



Journée technique du 29 mars 2012

**Expérience de Nantes Métropole en matière de
ponts et modes doux**



SOMMAIRE

- 1. Le patrimoine à Nantes Métropole**
- 2. Les ouvrages de franchissement des cours d'eau**
 - **Les ponts larges équipés de bandes cyclables**
 - **Les ponts récents équipés de pistes cyclables**
 - **Les ponts récents modes doux – garde-corps**
 - **Les ponts en centre-ville**
 - **Les autres ponts**
- 1. Les ouvrages de franchissement du périphérique et d'autoroutes**
- 2. Les aménagements en faveur des cyclistes dans les escaliers**



Consistance du patrimoine ouvrages d'art

- Grands ponts de franchissement de cours d'eau : 27
- Petits ponts de franchissement de cours d'eau : 180
(quelques unités supplémentaires chaque année sous voiries neuves)
- Ponts et passerelles de franchissement de routes : 85
- Murs de soutènement : 120

- Murs de quai, estacades et perrés, enrochements des berges communautaires : 50



- un patrimoine globalement à niveau ces dernières années, y compris lorsqu'ils sont gérés par les pôles
- Peu d'entre eux ont été cependant conçus pour accueillir des bandes cyclables, voire des piétons en grand nombre et des transports en commun en site propre.



2 - Les ouvrages de franchissement des cours d'eau Les ponts larges équipés de bandes cyclables



Pont Général Audibert (première ligne de ponts élargie pour accueillir le tram) disposant de bandes cyclables sur la chaussée



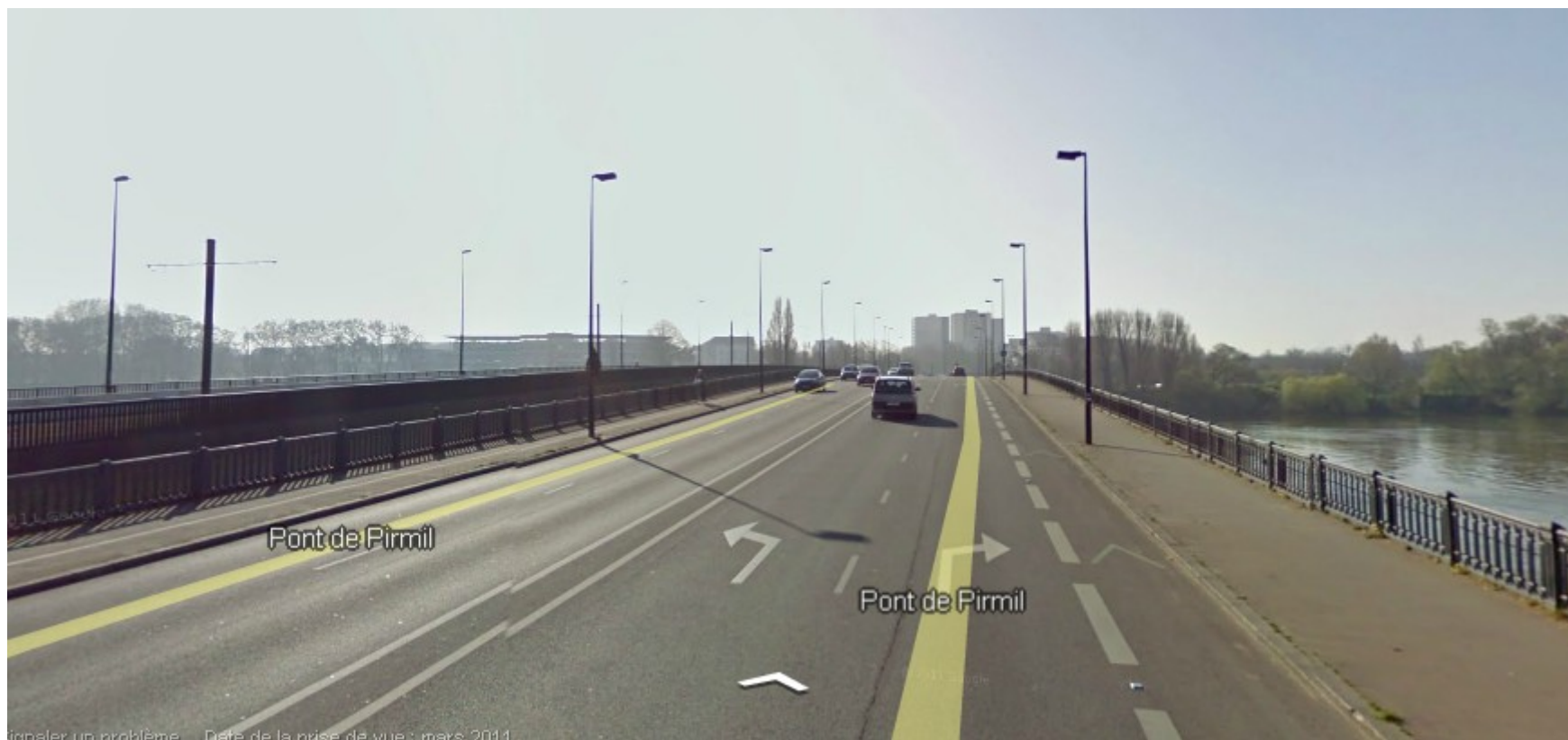
[Signaler un problème](#) Date de la prise de vue : septembre 2009



