



# Mission d'étude pour l'élaboration du schéma directeur des modes actifs de la ville La Limouzinière – phase diagnostic



La commune de la Limouzinière souhaite développer la pratique du vélo et de la marche sur son territoire pour tous les usages (mobilité quotidienne, déplacements de loisirs), en cohérence avec la démarche de la communauté de communes de Grand Lieu. RésilienCités (Samy Guyet) et C-Mobilité (Corentin Lemaitre) ont été choisis pour réaliser un schéma directeur des modes actifs, dont le présent document constitue le diagnostic (phase 1).

Version 30/08/2022 livrée à la commune

## Table des matières

1	Résumé du diagnostic.....	3
2	Contexte et objectif de l'étude.....	4
2.1	Objectifs de l'étude .....	4
2.2	Périmètre de l'étude .....	4
3	Analyse du contexte territorial .....	6
3.1	Positionnement et spécificités .....	6
3.2	Répartition des habitants et des emplois sur la commune .....	7
3.3	Réseau viaire.....	8
4	Déplacements.....	11
4.1	Temps de trajet à pied et à vélo .....	11
4.2	Pôles générateurs .....	11
4.3	Mobilité liée au travail .....	12
4.4	Mobilité scolaire .....	15
4.5	Desserte et fréquentation des transports en commun .....	17
4.6	Intermodalité.....	17
4.7	Covoiturage.....	19
5	Carte des observations du diagnostic .....	19
6	Diagnostic vélo.....	21
6.1	Stationnement fourni mais à compléter .....	22
6.2	Absence de vélociste .....	23
6.3	Absence de signalisation spécifique vélo malgré le potentiel .....	23
6.4	Circuit des villages inégal pour le vélo.....	24
6.5	Itinéraire cyclable vers Saint Philbert déjà faisable par le Demi-Bœuf .....	25
6.6	Itinéraire cyclable vers Saint Colomban déconseillé par la D63.....	25
6.7	Itinéraire cyclable vers Corcoué sur Logne à partir du Chiron .....	26
6.8	Obligations d'aménagement cyclable.....	27
6.9	Synthèse des forces et faiblesses pour le vélo.....	27
7	Diagnostic marche.....	28
7.1	Zones étroites ou en manque de visibilité, obstacles .....	28
7.2	Signalisation.....	30
7.3	Places de stationnement à proximité des passages piéton .....	30
7.4	Passages piéton cloutés .....	30
7.5	Equipements facilitateurs de la marche.....	31
7.6	Synthèse des forces et faiblesses pour la marche.....	31
8	Entretiens réalisés pour le diagnostic .....	31
9	Prochaines étapes .....	33

## 1 Résumé du diagnostic

La commune de la Limouzinière est une propice à la marche utilitaire et de loisir, mais encore peu cyclable, principalement en raison du trafic poids lourd et de l'absence d'aménagements dédiés. L'évolution engagée pour le plan de circulation (chicanes, limitations de vitesse, sens unique, zone de rencontre, plan surélevés) apporte un certain apaisement mais reste insuffisante pour encourager l'usage du vélo, malgré une offre de stationnement importante pour une commune de cette taille. Cette appréhension ressort nettement des entretiens, alors que la marche apparaît plus accessible et pratiquée, malgré quelques zones difficiles qui ont été relevées.

Le potentiel de développement de la marche et du vélo utilitaires est pourtant fort, en particulier pour les déplacements vers les écoles et le secondaire, domicile-travail et vers les communes voisines (Saint Philbert de Grand Lieu, Saint Colomban, Corcoué sur Logne). L'absence de signalétique dédiée aux piétons et cyclistes (directions, lieux d'intérêt, temps de trajet...), en dehors des circuits de randonnée pédestre, rend ces usages peu visibles.

Pour rejoindre les communes voisines à vélo :

- Le projet de liaison envisagé par la communauté de communes vers Saint Philbert de Grand Lieu est déjà praticable par des adultes à condition de repérer préalablement son itinéraire. Des aménagements sont planifiés pour sécuriser certains endroits et signaler les directions.
- Le projet vers Saint Colomban n'est, lui, pas praticable en l'état et nécessite des acquisitions foncières. On peut cependant actuellement conseiller de rejoindre cette commune à vélo par la Luctière.
- La liaison vers Corcoué sur Logne n'est pas prioritaire et sa maîtrise d'ouvrage dépend du département. On peut néanmoins rejoindre cette commune en passant par le Chiron puis les bords de la Logne, récemment aménagés

Les observations détaillées rassemblées sur la carte du chapitre 5, à compléter par celles qui seront recueillies en réunion publique, préfigurent de pistes d'action qui seront travaillées en phase 2 (élaboration du schéma directeur).

## 2 Contexte et objectif de l'étude

### 2.1 Objectifs de l'étude

Cette démarche de planification fait suite au [schéma directeur intercommunal modes doux](#) réalisé en 2019 qui définit des projets de liaisons cyclables. La commune de la Limouzinière est concernée par plusieurs liaisons de ce schéma : Saint Philbert de Grand Lieu, Saint Colomban et Corcoué sur Logne. La commune est lauréate du [programme « à vélo 2 » \(relevé septembre 2021\)](#) de l'ADEME, comme les 8 autres communes de Grand Lieu. Le programme « à vélo 2 » vient soutenir la réalisation d'études et de schémas directeurs communaux des modes actifs (marche, vélo).

Cette phase de diagnostic a consisté à :

- Parcourir à vélo et à pied la commune et les liaisons avec les communes limitrophes (Corcoué sur Logne, Saint Colomban, Saint Philbert de Grand Lieu) à vélo les 20 mai, 21 juin et 5 juillet 2022, soit 125 km. Le parcours a été photographié et le rendu est disponible sur <https://www.mapillary.com/> soit 20 500 photos et 3000 photosphères (accès gratuit à l'outil après création d'un compte)
- Recueillir des données (fréquentation des transports en commun, itinéraires touristiques, études de liaisons intercommunales, données INSEE sur les trajets domicile-travail, mesures de vitesse des radars pédagogiques...) et observer (entrée d'école, comportements et types d'usagers)
- S'entretenir avec des acteurs du territoire (parents d'élèves, habitants, restaurateurs, vélociste, communauté de communes, office de tourisme, employeurs, services techniques de la commune, randonneurs pédestres...)
- Analyser ces éléments quantitatifs et qualitatifs

### 2.2 Périmètre de l'étude

Le schéma des mobilités actives (marche et vélo) interconnectera les échelles du territoire, de la ville et des villages (mobilité quotidienne, déplacement de loisirs). La zone concernée

par l'étude est la commune de la Limouzinière ainsi que les liaisons vers les communes voisines.

Un schéma directeur ne se réduit pas à des projets de travaux, même s'ils en constituent une composante importante. Pour développer la pratique de la marche et du vélo, différents leviers existent comme la réglementation, la communication, la pose d'équipements, la signalisation, l'organisation d'événements ou la mise en place d'incitations financières. Il s'agit ainsi de viser la construction d'un véritable « système vélo » comme le résume cette image de la [Fédération française des Usagers de la Bicyclette](http://www.fub.fr) (et s'en inspirer pour la marche). Ces futures pistes d'action seront pensées dans les prochaines phases à l'échelle de la commune selon ses compétences. Des demandes et des suggestions pourront être envoyées aux collectivités compétentes.

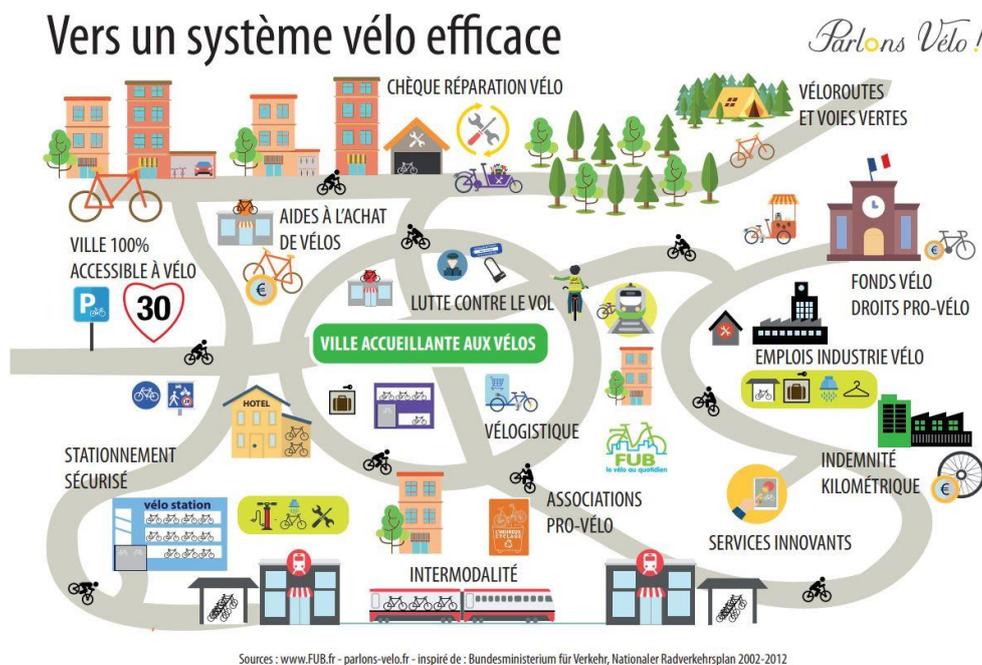
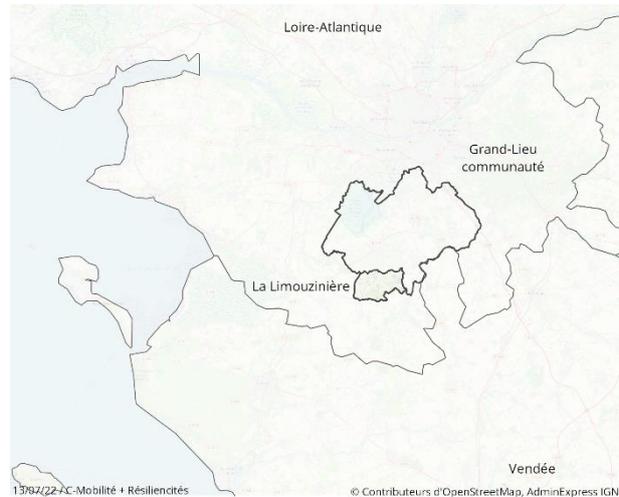


Figure 1 - Le système vélo par la FUB

### 3 Analyse du contexte territorial

#### 3.1 Positionnement et spécificités

La commune de La Limouzinière est une commune à dominante rurale située à 30 km de Nantes. La commune fait partie de Grand Lieu Communauté qui a une [politique de développement du vélo ambitieuse](#).



