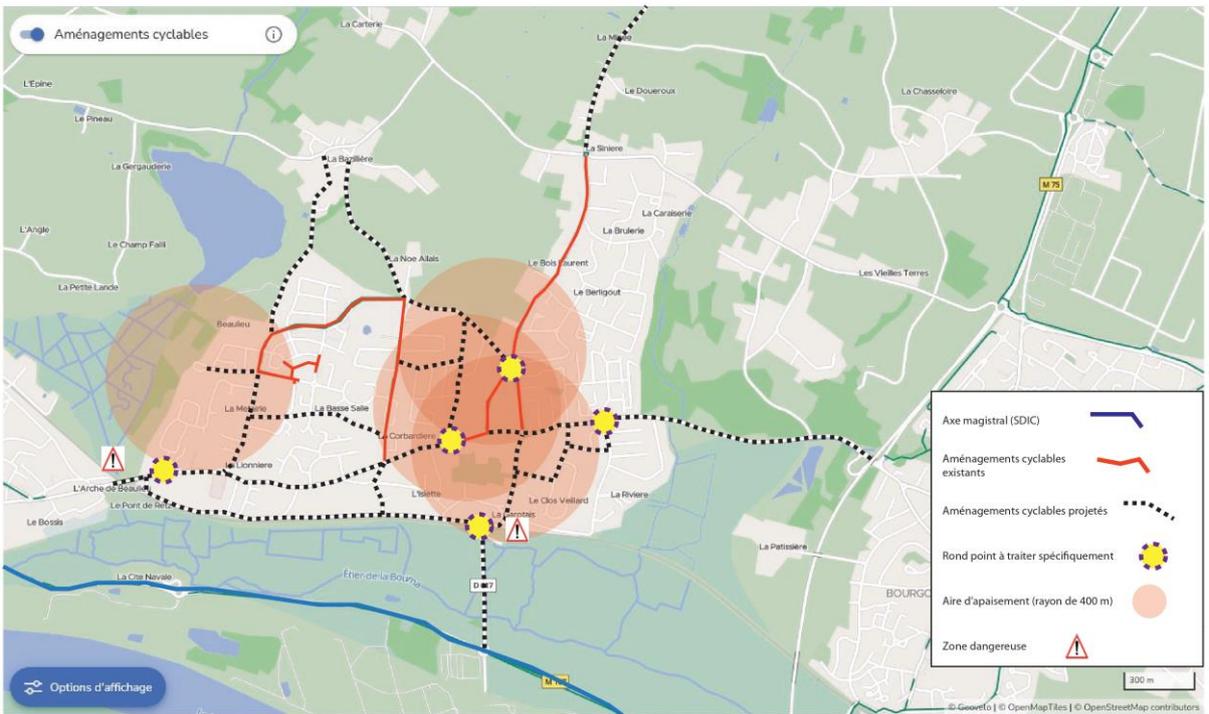
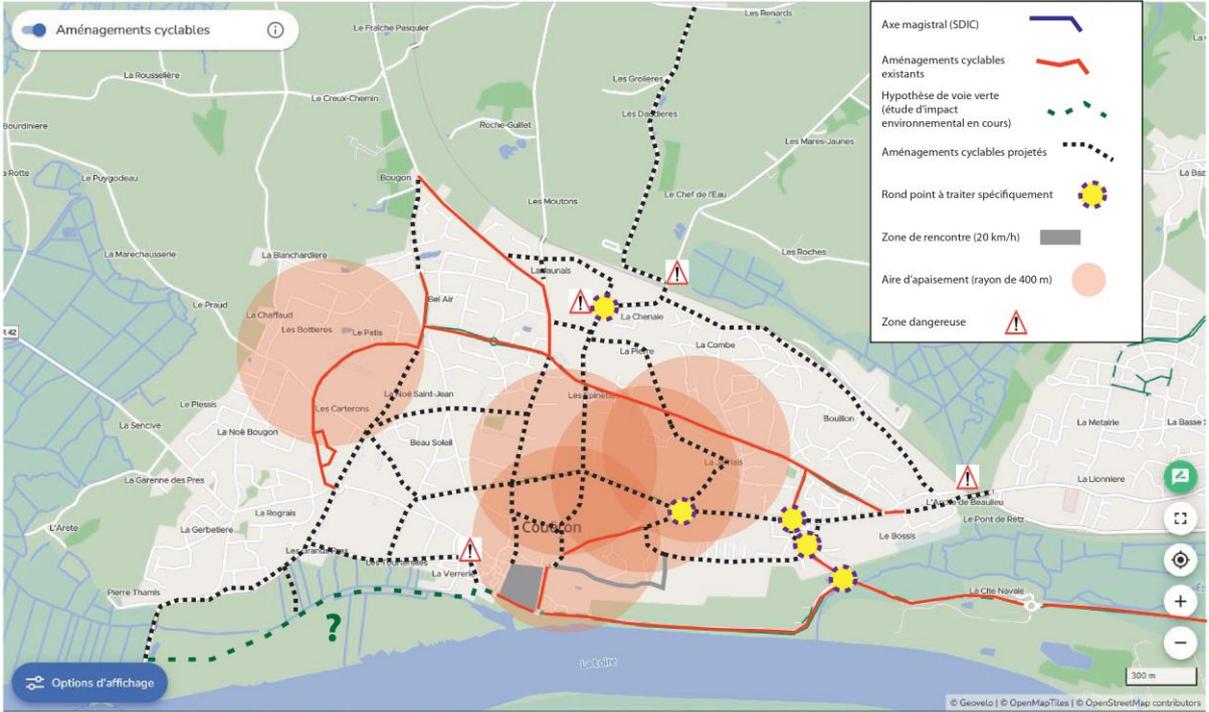
- 1. Réunir les conditions d'une cohabitation efficiente de tous les modes de déplacements sur la voirie, pouvant contraindre la pratique automobile, en s'appuyant sur un plan de circulation général du territoire. Ex :**
 - Passage en sens unique de voie pour permettre la mise en place des cheminements vélo sécurisés à double sens (Rues Alexandre Olivier, Henri Gautier, Marcel de la Provoté, ...)
 - Suppression de place de stationnements (rue de la Pierre...)
- 2. Poursuivre la levée des discontinuités sur les parcours cyclables aménagés existants en proposant un maillage cohérent et efficient**
- 3. Garantir la cohabitation de tous les modes dans les zones 20 et 30. Ex :**
 - Améliorer la fonctionnalité du partage des espaces sur la zone de rencontre du centre ville de Couëron
 - Proposer des dispositifs de partage de chaussée type CVCB sur certains axes dans les zones 30
 - Identifier des itinéraires bis à travers les zones apaisées pour éviter les axes à trafic dense (enchaînement de boulevard...)
- 4. Créer des liaisons sécurisées vers la gare pour favoriser l'intermodalité**
- 5. Créer des zones apaisées autour des écoles**
- 6. Développer les liaisons inter communales**
- 7. Favoriser les rabattements vers l'axe magistral** (permettant de rejoindre le centre de la métropole en toute sécurité) depuis le quartier des marais, le centre-ville et la Chabossière
- 8. Reprendre les aménagements existants inefficaces : Ex :**
 - Boulevard de l'Europe
 - Rue Niescierewicz
- 9. Garantir l'entretien régulier des aménagements Ex :**
 - Remise en état après travaux
 - Nettoyement des voiries
 - Qualité du revêtement
 - Itinéraires bis en cas d'intervention sur la voirie identifiés et signalés aux cyclistes
- 10. Raccorder la zone d'activité des Hauts de Couëron à la Chabossière**

11. Relier les villages aux centralités les plus proches et apaiser les circulations pour garantir la cohabitation de tous les modes : Ex :

- Raccorder la Bazillière au quartier de la Métairie en permettant l'accessibilité au lac de Beaulieu
- Raccorder Brimberne à Sautron
- Raccorder l'Erdurière (et le centre de loisirs) au centre-ville via la Gare
- Restreindre les vitesses dans les villages (passage à 50 ou 30km/h sur certains axes)

6.2. Proposition de réseau cyclable sur les deux bourgs

Les cartes ci-dessous présentent une proposition de réseau cyclable dans les deux centralités qui pourrait servir de base de réflexion durant l'élaboration du plan d'action :



7. Les besoins du territoire en stationnement cyclable

Le vol de vélo reste un des freins majeurs pour nombre de potentiels usagers dans leurs déplacements quotidiens.

