SAUMUR VAL DE LOIRE AGGLOMÉRATION

Région PAYS DE LA LOIRE

ADEME AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION SAUMUR VAL DE LOIRE

DIAGNOSTIC CYCLABLE

Version finale

3 novembre 2020

Contact BL Evolution

Julien Langé, urbaniste des mobilités
julien@bl-evolution.com
06 19 60 39 55

BL évolution

Contact Client

Emmanuelle Favier

SOMMAIRE

Introduction **Page 3**

Présentation du diagnostic vélo du territoire **Page 12**

Morphologie du territoire Page 12

Analyse de la demande potentielle Page 25

Analyse de l'offre Page 45

Grands axes de réponse aux enjeux Page 80

Annexes **Page 82**

Introduction

Glossaire

Accessibilité : L'accessibilité est un terme initialement relatif au monde du handicap, des enfants ou des personnes âgées, puis étendu à l'ensemble des citoyens et utilisé pour désigner l'accès physique, la liberté de déplacement dans l'espace.

Aire piétonne : C'est une zone réservée à la circulation des piétons. Les cyclistes y sont la plupart du temps admis (c'est leur interdiction qui doit être signalée) mais ils doivent y circuler au pas et sans gêner les piétons.

Angle de giration : Angle suivi par le cheminement. Plus il est élevé, plus le virage est facile à suivre pour le piéton et le cycliste sans changement de direction brusque.

Aménagement cyclable : Terme désignant les infrastructures, chemins, pistes, passages aménagés spécialement pour les vélos et les engins de mobilité (Vélo à assistance électrique, trottinette électrique…).

Aménagement piéton / piétonnier : Terme désignant les infrastructures, chemins, trottoirs, passages aménagés spécialement pour les piétons et les autres usages à pied (course, poussette, cadi…)

Bande cyclable : Les bandes cyclables se trouvent sur la chaussée ou sur le trottoir. Elles sont signalées par un marquage au sol, une ligne continue ou discontinue, et un pictogramme vélo permet de voir qu'il s'agit de voies réservées aux cyclistes et adaptées à leur mode de circulation.

Cédez-le-passage-cycliste : Le tourne-à-droite cycliste (administrativement cédez-le-passage cycliste au feu) est une signalisation donnant la possibilité aux cyclistes, à un feu de circulation, de tourner à droite ou d'aller tout droit alors que le feu est rouge tout en cédant le passage à tous les autres usagers. Jusqu'en 2015, ce n'était possible qu'aux intersections. La modification du code de la route de juillet 2015 le rend possible pour les passages piétons, les alternats de chantier...

Coupure urbaine : élément physique (infrastructure linéaire, zone industrielle ou commerciale…) ou psychologique qui agit comme une barrière pour les piétons ou les cyclistes.

Double sens cyclable : Il s'agit d'une rue dont un des sens est réservé aux cyclistes. Il ne s'agit pas d'un contresens, comme on l'entend encore parfois, mais d'un sens autorisé aux seuls cyclistes. Plusieurs études ont démontré que c'était un aménagement sûr, malgré le fait que cet aménagement est de prime abord impressionnant dans les rues étroites.

Déplacements utilitaires : Déplacements autres que pour des activités de loisirs. Il peut s'agir de déplacements domicile – travail, de déplacements pour aller faire des courses ou encore de déplacements professionnels (livraison, intervention sur site, visite client…)

Disponibilité foncière : Espace disponible pour réaliser un aménagement (agrandissement des trottoirs, piste cyclable…).

Intermodalité : Fait d'utiliser plusieurs mode de transports pour se déplacer d'un point A à un point B. L'usager peut ainsi par exemple combiner vélo et transport en commun. En pratique, tous les déplacements ou presque sont intermodaux puisqu'ils impliquent la marche à pied !

Isochrones : Courbes sur une carte qui permettent de se représenter les temps de parcours en fonction des modes de déplacements. Un isochrone relie tous les points situés à équidistance-temps d'un point de référence.

Glossaire

Jalonnement vertical : Ensemble de la signalétique verticale (panneaux de signalisation, panneaux routiers, panneaux d'information) permettant aux usagers de se repérer dans l'espace urbain.