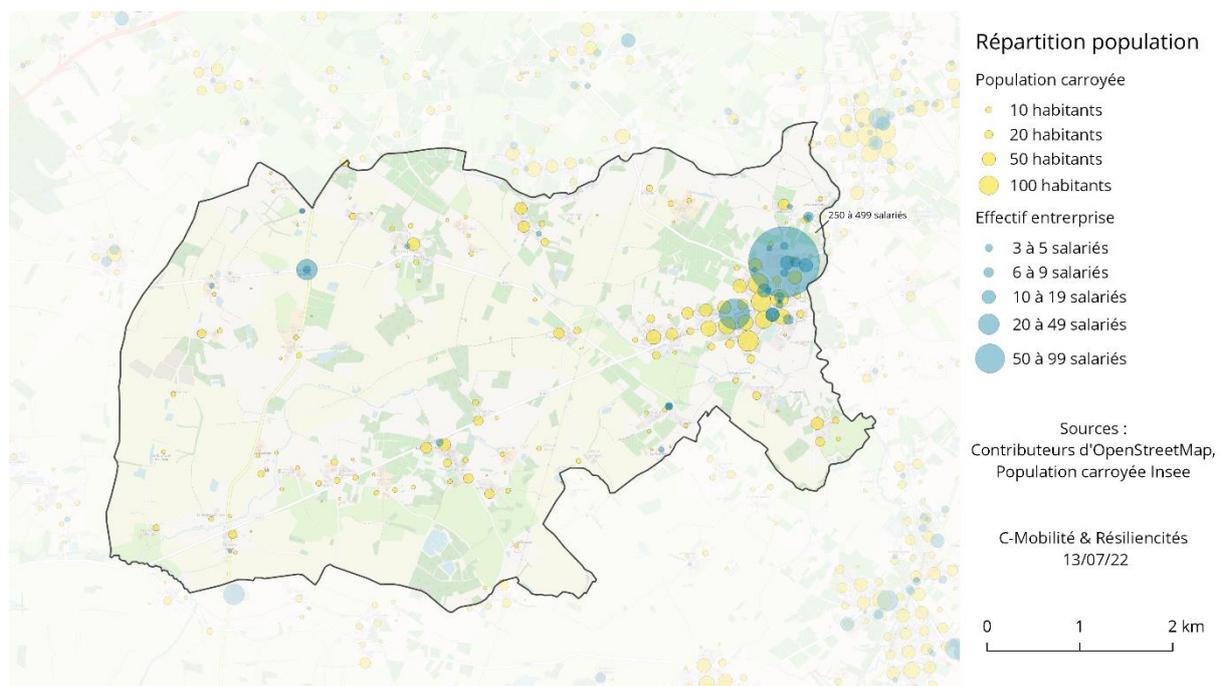
Carte 1 - Situation géographique

Des aménagements récents ont été réalisés comme la requalification du bourg, la rue du stade, l'expérimentations de chicanes, de coussin berlinois et la réglementation de la vitesse dans le bourg et les villages.

### 3.2 Répartition des habitants et des emplois sur la commune

La majorité des habitants et activités sont concentrées dans le centre bourg, puis principalement autour des 4 villages. Selon le recensement de 2019, il y a 2 467 habitants dont 1107 actifs.

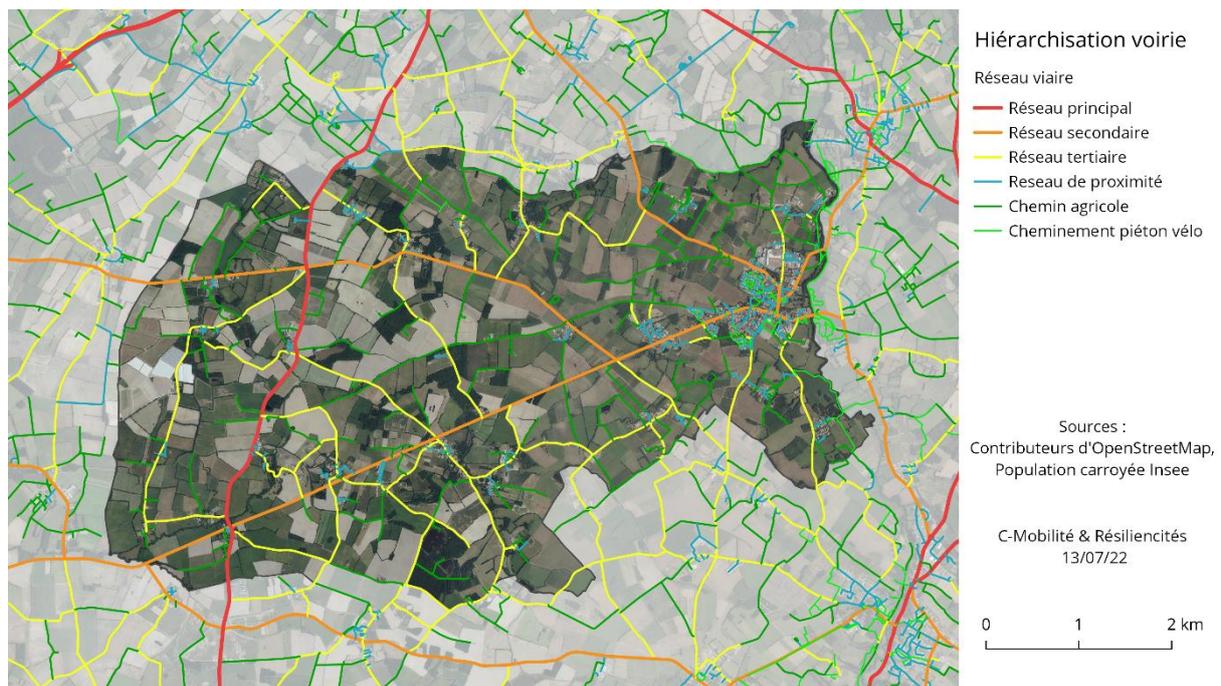
La commune compte 864 emplois sur son territoire soit une concentration d'emploi de 78,1%. L'usine du fabricant de camping-cars Pilote regroupe environ 600 emplois.



Carte 2 - Répartition de la population

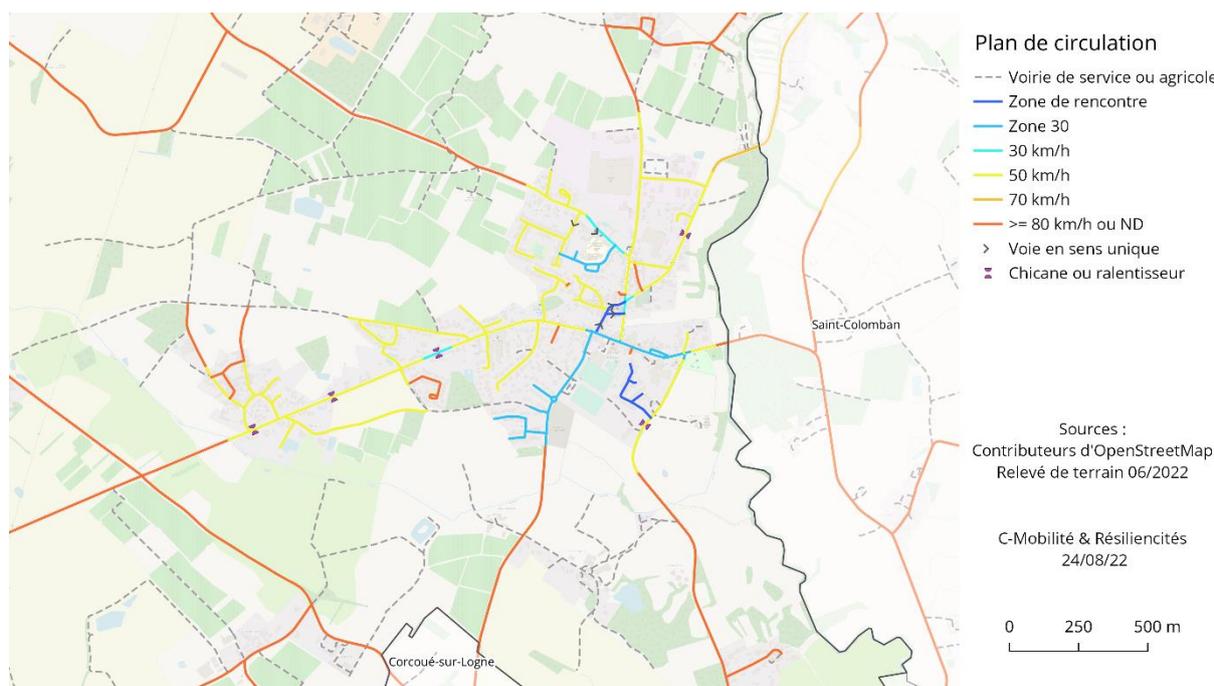
### 3.3 Réseau viaire

La commune dispose d'un réseau de plus de 100 km de voirie. Les axes routiers principaux sont la D61 pour relier le bourg à Saint Philbert de Grand-Lieu, la D65 qui traverse la partie ouest de la commune, la D63 et D87 qui traversent la commune d'Est en Ouest.



Carte 3 - Décomposition de la voirie

Ces départementales se prêtent peu en l'état à des déplacements à vélo compte tenu des volumes de trafic. La densité de voirie permet cependant d'envisager une réutilisation (ou meilleure signalisation) de certaines voies pour développer la pratique du vélo et de la marche.