Pour que l'offre de stationnement soit adaptée, le type de mobilier doit être choisi en fonction de la durée du stationnement :

1. Pour une courte durée, moins de deux heures – commerces de proximité, bibliothèque, service administratif – un simple arceau extérieur suffit.
2. Pour plusieurs heures – espace culturel, cinéma, centre commercial – l'arceau doit être protégé des intempéries et situé dans un lieu de passage bien visible.
3. Pour encourager l'intermodalité vélo-transport public sur le trajet domicile-travail ou domicile-études, l'idéal est un espace fermé et sécurisé.
4. Pour le stationnement à domicile : un espace fermé et sécurisé est également nécessaire.

Il est donc essentiel de mailler le territoire couëronnais de solutions de stationnement :

- adaptées aux usages,
- réparties judicieusement sur l'ensemble du territoire,
- fonctionnelles et facilement lisible par les utilisateurs.

Il est proposé de distinguer :

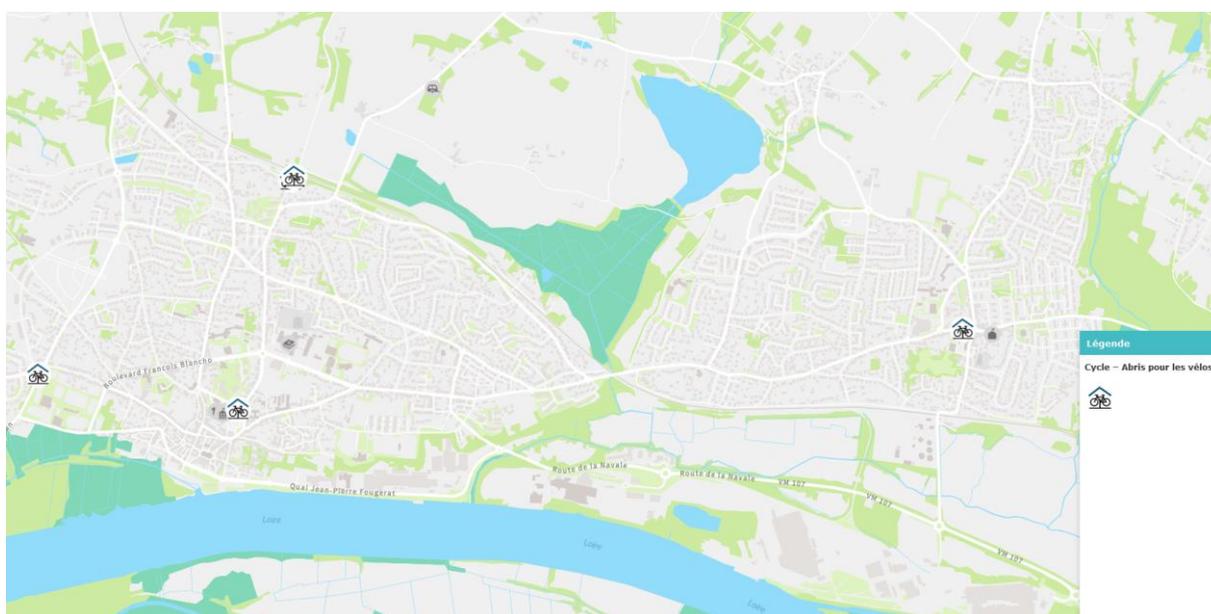
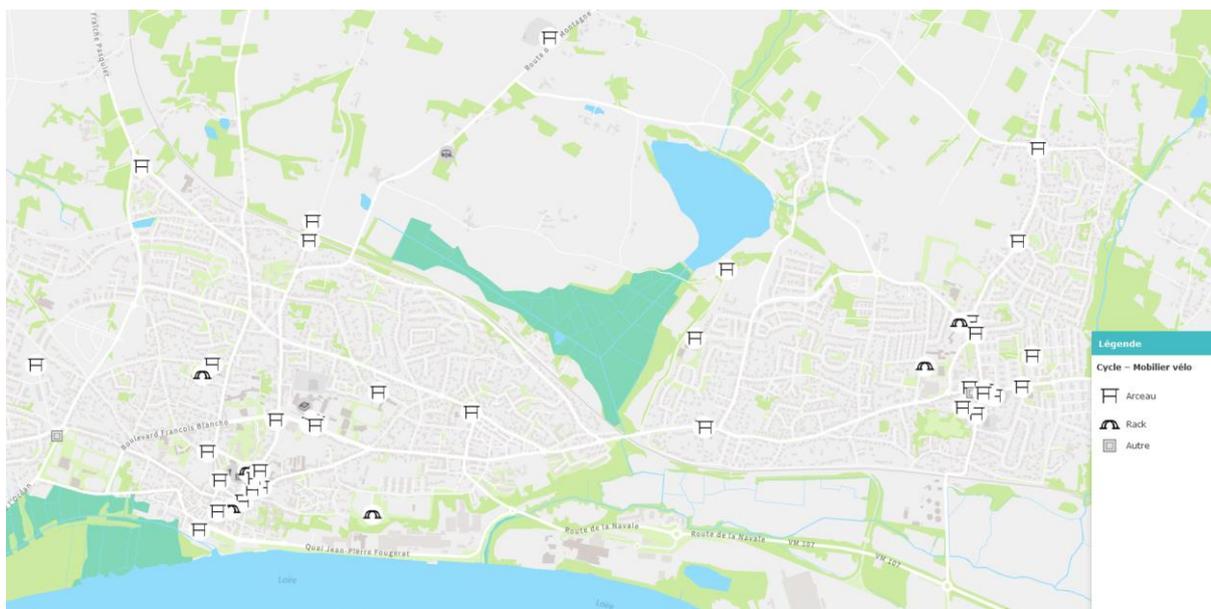
- Les offres de stationnement sur l'espace public
- Les offres de stationnement sur les équipements municipaux
- Les offres de stationnement sur les espaces privés

8. L'offre de stationnement sur l'espace public :

8.1. Répartitions des stationnements sur l'espace public

Nantes métropoles dénombrait en 2021 **223 places de stationnement** sur l'espace public sur le territoire de Couëron. Elles sont concentrées sur le centre-ville et le bourg de la Chabossière.

- 1 abri collectif à la Gare (Bicloo Park) :
 - o 48 places en accès contrôlé
 - o 32 places en accès libre
- 8 places sécurisées sous forme de consignes
- 135 places sur appuis vélos en accès libre.



8.2. Analyse de l'existant

Les contributions citoyennes ne font pas état de disfonctionnement particulier du parc de stationnement existant sur l'espace public.

Cependant, il est relevé un manque de stationnement sur les lieux stratégiques tels que les centres urbains, les bords de Loire, les supermarchés.

Dans le cadre du plan mobilité des Hauts de Couëron, l'absence de plateforme multimodale avec stationnement vélo sécurisé permettant de rejoindre les entreprises à partir du terminus de la ligne de bus 93 a été identifiée.

L'utilisation des consignes et leur opérationnalité est en cours d'évaluation par Nantes métropole. Leur remplacement par des abris vélos pourrait être envisagé afin d'en augmenter la capacité de stationnement.

Quelques demandes de recharge de vélo à assistance électrique et de services de réparation en libre accès ont été reçus par la Ville en 2023. Le déploiement de ce type de service pourrait être interrogé.

9. L'offre de stationnement sur les équipements municipaux

En 2021, la Ville a décidé d'engager un **plan de déploiement des parkings et stationnements vélo et modes actifs** sur ces équipements publics. Ce schéma de déploiement complète le maillage du territoire en arceaux et abris vélo déployé par la métropole devant les principaux lieux d'activités de la ville : pôles commerciaux, établissements publics

9.1. Les objectifs du plan de déploiement

Les objectifs du plan de déploiement sont les suivants :

- Développer un maillage efficient de stationnement vélo sur le territoire couëronnais, chaînon essentiel d'un schéma vélo efficace et structurant
- Garantir la lisibilité des installations sur tout le territoire

Pour cela, la Ville a engagé :

- La programmation des travaux d'équipements des établissements communaux dans un schéma directeur cohérent et soutenable.
- L'intégration des coûts au plan pluriannuel d'investissement de la Ville

Une coordination du déploiement des stationnements communaux avec les projets métropolitains est en cours.

