



Loire-Atlantique Développement

Plan de déplacement de la commune de
Haute-Goulaine

Réunion publique

En partenariat



Une entreprise pionnière et innovante

9 % de notre temps consacré à l'innovation

Née de l'Économie Sociale & Solidaire

Créée en 1986

Inddigo Société à mission

Depuis 2021

Un modèle d'entreprise singulier

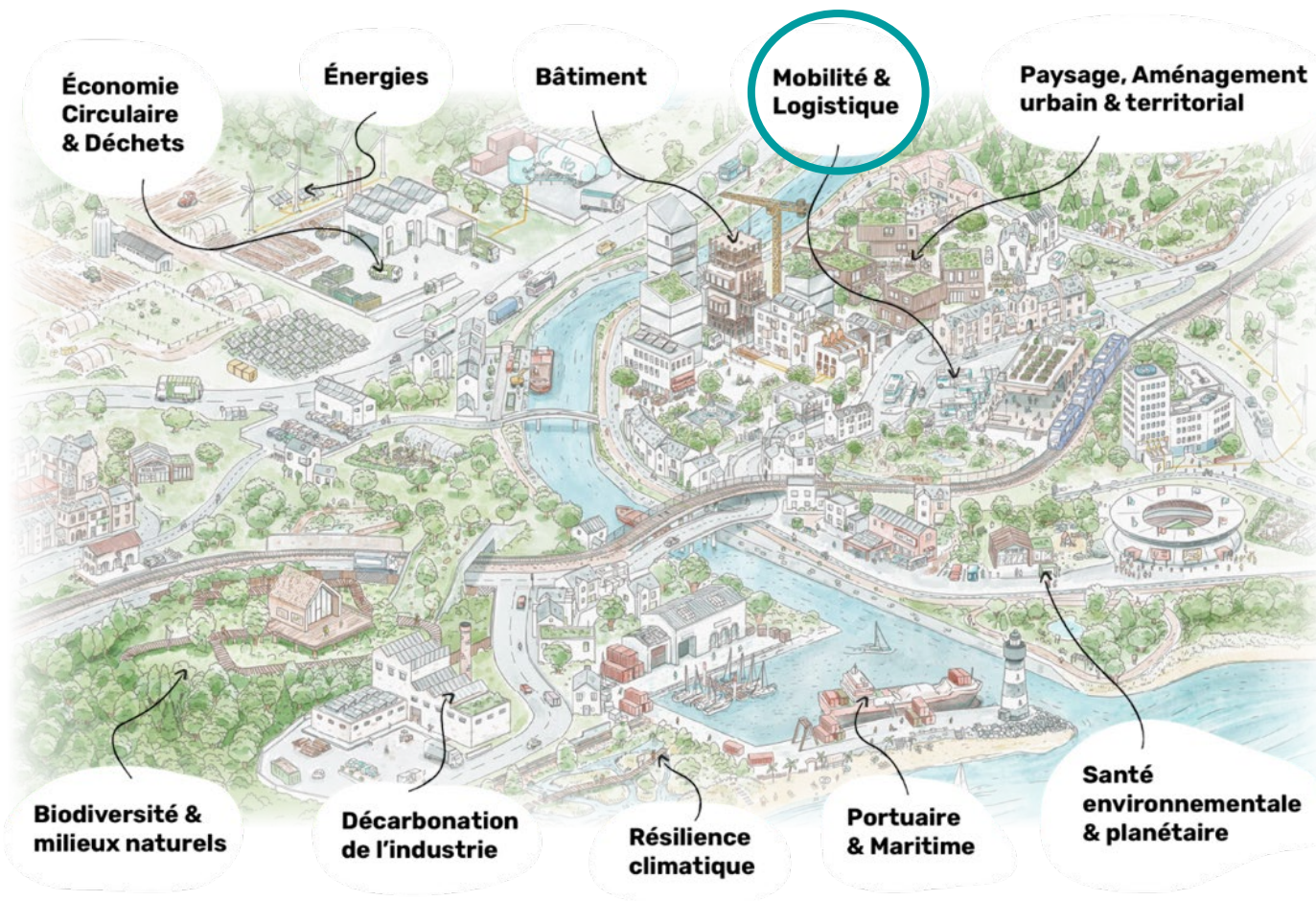
100 % du capital détenu par les salariés

380 collaborateurs

Des compétences riches et diverses

Un ancrage territorial

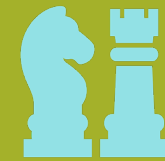
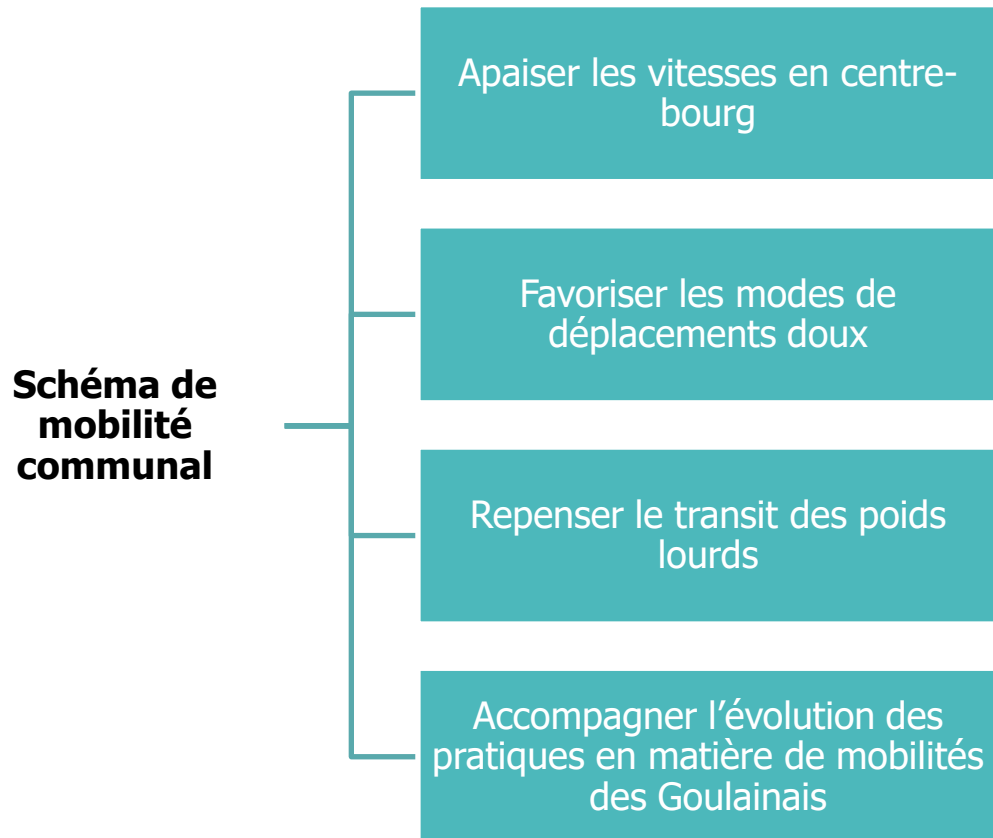
15 établissements