Carte 4 - Vitesses, plan de circulation et aménagements modérateurs de vitesse

La commune utilise un panel de réglementation de voirie et le retour de ses habitants pour apaiser la circulation sur son territoire :

- aménagement de lotissements en proximité du bourg, avec accès à pied
- ré-aménagement du centre-bourg (église, carrefour Henri IV, rue du stade...)
- signalisation de zones 30 et de zones de rencontre
- réduction de la vitesse à 50 km/h dans les villages (octobre 2020)
- expérimentation de chicanes, de coussins berlinois et de bandes peintes ou rugueuses (avril 2021)
- mesures des vitesses avec un radar pédagogique
- ajustement progressif du plan de circulation, en particulier pour contraindre le flux de camions
- ajustement des règles de priorité (comme rue Félix Davy Desnaurois)

Lors de l'exploration de la commune, nous avons noté quelques points mineurs concernant la signalisation :

- Manque d'un panneau « fin de zone de rencontre » (B53) rues du commerce et rue Saint Vincent
- Panneau de fin de limitation de vitesse (50 km/h, B33) plié à la sortie du Reucher

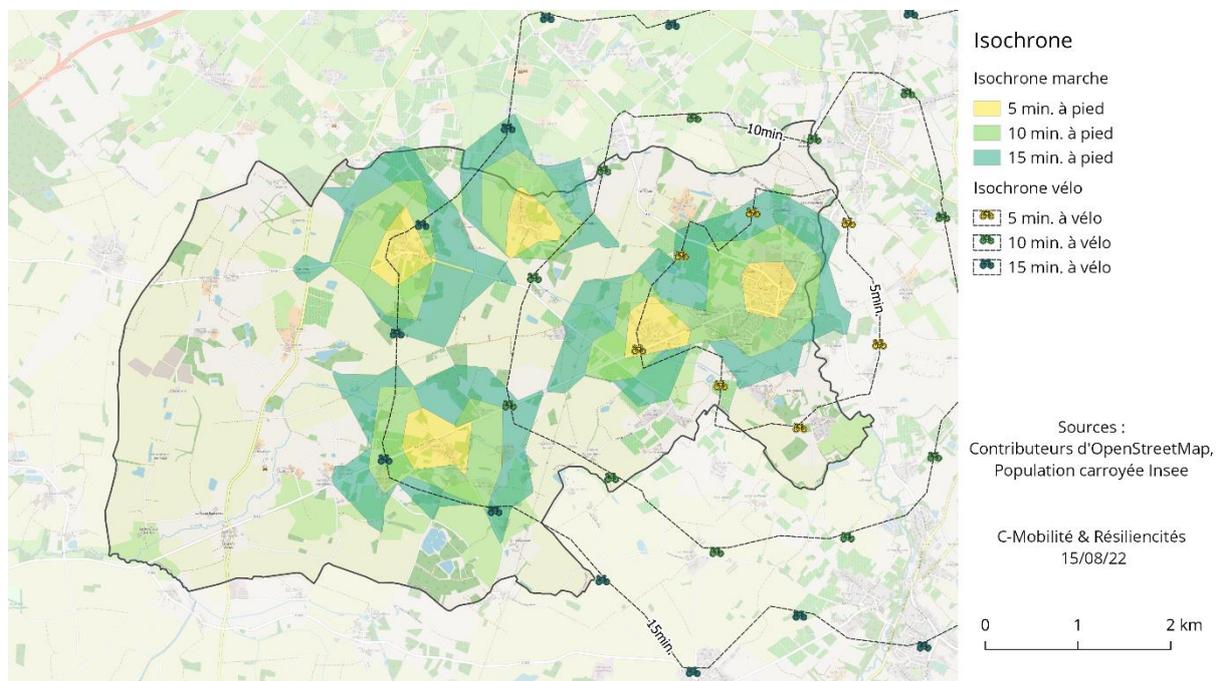
- Panneau artisanal « prudence enfants 30 » posé sur l'abribus scolaire à l'entrée de Chantemerle, à remplacer par un panneau plus officiel comme ceux utilisés pour les autres villages
- Panneau « 30 » (B14) placé sur le panneau d'entrée d'agglomération (EB10) entre l'Auzinière et la Touche, qui implique que la limitation à 30 km/h est effective dans toute l'agglomération (sauf signalisation contraire), une cohérence sera à trouver à terme avec les autres entrées (par exemple celle rue Gazet de la Noë qui n'est pas équipée d'un panneau B14) et les décisions récentes de limitation de vitesse

Ce travail progressif sur le plan de circulation n'est pas achevé et devrait se poursuivre avec la création d'une voie permettant la déviation du flux de camions de l'usine Pilote vers Saint Philbert de Grandlieu sur la D61.

## 4 Déplacements

### 4.1 Temps de trajet à pied et à vélo

La carte des temps de trajet à pied ou à vélo illustre que le bourg est un territoire des « faibles distances » puisqu'accessible pour ses habitants en moins de 10 minutes de marche. Concernant la liaison entre les 4 villages et le bourg, le vélo apparaît comme plus efficace que la marche avec des temps de trajet compris entre 5 et 20 minutes. Cette approche « brute » permet d'illustrer la pertinence de la marche et du vélo, même si elle doit être pondérée par l'analyse de la voirie.



Carte 5 - Délimitation des temps de trajet à pied et à vélo

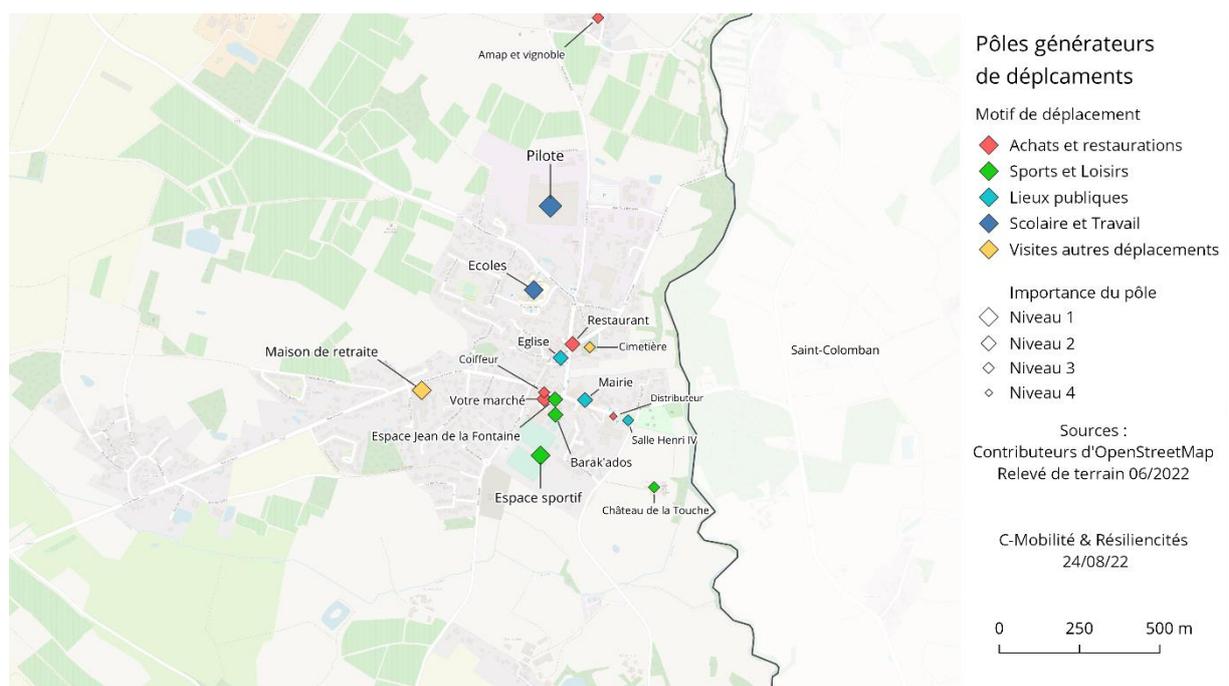
### 4.2 Pôles générateurs

Les déplacements sont répartis selon le motif : travail, étude, achat, loisirs visite, autres. Sur le territoire de la commune différents pôles générateurs de déplacements sont présents :

- Déplacement domicile travail : 864 emplois sont présent dans la commune (source Insee) dont une grande part de ces emplois dans l'entreprise Pilote (environ 600).

- Déplacement études : deux écoles sont présentes, une publique (139 élèves) et une privée (141 élèves). Pour la suite de la scolarité des cars scolaires Aléop permettent un accès au collège et au lycée.
- Déplacement achat : la place Sainte Thérèse rassemble un supermarché (relais postal, point presse et tabac), un salon de coiffure et un distributeur de baguettes (plus loin un distributeur de pizzas). Une AMAP et 3 vignobles sont aussi présents en dehors du bourg. Cette offre commerciale est cependant limitée, ce qui induit des trajets des habitants hors de la commune pour leurs achats.
- Déplacement loisir, visite, démarches : les lieux de la commune pouvant générer ce types de déplacements sont la maison de retraite, le restaurant, la mairie, la salle Henri IV, le théâtre de verdure, l'espace Jean de la Fontaine, l'espace dédié au sport, l'église, le cimetière, le château et la Barak'ados.

Ces pôles sont presque tous situés dans le bourg.