Jalonnement horizontal : Ensemble de la signalétique horizontale souvent sous la forme de peinture au sol permettant aux usagers de se repérer dans l'espace urbain.

Piste cyclable : Les pistes cyclables sont, contrairement aux bandes cyclables, isolées par rapport aux autres usagers. Ce sont des zones protégées physiquement des véhicules motorisés et séparées des piétons, qui peuvent être installées sur les trottoirs (sur un espace surélevé ou décaissé du cheminement piéton) ou sur un espace intermédiaire entre la chaussée et le trottoir. Elles peuvent être à sens unique (unidirectionnelles), il y en a alors de chaque côté de la route, soit à double sens (bidirectionnelles). Les pistes cyclables sont rarement obligatoires (elles sont alors signalées par un panneau rond) ; elles sont le plus souvent facultatives (signalées par un panneau carré). C'est l'aménagement idéal pour les routes dont la vitesse est supérieure à 30 km/h ou le volume de véhicule dépasse 2000 véhicules par jour (dont 200 à l'heure de pointe). Il met les cyclistes à l'abri de la circulation rapide et des véhicules lourds. Il est mal adapté lorsqu'il y a beaucoup d'intersections, car les cyclistes sont moins visibles.

Part modale : Proportion de déplacements réalisés avec un mode de transport en particulier. Peut se calculer en nombre de déplacements ou en nombre de kilomètres parcourus, rapporté au total.

Report modal : Changement de mode de transport, temporaire ou durable, constaté sur un temps, un trajet ou des motifs déplacements donnés.

Trafic de transit : Trafic qui n'est pas dédié à la desserte locale du quartier. Souvent il s'agit d'un trafic induit par un raccourci naturel entre deux grands axes à travers un quartier résidentiel.

Vélo à Assistance Electrique (VAE) : Vélo équipé d'un moteur et d'une batterie électrique. Assimilable dans la loi à un vélo classique (mécanique) si la vitesse de l'assistance est limitée à 25 km/h. Au-delà, une immatriculation est requise.

Voie Verte : Une voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. Il n'est donc théoriquement pas possible de signaler comme voie verte un trottoir qui serait simultanément accessible aux piétons et aux vélos. La largeur des voies vertes doit être de 3 mètres minimum. En l'absence de règles spécifiques, la circulation y est la même que pour une autre route : circulation à droite, pas plus de deux cyclistes de front.

Zone de rencontre : Une zone de rencontre est un ensemble de voies en agglomération où les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/ h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf exception. Ces zones ne doivent pas se réduire à une signalisation mais doivent être assorties d'un aménagement qui imposent et/ou induisent de réduire la vitesse (mobilier urbain, suppression des trottoirs, peintures au sol, revêtement de la chaussée…).

Zone 30 : Une zone 30 est un ensemble de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. La vitesse de tous les véhicules y est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont par principe à double sens pour les cyclistes, sauf exception.

Introduction

Contexte national et dynamiques locales – Un plan national sans précédent

La loi LOM reconnait le vélo et la marche à pied comme des modes de déplacement à part entière, quels que soient les contextes territoriaux. Cela suppose à chaque fois : de travailler sur les infrastructures, sur les services et sur l'articulation de ces mode avec les autres., dans le contexte donné et à plusieurs échelles.

Que ce soit pour le vélo ou pour la marche, nous touchons à deux problématiques décisives pour **engager une transformation de nos mobilités** trop dépendantes de la voiture individuelle :

1. les habitudes de mobilités acquises, qui sont réputées difficiles à changer
2. la fabrique de l'espace public depuis plus d'un demi-siècle, ayant favorisé la voiture au détriment de tous les autres modes.

Tous les acteurs sont désormais d'accord : les modes actifs sont un axe majeur de cette transformation, qui passe par un travail sur l**es changements de comportements** et **l'adaptation de l'espace public urbain**. C'est l'objectif du plan national, que d'impulser ce changement de paradigme.

Le plan vélo et mobilités actives national annoncé en septembre 2018 est entré dans sa phase d'engagement, avec une première étape de soutien aux collectivités pour la mise en œuvre de Schémas Cyclables locaux (AAP de décembre 2018 et février 2019).