Introduction

INTRODUCTION

Les objectifs de l'étude



Stratégique

- Démarche prospective et cohérente dans le temps



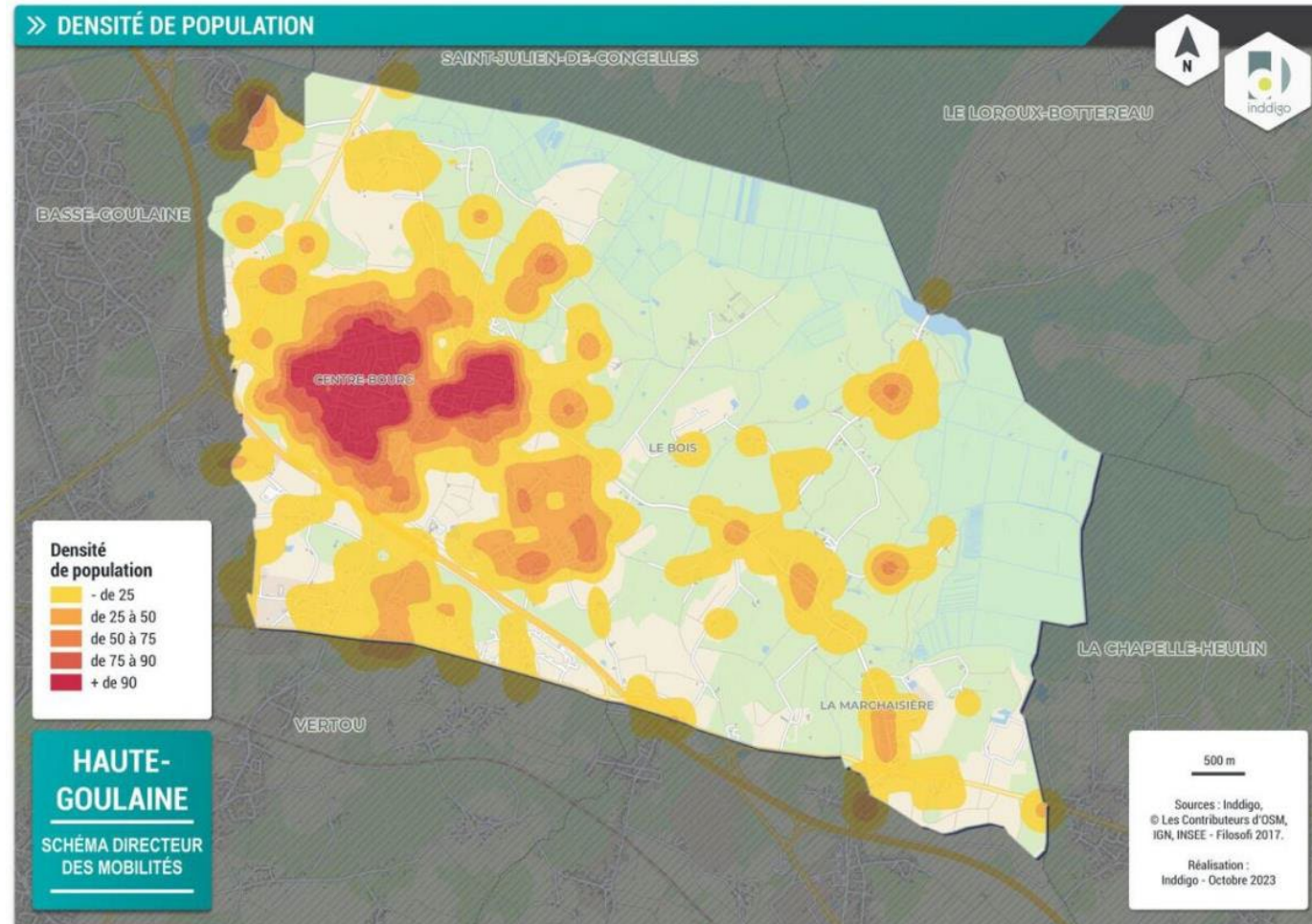
Opérationnel

- Plan des déplacements = outil de mise en œuvre de la stratégie

INTRODUCTION

Le territoire de Haute-Goulaine

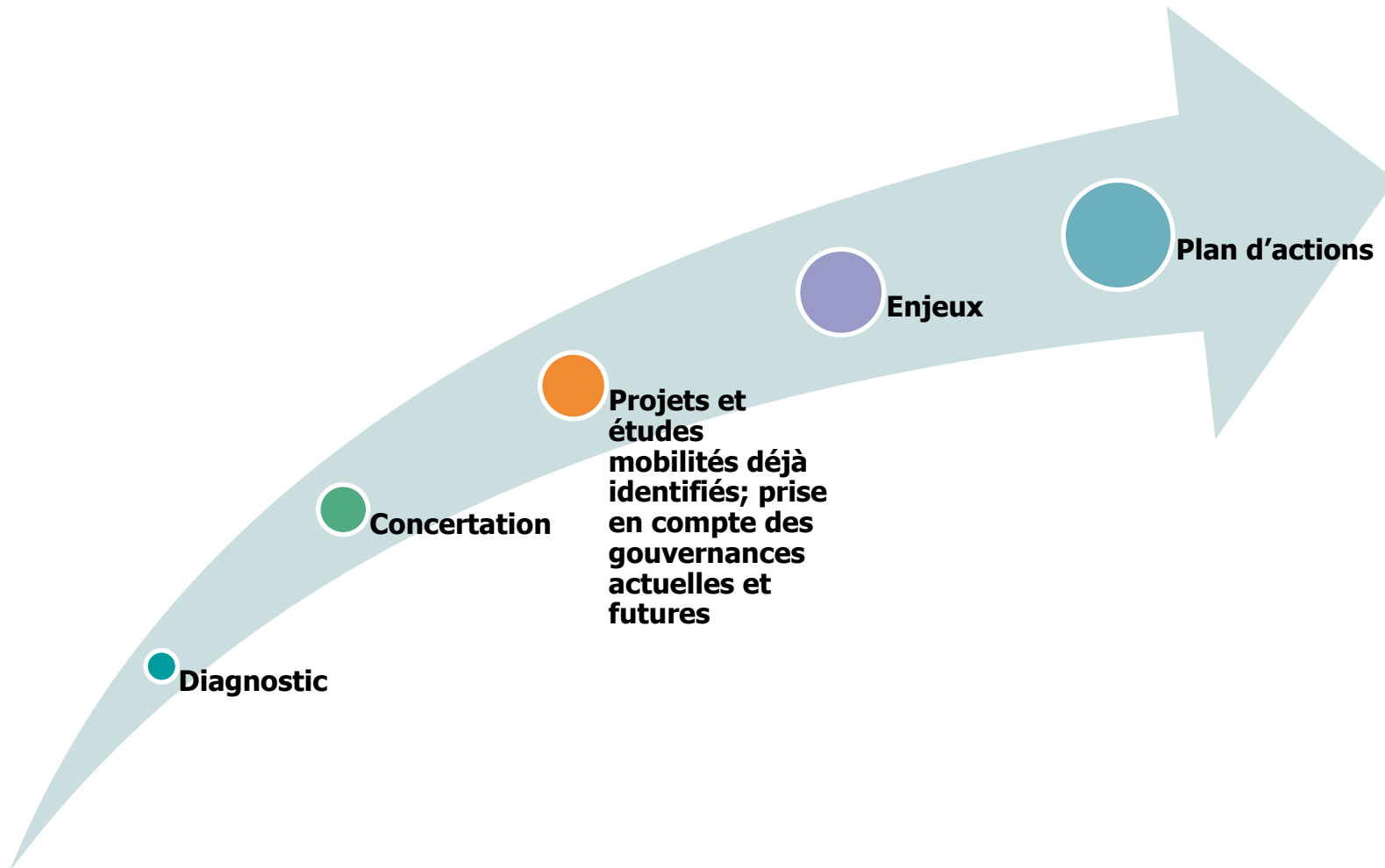
- ✓ **Un territoire mixte, urbain et agricole**
- ✓ **Un centre-bourg à l'ouest du territoire, en bordure de la N249**
- ✓ **Commune limitrophe de Nantes Métropole – ceinture urbaine**
- ✓ **Deuxième commune la plus importante démographiquement de Clisson Sèvre Maine Agglomération**



INTRODUCTION

Les étapes

✓ Les étapes permettant d'aboutir au plan d'actions



Synthèse du diagnostic

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

2 grands temps forts

30 novembre 2023

Le forum des mobilités



Et une enquête mobilité (435 réponses) et des interviews flash (23 réponses)

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

Les enjeux de mobilité sur la commune

Adapter le réseau routier pour promouvoir les déplacements doux et réduire le transit



Réorganiser le stationnement dans le centre-bourg afin de diminuer l'emprise de la voiture dans l'espace public.



Développer un réseau piétonnier et cyclable reliant les quartiers résidentiels, les zones d'emploi et les services de la commune pour encourager la pratique



Repenser l'accessibilité de la commune et sa connectivité au réseau de transport en commun existant



La stratégie

STRATÉGIE ET DÉCLINAISON EN PLAN D' ACTIONS

Atelier de travail avec la population, les usagers du territoire et les élus



Atelier population et usagers : 19 février 2024

- ✓ Présenter aux acteurs et/ou à la population l'avancée des réflexions en matière de mobilité
- ✓ Faire réagir, voire faire se positionner les participants sur ces premières propositions, notamment les scénarios de circulation dans le centre-bourg

Atelier élus : 22 février 2024

- ✓ *Priorisation d'actions opérationnelles en fonction des objectifs et du budget*
- ✓ *Clarification des grandes priorités et écartier certaines actions moins prioritaires.*
- ✓ *Faire réagir, voire faire se positionner les élus sur les scénarios de circulation dans le centre-bourg*