Carte 6 - Emplacement des pôles générateurs de déplacement

### 4.3 Mobilité liée au travail

Les données du recensement INSEE 2017 (publiées en 2020) sont synthétisées dans le tableau suivant pour le mode principal de transport entre le domicile et le travail,

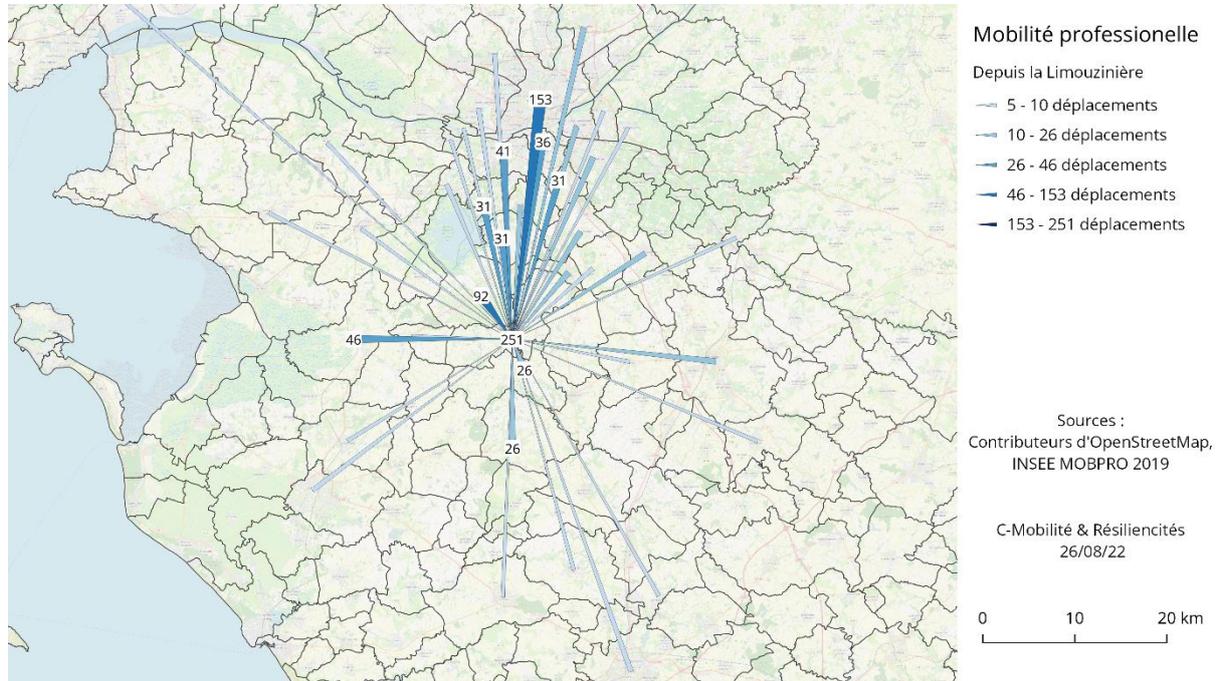
« depuis » et « vers » la Limouzinière. A cette échelle communale (anonymisation, traitement statistique, les chiffres en valeur absolue sont à considérer avec précaution. Cependant, les ordres de grandeur restent justes.

Commune	Nombre d'actifs depuis et vers la Limouzinière (2017)	Vélo	Marche	Transport en commun	Voiture	2 roues motorisé
<b>La Limouzinière</b>	<b>185</b>	<b>8 %</b>	<b>19 %</b>	<b>0 %</b>	<b>73 %</b>	<b>0 %</b>
<b>Saint Philbert de Grand Lieu</b>	<b>174</b>	<b>0 %</b>	<b>0 %</b>	<b>0 %</b>	<b>97 %</b>	<b>3 %</b>
Nantes	161	0 %	0 %	9 %	91%	0 %
La Chevrolière	74	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %
<b>Corcoué sur Logne</b>	<b>74</b>	<b>0 %</b>	<b>0 %</b>	<b>0 %</b>	<b>100 %</b>	<b>0 %</b>
<b>Saint Colomban</b>	<b>64</b>	<b>0 %</b>	<b>0 %</b>	<b>0 %</b>	<b>92 %</b>	<b>8 %</b>
Machecoul Saint Même	60	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %
Legé	55	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %
Bouguenais	43	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %
Montaigu Vendée	35	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %
Saint Aignan de Grandlieu	35	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %
Rezé	35	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %
Les Sorinières	30	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %

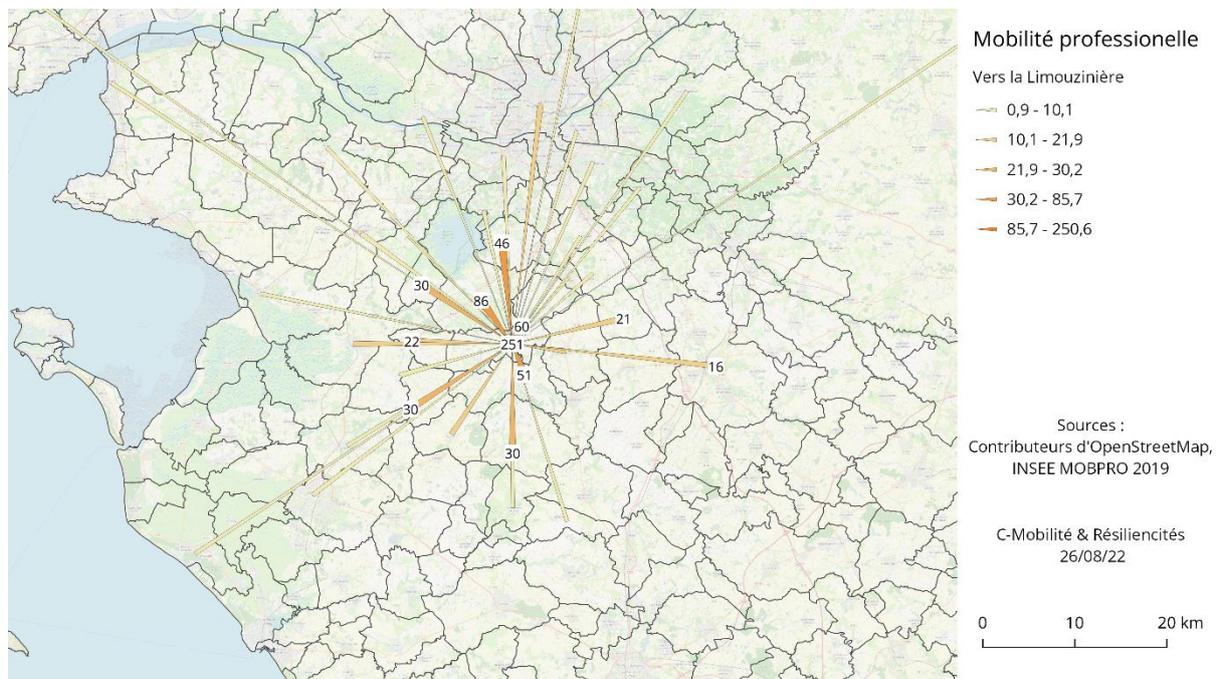
Tableau 1 - Principales communes concernées par les déplacements domicile-travail (INSEE 2017)

La Limouzinière, Saint Philbert de Grand Lieu, Corcoué sur Logne et Saint Colomban représentent 48 % des trajets domicile-travail mais seule la Limouzinière fait ressortir le vélo (8 %) et la marche (19 %) comme modes de transport principaux. L'enjeu d'itinéraires cyclables vers les 3 communes limitrophes (avec un gisement d'actifs de 30 %), comme envisagé par la communauté de communes, est donc réaffirmé.

La mobilité des actifs peut aussi être représentée en nombre de déplacements, avec les cartes « depuis » et « vers » la Limouzinière (INSEE 2019).



Carte 7 - Déplacements domicile-travail depuis la Limouzinière (INSEE 2019)



Carte 8 - Déplacements domicile-travail vers la Limouzinière (INSEE 2019)

#### 4.4 Mobilité scolaire

Nous n’avons pas trouvé de données sur les parts modales pour les écoles Gaston Chaissac et Saint-Joseph. La connaissance des habitudes de déplacement de ce groupe scolaire pourrait faire partie d’une action à mener en phase 2 (questionnaire, entretiens complémentaires). Toutefois, nous avons réalisé 2 comptages des modes actifs lors des relevés terrain au mois de juin 2022 et collecté les inscriptions au transport scolaire auprès de la Région.

Etablissement (effectif)	Vélo	Marche	Transport scolaire	Voiture (par différence)
Gaston Chaissac (139)	7 %	14 %	22 %	64 %
Saint Joseph (146)	0 %	13 %	20 %	60 %

Tableau 2 - parts modales 2021-2022 d’après comptages (très partiels) et données Région

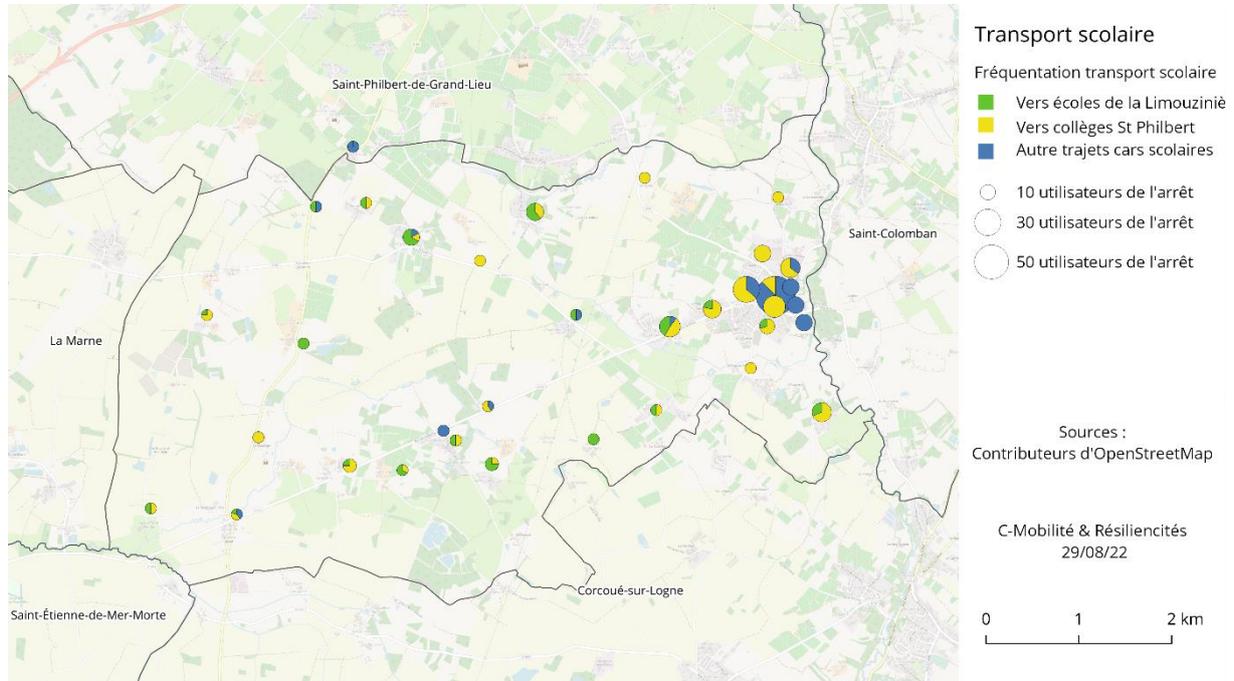
Au-delà du niveau primaire les élèves fréquentent principalement 5 établissements du secondaire à Saint Philbert de Grand Lieu, Saint Sébastien sur Loire et Machecoul Saint Même (en faisant l’hypothèse que la majorité des élèves du secondaire utilisent le transport scolaire).