« **Les projets financés devront s'inscrire dans un schéma des liaisons douces cohérent** à l'échelle du territoire dans lequel s'inscrit l'action du maître d'ouvrage (bassin d'emploi, unité urbaine, collectivité…). Le schéma des liaisons douces cohérent peut également être la déclinaison locale du schéma départemental ou régional des véloroutes. »

Quels sont les 4 axes du plan vélo ?

Sécurité : développer les aménagements cyclables et améliorer la sécurité routière

Afin d'améliorer la sécurité, le plan vélo prévoit par exemple : d'améliorer la visibilité aux passages piétons, de réaliser des sas vélo aux feux, de développer des doubles sens cyclables sur l'ensemble de la voirie urbaine en agglomération, jusqu'à une vitesse maximale de 50 km/h. etc.

Sûreté : mieux lutter contre le vol

Rendre obligatoire le marquage des vélos, c'est l'une des mesures phares du plan vélo, pour lutter contre le vol, le recel et la revente illicite des vélos.

Créer un cadre incitatif reconnaissant pleinement l'usage du vélo comme un mode de transport vertueux

Pour encourager la pratique du vélo auprès des citoyens, l'Etat prévoit :
la création d'un forfait mobilité durable pour tous les salariés dont

- La mise en place sera généralisée d'ici 2020, à hauteur de 200 €/an
- l'introduction du vélo dans le barème fiscal,
- le soutien à la mise à disposition de flottes de vélos par les entreprises.

Développer une culture vélo

Plusieurs actions seront mises en place pour faire en sorte que le « réflexe vélo » puisse être adopté naturellement dès le plus jeune âge comme :
le développement de la pratique du vélo en toute sécurité ; le déploiement de plans de mobilité scolaires ; l'encadrement des nouveaux services de mobilité ; l'accessibilité de services d'informations des données relatives à la pratique du vélo : réseaux cyclables, vélos en libre-service…

(source : https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/plan-velo-et-mobilites-actives)

Du plan national aux Schémas cyclables locaux : l'emboîtement des échelles

Schéma directeur vélos de la CA Saumur Loire Développement et de la ville de Saumur

Inter-Communal et Communal

Schéma directeur vélo de la Communauté d'Agglomération Saumur Val de Loire

Inter-Communal

Schéma départemental vélo loisirs tourisme du département du Maine-et-Loire

Départemental

Schéma régional des véloroutes et voies vertes de la Région Pays de la Loire

Echelon régional

Plan national vélo adopté en sept. 2018, intégré à la LOM et financé (50 M€/an)

Echelon national

Les grands acteurs publics semblent cette fois alignés sur l'objectif stratégique de développer les circulations douces pour le quotidien, et d'y consacrer des moyens dans la durée.

C'est aux collectivités locales de définir les priorités au plus près des besoins de leurs territoires.

Introduction

Contexte du Schéma Directeur Vélo - Une forte pratique cyclotouristique dans la région

Situé dans le département du Maine-et-Loire en Région Pays de la Loire, dans la région historique de l'Anjou, la CASVL (Communauté d'Agglomération Saumur Val de Loire) bénéficie de sites d'intérêts culturel et touristique majeurs (bords de Loire, châteaux de Saumur et de Brézé, abbaye de Fontevraud…). Sa position stratégique par rapport à deux grands itinéraires vélo lui confère une forte culture de vélotourisme. Ces grands itinéraires sont :

- La Loire à Vélo (une partie de l'EuroVelo 6) ;
- la Vélo Francette - Véloroute n°43 (la Loire à Vélo et le Thouet à Vélo).

Outre ces deux grands itinéraires, le territoire propose également de nombreuses petites balades à vélo référencées sur le site d'Anjou tourisme.

A l'échelle des Pays de la Loire, le schéma régional véloroutes et voies vertes définie les itinéraires touristiques qui peuvent faire l'objet d'un soutien de la Région. La stratégie vélo du Maine-et-Loire est inscrite dans le schéma départemental vélo loisirs tourisme (plus de 300 km d'itinéraires réalisés à l'heure actuelle).