9.2. Les sites ciblés

9.2.1. Stationnements dans les équipements scolaires :

Afin de sécuriser le stationnement des vélos sur les sites scolaires, l'objectif est d'équiper tous les sites d'abri vélos à l'intérieur de l'enceinte de l'école pour les enfants et les équipes éducatives et d'appuis vélo à l'extérieur pour les adultes accompagnant les enfants à l'école.

L'utilisation grandissante des trottinettes impose la mise en place de stationnements spécifiques dans les abris vélos.

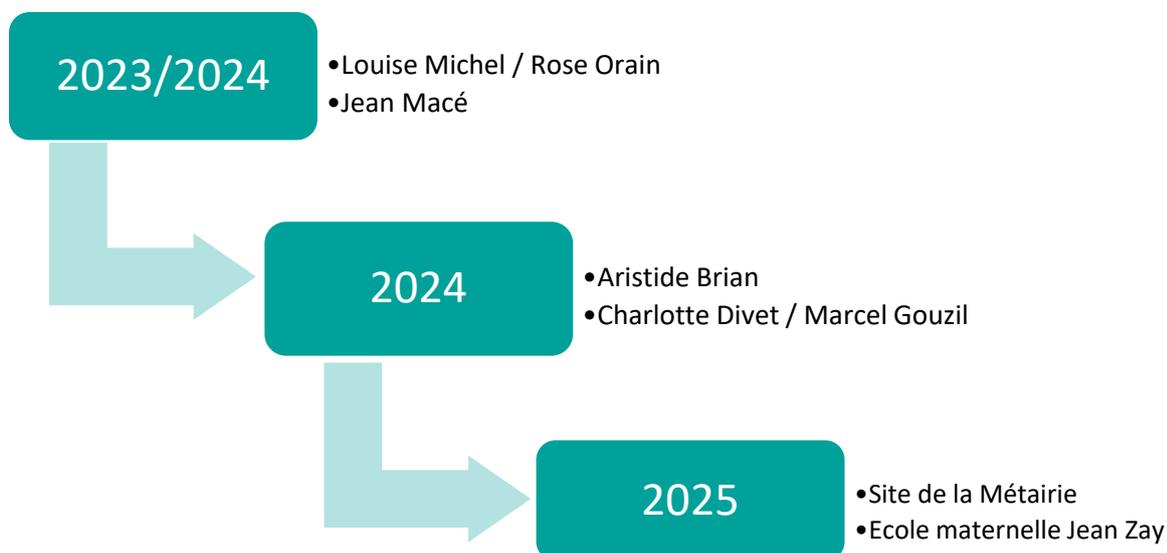
4 écoles sont déjà équipées de stationnements vélo efficients : l'école élémentaire Paul Bert, l'école élémentaire Jean Zay, l'école élémentaire Anne Frank et l'école maternelle Léon Blum.

Il y est proposé :

- Un ou plusieurs **abris vélos** à l'intérieur de l'enceinte de l'école pour les élèves et le personnel éducatif (préconisation d'1 emplacement pour 10 élèves en élémentaire)
- La fermeture de l'abri vélo en cas de risque avéré d'intrusion (ex : Paul Bert)
- Des emplacements trottinettes à l'intérieur des abris vélos
- Des **appuis vélos** sur l'espace public pour le stationnement des adultes accompagnant les enfants à l'école.

D'autres écoles tel que Marcel Gouzil sont équipés de stationnements vélo peu adaptés aux pratiques quotidiennes.

Le schéma directeur de déploiement des stationnements vélos dans les écoles prévoit le calendrier suivant :



9.2.2. Stationnement dans les équipements sportifs :

Des dispositifs de stationnement sous forme d'arceaux en libre accès ou des racks de « pince-roues » sont répartis sur la plupart des sites sportifs.

Ces dispositifs ne sont pas adaptés à un usage sécurisé et ne permet pas le déploiement de la pratique cyclable par les usagers de ces sites.

Il est préconisé le déploiement d'abris vélos éclairés sur les établissements sportifs cibles suivants :

- Le complexe sportif Paul Langevin
- Le complexe sportif René Gaudin
- Le complexe sportif Léo Lagrange
- Le gymnase Jules Boullery (mutualisation à étudier avec le centre Pierre Legendre)

Le plan de déploiement n'est pas encore programmé mais une priorisation des sites a été réalisée.

Priorité	Sites sportifs
1	Complexe Paul Langevin : centralité du site, multiplicité des pratiques et forte fréquentation
2	Complexe René Gaudin : implantation du parking vélo à coordonner avec les travaux du vélodrome
2	Gymnase Jules Boullery : les travaux de réaménagement prévus pourraient être une opportunité pour installer le parking vélo
3	Complexe Léo Lagrange : à engager dans le cadre de futur réaménagement du site

9.2.3. Stationnement sur les sites culturels

La situation des sites culturels et polyvalents est similaire aux sites sportifs (dispositifs existants mais non adaptés)

Les sites culturels et polyvalents ciblés pour être équipés d'abris vélos sont les suivants :

- Le théâtre Boris Vian
- L'Espace de la Tour à Plomb (ETAP)
- La salle l'Estuaire (à mutualiser avec le stade Suzanne et Donation Hauray)
- Le centre de l'Erdurière

De même que pour les équipements sportifs, le plan de déploiement est à programmer selon les priorités suivantes :

Priorité	Sites culturels et polyvalents
1	L'ETAP comme lieu multi acteurs et emblématique de la Ville
2	La salle l'Estuaire (à mutualiser avec le stade Hauray)
2	L'Erdurière (mais réinterroge la sécurisation des trajets cyclables desservant le sites)
3	Le Théâtre (temporalité à croiser avec les projets de réaménagement de ses abords)

9.2.4. Stationnements temporaires :

La Ville installe actuellement des emplacements de stationnement vélos temporaires sur ses événements d'ampleur à l'aide de barrières de type « Vauban ». Ce système ne permet ni l'accroche, ni l'optimisation de l'espace réservé aux cycles et rend difficile son utilisation. Il est donc proposé de s'équiper de racks vélos mobiles.

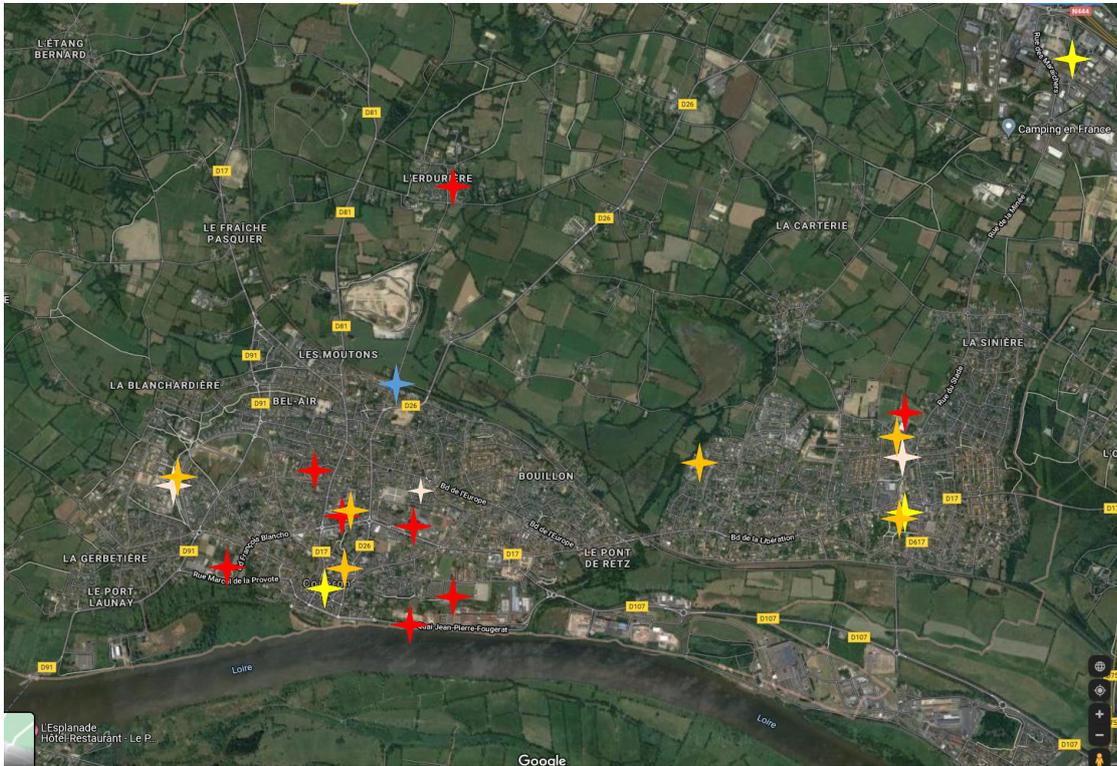
Le modèle préconisé doit respecter les mêmes règles que celle des appuis vélos pérennes (permettre d'attacher le cadre et la roue avant du vélo à la structure. Seule la fixation au sol diffère.