Etablissement + de 10 inscrits	Commune	2019-2020	2020-2021	2021-2022
Ecole primaire Gaston Chaissac	La Limouzinière	19	21	31
Ecole primaire privée Saint Joseph	La Limouzinière	28	23	29
Collège Julie-Victoire Daubié	Saint Philbert de Grand Lieu	82	71	78
Collège Lamoricière	Saint Philbert de Grand Lieu	79	76	72
Lycée polyvalent Les Bourdonnières	Saint Sébastien sur Loire	27	26	25
Lycée polyvalent Saint-Pierre La Joliverie	Saint Sébastien sur Loire	11	11	10
Lycée Saint-Joseph	Machecoul Saint Même	25	23	27
Total + de 10 inscrits		224	207	212
Soit en % + de 10 inscrits		67%	62%	60%
Total inscrits		336	332	356

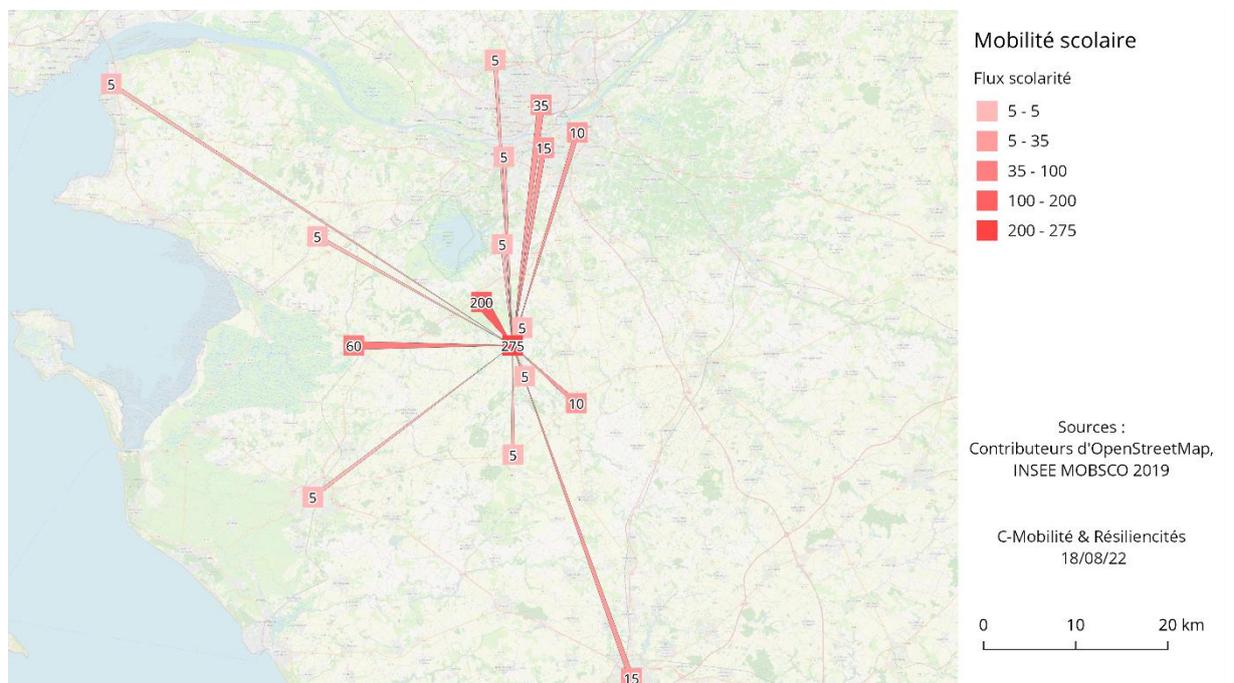
Tableau 3 - nombre d’élèves inscrits au transport scolaire

Saint Philbert de Grand Lieu ressort comme la commune engendrant le plus de déplacements scolaires, aujourd’hui vers ses collèges (au nombre de 3, le collège

Condorcet comporte 4 élèves limousins inscrits au transport scolaire), et, en 2026, vers le futur lycée. Cela souligne l'importance du projet d'itinéraire cyclable envisagé par la communauté de communes, qui représente un trajet d'environ 7 km (25 min).



Carte 9 - Fréquentation des arrêts de transport scolaire (>10 utilisateurs)



Carte 10 - Nombre de déplacements scolaires (INSEE 2019)

#### 4.5 Desserte et fréquentation des transports en commun

La commune est desservie par les 2 lignes de cars 312 et 313 (Saint-Philbert-de-Grand-Lieu / La Chevrolière / Nantes) dont les arrêts se trouvent rue Charles de Gaulle au niveau de la place Henri IV. Le trajet est d'une durée d'1h jusqu'à Nantes et de 10 minutes vers Saint Philbert de Grand Lieu avec 6 allers le matin de 6h37 à 8h07 et 6 retours le soir de 17h43 à 19h23. Cette offre n'est pas jugée suffisamment adaptée selon les répondants à l'analyse des besoins sociaux (horaires, un seul arrêt). Ce constat rejoint les propos recueillis lors des entretiens.

Les données transmises par la Région font ressortir une fréquentation quotidienne :

- d'une trentaine d'usagers du lundi au vendredi au départ de la commune, et d'une vingtaine au retour
- d'une petite dizaine d'usagers le samedi au départ de la commune, et moins au retour

Les chiffres de 2020 et 2021 sont peu représentatifs car affectés par l'épidémie COVID.

	2018	2019	2020	2021
Lundi (montées)	37	44	40	20
Lundi (descentes)	28	43	24	23
Mardi (montées)	33	25	33	16
Mardi (descentes)	26	20	26	13
Mercredi (montées)	40	30	40	20
Mercredi (descentes)	24	18	24	12
Jeudi (montées)	40	30	40	20
Jeudi (descentes)	27	20	27	14
Vendredi (montées)	32	24	32	16
Vendredi (descentes)	27	20	27	14
Samedi (montées)	12	9	12	6
Samedi (descentes)	7	5	7	4
Moyenne semaine montées	36	31	37	18
Moyenne semaine descentes	26	24	26	15

Tableau 4 - chiffres de fréquentation lignes 312 et 313 (retraités et moyennés par RésilienCités et C-Mobilité)

#### 4.6 Intermodalité

Pour inciter à rejoindre l'arrêt Henri IV à vélo, 4 casiers individuels de stationnement pour ont été installés par la communauté de communes. Si un mode d'emploi figure sur le Schéma directeur des modes actifs de la ville La Limouzinière – diagnostic

mobilier, plusieurs personnes rencontrées s'interrogeaient sur les conditions d'utilisation. Lors des 3 visites terrain les casiers étaient vides. L'entretien semble relever de la communauté de communes, qui est intervenue à Saint Philbert de Grand Lieu à la suite du vandalisme observé (portes forcées).

L'un des freins à l'utilisation des transports en commun peut aussi provenir des difficultés pour rejoindre sa destination une fois descendu du car. C'est un point qui a été soulevé lors des entretiens. Cet enchaînement de moyens de transport concerne en particulier la métropole nantaise. Une fois arrivés à Nantes ou Rezé, les voyageurs peuvent :

- poursuivre sur le réseau TAN avec leur abonnement ou leur ticket Aleop
- utiliser un covoiturage comme Covoitan
- emprunter un vélo en libre service Bicloo
- utiliser un vélo personnel stationné dans un abri sécurisé (dont l'accès est gratuit avec une carte TAN ou un compte Bicloo) ou un casier individuel (Bourdonnières, Pirmil, Pont Rousseau)

L'analyse des besoins sociaux fait ressortir ce besoin d'information.

Pour l'instant, les cars Aléop ne permettent pas d'embarquer des vélos, car les véhicules sont à plancher bas sans soute ni rack à bagages :

- seuls les engins de déplacement personnel (gyropode, trottinette) sont autorisés à bord s'ils peuvent être pliés et mis à côté du voyageur ou sous le siège devant lui.
- il n'est pas possible de monter un vélo pliant, même les plus compacts de type Brompton.

La Région indique que le prochain marché de transport est programmé pour 2025 et pourrait prévoir de développer l'intermodalité. Nous avons rencontré un habitant qui va jusqu'à Nantes en voiture avec son vélo dans le coffre, qu'il utilise pour se déplacer une fois stationné en périphérie.

#### 4.7 Covoiturage

La commune n'a pas d'aire de covoiturage officielle, même si un usage est signalé devant l'espace Jean de la Fontaine et derrière l'arrêt de car place Henri IV. La présence des casiers (place Henri IV) et des arceaux (espace Jean de la Fontaine) peut servir de support à l'intermodalité vélo-covoiturage.

Le site de covoiturage [www.ouestgo.fr](http://www.ouestgo.fr) ne comporte pour l'instant pas d'offres régulières vers les communes où sont situés la majeure partie des emplois tels qu'ils ressortent des données INSEE. L'amélioration de la connaissance et de l'utilisation de la plateforme fait partie des objectifs issus de l'analyse des besoins sociaux.