STRATÉGIE ET DÉCLINAISON EN PLAN D' ACTIONS

Axes d'action

Adaptation des voies et espaces publics aux différents modes de déplacements

Sécuriser les piétons, en particulier sur les traversées et autour des écoles

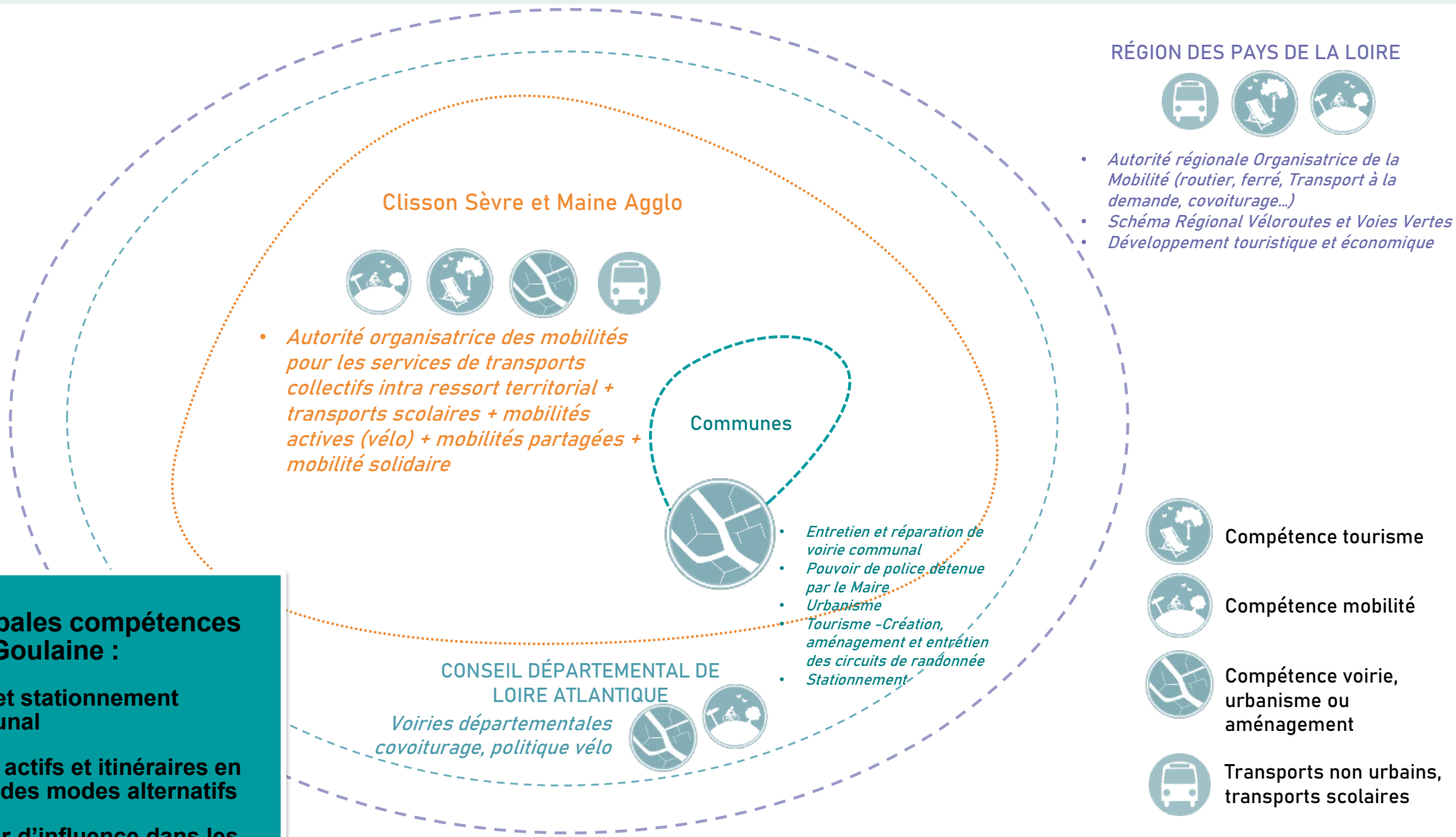
Développer les modes actifs pour accéder aux services du quotidien

Travailler avec l'agglomération et la Région pour une desserte améliorée du territoire en transport en commun

Déclinés en 11 fiches actions, qui seront portés par la commune et/ou ses partenaires

STRATÉGIE ET DÉCLINAISON EN PLAN D' ACTIONS

La gouvernance locale de mobilité



Les principales compétences de Haute-Gaulaine :

- **Voirie et stationnement communal**
- **Modes actifs et itinéraires en faveur des modes alternatifs**
- **Pouvoir d'influence dans les autres instances clés**

STRATÉGIE ET DÉCLINAISON EN PLAN D' ACTIONS

Positionnement actuel du territoire

- ✓ **Des actions sont d'ores et déjà mises en place sur le territoire**
- ✓ **Le positionnement du territoire peut être différent en fonction de ces actions**
- ✓ **La commune peut être :**

Chef de file	Incitateur	Participant
Porte le sujet, finance majoritairement les actions, ...	Porte une politique et aide aux projets, mais pas de portage direct.	S'inscrit dans les actions mises en place par les autres niveaux.

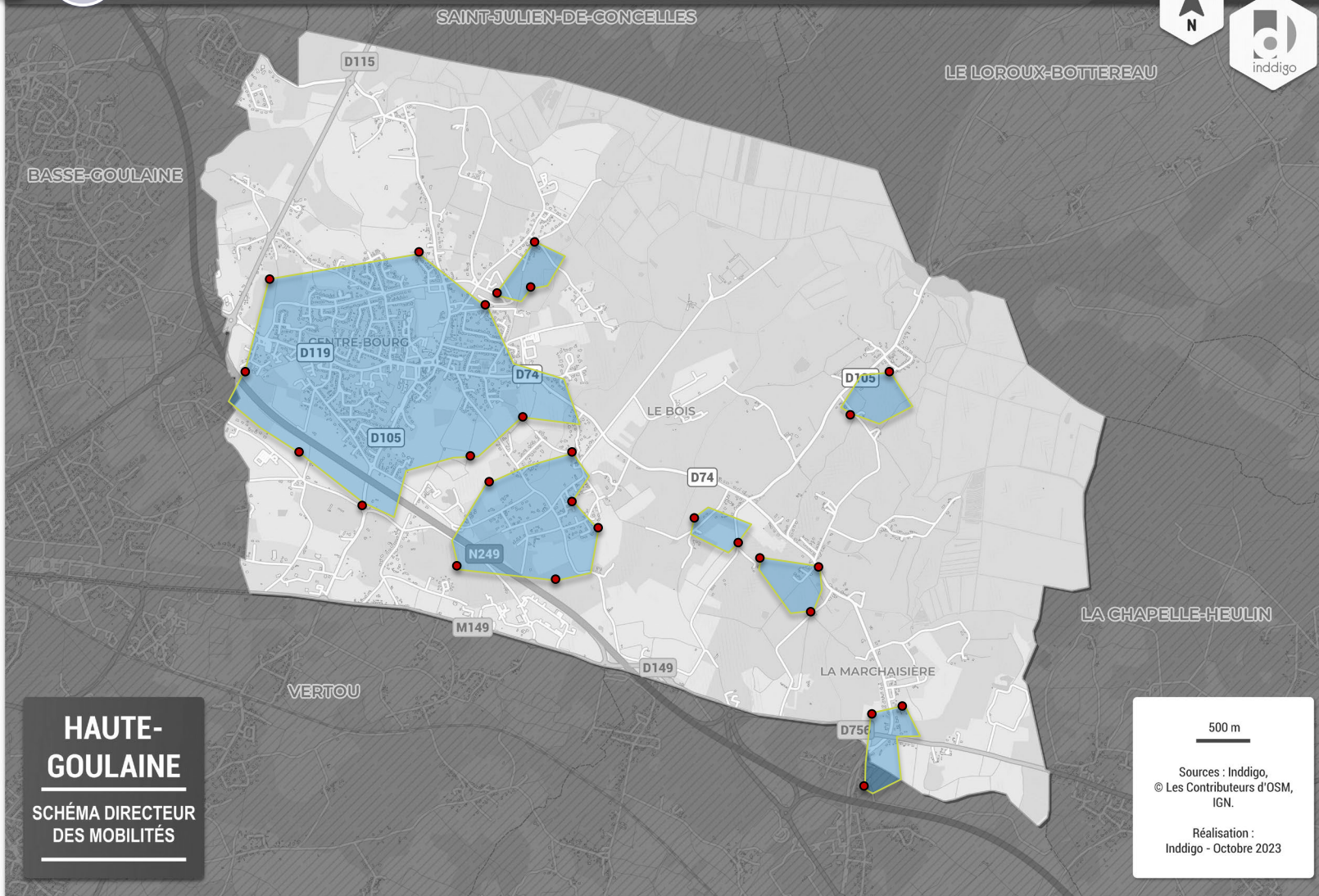
Le plan d'actions

LE PLAN D' ACTIONS



Adaptation des voies et espaces publics aux différents modes de déplacements

U ROUTIER



HAUTE-GOULAINÉ
SCHÉMA DIRECTEUR
DES MOBILITÉS



- Entrée/sortie des zones
- Zones



- **Ville 30**
- **Généralisation des priorités à droite**
- **Evaluations et expérimentations**
- **Aménagements légers pour favoriser le partage**