2 - Les ouvrages de franchissement des cours d'eau Les ponts larges équipés de bandes cyclables



Pont de Pirmil (première ligne de ponts élargie pour accueillir le tram) disposant de bandes cyclables sur la chaussée

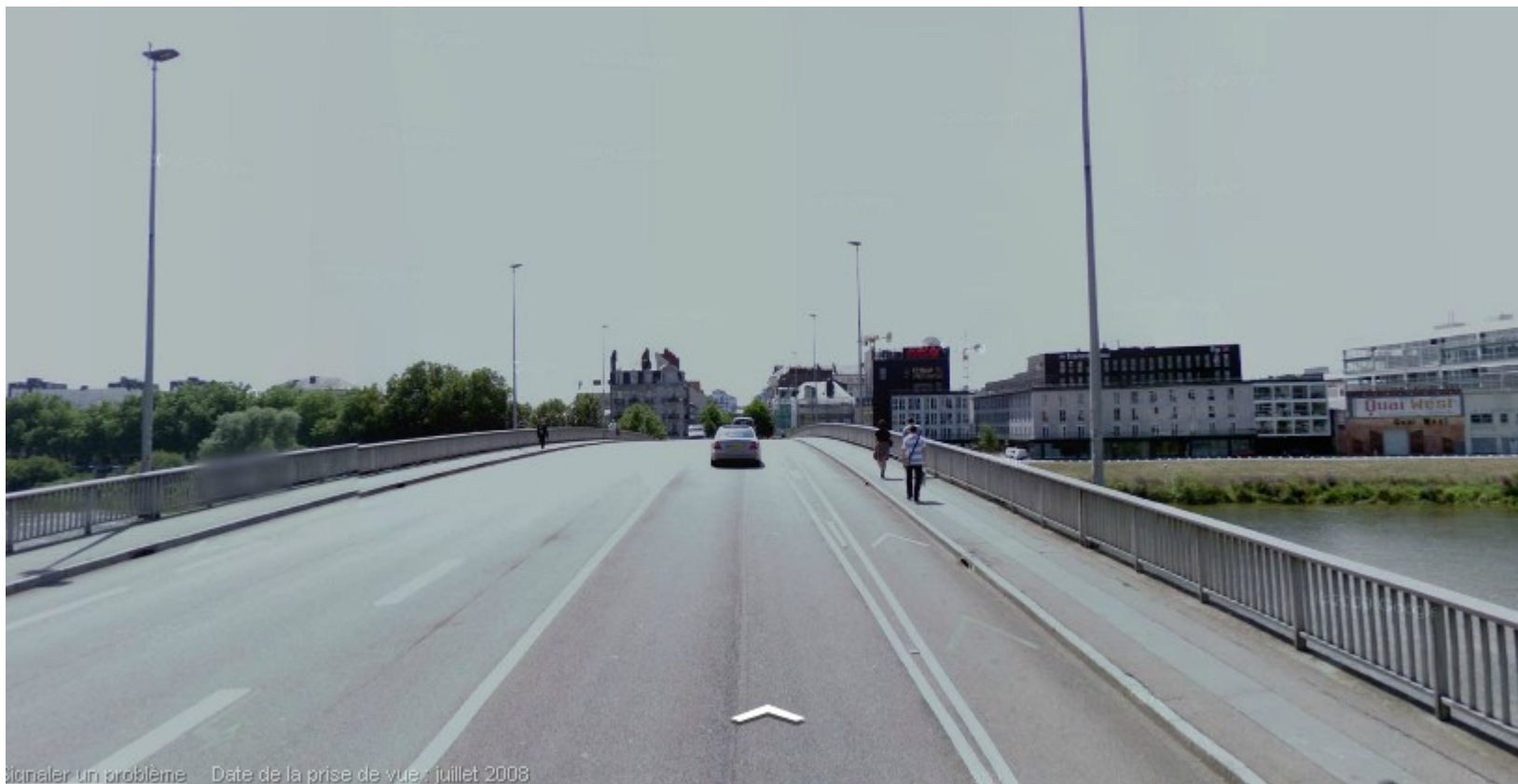




2 - Les ouvrages de franchissement des cours d'eau Les ponts larges équipés de bandes cyclables



Pont Haudaudine, ouvrage assez large pour accueillir des bandes cyclables sur la chaussée





2 - Les ouvrages de franchissement des cours d'eau Les ponts larges équipés de bandes cyclables



Pont Anne de Bretagne, ouvrage assez large pour accueillir des bandes cyclables sur la chaussée



Signaler un problème Date de la prise de vue : juillet 2008



2 - Les ouvrages de franchissement des cours d'eau Les ponts larges équipés de bandes cyclables



Pont Willy Brandt, ouvrage assez large pour accueillir des bandes cyclables sur la chaussée



2 - Les ouvrages de franchissement des cours d'eau Les ponts larges équipés de bandes cyclables



Pont des Trois Continents, ouvrage assez large pour accueillir des bandes cyclables sur la chaussée





2 - Les ouvrages de franchissement des cours d'eau Les ponts larges équipés de bandes cyclables



Pont de Tbilissi, un trottoir élargi et bandes cyclables maintenues lors de la réfection du complexe étanchéité roulement





2 - Les ouvrages de franchissement des cours d'eau Les ponts récents équipés de pistes cyclables



Ponts Aristide Briand et Georges Clémenceau sur la Loire (seconde ligne de ponts) disposant de pistes cyclables à hauteur du trottoir côté bordure et de garde-corps pour piétons (aménagements liés à la réalisation du busway)





2 - Les ouvrages de franchissement des cours d'eau Les ponts récents équipés de pistes cyclables



Ponts Léopold Sédar Senghor disposant de bandes cyclables sur chaussée et d'un partage du platelage bois pour les vélos et les piétons (séparation par des clous)





2 - Les ouvrages de franchissement des cours d'eau Les ponts récents équipés de pistes cyclables



Pont Eric Tabarly disposant de bandes cyclables sur chaussée et d'un partage du trottoir à dalles béton pour les vélos et les piétons (séparation par des clous)