## 5 Carte des observations du diagnostic

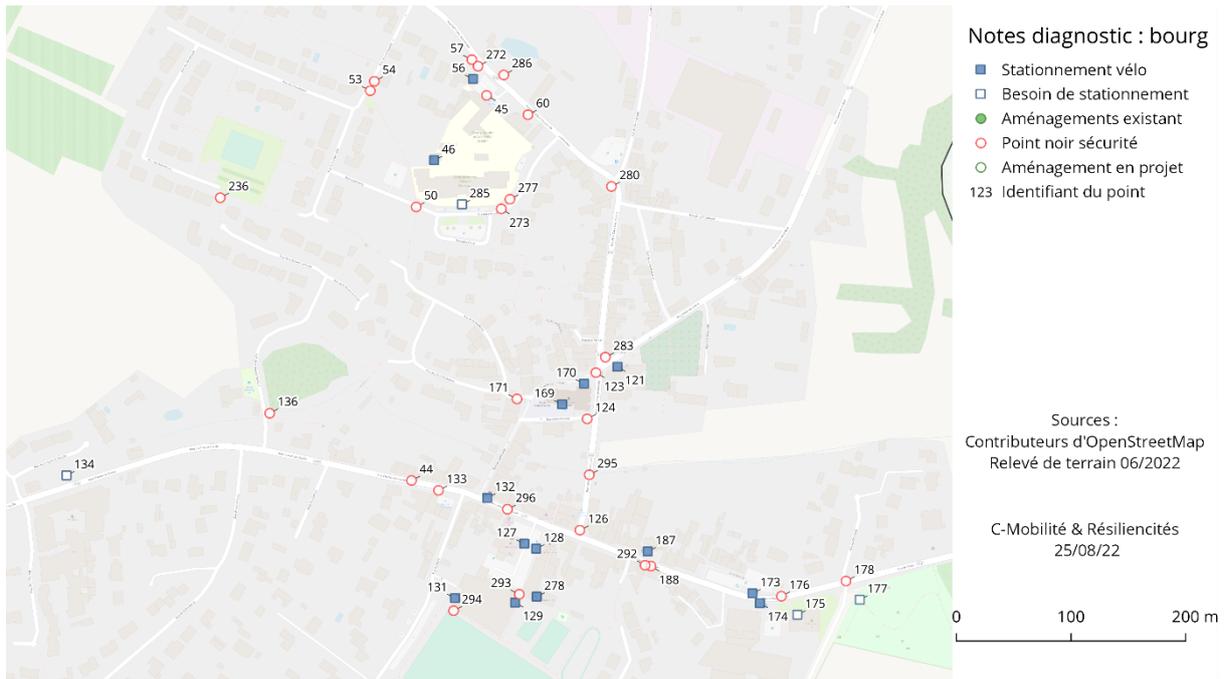
L'ensemble de nos observations et relevés, pour cette phase de diagnostic, est compilé sur cette carte :

[https://cedegis.lizmap.com/map/index.php/view/map/?repository=mobilite&project=SIG\\_SDC\\_Limouziniere](https://cedegis.lizmap.com/map/index.php/view/map/?repository=mobilite&project=SIG_SDC_Limouziniere)

Ces observations ont été classées en 5 catégories

- difficulté ou danger
- stationnement vélo existant
- stationnement vélo à créer
- aménagement en projet
- aménagement existant

Cette carte en ligne permet aussi de visualiser et zoomer les cartes insérées dans le présent rapport.



Notes diagnostic : bourg

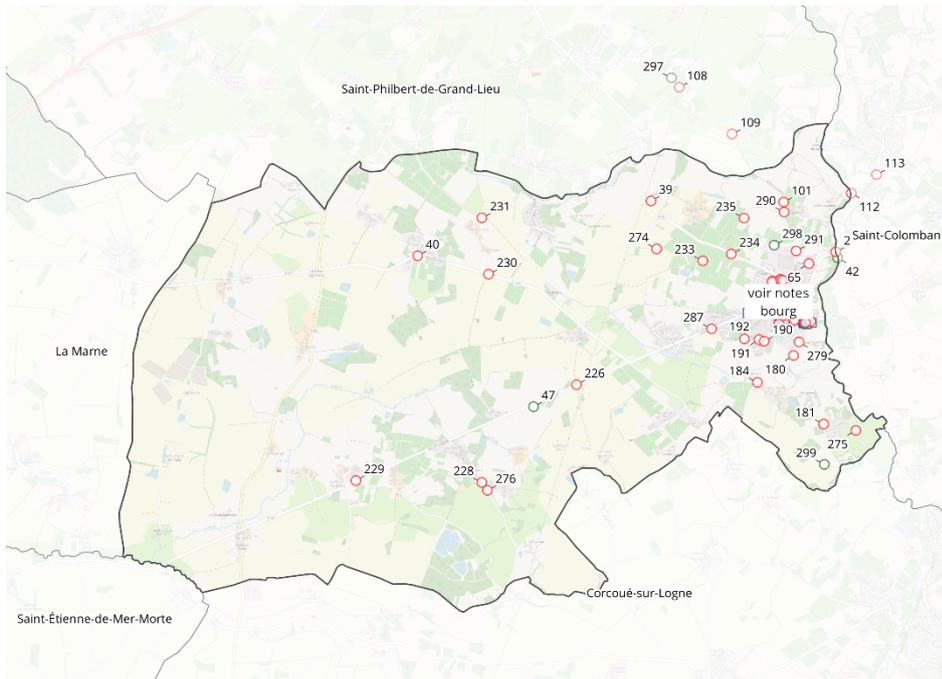
- Stationnement vélo
- Besoin de stationnement
- Aménagements existant
- Point noir sécurité
- Aménagement en projet
- 123 Identifiant du point

Sources :  
Contributeurs d'OpenStreetMap  
Relevé de terrain 06/2022

C-Mobilité & Résiliencités  
25/08/22

ID	Catégorie commentair	Description ou commentaire	time_start
121	Équipement	pince roues 2 places scé.é au so	2022-06-21 11:50:55
123	Sécurité	besoin double sens cyclable	2022-06-21 11:54:15
124	Sécurité	besoin double sens cyclable	2022-06-21 11:54:56
126	Sécurité	passage piéton doublé (bandes blanches + couss) endroit signalé au baromètre FUB	2022-08-23 16:51:53
127	Équipement	3 arceaux	2022-06-21 12:02:09
128	Équipement	3 arceaux	2022-06-21 12:02:47
131	Équipement	4 arceaux	2022-06-21 12:14:14
132	Équipement	1 arceau	2022-06-21 12:15:32
133	Sécurité	passage piéton non conforme en 2026 (place de stationnement à supprimer, règle des 5 m)	2022-08-23 16:54:57
134	Besoin_P_vélo	Besoin de stationnement vélo/2 roues parking EHPAD (1 vélo et 1 scooter accrochés aux rambardes observés lors des 3 passages)	2022-08-23 16:55:49
136	Sécurité	barrières trop serrées	2022-06-21 12:28:19
169	Équipement	2 arceaux	2022-06-21 12:31:22
170	Équipement	1 arceau	2022-06-21 12:32:41
171	Sécurité	panneau tourne à droite interdit à modifier pour double sens cyclable	2022-08-23 17:21:28
173	Équipement	4 casiers vélo CC Grandlieu vides les 2 fois	2022-06-21 14:02:41
174	Équipement	6 places pince roues	2022-06-21 14:04:22
175	Besoin_P_vélo	manque de stationnement vélo devant salle Henri IV, signalé baromètre FUB	2022-08-23 16:48:38
176	Sécurité	passage piéton clouté (peu visible)	2022-08-23 16:49:12
177	Besoin_P_vélo	Manque de stationnement vélo signalé baromètre FUB + bénéficiaire prime VAE interviewée	2022-08-23 16:48:12
178	Sécurité	passages piéton cloutés (peu visible)	2022-08-23 16:48:57
187	Équipement	4 arceaux	2022-06-21 14:57:44
188	Sécurité	passage piéton clouté (peu visible)	2022-08-23 16:49:41
273	Sécurité	visibilité masquée passage piéton, place de stationnement à supprimer échéance 2026	2022-07-05 09:24:39
283	Sécurité	signalé baromètre FUB + giration des poids lourds signalée par restaurateurs	2022-08-23 17:22:19
292	Sécurité	Trottoir face mainie très étroit avec obstacles (escalier, potelets), signalé d'une personne en fauteuil sur la route	2022-08-23 16:50:46
293	Sécurité	Barrière difficile à franchir à vélo ou avec poussette	2022-08-23 16:53:33
294	Sécurité	Barrière difficile à franchir avec vélo ou poussette	2022-08-23 16:54:18
295	Sécurité	Familles circulent à vélo, malgré trafic poids lourd	2022-08-23 17:23:25
296	Sécurité	Traversée piétonne à matérialiser par bandes blanches au débouché du nouveau lotissement?	2022-08-24 12:08:46
44	Sécurité	Difficulté de traversée et de parcours le long de la Rue Charles de Gaulle pour groupe d'enfants allant à la Bibliothèque ou revenant de l'école	2022-08-24 12:07:33

Carte 11 - Aperçu de la carte des observations accessible en ligne (bourg)



Notes diagnostic

- Stationnement vélo
- Besoin de stationnement
- Aménagements existant
- Point noir sécurité
- Aménagement en projet
- 123 Identifiant du point