LE PLAN D' ACTIONS



Adaptation des voies et espaces publics aux différents modes de déplacements



-  Mouvement à interdire
-  Itinéraires alternatifs

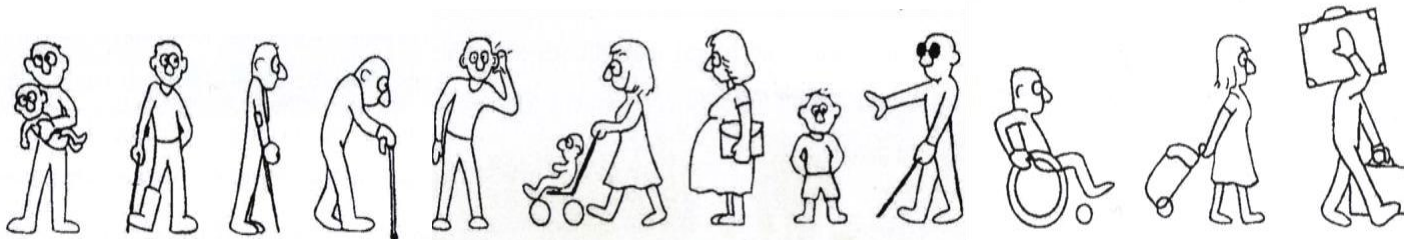
• **Déviation :
trafic de
transit / Poids
lourds**

LE PLAN D' ACTIONS

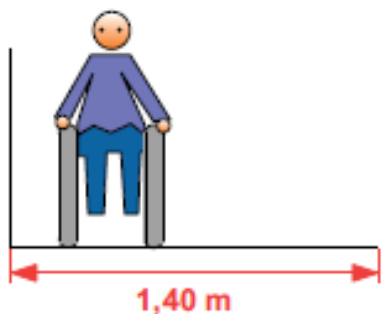


Sécuriser les piétons, en particulier sur les traversées et autour des écoles

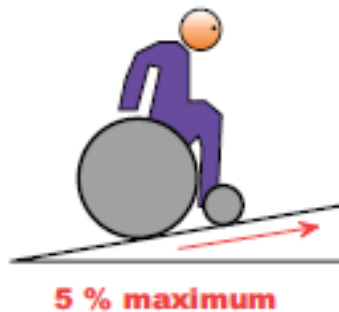
- Les enjeux d'accessibilité de la voirie et des espaces publics sont primordiaux pour **faciliter les déplacements des PMR et donner envie de marcher**



- Quelques règles de base (normes PMR) :



Une largeur minimale de cheminement de 1,40 m libre de mobilier ou tout autre obstacle éventuel.

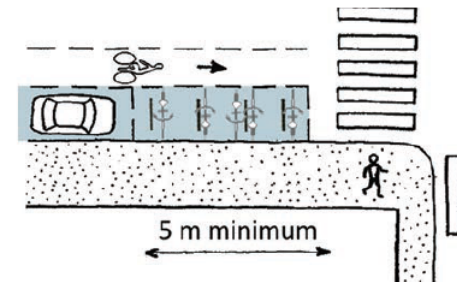


La pente est $\leq 5\%$. Si la pente est $>$ à 4% , un palier de repos doit être aménagé tous les 10 mètres.

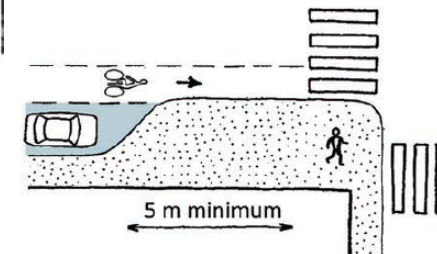


2% maxi de devers en cheminement courant

- Gestion du stationnement au niveau des croisements :



Avec des emplacements vélos



Avec une avancée de trottoir

LE PLAN D' ACTIONS



Développer les modes actifs pour accéder aux services du quotidien

- ✓ **Un choix étroitement lié :**
 - Au trafic motorisé
 - Aux vitesses observées
 - Aux flux cyclistes actuels et espérés
 - Au contexte (urbain ou non)
- ✓ Plus le **linéaire en site propre** est élevé, plus la pratique du vélo est élevée sur le territoire



V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VEHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DEBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VELOS PAR JOUR)		
		RESEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RESEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RESEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 A 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 A 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 A 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

LE PLAN D' ACTIONS



Développer les modes actifs pour accéder aux services du quotidien

Un besoin à terme de près de 240 places sur l'ensemble du territoire

180
ARCEAUX A
IMPLANter

Le
stationnement
COURTE DURÉE
(< à 2h)

- Dans les centres bourgs de manière diffuse, à proximité des pôles générateurs
- **Arceaux classiques sans abri**



60
ARCEAUX A
IMPLANter

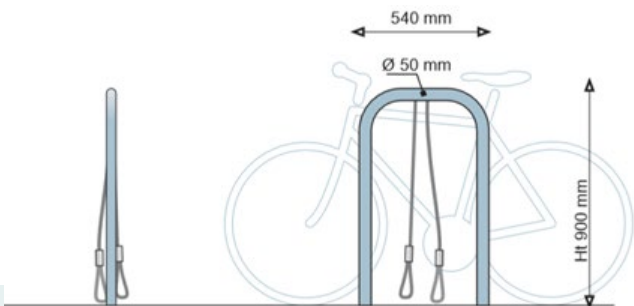
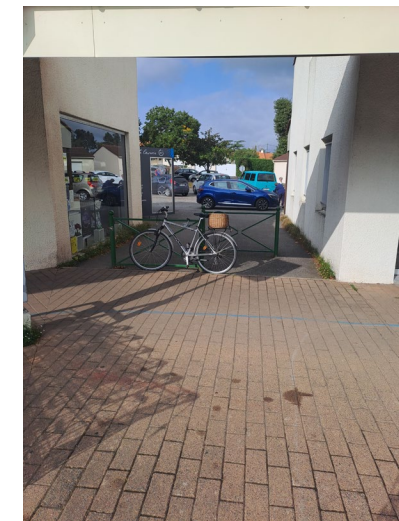
Le
stationnement
MOYENNE
DURÉE

- Les lieux d'emplois, les établissements scolaires et les gares pour le stationnement diurne
- **Arceaux abrités**
- Une offre minimum par aire comprise entre 10 et 20 places



Le
stationnement
LONGUE DURÉE

- Concerne les gares, pôles multimodaux (de jour ou de nuit pour les usagers quotidiens) et le domicile
- **Box individuels, consignes collectives**



À installer près des pôles générateurs :

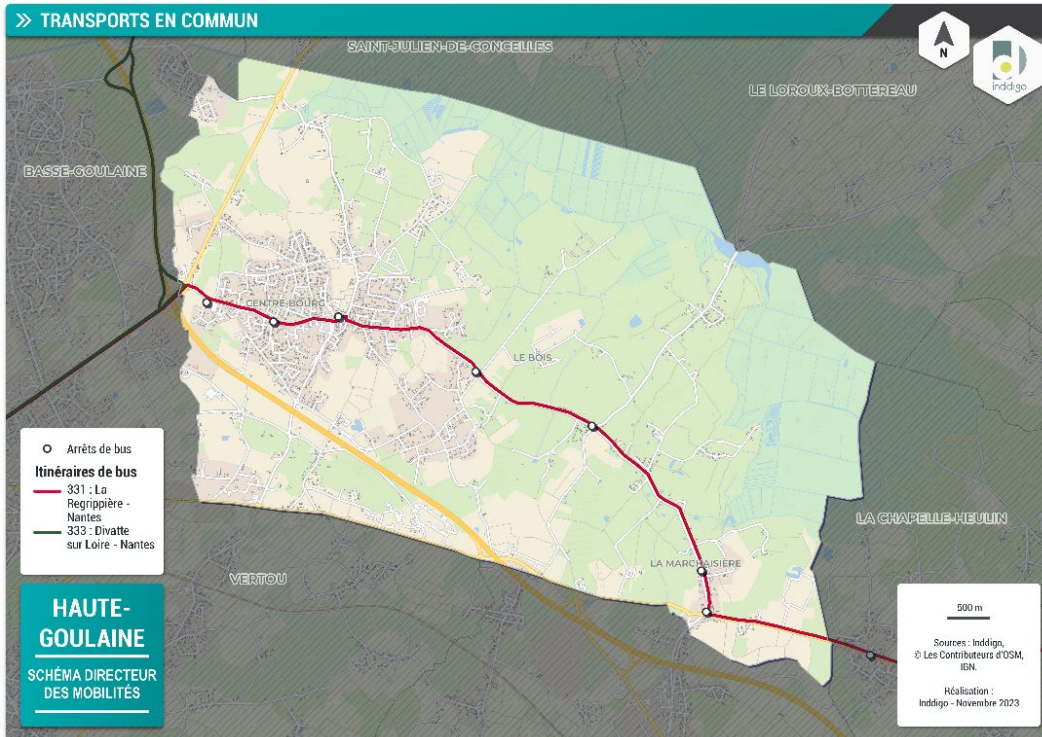
- Commerces
- Administrations
- Arrêts de transports collectifs
- Aire de covoiturage