10. Principes généraux de déploiement des stationnements vélos

10.1. Enjeux du déploiement des stationnements vélos

- Poursuivre le déploiement des stationnements vélos dans les écoles
- Engager le déploiement d'abris vélos sur les équipements sportifs et culturels cibles
- Mutualiser l'équipement de certains sites municipaux grâce à l'implantation d'abris vélos en libre accès sur les deux centralités :
 - Couëron centre : salles municipales, hôtel de ville, site multimodal (bus express), ...
 - Chabossière : centre Henri Normand, école de musique, site multimodal
- Améliorer les dispositifs de stationnements sur le quai Jean-Pierre Fougerat
- Identifier les lieux de loisirs qui nécessiteraient l'implantation de stationnements vélos comme le lac de Beaulieu
- Engager des échanges avec les supermarchés : Carrefour Market et Super U pour l'implantation d'abris vélos sur leur site
- Garantir la présence d'arceaux vélos à proximité des commerces, professionnels de santé...
- Renforcer les stationnements permettant une liaison avec les transports en commun ou le covoiturage.
- Proposer des services de gonflage, petites réparations en libre-service sur certains lieux de stationnement stratégiques. Dans l'optique d'un déploiement du vélotourisme sur le trajet de la Loire à vélo, des bornes de recharges et de réparation sont à envisager. L'Espace de la Tour à Plomb pourrait être un site approprié pour être équipé.
- Respecter les préconisations suivantes lors du choix du mobilier et des équipements :
 - Le type d'appui vélo à privilégier sont les arceaux vélos
 - L'usage des trottinettes se généralisant, il est nécessaire de prévoir des emplacements de stationnement dédiés sur tous les sites.
 - Le modèle d'abri vélo / trottinette choisi doit être **évolutif** en fonction des besoins croissants.
 - Le parking vélo doit être aménagé dans un lieu facile d'accès sans dénivellation et idéalement à moins de 50m de l'entrée piétonne du bâtiment.
 - Des actions de sensibilisation devront être programmées lors de chaque installation d'un nouvel équipement afin de faire connaître auprès des usagers le nouveau dispositif
 - Un soin particulier doit être porté à la sécurisation des vélos du personnel qui stationne un vélo à la journée sur les sites.
- Acquérir des dispositifs de stationnements temporaires afin de permettre à certains sites non équipés de bénéficier de parkings vélos sur **des temps forts évènementiels** (Gerbetière, ...) ou de renforcer le stationnement pour des sites en cas d'évènement d'ampleur.

10.2. Cartographie de synthèse des besoins en déploiement des abris vélos



Lieux potentiels
d'implantation d'un
abri vélo

- ★ sites sur espace privé communal
- ★ sites sur espace public
- ★ sites scolaires

abri vélo existant

- ★ Espace métropolitain
- ★ Sites scolaires

SENSIBILISATION ET ACCOMPAGNEMENT

11. Mesures d'accompagnement, sensibilisation et services

Les mesures d'accompagnement et de sensibilisation visent à développer la culture des déplacements à vélo et à faciliter l'évolution des comportements. Elles sont essentielles pour accompagner le déploiement des aménagements sur le territoire.

11.1. Actions de sensibilisation grand public :

De actions de sensibilisation sont régulièrement organisées par la Ville. Elles s'appuient sur les dispositifs métropolitains ainsi que sur les dispositifs financés par les CEE (ex : Alvéole).

Chaque année, des temps festifs, informatifs et pédagogiques sur la pratique cyclable sont organisés sur le territoire.



Tous en selle : opération durant les estivales 2021 organisée par la Ville en partenariat avec Nantes métropole



Faites du vélo : mai 2022
Événement organisé sur le territoire métropolitain par l'association Place au vélo avec une halte animée à Couëron par l'association des idées vertes



Couëron point de départ de la vélo parade dans le cadre de l'événement Débords de Loire en juin 2023

11.2. Offre de services de Nantes métropole

Nantes métropole propose chaque année une offre de services vélo aux communes portant sur l'usage du vélo au quotidien. Ces propositions ont pour objectifs la transmission des savoir-faire, la montée en compétence et l'autonomisation des acteurs.

En 2023, elle s'articule autour de services directs à la population et de services pour les professionnels.

Exemples de services directs à la population :

- Bicloo mobile
- Contrôle technique vélo
- Formation « les bases de la vélonomie (vélo-autonomie) » : le contrôle technique
- Formation « les bases de la vélonomie » : les 1ers gestes de la mécanique cycle
- Marquage vélo
- Formation à la conduite vélo dans la rue
- Conseils et information à l'usage de vélos familiaux
- Animations pédagogiques pour les 6-11ans

Exemples de services aux professionnels :

- Formation « les bases de la mécanique cycle »
- Formation « perfectionnement à la mécanique cycle »

- Formation « anime une séquence pédagogique auprès des 6-11ans »
- Interventions potentielles complémentaires : les increvables en selle, les boîtes à vélo nantaises, professionnels du cycle

Toutes les villes de la métropole peuvent programmer des interventions sur leur territoire en faisant appel aux services de Nantes métropole dans la limite des capacités budgétaires annuelles et aux disponibilités des intervenants.

11.3. Possibilité d'achats et de réparation sur le territoire

Depuis 2 ans, 2 vélocistes et réparateurs vélo se sont installés sur le territoire couëronnais.

Des associations, comme le centre socio-culturel Pierre Legendre, proposent également des ateliers d'autoréparation.

11.4. Aide de Nantes métropole à l'achat ou la location bicloo

Le service Bicloo et les associations proposent une offre variée de location de vélos, en libre-service ou en location de longue durée, dans la métropole nantaise.

Le service Monbicloo est un service de de location de moyenne et longue durées. Adapté au territoire de Couëron (qui ne possède pas de station bicloo en libre-service), il permet aux Couëronnais de bénéficier d'une offre de location de vélo au mois ou à l'année. Sept modèles, de vélos sont proposés à la location (vélo classique, VAE, vélo cargo, tricycles...).

De nouvelles aides financières à l'acquisition de vélo, sous conditions de ressources, ont été mises en place par Nantes métropole en 2023 et viennent compléter le service de location.

Les aides à l'achat concernent :

- L'acquisition de vélos neufs ou d'occasion (vélo à assistance électrique, cargo, biporteur ou triporteur...) achetés auprès de professionnels du cycle
- Les kits d'électrification de vélos, homologués et posés par un professionnel du cycle.

L'acquisition d'un antivol et le marquage du vélo sont également pris en compte dans le calcul de la subvention s'ils sont achetés en même temps que le vélo.

11.5. Outil spécifique de géolocalisation

Géovélo est un site internet qui facilite les déplacements en vélo dans l'agglomération. Mise à jour régulièrement en partenariat avec Nantes Métropole, il permet d'identifier les itinéraires les mieux adaptés à la pratique cyclable.

Le site Géovélo est accessible également sur une application mobile dédiée.