Plus récemment, les demandes se font nombreuses concernant le **vélo utilitaire**, c'est-à-dire l'utilisation du vélo au quotidien pour tous les motifs de déplacements. Dans les Pays de la Loire, les projets d'itinéraires locaux à vocation utilitaire peuvent notamment être soutenus dans le cadre des Contrats Territoires-Région.

Localement, un schéma directeur vélo a déjà été réalisé en 2017 sur le périmètre restreint de la CA Saumur Loire Développement. La ville de Saumur dispose également d'un schéma directeur cyclable. La CASVL s'est récemment démarquée en étant lauréate de l'appel à projet « Vélos et territoires » de l'ADEME pour un projet d'études préliminaires de passerelle sur la Loire pour cycles et modes de déplacements doux à Gennes Val de Loire.

En 2019, Saumur a reçu la note E au baromètre des villes cyclables de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette), enquête nationale ayant recueillie plus de 185 000 réponses (mais seulement 71 pour Saumur).

Ainsi, bien que la pratique touristique du vélo soit déjà très développée sur le territoire, la marche à franchir pour développer le vélo du quotidien reste élevée. Pour autant, la CASVL et ses communes affichent une forte volonté dans leurs démarches récentes et s'inscrivent dans un contexte très favorable.

Images : Saumur à vélo, site de France vélo tourisme ; Baromètre des villes cyclables, https://www.parlons-velo.fr/

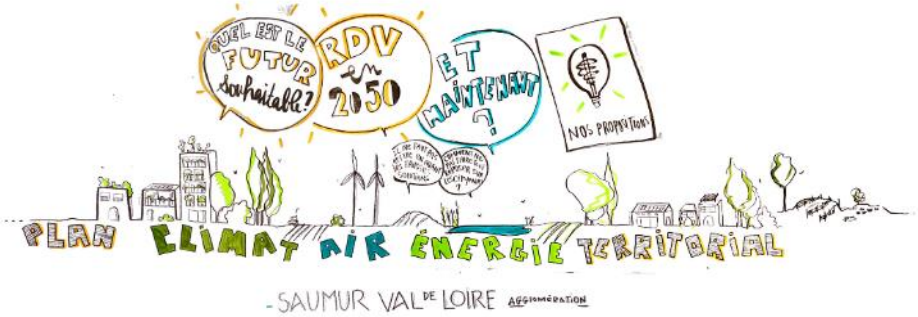
Contexte du Schéma Directeur Vélo – Une attente locale et une volonté politique fortes

L'élaboration du Schéma Directeur Vélo de l'Agglomération Saumur Val de Loire s'inscrit pleinement dans les objectifs qu'elle s'est fixée dans son Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), son Schéma de Cohérence Territorial (SCoT), le PADD de son PLUi (Secteur Saumur Loire Développement) et son projet de territoire :

- **Axe 2 du PCAET : développer la mobilité durable et bas carbone**.
  - Chantier n°8 : renforcer la multimodalité et l'intermodalité.
  - Chantier n°9 : développer les modes actifs.

- **Orientation 3.1 du SCoT : Organiser les mobilités pour un même accès aux services et à l'emploi, et l'adaptation au changement climatique.**
  - Objectif 3.1.2. Organiser l'intermodalité et le rabattement sur les gares.
  - Objectif 3.1.3. Développer les mobilités à l'échelle des espaces de vie en lien avec les équipements et services de proximité.
  - Objectif 3.1.5. Améliorer les temps de déplacement.

- **Orientation 2.3.E. du PLUi : Améliorer la mobilité des personnes.**
  - Sécuriser les voies piétonnes et cyclables dans les nouvelles opérations d'urbanisation ;
  - Répondre aux besoins d'insécurité routière sur le territoire par des réserves foncières ;
  - Intégrer le Schéma Directeur « Vélos » pour le choix des futures zones de projet du pôle Saumurois ;
  - Affirmer les différents pôles de mobilité de la ville-centre (pôle BALZAC et la gare) et les connecter aux autres zones de projet du pôle Saumurois (exemple : connexion cyclable des nouvelles opérations sur le Pôle de Saumur, jusqu'à la gare de Saumur).