LE PLAN D' ACTIONS



Travailler avec l'agglomération et la Région pour une desserte améliorée du territoire en transport en commun

✓ Ligne 331 Aléop



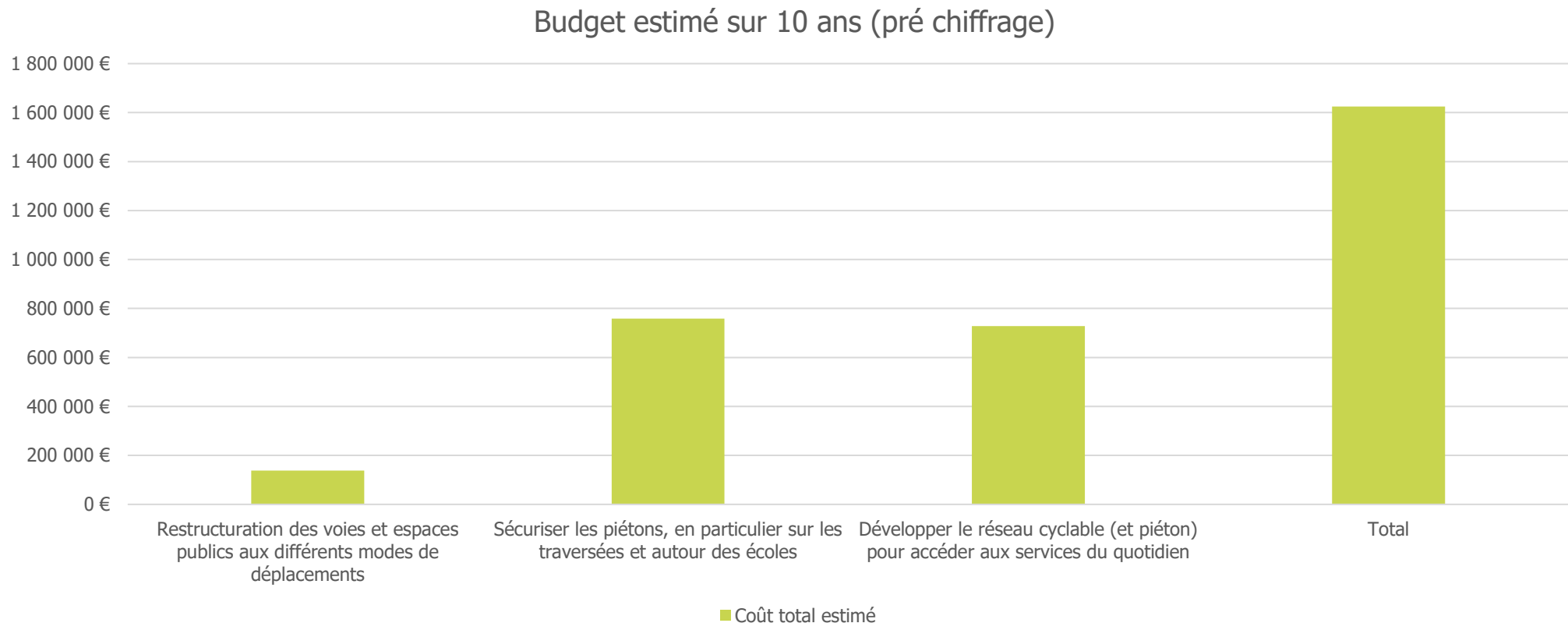
✓ Transport à la demande du Vignoble



LE PLAN D' ACTIONS

Pré-chiffrage des actions

- ✓ **Budget (1^{ère} estimation): jusqu'à 170K€/an sur 10 ans (avant subventions)**
 - Possibilité de cofinancer une partie des actions

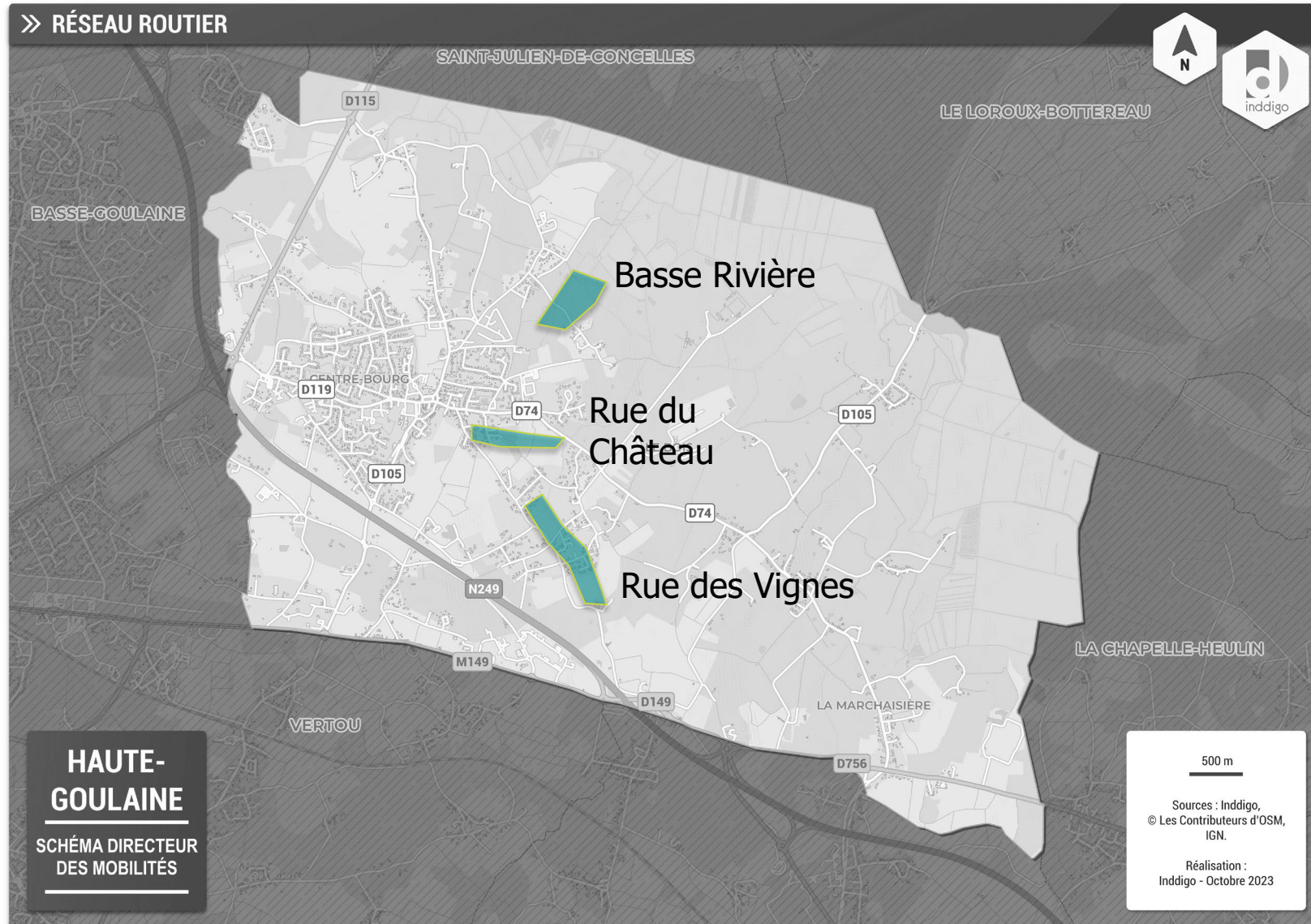


Des subventions potentielles pour certaines actions pourront être mobilisées par la commune

Les axes prioritaires

LES AXES/SECTEURS PRIORITAIRES

3 axes retenus



LES AXES/SECTEURS PRIORITAIRES

3 axes retenus

✓ 3 axes retenus en phase 2 : 16 fiches

RUE DU CHÂTEAU - SECTION 1

CARACTÉRISTIQUES DE LA VOIE

STATUT DE LA VOIE Voie Structurante - Départementale (RD 74)	LONGUEUR (APPROX.) 260m
LARGEUR FAÇADE À FAÇADE (APPROX.) 10-11m	LARGEUR CHAUSSEE (APPROX.) 6m
PENTE Aucune	NOMBRE D'INTERSECTIONS 3
SORTIES RIVERAINES 13	PROXIMITÉ DES SERVICES Oui
PRÉSENCE DE STATIONNEMENT Non	

SIGNALISATIONS & MOBILIERS

PRÉSENCE DE MOBILIER
Non

FRANCHISSEMENT

MARQUAGES
Marquage au sol en bon état

SIGNALÉTIQUE VERTICALE
Il est suggéré d'implanter des panneaux CVCB standard en début et fin d'aménagement (dans les deux sens), pour renforcer le message d'interruption de la CVCB.

