

LES VÉLOS ET LA VILLE APAISÉE

L'essentiel

En réduisant les vitesses, la ville apaisée contribue au confort et à la sécurité des cyclistes. Dès lors, la cohabitation entre les cyclistes et les automobilistes est envisageable. Toutefois, à Nantes Métropole, un aménagement dédié aux cyclistes peut être nécessaire dans certains cas :

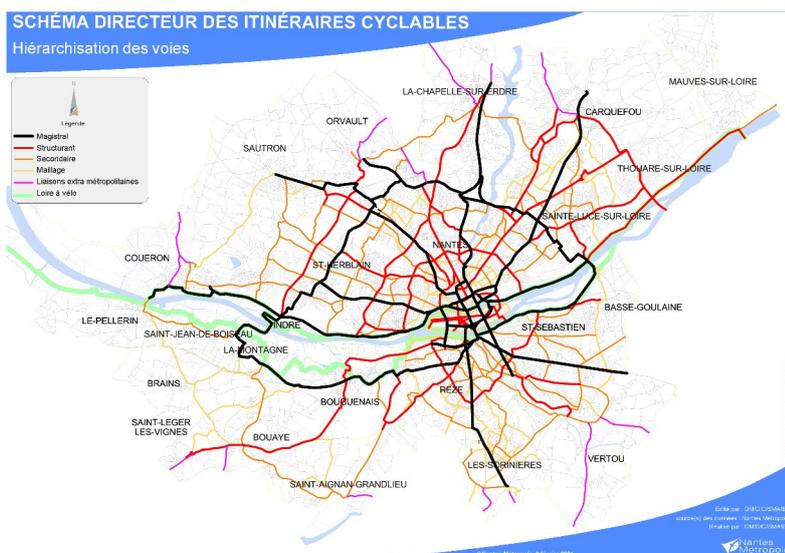
- Si l'axe devant être aménagé est identifié au Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC) comme axe magistral ou axe structurant. Dans ce cas, il faut se référer au Référentiel d'Aménagements Cyclables (RAC).

- Si l'axe n'est ni magistral ni structurant au SDIC mais que le ratio vitesse / trafic peut rendre la mixité non satisfaisante. Dans ce cas il faut se référer au Guide Vélo. [Voir le Guide Vélo 2020 de Nantes Métropole](#)

En réduisant les vitesses, la ville apaisée offre aux cyclistes un confort et une sécurité accrue. La diminution du différentiel de vitesse entre cyclistes et autres usagers de la chaussée, en particulier le trafic motorisé, rend la cohabitation sur un même espace possible.

Toutefois, dans certains cas la mixité entre cyclistes et usagers motorisés n'est pas satisfaisante. Voir [Fiche CEREMA : Les aménagements pour les cyclistes en zones 30](#)

A Nantes Métropole, les aménagements cyclables doivent suivre les prescriptions du Référentiel d'Aménagement cyclable (RAC) lorsqu'ils concernent des axes inscrits aux deux premiers niveaux du Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC) ou du Guide vélo.



Le SDIC hiérarchise le réseau d'itinéraires cyclables en 4 niveaux :

- - les voies magistrales
- - les voies structurantes
- - les liaisons secondaires
- - les liaisons de maillage.

Hiérarchisation des voix cyclables (08/02/2021)

Les itinéraires presentis et le référentiel d'aménagements cyclables (RAC) s'imposent par rapport aux autres considérations d'aménagements sur la ville apaisée, même si le SDIC n'est pas incompatible avec une mise en zone 30.

Pour les itinéraires magistraux et structurants, **le RAC donne des principes d'aménagement, en prenant en compte la diversité des usagers et des besoins associés**, ainsi que les attentes d'améliorations de lisibilité, de confort et de sécurité.

Pour les liaisons secondaires, de maillage et toutes les autres voies, les principes d'aménagements sont définis dans le **Guide Vélo**, en particulier pour évaluer les situations où la séparation des modes est nécessaire.

Ainsi, certains types d'aménagements sont à privilégier selon le type de voies (principales, A, B, secondaires) et l'abaque métropolitain vitesse / trafic en véhicules/jour (addition des 2 sens).

Les voies secondaires en sens unique doivent toutes être traitées avec des **doubles sens cyclables** , sauf caractéristiques particulières ou choix politiques affirmés.

A noter que la stratégie d'aménagement cyclable vise, entre autres :

- à considérer que l'espace cycliste doit être traité de manière privilégiée, en parallèle de l'espace piéton et séparément de la chaussée ;
- à adapter les aménagements cyclables à l'usage ;
- à s'assurer de la sécurité et de la cohabitation entre les cyclistes et les autres usagers de l'espace public.