12. Projets éducatifs : écomobilité scolaire, déploiement du savoir rouler à vélo

12.1. Les projets pédagogiques dans les écoles

Les écoles couëronnaises mènent de nombreuses actions de sensibilisation à la pratique cyclable (Emile et le serpent mobile, permis vélo, ...)

Elles peuvent bénéficier de l'offre pédagogique sur l'écomobilité proposée chaque année par Nantes métropole. Nantes Métropole s'appuie principalement sur Ecopôle et son réseau de partenaires associatifs pour réaliser ces animations.

Cette offre pédagogique est accessible aux classes de cycles 2 et 3 des établissements scolaires des communes de la Métropole qui en font la demande. Elle peut porter sur différentes thématiques de la transition écologique (déchets, alimentation, énergie, ...) y compris un cycle écomobilité.

ECOMOBILITÉ

• ANIMATION DÉCOUVERTE ÉCOMOBILITÉ

OBJECTIFS PÉDAGOGIQUES :

- Connaître les différents modes de déplacement et comprendre leurs impacts sur le changement climatique.
- Comprendre le rôle de la mobilité.
- Éveiller son regard critique sur son chemin domicile / école.
- Se forger un argumentaire pour devenir conscient.e de ses choix.

PUBLICS CONCERNÉS : Cycle 3 dont établissements éducatifs spécialisés, priorité aux CM2.

TEMPS D'ANIMATION : 1 séance en classe.

• CYCLE ÉCOMOBILITÉ

OBJECTIFS PÉDAGOGIQUES :

- Connaître les différents modes de déplacement et comprendre leurs impacts sur le changement climatique.
- Utiliser le jeu Mobilus pour découvrir la diversité des modes de déplacement sur la métropole nantaise.
- Se mettre en situation de choix de mode de déplacement.
- Éveiller son regard critique sur son chemin domicile / école.

PUBLICS CONCERNÉS : CM2, priorité aux écoles ayant participé au dispositif écomobilité de Nantes Métropole.

TEMPS D'ANIMATION : 2 séances en classe et 1 visite au choix.

• VISITES DÉCOUVERTES ÉCOMOBILITÉ

OBJECTIFS PÉDAGOGIQUES :

Observer les aménagements de l'espace public favorisant le partage de la rue et découvrir les évolutions du cours des 50 otages ces 100 dernières années.
Ou observer, analyser et questionner les aménagements aux abords de l'école en tenant compte de la sécurité, de l'accessibilité et de la diversité des modes de déplacement possibles.
Ou découvrir un service de mobilité de la métropole en rencontrant l'un des opérateurs qui les gèrent pour faciliter les déplacements alternatifs à la voiture solo sur le territoire.

PUBLICS CONCERNÉS : Cycle 3 dont établissements éducatifs spécialisés, priorité aux CM2.

TEMPS D'ANIMATION : 1 visite parmi les lieux proposés.

VISITE DE LA ZONE A TRAFIC LIMITÉ :

- Animations réalisées par : Associations du réseau Ecopôle
- Pré-inscription : <https://education.ecopole.com/> / Informations : emmanuelle.viard@alisee.org
- Lieu en extérieur : proche de la maison bicloo, cours des 50 otages, carré Feydeau à Nantes

MARCHE EXPLORATOIRE AUTOUR DE L'ÉCOLE :

- Animations réalisées par : Associations du réseau Ecopôle
- Pré-inscription : <https://education.ecopole.com/> / Informations : emmanuelle.viard@alisee.org
- Lieu : en extérieur, autour de l'école.

LES SERVICES DE LOCATIONS DE VÉLOS DE LA MÉTROPOLÉ : BICLOO

- Animations réalisées par : JC Decaux / opérateur bicloo
- Réservation : scolaires.bicloo@jcdcaux.com
- Lieu : maison bicloo, carré Feydeau à Nantes

LE CENTRE TECHNIQUE DE LA SEMITAN (MARDIS ET JEUDIS APRÈS-MIDI)

- Animations réalisées par : La TAN
- Réservation : rdacostage@semitan.fr
- Lieu : site hôpital Bellier Nantes

LA GARE CENTRALE MULTIMODALE SNCF

- Animations réalisées par : La SNCF
- Réservation : pdj.crg.interventions.milieu.scolaire@sncf.fr
- Lieu : Gare de Nantes

• PROJET ARTISTIQUE ÉCOMOBILITÉ

OBJECTIFS PÉDAGOGIQUES :

- Rendre les élèves plus autonomes dans leurs déplacements.
- Encourager le regard critique des élèves sur leur environnement de circulation.
- Découvrir la diversité de l'offre de mobilité et les aménagements mis en place par Nantes Métropole.
- Aiguiser la sensibilité des élèves aux différents niveaux d'information qui les entourent et à leur importance.
- Apprendre les rudiments du graphisme et des arts plastiques.

PUBLICS CONCERNÉS : CM2, 1 classe ayant suivi le cycle de l'écomobilité dans son ensemble.

TEMPS D'ANIMATION : environ 10 séances.

PRE-INSCRIPTION : <https://education.ecopole.com/> / Informations emmanuelle.viard@alisee.org

RESSOURCES COMPLÉMENTAIRES POUR ALLER PLUS LOIN

• ÉDUCATION ROUTIÈRE ET MOBILITÉ SCOLAIRE À VÉLO

Sortie pédagogique à vélo et sensibilisation aux gestes de conduite à vélo en ville.

PUBLICS CONCERNÉS : Réservé aux classes de cycle 3, priorité aux CM2, pour les écoles ayant bénéficié du dispositif écomobilité scolaire de Nantes Métropole et dont les élèves ont validé les Blocs 1 et 2 du Savoir Rouler à Vélo.

RENSEIGNEMENTS : velo@nantesmetropole.fr

• ATELIER PRATIQUE : ÉVALUATION DES CONNAISSANCES DANS LE CADRE DE L'ATTESTATION DE PREMIÈRE ÉDUCATION À LA ROUTE

L'association de prévention routière met en place et anime un circuit de maniabilité à vélo et une piste d'éducation routière. L'atelier se déroule sur un emplacement de 40x10 m, de préférence un gymnase mis à disposition. Recommandations : la théorie sur les quatre familles de panneaux doit avoir été vue en classe au préalable avec l'enseignant.

PUBLICS CONCERNÉS : CM2.

RENSEIGNEMENTS : Le comité 44 de l'association de Prévention Routière / comite44@preventionroutiere.com / 02 40 47 01 35

• ANIMATION : « LES BONS PLANS POUR SE RENDRE À L'ÉCOLE EN TOUTE SÉCURITÉ »

À partir d'un film et d'un jeu collectif, les enfants échangent avec deux animateurs (agents conducteur, contrôleur ou médiateur de la TAN) sur les comportements à adopter et les règles à connaître pour se déplacer en transports urbains, en car scolaire et à vélo, en toute sécurité.

PUBLICS CONCERNÉS : CM2. Réservé aux écoles de Nantes Métropole desservies par un circuit de transport scolaire.

RÉSERVATION : Service éducation de la commune de chaque école.

ANIMATIONS RÉALISÉES PAR : La TAN.

• DÉFI : ÉMILE LE SERPENT MOBILE

Émile est un défi mobilité à mener deux semaines avec tous les enfants d'une même école : l'objectif est d'être de plus en plus nombreux à se rendre à l'école en se déplaçant, en toute sécurité et en respectant l'environnement.

PUBLICS CONCERNÉS : Cycle 2 et 3 dont établissements éducatifs spécialisés et périscolaire et centres de loisirs.

RENSEIGNEMENTS : Laure Quinet / Transway / laure.quinet@transway.fr / 06 31 20 37 87

• OUTILS MOBILUS

OBJECTIFS PÉDAGOGIQUES :

- Un classeur pour développer un projet sur l'écomobilité et développer la citoyenneté active.
- Une exposition pour expliquer les notions de sécurité, civisme, multimodalité.
- Un jeu de société pour identifier les moyens de transport sur le territoire métropolitain et prendre conscience de leurs avantages ou inconvénients.

PUBLICS CONCERNÉS : À partir du cycle 3, périscolaire, dont établissements éducatifs spécialisés, U.L.L.S

RENSEIGNEMENTS : Écopôle / CPIE Pays de la Loire / celine.merand@ecopole.org / 02 40 48 57 01
Transport à la charge de l'emprunteur. Prêt de 15 jours.