LIEN VERS CHEMINS
Aucune

ÉCLAIRAGE
9 lampadaires - Positionnement Unilatérale (Rive gauche)

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS SUR LE SEGMENT

LIMITE VITESSE
50 km/h


TRAFFIC (VOLUME ET VITESSE)
Trafic observé : modéré - Pl. et TC peu nombreux / Vitesse de trafic ressenti : modérée/haute

CIRCULATION PIÉTONNE EN SECTION COURANTE
Rive gauche - Trottoir suffisamment large sur la majorité de la section, mais quelques points contraignants dus au positionnement des lampadaires ne permettent pas de respecter les largeurs min (1.2m) - Rive droite - trottoir aménagé uniquement en fin section (50m) - Praticabilité du cheminement piéton : bonne

TRAVERSEES PIÉTONNES Traversées piétonnes non régulées et abaissées (4)	PRÉSENCE D'ARRÊT TC Non
---	-----------------------------------

AMÉNAGEMENT CYCLABLE
CVCB - Largeurs min respectées

USAGE DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES
Le taux de circulation au milieu de la chaussée aménagée en CVCB semble faible (dans le deux sens) - cela suggère un problème de compréhension sur le fonctionnement de l'aménagement vis-à-vis de leur positionnement sur la chaussée

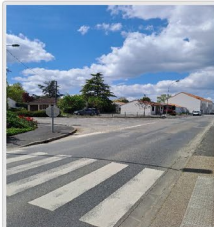



PROPOSITIONS D'AMÉLIORATION

AXE INSCRIT DANS LE SDC CSMA Oui - Réseau non structurant	OBJECTIF DE L'INTERVENTION Le profil de la voie est adapté au contexte et volume de trafic actuel
PROPOSITION Continuité de l'aménagement piéton sur la rive droite - formalisation des trottoirs et traversées piétons (sur plateau) des intersections avec des voies de desserte (Rue de la Clairière)	
TRAVAUX SÉCURISATION Passage en Zone 30 - privilégier l'implémentation des plateaux traversants et assurer une homogénéité tout au long de la Rue du château (Conserver les régimes de priorité actuels compte tenu de la présence du service TC Aleop)	
Accompagner le CVCB de dispositifs spécifiques (chicanes ou écluses) en début/milieu de la section pour limiter davantage la vitesse du trafic motorisée	
PILOTAGE ET PARTENAIRES Haute-Goulaine est le pilote de l'action, mais compte tenu que cela est identifié comme un axe non structurant dans le SDC, les aménagements vélo sont normalement pris en charge à 50% par la CSMA	
PRÉ-CHIFFRAGES 85100 €	HORIZON D'INTERVENTION Court terme

ENJEUX

SECURISATION	X	FONCIER	X
ENVIRONNEMENTAL	-	TECHNIQUE	-
HYDRAULIQUE	-	VOIRIE	-
ÉCLAIRAGE	-		




LES AXES/SECTEURS PRIORITAIRES

Rue du Château



Créer ou reprendre les plateaux traversants existants

Reprendre l'intersection **Rue du Château/Rue du Moulinier**: réduire la largeur de la traversée, création des trottoirs, ralentissement véhicules



Implantation d'une Zone 30
La priorité ne s'applique systématiquement ici dû à la présence du service régulier TC

Assurer la continuité du cheminement piéton sur la rive droite



Aménager ce secteur à faible emprise pour assurer le partage de la voirie, notamment entre le trafic motorisé et les piétons.
Possibilité d'implémenter un configuration « alternant à vue » + avancer l'entrée de la zone de rencontre

Reprise de l'intersection avec la **Rue des Vignes** : largeur des trottoirs

Bande cyclable montante/Partage simple voirie (pictos/chevrons) entre la zone de rencontre et le début du CVCB + Chicanes en quinconce avec stationnement intégré.



Plateaux traversants



LES AXES/SECTEURS PRIORITAIRES

Rue des vignes

Formaliser le chemin sur 2m de largeur permettant de relier les zones d'habitation et assurer un cheminement vers le centre-bourg



Passage piéton



Plateaux traversants



Plateau traversant



Implantation d'une Zone 30 à l'échelle des hameaux
La priorité à droite s'applique aux intersections

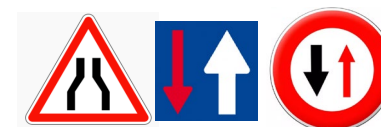


écluses simples avec rétrécissement axial ou banquettes avec bypass



Relocaliser l'arrêt du car scolaire au milieu des deux hameaux (Rue des vignes/Rue de la Chapelle St Martin), accompagné d'une écluse double et 2 traversées piétonnes

Réserver 5m pour la création d'un chemin permettant de relier les zones d'habitation et assurer un cheminement vers le centre-bourg



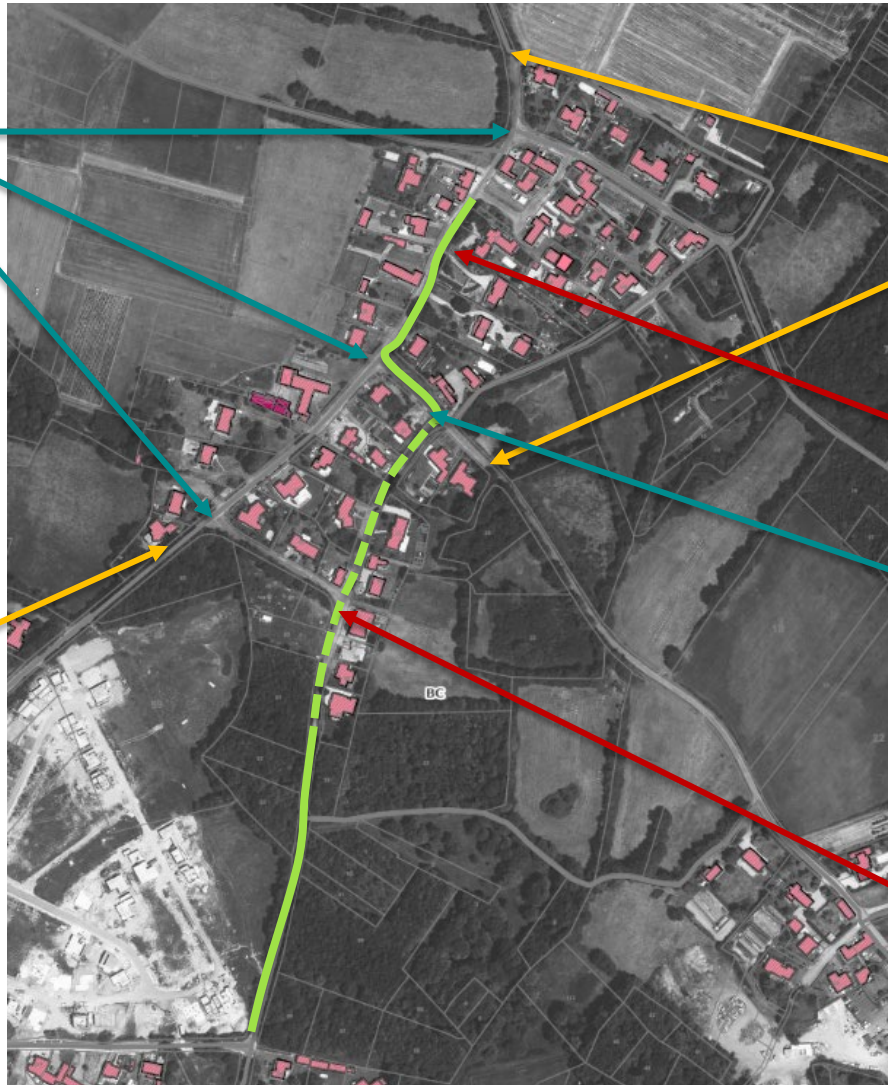
écluses simples avec rétrécissement axial ou banquettes avec bypass

LES AXES/SECTEURS PRIORITAIRES

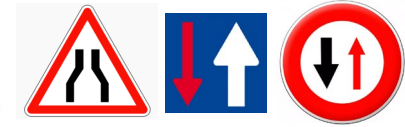
Basse Rivière



Plateaux traversants



Implantation d'une Zone 30
La priorité à droite s'applique aux intersections



écluses simples avec rétrécissement axial ou banquettes avec bypass

Création d'un trottoir sur la rive gauche, entre l'entrée du secteur et la Rue de la Gâche



écluses simples avec rétrécissement axial ou banquettes avec bypass



Passage piéton

Formaliser le cheminement piéton permettant de connecter le secteur de Basse Rivière avec la **Rue de la Blandellerie**

LES AXES/SECTEURS PRIORITAIRES

Préchifrage des interventions

✓ **Environ 2,8km à traiter – Investissement estimé : <250€HT/ml**

- Rue du Château : environ 260K€ HT
- Rue des Vignes : environ 250K€ HT
- Basse Rivière : environ 180K€ HT