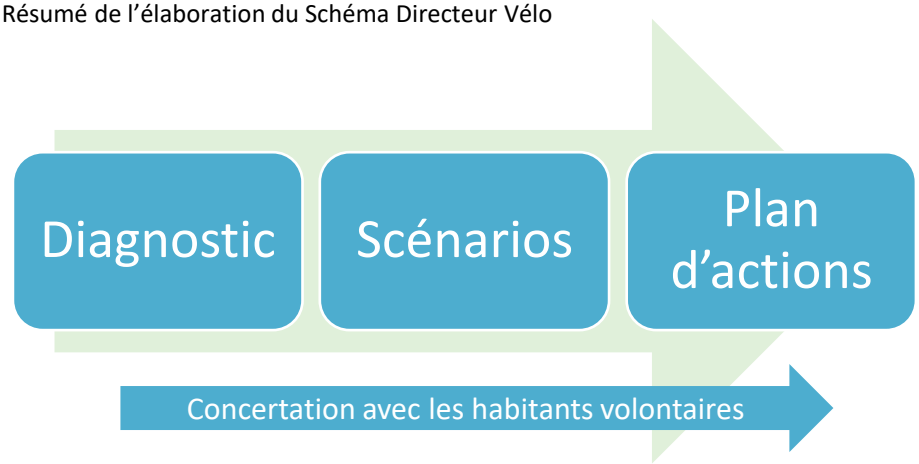
- **Orientation 2.1. du projet de territoire : Améliorer les transports en commun et la mobilité douce.**
  - Réfléchir sur l'aménagement de liaisons intercommunales pour connecter l'ensemble du territoire et harmoniser les moyens de transport ;
  - Développer les mobilités douces et l'infrastructure nécessaire : pistes cyclables, vélos à assistance électrique, VLS ;
  - Développer les connexions multimodales pour permettre un déplacement pendulaire autre qu'avec un véhicule individuel thermique ;
  - Développer le suivi connecté du réseau de transport pour permettre une meilleure visibilité (développement d'application, lisibilité sur les PEM - pôle d'échange multimodal et le réseau urbain) ;
  - Elargir et mettre en œuvre le Schéma d'aménagement de liaisons douces (réalisé sur 9 communes, à développer sur l'ensemble du territoire à partir des communes pôles).

Introduction

Méthodologie

- Le présent diagnostic constitue **la première étape** du Schéma Directeur Vélo. A la suite de son partage avec les habitants, les élus et les techniciens du territoire, une phase d'élaboration de scénarios d'aménagement sera lancée. Enfin, une troisième et dernière étape consistera à traduire ces scénarios en un plan d'action et un programme d'investissement concret.
- Dans une vision fortement participative de ses enjeux de mobilité, l'Agglomération Saumur Val de Loire souhaite associer la population à l'ensemble du processus d'élaboration du présent schéma. Dès le diagnostic, d'importantes actions de **concertation** ont eu lieu sur le territoire et ont permis de recueillir de nombreux **témoignages** (reproduits en annexes). Ces témoignages directs ont été complétés par l'analyse des résultats d'une enquête en ligne qui a totalisé près de **800 réponses d'habitants.**
- Le diagnostic comporte également **une analyse documentaire et morphologique des enjeux du territoire** (existants et projetés en intégrant les projets d'aménagements en cours). Une évaluation des aménagements existants a été réalisée via **des visites de terrain en plusieurs journées complètes et des interviews de cyclistes rencontrés sur le territoire**.
- L'ensemble des personnes volontaires rencontrées durant ce diagnostic ont été identifiées au sein **d'un groupe de travail (le « club vélo »)** qui sera sollicité pendant la suite de l'élaboration du Plan Vélo. Ce groupe de travail est potentiellement ouvert à tous les citoyens de la CA, et cherche à **réunir une pluralité de profils d'usagers, de personnes intéressées par le sujet,** d'acteurs du territoire (économiques, animateurs, commerçants) notamment pour des déplacements du quotidien. **Ils seront invités à participer à des ateliers** autour des premières hypothèses de scénarios du Schéma d'ensemble (aménagement, jalonnement, etc.) ainsi que sur la problématique des services à promouvoir pour développer le vélo du quotidien.