• OUTILS : TOI, MOI, NOUS, LA RUE POUR TOUS

Un jeu de sept familles et de bataille, un guide et une exposition pour apprendre à vivre et circuler harmonieusement dans une ville apaisée.

PUBLICS CONCERNÉS : Maternelle, primaire et périscolaire, dont établissements éducatifs spécialisés, U.L.L.S

RENSEIGNEMENTS : Écopôle - CPIE Pays de Nantes
Écopôle / CPIE Pays de la Loire / celine.merand@ecopole.org / 02 40 48 57 01
Transport à la charge de l'emprunteur. Prêt de 15 jours.

12.2. Le dispositif « Savoir rouler à vélo »

Le dispositif national « Savoir rouler à vélo » (SRAV) vient renforcer ces actions par un cursus d'apprentissage de la pratique cyclable accessible aux élèves d'écoles élémentaires. L'objectif visé est une pratique autonome au collège.

Ce programme d'apprentissage est dispensé sur les temps scolaires, périscolaires ou extrascolaires.

Il est évoqué dans la loi d'orientation des mobilités, promulguée le 24 décembre 2019, ainsi que dans la loi n° 2022-296 du 2 mars 2022 visant à démocratiser le sport en France, au même titre que le "savoir nager" en tant que savoir sportif fondamental.

Il se divise en 3 modules :

1. Savoir Pédaler (2 à 5h) : maîtriser les fondamentaux du vélo.
2. Savoir Circuler (3h) : découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé.
3. Savoir Rouler à Vélo en situation réelle (2 à 5h, selon volume d'heures consacrées au bloc 1).

Le programme Génération Vélo propose un accompagnement et des financements pour déployer le Savoir Rouler à Vélo. Il s'adresse aux collectivités territoriales désireuses de déployer le dispositif du Savoir Rouler à Vélo sur leur territoire.

La prise en charge financière par des dispositifs des certificats d'économies d'énergie (CEE) est prévue à hauteur de 50 % des interventions réalisées par les partenaires de ce dispositif.

Pour bénéficier d'un financement, les collectivités doivent faire appel à des intervenants référencés par le Savoir Rouler à Vélo et Génération Vélo. Deux associations peuvent dispenser ce cursus sur le territoire de Couëron : Place au vélo et le Véloce Sport Couëronnais.

12.3. L'écomobilité scolaire : une approche systémique

Pour engager une démarche globale dans un établissement primaire visant à accompagner le changement des pratiques de mobilité pour venir à l'école, Nantes métropole propose un dispositif d'écomobilité scolaire.

Ce dispositif vise à la fois l'éducation et la sensibilisation, mais également l'adaptation des infrastructures à la fois à l'intérieur de l'école (stationnement vélo) et sur les espaces publics aux abords des écoles.

Il se matérialisait jusqu'à 2023 par l'accompagnement d'un bureau d'étude pour l'établissement d'un diagnostic et d'un plan d'action.

Deux sites scolaires couëronnais ont déjà suivi ce dispositif : l'école Paul Bert en 2018 et le site Anne Frank Léon Blum en 2022. Ces deux projets ont permis d'aboutir à la création de stationnements vélo dans l'enceinte des écoles, de l'apaisement des abords par des cheminements piétons ou le test de rue scolaire ainsi que de mesures de sensibilisation des élèves.

Ces projets ont également permis de mettre en place des actions de sensibilisation comme Emile et le serpent mobile dans les deux écoles (pérennisé chaque année pour l'école Paul Bert) ainsi que le cycle écomobilité et le dispositif savoir rouler à l'école Anne Frank en 2023.

Ces projets pilotés par la Ville, ont été coconstruits avec les parents d'élèves et les équipes éducatives.

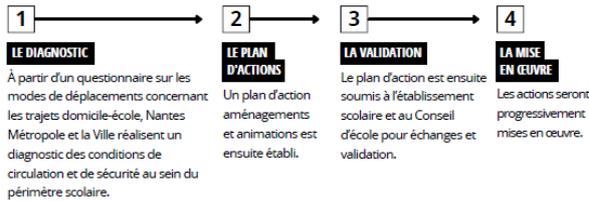
Exemple de support de communication produit par le bureau d'étude en fin de diagnostic dans le cadre du projet de l'école Anne Frank en 2022 :

L'écobilité scolaire, c'est quoi ?

Ce dispositif invite à repenser les déplacements des élèves vers leur école afin de réduire l'usage de la voiture particulière en faveur de pratiques plus sûres, moins polluantes et plus conviviales telles que le vélo, la trottinette, la marche ou les transports collectifs.

Comment se déroule-t-il ?

Plusieurs étapes sont nécessaires à la réalisation d'un plan d'écobilité scolaire.



4 bonnes raisons de venir à l'école, à pied ou à vélo.

Pour favoriser une ville apaisée et conviviale :

Se déplacer autrement qu'en voiture permet de profiter différemment de la ville : les enfants et leurs parents redécouvrent leur quartier. C'est aussi plus de convivialité et un moyen de connaître d'autres parents, ses voisins...

Pour une ville durable :

Moins de voitures dans les rues diminue le bruit, la pollution et améliore le cadre de vie.

Pour les bienfaits de l'exercice physique :

La marche et le vélo sont des activités physiques qui profitent aussi bien aux enfants qu'aux accompagnateurs. L'Organisation Mondiale de la Santé recommande de pratiquer 30min d'activité physique modérée par jour. Pensez-y !

Pour appréhender la sécurité routière :

Moins de voitures devant l'école, c'est plus de sécurité pour tous. Aller tous les jours à l'école, à pied ou à vélo permet également aux enfants d'acquies l'autonomie et le comportement adapté à avoir dans la rue : respecter les sens de circulation, apprendre à traverser...

Nantes Métropole
2 cours du Champ de Mars
44023 Nantes Cedex 9
TEL 02 40 99 48 48
Fax 02 40 99 52 99
www.nantesmetropole.fr



L'école Anne Frank adopte l'écobilité !

« Comment favoriser la venue des parents et des enfants à l'école à pied, à vélo, à trottinette ? »

C'est la question que se posent Nantes Métropole et la ville de Couëron à travers le dispositif d'écobilité scolaire.

L'objectif :

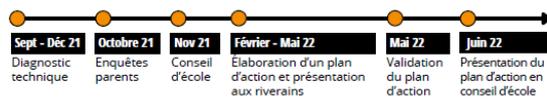
Proposer et mettre en œuvre, en lien avec les parents et l'équipe éducative, un plan d'actions permettant de favoriser les modes doux (vélo, marche, trottinette...) pour venir à l'école.

Ce dispositif expérimental s'intègre au nouveau Plan Vélo de la Métropole. En 2022, ce sont plus de cinquante écoles qui auront intégré la démarche à l'échelle de l'agglomération nantaise.

Chaque plan d'écobilité scolaire est différent. Il s'adapte à l'école, au quartier, aux parents et aux enfants.



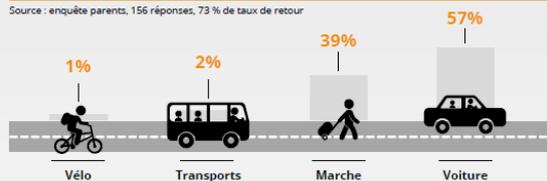
Votre école a intégré le dispositif d'écobilité scolaire en septembre 2021



LE DIAGNOSTIC

1 Aujourd'hui, comment les enfants viennent à l'école Anne Frank ?

Source : enquête parents, 156 réponses, 73 % de taux de retour



2 Quelles sont les principales difficultés que vous rencontrez aux abords de l'école ?

- Les problèmes de stationnement à proximité de l'école
- Les vitesses élevées de circulation des véhicules
- Difficultés liées à l'intensité du trafic
- Aménagements cyclables insuffisants ou de mauvaise qualité

3 Les mesures que vous souhaitez

- Sécurisation des trajets pour les piétons
- Amélioration des aménagements cyclables
- Moins de circulation aux abords de l'école
- Des garages sécurisés pour les vélos à l'école
- Une vitesse moins élevée des véhicules aux abords de l'école

De nouveaux aménagements pour rendre l'accès à l'école plus sûr et plus confortable

Suite au diagnostic réalisé, Nantes Métropole et la ville de Couëron ont établi un plan d'action pour améliorer les conditions d'accès à l'école en modes doux.