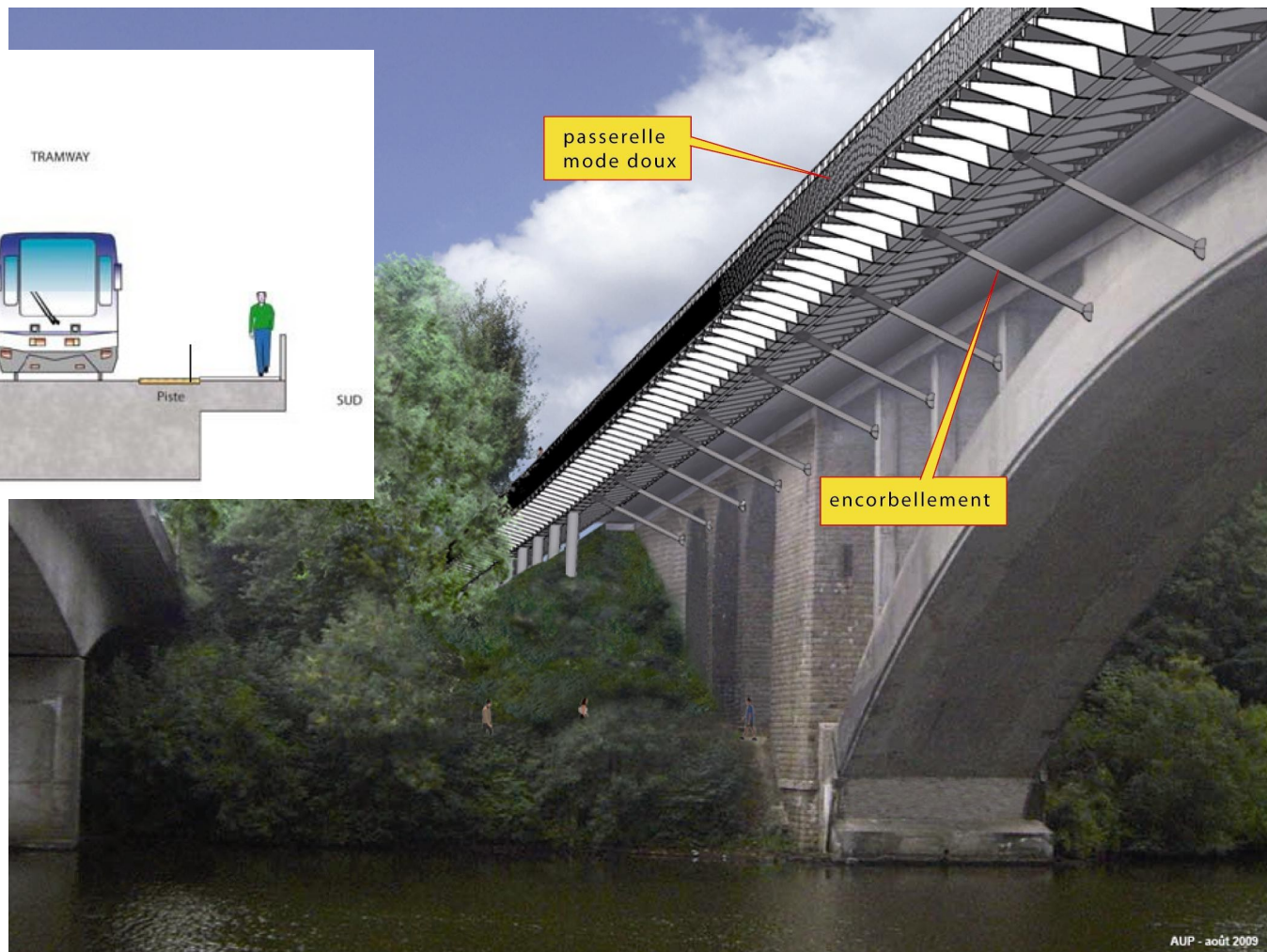
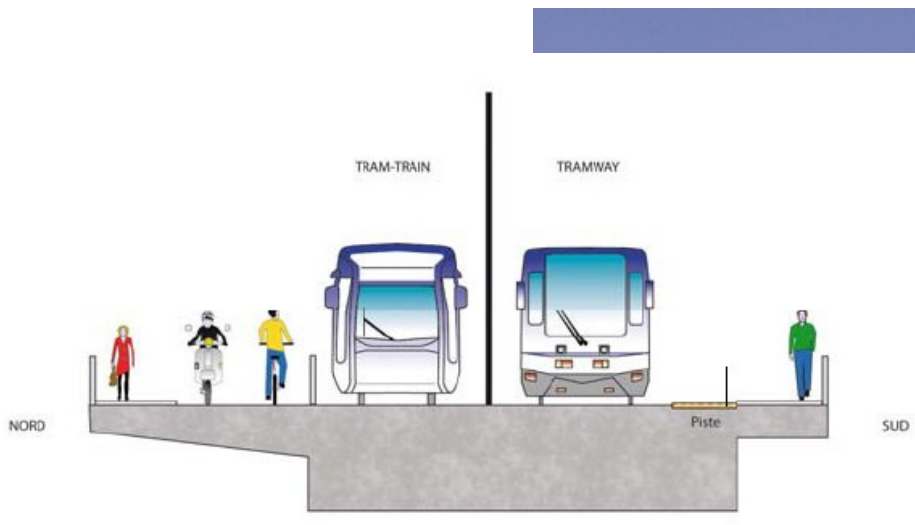