Rue du Moulinier



Rue des Vignes



Rue de la Basse Rivière

Le centre-bourg

LE CENTRE-BOURG

Concertation avec la population et usagers du territoire & les élus



- ✓ **8 scénarios ont été proposés à la suite d'un travail de faisabilité pour évaluer le double-sens au sud de l'église**
- ✓ **2 scénarios ont été retenus pour le travail de modélisation**

LE CENTRE-BOURG

2 scénarios modélisés



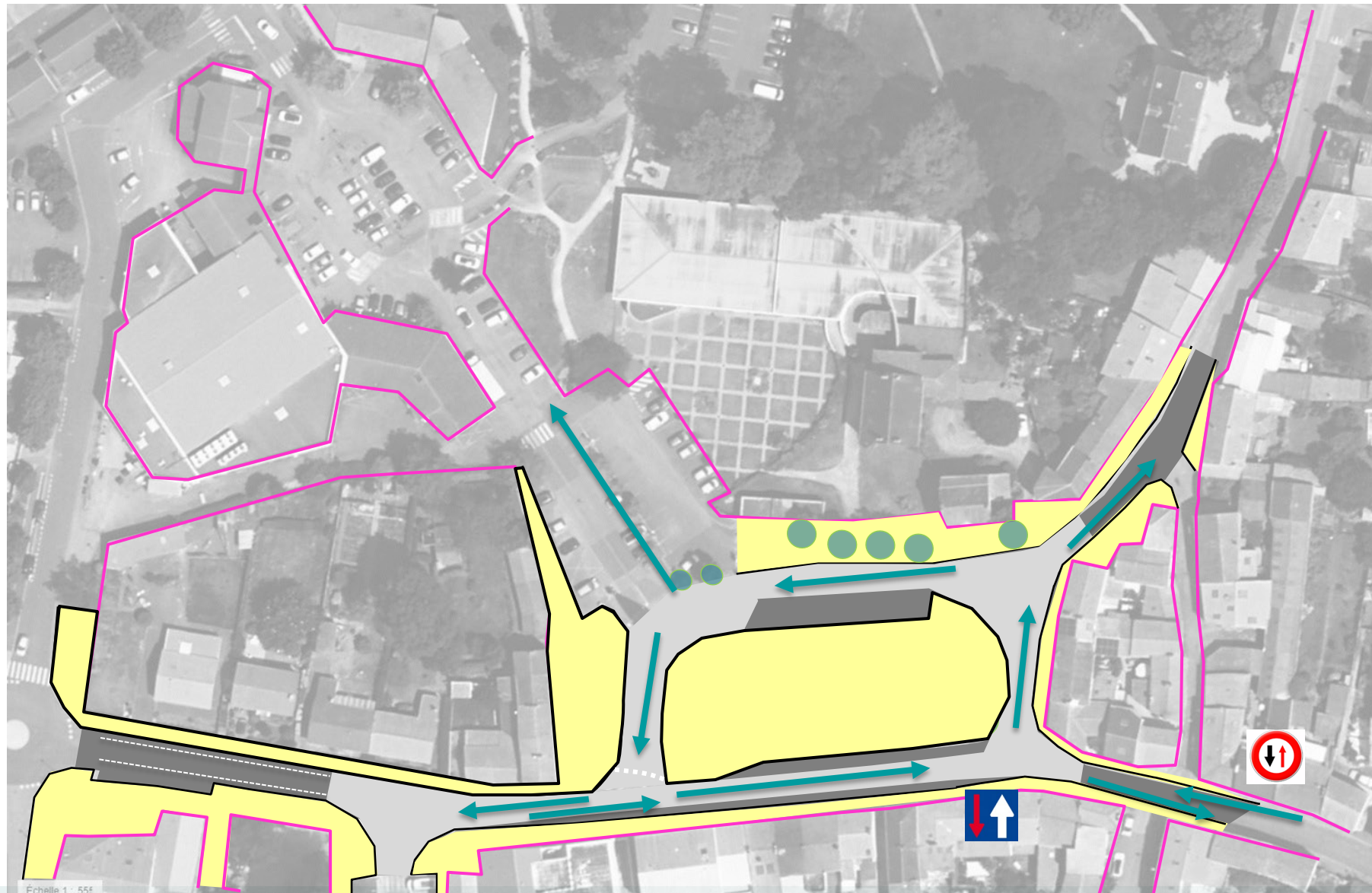
Scénario 1 sens unique : plan de circulation autour de l'église identique à aujourd'hui, mise à sens unique de la rue des Forges vers le nord et mise à sens unique de la place Beau Soleil vers le nord

Scénario 2 double sens : mise à double sens de la partie sud de l'église, partie ouest de l'église fermée à la circulation. Rue des Forges et place Beau Soleil à sens unique comme pour le scénario 1