Venir à pied, à vélo ou à trottinette doit devenir ainsi plus sûr et plus confortable tant pour les enfants que pour les parents.

ÉCOLE ANNE FRANK 6 TYPES D'AMÉNAGEMENTS RETENUS

- Création d'une place PMR (fait : avril 2022)
- Répertoire des poches de stationnement pour les parents et les personnels de l'école (2022)
- Sécuriser les traversées piétonnes devant l'école (fin 2022)
- Réaménager les abords de l'école en améliorant la visibilité et le double sens cyclable (fin 2022)
- Améliorer le stationnement vélos enfants dans l'école + créer du stationnement trottinettes (2023)
- Tester la fermeture temporaire de la rue aux heures d'entrée et sortie des classes (2023)

Mise à l'étude :

- de la réfection des rampes (2023)
- de l'aménagement de l'intersection rue des Ardillats/rue de la Pierre (2023)
- du métropiéton (2024)

Des animations pédagogiques visant à sensibiliser et informer sur la pratique des modes doux sont proposées notamment par Nantes Métropole. Elles ont été mises en œuvre par l'équipe éducative durant l'année scolaire 2021-2022 et se poursuivront sur l'année 2022-2023.

Exemple de support de communication produit par le service communication de la Ville dans le cadre de la mise en œuvre du plan d'action

J'ai besoin de venir en voiture : où stationner pendant l'expérimentation ?

120 places de stationnement à moins de 5 minutes à pied de l'école
2 places PMR (mobilité réduite)
Distances de l'école et durées de trajet à pied

4 bonnes raisons de venir à l'école, à pied ou à vélo.

- Pour favoriser une ville apaisée et conviviale**
Se déplacer autrement qu'en voiture permet de profiter différemment de la ville : les enfants et leurs parents redécouvrent leur quartier. C'est aussi plus de convivialité et un moyen de connaître d'autres parents, ses voisins...
- Pour une ville durable**
Une baisse du nombre de voitures permet une diminution du bruit, de la pollution et améliore le cadre de vie.
- Pour les bienfaits de l'exercice physique**
La marche et le vélo sont des activités physiques qui profitent aussi bien aux enfants qu'aux accompagnateurs. L'Organisation Mondiale de la Santé recommande de pratiquer 30 min d'activité physique modérée par jour.
- Pour appréhender la sécurité routière**
Moins de voitures devant l'école, c'est plus de sécurité pour tous. Aller tous les jours à l'école, à pied ou à vélo permet également aux enfants d'acquiescer l'autonomie et le comportement adapté à avoir dans la rue : respecter les sens de circulation, apprendre à traverser...

LES ÉCOLES ANNE-FRANK ET LÉON-BLUM TESTENT LA RUE SCOLAIRE DU 22 MAI AU 23 JUIN 2023

Ecomobilité scolaire

Nantes Métropole COUÉRON

L'écomobilité scolaire, c'est quoi ?

Ce dispositif invite à repenser les déplacements des élèves vers leur école afin de réduire l'usage de la voiture individuelle en faveur de pratiques plus sûres, moins polluantes et plus conviviales telles que le vélo, la trottinette, la marche ou les transports collectifs.

Un diagnostic local

Suite au diagnostic réalisé avec l'association de parents d'élèves et les équipes éducatives des écoles, Nantes Métropole et la ville de Couéron ont établi un plan d'action concerté pour améliorer les conditions d'accès à l'école en modes doux.

Les objectifs partagés sont :

- Sécuriser les trajets piétons
- Améliorer les aménagements cyclables
- Réduire la circulation et la vitesse aux abords des écoles
- Proposer des stationnements pour les vélos et les trottinettes dans l'école

Venir à pied, à vélo ou à trottinette doit devenir ainsi plus sûr et plus confortable tant pour les enfants que pour les parents.

Les actions déjà mises en œuvre ou en cours...

Création d'un stationnement dédié aux personnes à mobilité réduite (PMR)

Sécurisation des traversées piétonnes

Réaménagement des abords de l'école en améliorant la visibilité et le double sens cyclable

Remplacement et création de stationnements vélos et trottinettes dans l'école

Actions pédagogiques

- Animation, par l'équipe enseignante, de la campagne Émile, le serpent mobile : un défi ludique et pédagogique visant à encourager les enfants et leurs parents à adopter des modes de transport plus actifs : la marche, le vélo, les transports en commun.
- Ateliers « Savoir rouler à l'école » pour permettre aux élèves de CM1 et CM2 de bénéficier des apprentissages nécessaires à une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège.

Expérimentation de la rue scolaire du 22 mai au 23 juin

La ville de Couéron et Nantes Métropole, en concertation avec les écoles Léon-Blum et Anne-Frank et l'association des parents d'élèves, ont souhaité expérimenter la rue scolaire le matin. Cette expérimentation a pour objectif d'apaiser les abords des écoles, d'encourager les déplacements piétons et cyclistes, et créer ainsi un espace public qui favorise une meilleure relations famille, école, périscolaire, quartier.



En pratique :

- Une partie de la rue de la Pierre sera fermée à la circulation les matins de 8h20 à 8h50 et les mercredis midi de 11h20 à 11h50 du 22 mai au 23 juin sauf pour les vélos, les piétons et les trottinettes.
- Des barrières seront installées au croisement de la rue de la Pierre et de la rue de la Minoterie. Des médiateurs de Nantes Métropole seront présents afin de dialoguer et d'expliquer la démarche.
- Les véhicules motorisés ne pourront plus franchir le périmètre lors de cette période, à l'exception des cars scolaires et des personnes à mobilité réduite (PMR).
- Les voitures stationnées dans le périmètre pourront en sortir librement mais il sera interdit de venir s'y stationner pendant la période de fermeture.
- Les stationnements gênants dans les rues proches de la zone sont susceptibles de faire l'objet d'une verbalisation.

Attention, dans la zone fermée à la circulation, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée et bénéficient de la priorité sur les véhicules.

Une évaluation du dispositif sera proposée à l'issue de l'expérimentation.

Suite à une évaluation de son dispositif d'écomobilité scolaire, la métropole a décidé de le faire évoluer en une offre d'avantage « à la carte » afin de pouvoir s'adapter aux spécificités des villes et des sites scolaires.

Ce nouveau dispositif vise à répondre aux objectifs suivants :

- S'adapter aux territoires et à leurs spécificités
- Impliquer tous les acteurs dont les équipes éducatives, les enfants et les familles
- Raisonner à l'échelle du quartier (pas uniquement devant l'école)
- Mieux communiquer sur la démarche et rendre visible l'offre d'animation
- Évaluer et accompagner dans la durée

Il sera opérationnel au dernier trimestre 2023 et s'organisera en 4 axes :

- Animation, pédagogie
- Connaissances des usages et accompagnement technique : diagnostics, enquêtes mobilités, accompagnement d'expérimentation
- Communication : valorisation des actions
- Bilans et évaluation

13. Exemplarité de la ville de Couëron

La ville de Couëron a initié en 2013 un plan de déplacement d'administration.

Dans ce cadre, les services transition écologique et ressources humaines travaillent au déploiement d'actions visant l'exemplarité des déplacements du personnel tant domicile travail que déplacements professionnels.

13.1. Adhésion au dispositif Pack mobilité métropolitain

Le dispositif Packs Mobilité est un dispositif métropolitain qui offre un bouquet de services et un accompagnement personnalisé aux employeurs de Nantes et son agglomération ainsi qu'à leurs salariés visant à favoriser la multi modalité et le transfert modal.

Nantes Métropole a confié la mission de coordination de la mobilité à la Semitan qui accompagne les entreprises et les administrations dans ce cadre.

La Ville est adhérente au dispositif Pack Mobilité métropolitain au niveau 2 (sur 3). Cette adhésion est gratuite.

En termes de pratique cyclable, ce dispositif Pack Mobilité permet notamment d'avoir accès à des réductions tarifaires auprès de Bicloo pour tous les agents de la ville (location longue durée de vélo et vélo à assistance électrique).