2 - Les ouvrages de franchissement des cours d'eau Les ponts récents équipés de pistes cyclables



Pont de la Jonelière : le projet





2 - Les ouvrages de franchissement des cours d'eau Les ponts récents équipés de pistes cyclables



Pont de la Jonelière : la phase chantier



Pont de la Jonelière : les travaux réalisés





2 - Les ouvrages de franchissement des cours d'eau Les ponts récents modes doux – garde-corps



Passerelle Schoelcher : pont piétons et cycles au pas (h=1.110 m)





2 - Les ouvrages de franchissement des cours d'eau Les ponts récents modes doux – garde-corps



Passerelle Schoelcher : les choix de matériaux des garde-corps





Pont Tabarly : les choix de matériaux des garde-corps (h= 1.114m)





2 - Les ouvrages de franchissement des cours d'eau Les ponts récents modes doux – garde-corps



Pont Eric Tabarly : les choix de matériaux des garde-corps





Pont Léopold Sédar Senghor : les choix de matériaux des garde-corps (h= 1.107m)





2 - Les ouvrages de franchissement des cours d'eau Les ponts en centre ville



Pont Saint Mihiel, réorganisation récente des voies de circulation VL et mise en place de bandes cyclables sur chaussée





2 - Les ouvrages de franchissement des cours d'eau Les ponts en centre ville



Pont de la Motte Rouge, configuration identique au pont Saint Mihiel.

Solution : Suppression d'une voie de circulation VL et mise en place de bandes cyclables sur chaussée





2 - Les ouvrages de franchissement des cours d'eau Les autres ponts



Pont Jules César, présence de trottoirs et de deux bandes cyclables très étroites et inconfortables pour les modes doux.

Solutions :

- Mise à niveau d'un espace partagé vélos/piétons (largeur inférieure à 2 mètres) de part et d'autre de l'ouvrage
- Elargissement de l'ouvrage, en lien avec la réalisation du chronobus



2 - Les ouvrages de franchissement des cours d'eau

Les autres ponts



RD 75 à Orvault : Réalisation d'un ouvrage spécifique modes doux (pont doublé d'un tablier) afin d'assurer la liaison d'une voie verte.