Sources :  
Contributeurs d'OpenStreetMap  
Relevé de terrain 06/2022

C-Mobilité & Résiliencités  
25/08/22



ID	Catégorie	commentaire	Description ou commentaire	time_start
101	Securité		Chaussée (3,20m) en très mauvais état	2022-08-23 16:39:59
108	Securité		panneau impasse C13 ne signale pas perméabilité marche/vélo, à transformer en C13d + signaler traversée de cyclistes	2022-08-23 16:38:15
109	Securité		manque panneaux directionnels vélo (droite vers la limouzinière, gauche vers Saint Philbert)	2022-08-23 16:39:08
112	Securité		chemin très étroit risque de chute dans la Logne même à pied + clôture électrique, succession de mini passerelles	2022-08-23 17:12:17
113	Securité		passage piéton effacé	2022-06-21 11:15:26
180	Securité		panneau fin 30 sur panneau fin agglo donc en théorie 30 partout	2022-06-21 14:18:55
181	Securité		radar pédagogique ne fonctionne pas (21/06)	2022-08-23 17:05:04
184	Securité		panneau artisanal « prudence enfants 30 » sur aribus, poser un panneau officiel?	2022-08-23 16:46:31
190	Securité		panneau impasse à modifier par C13d (perméabilité piéton et cycliste)	2022-08-23 17:25:18
191	Securité		barrière difficile à franchir vélo (impossible en vélo cargo)	2022-08-23 17:24:54
192	Securité		barrière trop étroite rend le passage vélo difficile	2022-08-23 17:25:40
2	Securité		Manque d'aménagement, de visibilité, signallement baromètre FUB et habitants, vitesses élevées	2022-08-23 17:08:35
226	Securité		manque panneau traversée randonneurs + cyclistes Marquage et ralentissement serait aussi bénéfique pour engins agricoles	2022-08-23 16:57:37
231	Securité		gravier mauvais revêtement difficile pour vélo	2022-08-23 16:59:24
233	Securité		chemin avec ornières, difficile à vélo	2022-08-23 16:58:07
234	Securité		Traversée non aménagée et très roulante sur le circuit des villages Panneau mais pour les randonneurs côté vignes	2022-08-23 16:58:42
235	Securité		ornières et cailloux, difficile à vélo	2022-08-23 16:58:58
274	Securité		grosses ornières le long du champ de maïs, difficile à vélo	2022-08-23 16:57:56
276	Securité		panneau fin 50 couché (signalé à M Ferreira le 04/07)	2022-07-13 17:46:03
279	Securité		Panneau impasse à transformer en C13d (perméabilité marche et vélo)	2022-08-23 16:47:18
287	Securité		grande ligne droite (prise de vitesse, conditions de dépassement des cyclistes), signallement baromètre fub	2022-08-24 12:03:55
290	Securité		Ajouter panneaux directionnels vélo Saint Philbert/Limouzinière (borne rando pedestre présente)	2022-08-23 16:41:17
291	Securité		Demande d'aménagement de Pilote pour cheminement sécurisé à pied entre parking nord et entrée du site	2022-08-23 16:44:38
297	Itinéraire		Projet liaison Saint Philbert par la communauté de communes, compléments étude de faisabilité en 2023, réalisation mandat	2022-08-24 12:16:02
298	Itinéraire		Projet de création d'une voie par Pilote pour détourner le flux de poids lourds (évitement du bourg) vers Saint Philbert, réalisation 2024-2025	2022-08-24 12:21:09
299	Itinéraire		Projet de liaison Corcoué pas prioritaire (priorité Saint Philbert et Saint Colomban) dans ce mandat, pilotage par Département (alternative le long de la Logne)	2022-08-24 12:22:50
39	Securité		Fort trafic, avec poids lourds, élargissement de la route envisagé en 2024 par département, trop dangereux à vélo	2022-08-24 12:19:43
42	Itinéraire		Projet itinéraire Saint Colomban avec franchissement Logne (passerelle sur gué existant?), puis par route de la Lucière, actuellement chemin de terre	2022-08-24 12:18:41
47	Itinéraire		Dans le PLU réserve de 5 m de large pour faire une liaison jusqu'à La Michelière	2022-05-20 16:41:20
65	Securité		stationnement de voitures sur trottoir	2022-08-23 17:07:39

Carte 12 - Aperçu de la carte des observations accessible en ligne (hors bourg)

## 6 Diagnostic vélo

Actuellement, la commune nous paraît peu cyclable pour 2 raisons principales :

- il n'existe aucun aménagement spécifique au vélo (hormis le mobilier de stationnement, 2 zones de rencontre et le circuit des villages), ou signalisation incitant à son usage
- la présence importante de poids-lourds et d'engins agricoles apparaît comme un frein majeur à l'usage du vélo

### 6.1 Stationnement fourni mais à compléter

La commune est plutôt bien pourvue en mobilier de stationnement, même si nous avons relevé quelques manques (EHPAD, écoles, théâtre de verdure, salle Henri IV) et le besoin de repositionner les arceaux du complexe sportif en amont de la barrière pour en faciliter l'accès. La pose d'arceaux vélo aux arrêts de car scolaire très fréquentés pourrait aussi être envisagée, comme cela se pratique dans le département.

D'un point de vue qualitatif, le mobilier existant présente quelques limites :

- les arceaux de type arbalète pourraient être plus évasés pour permettre d'attacher le cadre et la roue avant avec un antivol de type U

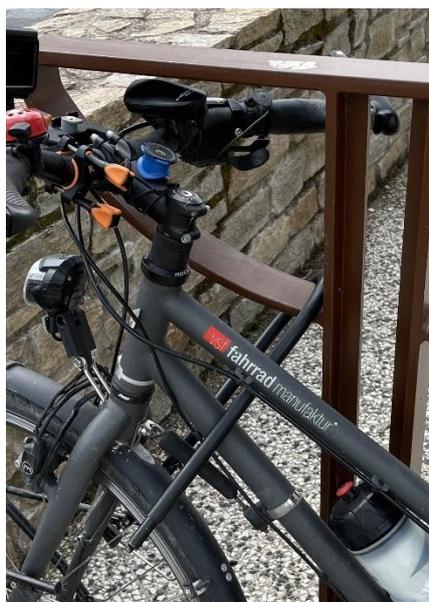


Photo 1 - Arceau arbalète place Sainte Thérèse

- Les arceaux en demie lune du complexe sportif se démonter avec une clé allen (ils permettent cependant l'utilisation recommandée d'un antivol en U)



Photo 2 - Arceau demi-lune stade

## 6.2 Absence de vélociste

Les magasins de vélo les plus proches sont à Saint Philbert de Grand Lieu (Cycles expert, Point S), ce qui rend plus difficile l'achat et l'entretien régulier d'un vélo et de ses équipements. Une présence ponctuelle d'un vélociste ou d'une association, la mise à disposition d'outillage, pourraient faire partie des actions à étudier en phase 2. La communauté de communes est en cours de réflexion sur l'opportunité d'étoffer son offre de services. Cela pourrait intervenir en partenariat avec le département (location de VAE ou de cargo [Vélila](#)).

## 6.3 Absence de signalisation spécifique vélo malgré le potentiel

La commune ne comporte aucune indication directionnelle spécifique au vélo (avec temps de trajet par exemple) qui mettrait ce mode de transport en visibilité dans l'espace public, en particulier pour les nouveaux habitants. Les chemins dans le bourg, le circuit des villages ou les futures liaisons intercommunales pourraient être signalés. La signalétique des itinéraires de randonnée pédestre n'est pas adaptée car trop proche du sol et pas assez grande pour les cyclistes.

En application des articles [R110-2](#) et [R412-28-1 du Code de la route](#), les chaussées sont à double sens pour les cyclistes et conducteurs d'engins de déplacement personnel, lorsque la vitesse maximale est inférieure ou égale à 30 km/h, sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. Cette décision contraire doit être dûment motivée.

Pour la commune de la Limouzinière, sont concernées :

- la rue du Commerce (partiellement en zone de rencontre, donc limitée à 20 km/h) et la rue Saint-Vincent autour de l'église, cela permettrait de rejoindre à vélo les ruelles desservant le groupe scolaire depuis la rue Félix Davy Desnaurois
- la rue de la Chauvelle (en zone 30), cela permettrait de rejoindre à vélo l'école Saint Joseph depuis les ruelles et chemins du centre-ville

Nous avons observé que des cyclistes et conducteurs d'engins de déplacement personnel prenaient effectivement ces rues dans le sens interdit, en particulier pour revenir des écoles. [La jurisprudence et le CEREMA](#) conseillent de rendre ce double sens visible par la pose de panonceaux « sauf vélo » (M9v2 à la fois sous les sens interdits comme rue Saint Vincent et les interdictions de tourner à droite comme rue des grands jardins) et un marquage au sol. Cela en légitime l'usage et permet de répondre à des propos entendus en entretien, déplorant la prise de sens interdit par des enfants et parents à vélo.

#### 6.4 Circuit des villages inégal pour le vélo

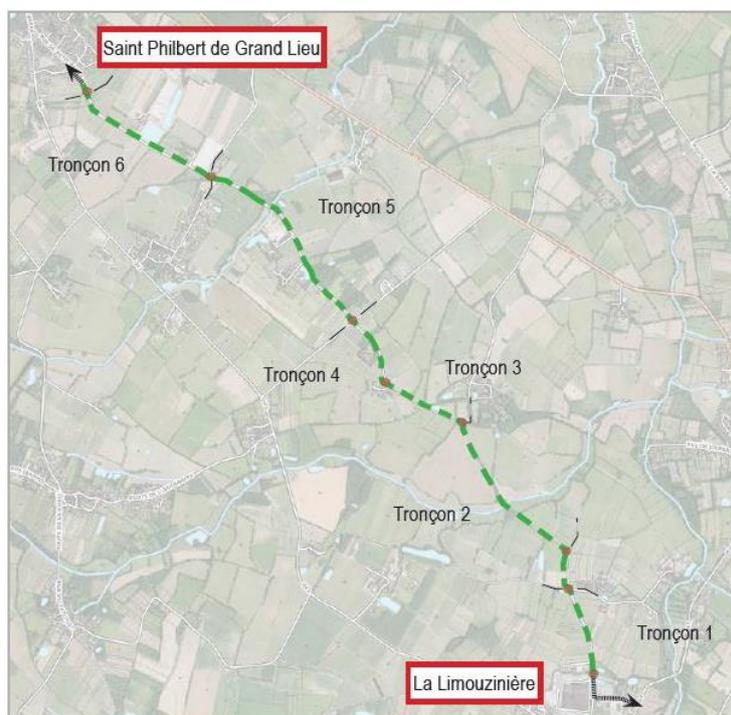
La signalétique du circuit des villages permet son usage dans les 2 sens à vélo (il manque un panonceau « sauf usage agricole et vélos » à l'entrée du chemin rue des Courtis/la Crollerie ce panneau était en place en août 2013 d'après Google street view) et apporte une alternative aux départementales. Son attractivité est cependant limitée par :

- son revêtement dans sa partie nord (ornières, pierres, boue), en particuliers pour les villages de la Dorie et des Etangs
- des traversées de départementales aujourd'hui non signalées aux automobilistes
- un cheminement parfois tortueux qui peut faire préférer un trajet plus direct par des routes plus passantes

## 6.5 Itinéraire cyclable vers Saint Philbert déjà faisable par le Demi-Bœuf

Nous avons testé le trajet vers le collège Julie Victoire Daubié et il nous paraît déjà praticable pour un usage balade ou utilitaire par des adultes aguerris à la belle saison, à condition d'avoir repéré au préalable son trajet. La présence de poids lourds dans la rue du Demi-Bœuf constitue toutefois une source de de risque.

Nous avons relevé des améliorations nécessaires qui rejoignent ce que la communauté de communes a prévu (signalisation, sécurisation de carrefour, reprise du revêtement chemin de l'Aveneau...), qui devrait lancer des études complémentaires en 2023.