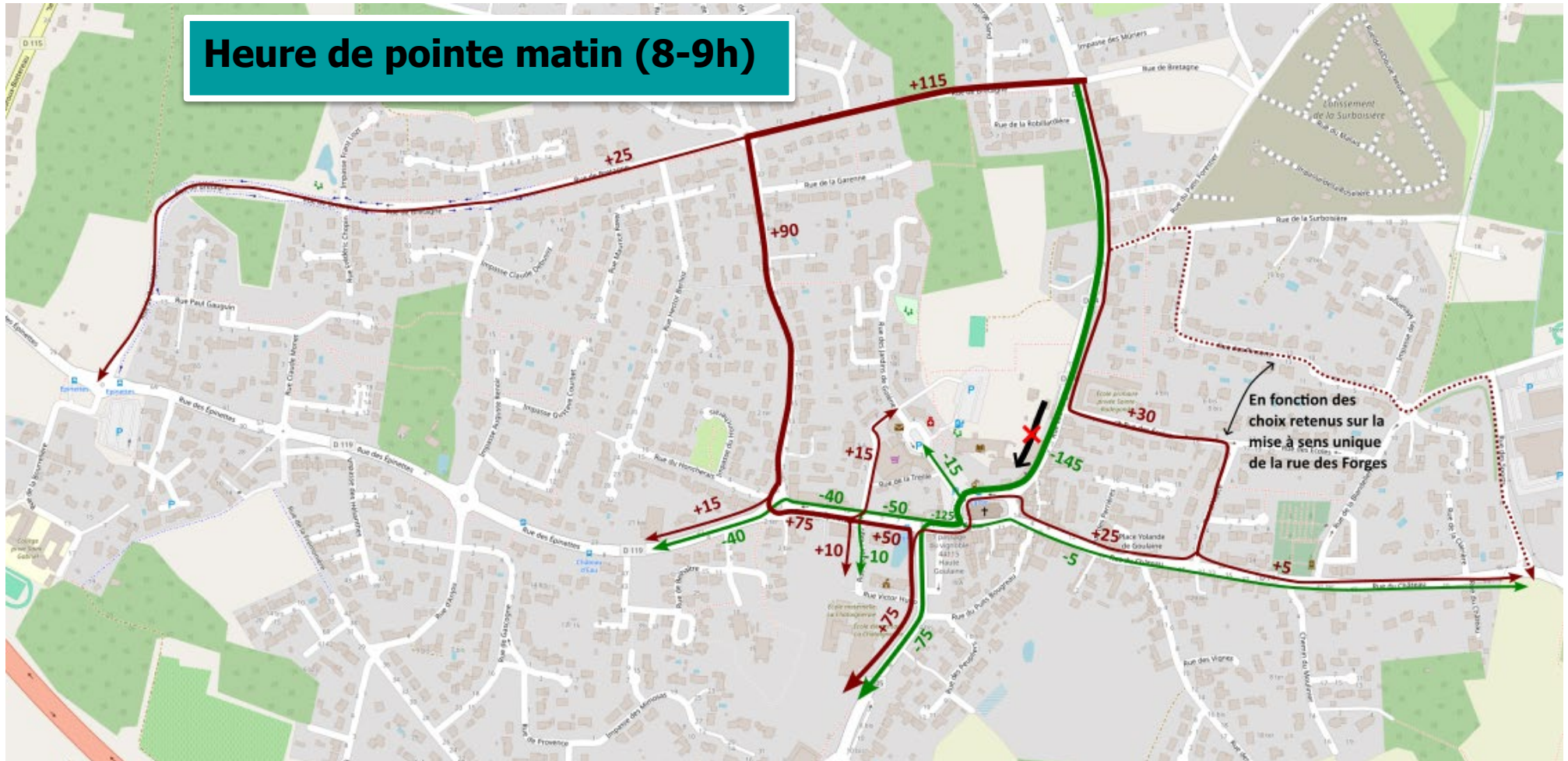


LE CENTRE-BOURG

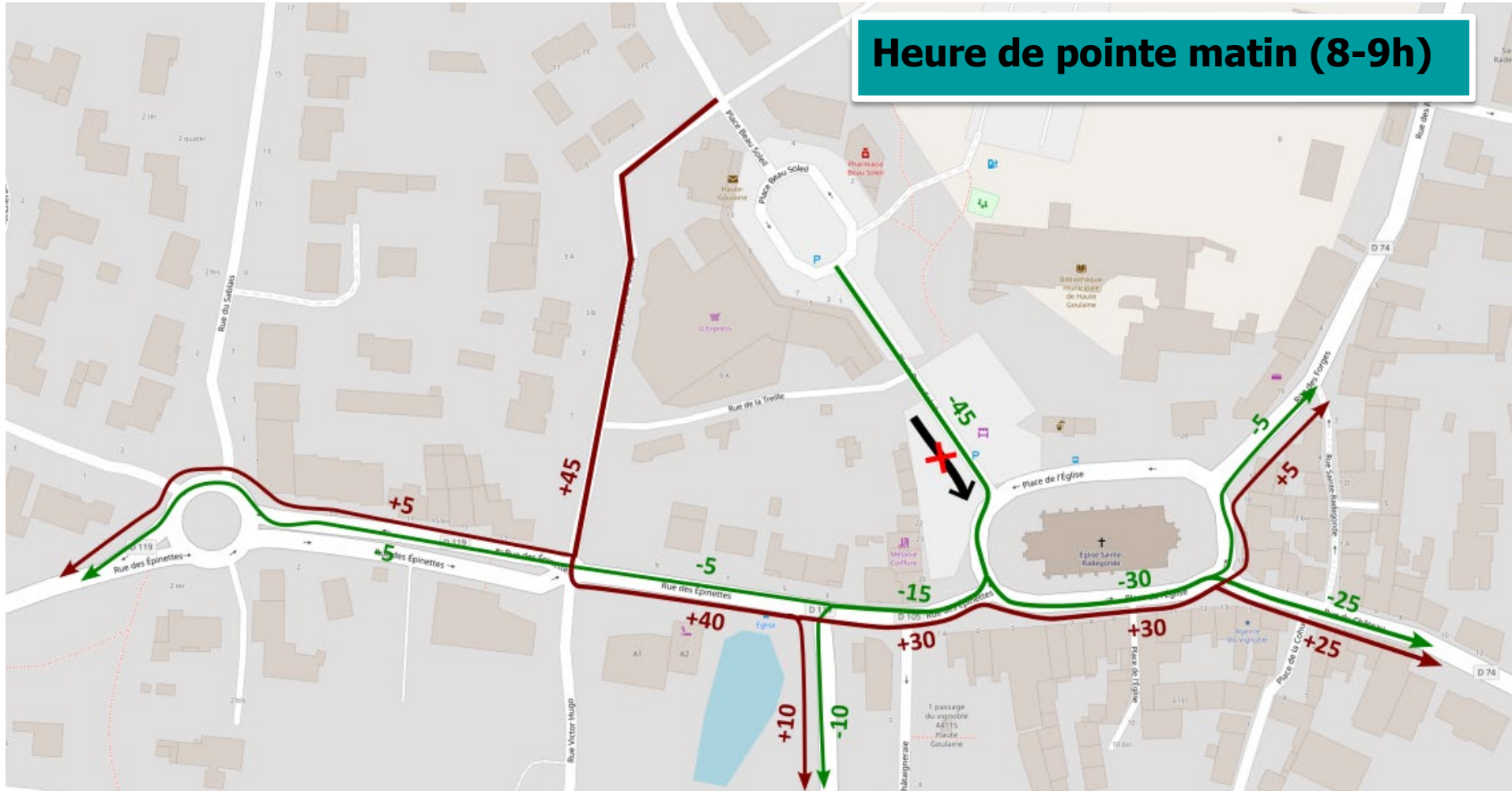
Option retenue : Rue des Forges et accès place Beau Soleil à sens unique (sens montant)



Reports de trafic estimé : mise à sens unique de la rue des Forges



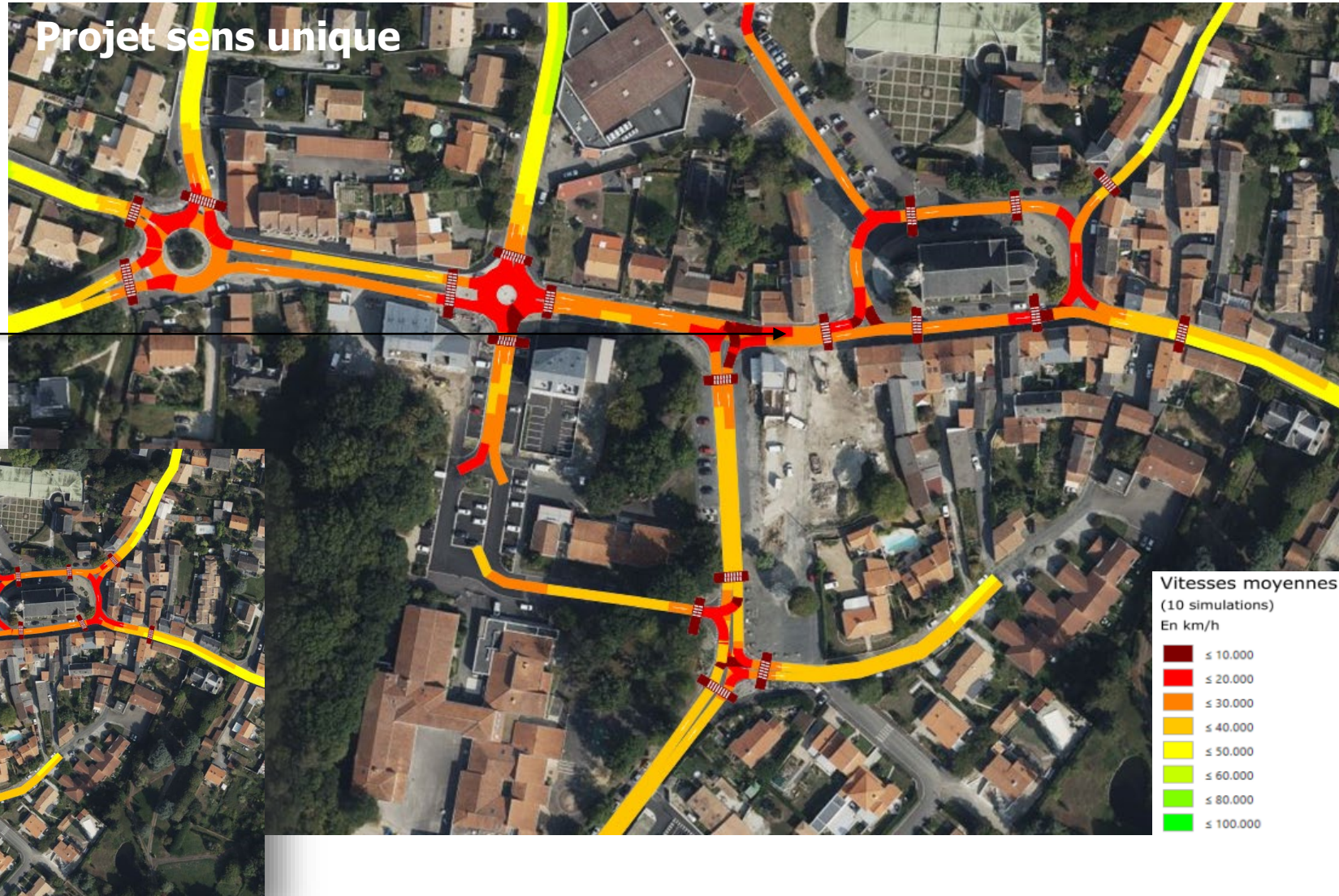
Reports de trafic estimé : mise à sens unique de la place Beau Soleil



Résultats simulation : Vitesses moyennes – Heure de pointe matin (8-9h)

Les reports de trafic n'engendrent pas de congestions supplémentaires sur les rues du Sablais et des Jardins de Golène, qui restent fluides

Le tourne-à-gauche depuis la rue des Epinettes vers la rue de la Châtaigneraie se fluidifie du fait des reports de trafic, en baisse sur le tourne-à-gauche (plus contraint) et en hausse sur le tourne-à-droite depuis l'ouest (moins contraint)



Prochaines étapes

Le centre-bourg

- ✓ **Un test grandeur nature dès la rentrée 2024**
 - Aléop conserve le passage actuel, sans dévoiement des bus ;
 - Confirmation du sens unique rue des Forges, et accès U express ;
 - Confirmation du test d'un passage alternant en sortie de la rue du château, avec priorité au sens Bourg <> Château.

- ✓ **Un bilan sera ensuite réalisé en fin d'année afin d'évaluer l'impact des différentes mesures en matière de circulation et leur pérennisation**
 - Réalisation plan de masse et schéma de principe

Stratégie et plan d'actions

- ✓ **Création d'un PPI sur 10 ans**
- ✓ **Réalisation du bilan annuel des actions réalisées et à réaliser**
- ✓ **Suivi du dossier par la commission environnement et/ou aménagement (à définir)**



**MERCI POUR VOTRE
ATTENTION**

En partenariat