Coût de l'opération : 850 000 € (ouvrage + 1 km de voie verte)





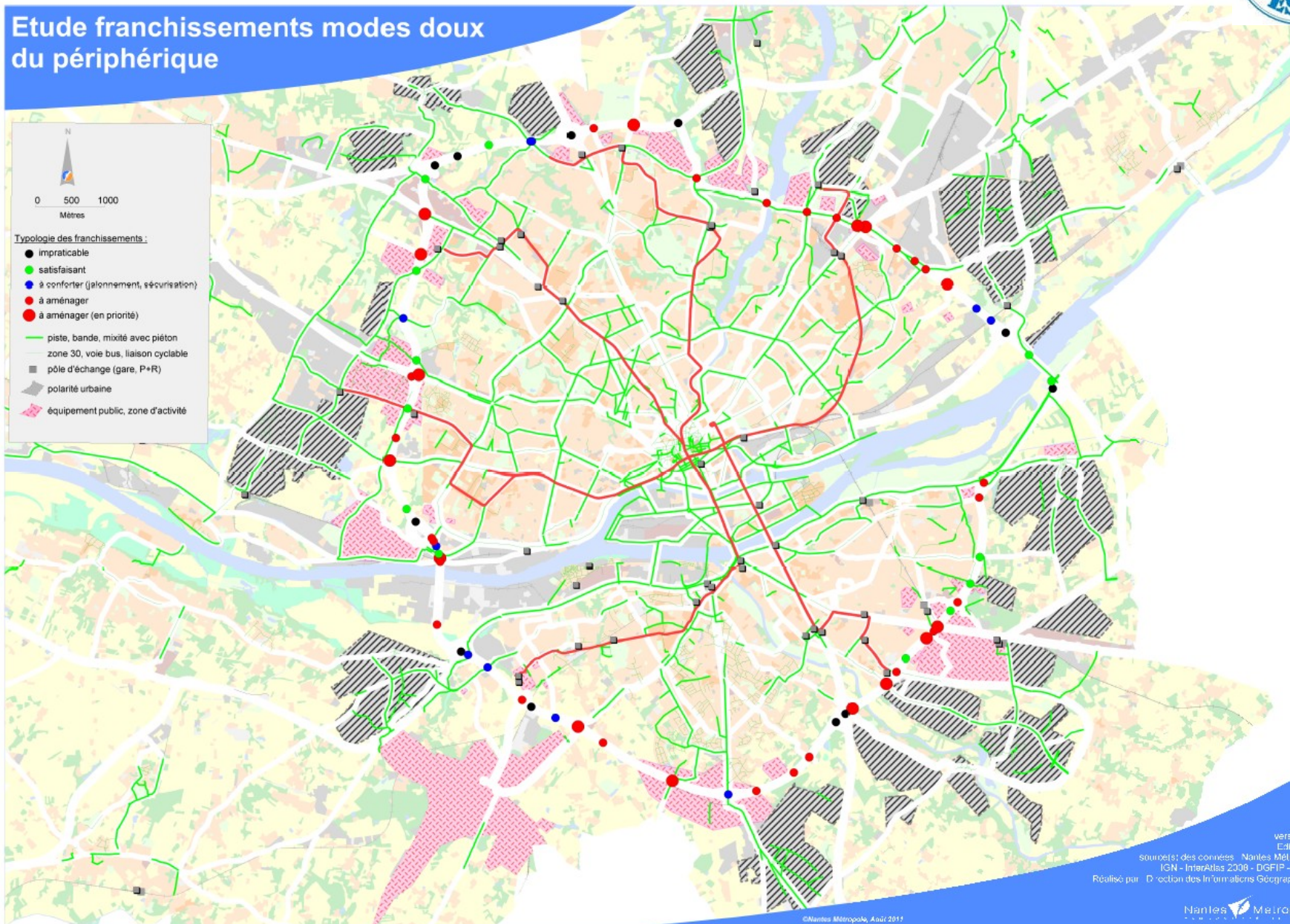
Pont cage SNCF de Pornic. Une partie du pont est réservé aux cyclistes en bordure de voie ferrée



3 - Les ouvrages de franchissement du périphérique et d'autoroutes :



Etude franchissements modes doux du périphérique



version
Échelle
sources : des données Nantes Métro
IGN - InterAtlas 2008 - DGFIP - IN
Réalise par Direction des Informations Géographiques

La majorité des ouvrages n'est pas équipé. Il s'agit de franchissements très routiers avec des vitesses élevées et un niveau de trafic moyen. La largeur est souvent contrainte et ne permet pas toujours d'y intégrer aisément tous les aménagements souhaitables. Ces ponts ne comportent généralement pas d'aménagements cyclables, seulement des trottoirs, mais peu entretenus, étroits et discontinus.