Résumé de l'élaboration du Schéma Directeur Vélo



Journées de concertation autour du diagnostic (à compléter)

Présentation du diagnostic vélo du territoire

- **Morphologie du territoire**
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre
- Grands axes de réponse aux enjeux

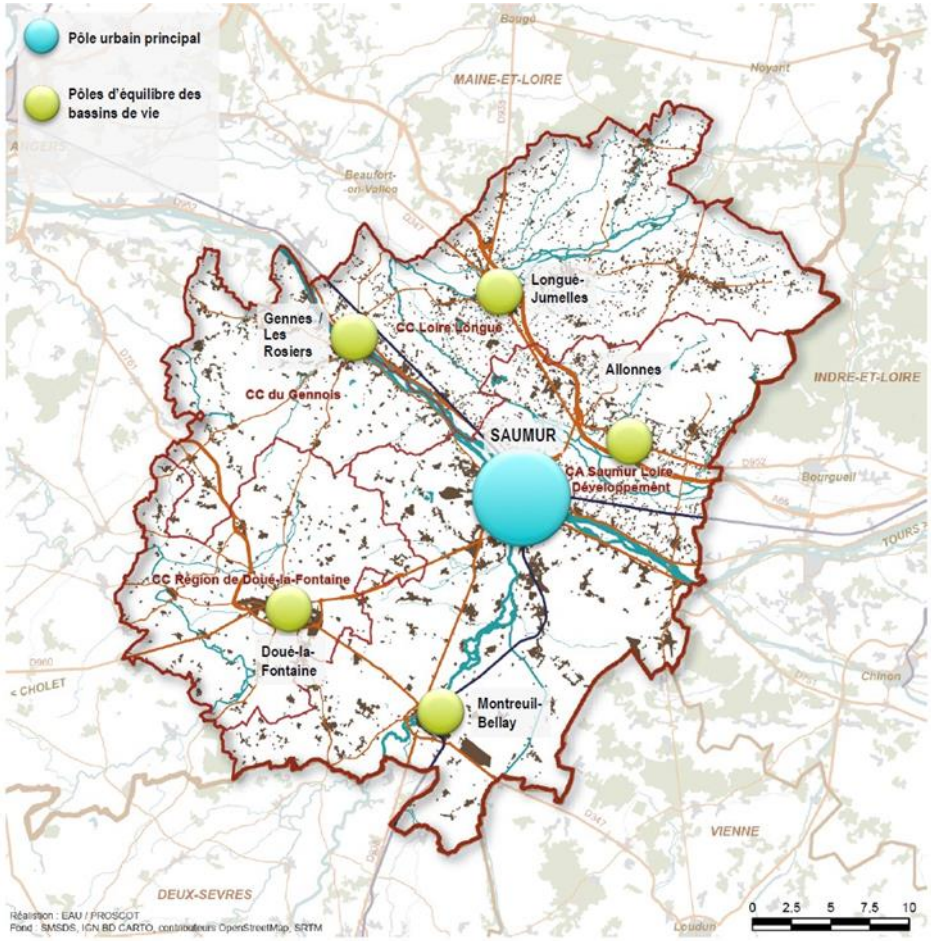
La morphologie générale du territoire – les pôles et le maillage

Le territoire est marqué par la traversée de **la Loire**. Il est organisé autour d'**un pôle urbain principal**, celui de Saumur, et de **5 pôles d'équilibre des bassins de vie** : Longué-Jumelles, Doué-en-Anjou, Montreuil-Bellay, Gennes-Val-de-Loire (pôles bien affirmés) et Allonnes (pôle d'appui sur le nord-est du territoire). L'agglomération constitue un **pôle d'emplois majeur entre Tours et Angers**.