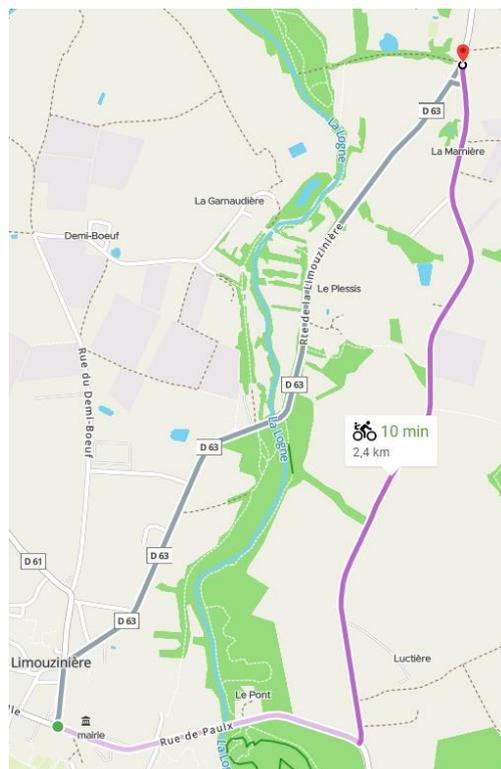
Carte 13 - tracé vers Saint Philbert de Grand Lieu étudié par la communauté de communes

## 6.6 Itinéraire cyclable vers Saint Colomban déconseillé par la D63

Même si nous avons croisé plusieurs personnes à vélo sur la D63 menant à Saint Colomban, le manque de visibilité et de largeur, ainsi que le trafic routier soutenu nous amènent à en déconseiller l'usage en l'état. Les hypothèses d'une voie verte puis d'un chaucidou ont été écartées par le département et la communauté de communes avec raison. Le nouveau projet envisage une voie verte à partir de la rue Gazet de la Noé avec un franchissement de la Logne qui pourrait s'appuyer sur le gué existant, pour rejoindre

la Marnière et l'entrée de Saint Colomban. Ce projet est moins avancé que la liaison vers Saint Philbert de Grand Lieu et nécessite des acquisitions foncières.

En l'état nous recommandons d'emprunter la rue de Paulx (D61) après le théâtre de verdure pour rejoindre la Luctière puis la Marnière, ce qui représente un détour acceptable (500 mètres de plus soit 2 minutes).



Carte 14 - Trajet recommandé vers Saint Colomban

## 6.7 Itinéraire cyclable vers Corcoué sur Logne à partir du Chiron

Cette liaison n'est plus jugée prioritaire par la communauté de communes et son projet est piloté par le département. Nous n'avons pas trouvé d'itinéraire autre que la route jusqu'au Chiron. A partir du Chiron, il est possible soit de poursuivre sur la route d'emprunter l'itinéraire pédestre et de rejoindre les bords de la Logne (nouvellement aménagés par la commune de Corcoué sur Logne) jusqu'à la rue de la Poste. Cet itinéraire pédestre présente quelques difficultés par endroits (pierres, étroitesse, boue) et nous paraît réservé à un usage balade, ou utilitaire mais seulement à la belle saison.



Carte 15 - itinéraires explorés vers Corcoué sur Logne

### 6.8 Obligations d'aménagement cyclable

En application de [l'article L228-2 du Code de l'environnement](#), des itinéraires cyclables (pourvus d'aménagements) doivent être mis au point à l'occasion des réalisations ou des rénovations (ou réalisations) de voies urbaines. C'est une obligation à prendre en compte pour de futures rénovations (changement de revêtement, modification du stationnement...) ou créations. L'aménagement de la rue du stade aurait ainsi pu donner lieu à la création d'aménagements cyclables.

### 6.9 Synthèse des forces et faiblesses pour le vélo

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stationnement</li> <li>• Chemins et itinéraires ruraux</li> <li>• Premières mesures d'apaisement du trafic</li> <li>• Projets de liaisons intercommunales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trafic poids lourd</li> <li>• Plan de circulation inabouti</li> <li>• Absence d'aménagements</li> <li>• Signalétique</li> <li>• Manque activité vélociste</li> </ul>

## 7 Diagnostic marche

La commune nous apparaît comme se prêter favorablement à la marche utilitaire et de loisir (l'adjectif [marchable](#) commence à être utilisé même s'il n'est pas encore entré dans le dictionnaire) :

- les chemins et sentiers permettent de circuler agréablement à pied dans le bourg et vers les communes voisines (avec un bon balisage pour la randonnée et un revêtement « 4 saisons »)
- l'éclairage public du centre bourg est bien présent, certains parents d'élèves appellent à vérifier que la programmation horaire automne/hiver ne laisse pas de zones dans l'ombre aux heures des trajets vers et depuis l'école

### 7.1 Zones étroites ou en manque de visibilité, obstacles

La carte de nos observations recense :

- quelques barrières difficilement franchissables (poussette, mobilité réduite)



*Photo 3 - exemple de barrières trop rapprochées*

- des endroits sous contrainte (largeur ou inexistence de trottoirs, franchissement, niveau zéro) qui sont perçus comme dangereux, en particulier rues Charles de Gaulle, Félix Davy Desnaurois et du Demi-Bœuf



Photo 4 - Passage difficile rue Félix Davy Desnaurois

- les traversées du circuit des villages (D61, D63, D87)



Photo 5 - Traversée de la D61 sur le circuit des villages

- du stationnement très gênant ou abusif aux abords des écoles



Photo 6 - stationnement matinal sur trottoir école Saint Joseph

## 7.2 Signalisation

Le constat pour le vélo s'étend aussi à la marche, nous avons observé l'absence de panneaux directionnels ou de marquages pour les piétons, en particulier les enfants pour aller à l'école, comme cela peut se faire dans d'autres communes (Liffré, Nantes, Reuil Malmaison...).

La zone de rencontre rue du commerce pourrait être davantage affirmée pour marquer les priorités des piétons et cyclistes.

## 7.3 Places de stationnement à proximité des passages piéton

En application de [l'article L118-5-1 du Code de la voirie routière](#), aucun emplacement de stationnement pour véhicules motorisés ne peut être créé à moins de 5 mètres des passages piéton et les passages existants doivent être mis en conformité d'ici le 31 décembre 2026. Cette disposition vise à augmenter la covisibilité des usagers et diminuer les accidents.

Pour la commune de la Limouzinière, 2 passages piéton existants sont concernés :

- devant le 27 rue Charles de Gaulle
- l'emplacement « dépose minute » rue Jules Ferry devant l'école Gaston Chaissac

Cette neutralisation peut s'opérer par l'effacement des places, la pose de balisettes ou l'implantation d'arceaux de stationnement vélo, [comme le propose le CEREMA](#).

## 7.4 Passages piéton cloutés

[L'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière \(IISR\)](#) définit la signalisation horizontale à appliquer pour les passages piéton dans l'article 118 de la 7<sup>ème</sup> partie. Il s'agit de bandes blanches rectangulaires : les clous ne sont plus autorisés depuis 1988. Si des collectivités continuent à en utiliser pour des raisons patrimoniales ou esthétiques, les clous sont très peu visibles pour les automobilistes et ne répondent pas à l'objectif premier de sécurité visé par l'IISR. Plusieurs collectivités comme Nantes ou Saint

Sébastien sur Loire reprennent des passages cloutés récents en peignant finalement des bandes blanches réglementaires, du fait des difficultés remontées par des piétons.

Pour la commune de la Limouzinière, sont concernés :

- carrefour rue de Paulx/rue du Ritz Doré avec 4 passages cloutés
- intersection rue Félix Davy Desnaurois/rue Charles de Gaulle avec 1 passage clouté (après un passage avec bandes blanches réglementaires)

### 7.5 Equipements facilitateurs de la marche

Une demande de davantage de services (bancs, points d'eau, toilettes) a été exprimée lors des entretiens et sera à affiner en phase 2.

### 7.6 Synthèse des forces et faiblesses pour la marche

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ruelles vers les écoles</li> <li>• Chemins ruraux et itinéraires de randonnée</li> <li>• Requalification du bourg et premières mesures d'apaisement du trafic</li> <li>• Eclairage public</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trafic routier important</li> <li>• Quelques points durs</li> <li>• Services à compléter</li> <li>• Entrée et sortie des écoles</li> </ul>

## 8 Entretiens réalisés pour le diagnostic

Des acteurs clés de la commune ont été interviewés sur place ou à distance pour recueillir des données et leurs impressions sur la pratique de la marche et du vélo. Tous les acteurs figurant dans le tableau ci-dessous ont été contactés mais l'approche de la période estivale n'a pas permis de réaliser tous les entretiens. Des entretiens complémentaires seront menés en phase 2.

Acteur	Personne	Date de l'entretien
Communauté de communes	Emmanuelle Hervouet	30/05/2022
Office de tourisme intercommunal	Pauline Illegems	20/06/2022
Point S Saint Philbert	Anthony Marboeuf	28/06/2022
Marche	Christelle Maria	01/07/2022
Région	Jonahan Frankel Philippe Le Moing	01/07/2022
APEL Saint Joseph	Caroline Tournier	28/06/2022 05/07/2022
Restaurant Fejyrest'o	Fabienne et Jacky Doux	21/06/2022 05/07/2022
Barak'ados	Théo Boudier	05/07/2022
Association les nounous du lac	Marine Dousset	05/07/2022
Commune	Tony Ferreira	05/07/2022
Entreprise Pilote	Caroline Lefaucheux Violaine Blejan	22/08/2022
Vélo Loisir Limousin	Patrick Moinard	A faire
Ecole privée Saint Joseph	Annabelle Cossais	A faire
Ecole publique Gaston Chaissac	Thuyet Lé	A faire
APE Gaston Chaissac	Gaëlle Bongiovanni	A faire
Cycles expert Saint Philbert		A faire

## 9 Prochaines étapes

Cette première phase de diagnostic doit être complétée par :

- quelques entretiens complémentaires
- les apports de la population lors d'une réunion publique envisagée pour le 13 octobre 2022
- une synthèse qui pourrait être publiée dans le bulletin municipal

Des pistes de travail pour la phase 2 (actions et aménagements) sont pressenties :

- Signalisation : jalonnement directionnel & temps de parcours, double sens cyclable
- Aménagements : résorption de points durs, stationnement vélo complémentaire, facilitation du vélo (voie verte, perméabilité des chicanes), services et équipements, trottoirs traversants
- Animation et communication : connaissance de l'offre de transports et des aménagements ou itinéraires, écomobilité scolaire, trajets domicile-travail

Elles seront travaillées et affinées de façon itérative avec les services et l'élu référent, et en lien avec la communauté de communes.