Rue Legendre



Porte de Rezé

Rue des plantes : La chaussée a été rétrécie pour équiper l'ouvrage d'un trottoir mixte vélos/piétons d'un coté et d'un trottoir restreint (1 mètre) de l'autre coté. Rétrécissement compatible avec le passage des bus. Garde-corps rehaussé.



3 - Les ouvrages de franchissement du périphérique et d'autoroutes : Exemples d'ouvrages équipés



Rue des Pontreaux : Les trottoirs ont été gardés en l'état et rendu accessibles aux cyclistes. Trottoir mixte vélos/piétons des deux cotés de l'ouvrage. Le garde-corps d'origine est trop bas.



maître un problème Date de la prise de vue : août 2008

3 - Les ouvrages de franchissement du périphérique et d'autoroutes : Exemples d'ouvrages équipés



Boulevard de l'Épinay : Ouvrage sur l'autoroute A11, équipé d'une piste cyclable bidirectionnelle.



Rue Emile Borel : Ouvrage sur l'autoroute A11

Avant : Deux trottoirs d'environ 1 mètre, pas d'aménagement cyclable

Après : Aménagement dans l'existant : transformation d'un trottoir en piste cyclable dans un sens (trottoir sans issue pour les piétons). Réalisation d'une bande cyclable dans l'autre sens sur la chaussée existante.



Route de Saint Joseph : pont doublé par un tablier pour les piétons.
Flux piétons important car ouvrage situé entre le parc des expositions et le stade de la Beaujoire.



3 - Les ouvrages de franchissement du périphérique et d'autoroutes : Les voies sous le périphérique



Etat actuel : La largeur de la chaussée est contrainte par des piliers de ponts. Quand des trottoirs existent, ceux-ci sont très étroits.

Solution : Vu le trafic faible, créer un alternat de la circulation sous l'ouvrage afin d'aménager une bande cyclable, voire un chaucidou.



Rue de la Rabotière



Rue des Drouarts

Les portes constituent des nœuds d'échanges routiers. De grands giratoires ont souvent été créés, sans prendre en compte les déplacements doux. Ces portes constituent de gros points d'insécurité et d'inconfort pour les cyclistes et piétons.



Porte d'Ar Mor



Porte de Saint Luce

Solutions :

- Aménager un contournement périmétral des giratoires (piste en dehors des voies circulées) et organiser les traversées des bretelles.
- Elargir les ouvrages par un encorbellement

Projet d'étude Porte de Saint-Herblain afin d'assurer la liaison entre la piste cyclable existante coté Saint-Herblain et les aménagements récents coté Nantes



LE CONSTAT :

De nombreux escaliers ont été construits pour rejoindre les rives d'un cours d'eau, accéder aux passages routiers supérieurs et inférieurs, se déplacer de la haute à la basse-ville, atteindre les quais des gares et transports en commun. Ils constituent souvent un obstacle infranchissable pour les cyclistes et des ruptures de continuité des itinéraires cyclables.

Des escaliers sont déjà équipés de rampes latérales en béton.

Exemple d'un escalier aménagé pour les vélos ou les poussettes au pont de la Tortière, pour accéder aux rives des bords de l'Erdre



D'autres solutions :

La goulotte de type « Granito » préconisée dans la rénovation des escaliers

La goulotte en acier facile à installer





Il faut tenter d'optimiser l'exploitation des ponts par une adaptation des profils en travers avant de conclure éventuellement à leur élargissement, doublement par une passerelle, voire reconstruction