13.2. Des engagements réaffirmés dans les Lignes directrices de gestion 2021-2026

La loi de transformation de la fonction publique du 6 août 2019 prévoit que des lignes directrices de gestion soient établies pour les collectivités de plus de 50 agents.

Ces lignes directrices de gestion déterminent la stratégie pluriannuelle de pilotage des ressources humaines, notamment en matière de gestion prévisionnelle des emplois, des effectifs et des compétences

Ces lignes directrices se traduisent par une stratégie pluriannuelle de pilotage des ressources humaines.

La stratégie 2021-2026 consacre un volet aux déplacements des agents au sein de l'axe « conditions de travail » nommé : « accompagner la mobilité durable auprès des agents de la collectivité ».

Il pose les objectifs suivants :

- Actualiser, animer et suivre le plan de mobilité de la Ville : mise à jour du diagnostic, préconisations et plan d'action
- Augmenter le niveau d'adhésion au pack mobilité de Nantes métropole
- Promouvoir l'usage du vélo : stationnement sécurisé, réflexion sur la mise en place de l'indemnité kilométrique vélo, expérimentation de mise à disposition de vélos à assistance électrique les déplacements professionnels
- Encourager l'utilisation des transports publics : participation financière aux abonnements, achats de tickets de transport en commun, information de l'offre de transports publics pour accéder au site,
- Prendre en compte l'aspect mobilité dans les projets d'aménagement des horaires de travail : répartition des heures d'arrivée et de départ, mise en place du télétravail
- Informer les agents (communication interne : organisation d'un forum au moins tous les deux ans pour le personnel sur place avec l'aide des partenaires mobilité de Nantes métropole, ateliers d'information et de sensibilisation
- Inciter au covoiturage

L'achat de nouveaux vélos à assistance électrique pour les déplacements du personnel est programmé en 2023. La mise en œuvre des autres objectifs reste à planifier.

Conclusion :

Le plan de déplacement d'administration n'est plus suivi actuellement.

L'ambition reposée dans les lignes directrices de gestion devrait permettre la réactivation d'un nouveau plan d'action mobilité durable.

En terme de pratique cyclable, malgré quelques actions qui se poursuivent (aide à la location de vélo longue durée, renouvellement de la flotte de vélo à assistance électrique pour les déplacements professionnels), une stratégie de déploiement cohérente reste à poser pour être véritablement efficace sur le terrain.

14. Actions de sensibilisation et d'accompagnement qui gagneraient à être développées sur le territoire

Certains champs d'action de sensibilisation ou d'accompagnement n'ont pas été ou très peu observés sur le territoire et gagneraient à être développés pour accompagner le report vers la pratique cyclable.

14.1. Sensibilisation des automobilistes

De nombreux comportements incivils des automobilistes sont constatés régulièrement et empêchent une pratique cyclable sereine et sécurisée :

- Stationnement sur aménagement cyclable,

- Survitesse,
- Non-respect des espaces de dépassement,
- Non-respect des priorités cycle...

Le plan vélo communal pourrait intégrer des actions de sensibilisations des automobilistes visant une meilleure cohabitation des modes de déplacements sur l'espace public.

14.2. Lisibilité sur l'espace public

Les cheminements sécurisés ou les aménagements cyclables (stationnement...) ne sont pas toujours visibles ni compréhensibles pour les usagers ce qui en rend l'utilisation parfois complexe.

Des réflexions sur le jalonnement, la communication et la visibilité sur l'espace public gagnerait à être évoqué dans le plan d'action.

14.3. Mobilisation des acteurs économiques

Nantes métropole déploie un dispositif spécifique pour accompagner les acteurs économiques métropolitains. (ex : pack mobilité). Très peu d'entreprises couëronnaises ont adhéré au pack mobilité. Un relais de la Ville auprès des entreprises de son territoire pourrait participer à son déploiement à plus grande échelle.

Il existe d'autres dispositifs pour encourager les entreprises à favoriser la pratique cyclable de leurs salariés comme le programme Objectif Employeur Pro-Vélo (OEPV). Il s'agit d'un programme CEE (Certificats d'Economies d'Energie) qui vise à accompagner les employeurs dans le développement d'une culture vélo au sein de leurs établissements. Le programme propose notamment une aide financière aux employeurs afin de déployer des équipements et services « pro-vélo » pour les déplacements domicile-travail et professionnels de leurs collaborateurs, clients et fournisseurs.

Focus Hauts-de-Couëron

Une dynamique a été initiée dans la zone d'activité des Hauts de Couëron en 2021 avec l'élaboration d'une enquête mobilité auprès des salariés et le partage d'un plan d'action avec les responsables d'entreprises.

Cette dynamique doit être maintenue afin d'engager la mise en œuvre des actions partenariales programmées au plan d'action.

CONCLUSION DU DIAGNOSTIC STRATEGIQUE

- 1 Seule une politique ambitieuse et volontariste et une mobilisation de tous les acteurs du territoire permettront le report modal ambitionné par le plan de déplacement urbain métropolitain (de 1000 déplacements vélo/jours actuellement à 7000 déplacements vélo/jours sur le territoire couëronnais en 2035).
- 2 Les Couëronnais portent un intérêt croissant pour les mobilités actives et ont exprimé à de multiples reprises leurs besoins pour faciliter leur pratique cyclable quotidienne
- 3 Le territoire possède des atouts mais également des faiblesses :
 - Une structuration du territoire complexe pour la pratique du vélo (double centralité, villages)
 - Un gabarit des voies très souvent incompatible avec la séparation des modes de déplacement
 - Des déplacements cyclables facilités par le déploiement des zones 30
- 4 Le réseau cyclable actuel n'est pas encore efficient :
 - Réseau discontinu
 - Disparité des types d'aménagement sur un même linéaire
 - Rabattement vers les linéaires sécurisés insuffisant
 - Un état d'entretien de certaines voies incompatibles avec la pratique cyclable sécurisée
- 5 14 projets d'aménagement cyclables sont programmés d'ici 2026. 17 km d'aménagements cyclables seront progressivement ajoutés aux 21 km recensés en 2021 dont près de 10 km sur le territoire de Couëron.
- 6 Le schéma général des aménagements cyclables ne pourra être réalisé sans une réinterrogation du plan de circulation général du territoire pour améliorer la cohabitation entre les différents modes et dégager davantage de place pour les modes actifs.
- 7 Pour consolider le réseau cyclable, il est proposé de l'articuler autour d'un maillage d'axes structurants et de zones apaisées en :
 - Poursuivant la levée des discontinuités
 - Garantissant la cohabitation de tous les modes dans les zones 20 et 30
 - Créant des zones apaisées autour des écoles
 - Développant les liaisons intercommunales et interquartier
 - Reprenant les aménagements existants inefficients
 - Garantissant l'entretien régulier des aménagements
 - Facilitant d'avantage l'intermodalité par des liaisons sécurisés vers des plateformes multimodales comme la gare
- 8 L'offre de stationnement doit être adaptée aux usages et répartie sur l'espace public et les équipements municipaux.
- 9 Un plan de déploiement des stationnements vélos identifie une vingtaine de sites à équiper progressivement en parking vélo : 8 écoles, 4 sites sportifs, 4 sites culturels et polyvalents et 3 sites sur l'espace public ainsi que des besoins en stationnement temporaire

- 10** Les actions de sensibilisation sur le territoire sont essentielles pour rendre visible la pratique cyclable et accompagner les changements de comportements. Elles doivent être confortées et étendues à tous les publics.
- 11** Les dispositifs d'accompagnement métropolitains doivent être relayés sur le territoire et accompagnés par la Ville pour être d'avantage déployés.
- 12** Il est possible de s'appuyer sur les engagements pris dans le cadre des lignes directrices de gestion RH pour réactiver le plan de déplacement d'administration de la Ville
- 13** Les expériences sur deux sites scolaires à Couëron confortent l'idée que les programmes d'écomobilité scolaire permettent d'enclencher une dynamique globale et partagée sur les mobilités actives et garantissent la prise en compte de tous les enjeux d'une mobilité apaisée aux abords des écoles.