Le **réseau routier** est marqué par la traversée de l'autoroute A85 dans la partie au nord de la Loire, desservant notamment Longué-Jumelles et Allonnes. Quelques départementales structurent aussi fortement le territoire :

- la D952 qui relie Tours à Angers le long de la Loire ;
- la D947 permettant d'accéder aux coteaux saumurois ;
- la D347 qui longe l'autoroute sur le nord-est de l'agglomération, assure la connexion entre Vivy et Montreuil-Bellay en passant par Saumur, et rejoint ensuite Loudun à l'extérieur du territoire ;
- la D960 qui relie Saumur à Cholet en passant par Doué-en-Anjou ;
- la D761 entre Montreuil-Bellay et Doué-en-Anjou et vers Angers.

Il existe **3 gares ferroviaires en activité** : celles de Saumur et des Rosiers-sur-Loire (commune déléguée de Gennes-Val-de-Loire) qui se situent sur la ligne Angers-Tours, et celle de Montreuil-Bellay sur la ligne Bressuire-Tours (qui passe également par Saumur) dont le niveau de services et de trafic est bien inférieur aux deux autres gares.

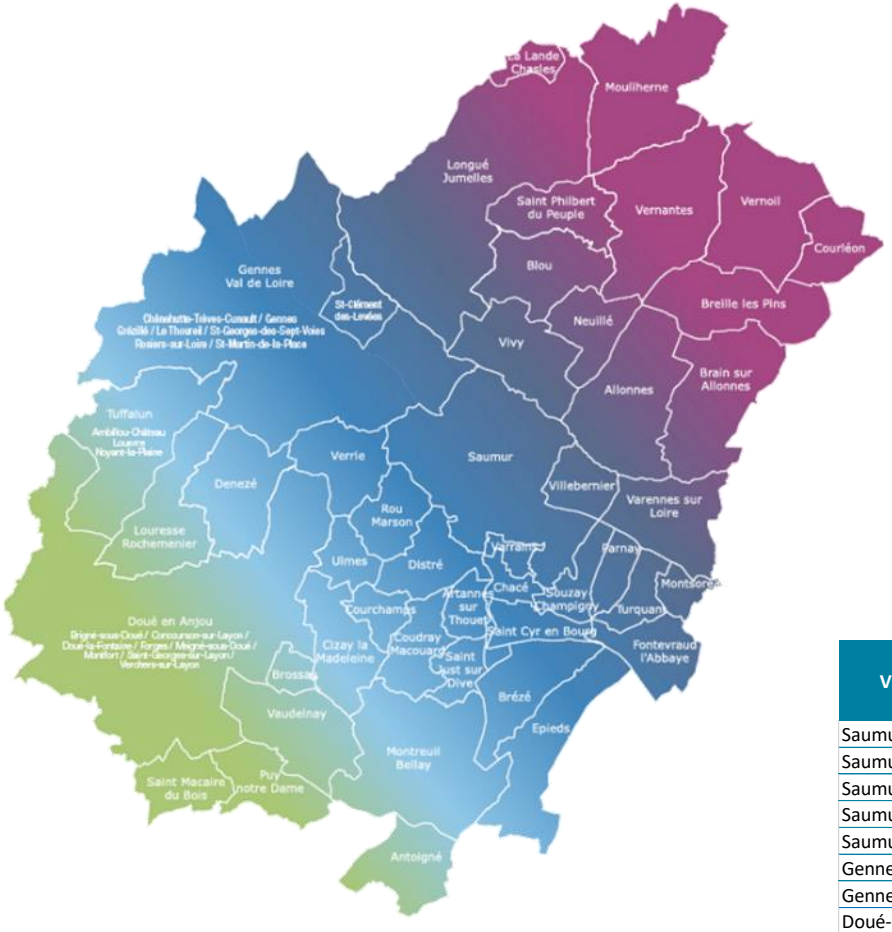


L'architecture actuelle et proposée à long terme pour le Grand Saumurois

Carte : SCoT du Grand Saumurois (même périmètre que celui de la CA Saumur Val de Loire)

Morphologie du territoire

La morphologie générale du territoire – distances, limites, relief



La superficie du territoire est de **1 234 km²**, pour une population de **99 529 habitants** en 2017. Ainsi, la densité de population est de **81 habitants / km²**, ce qui est **inférieur** aux densités moyennes en France (105 habitants / km²) et en Charente-Maritime (115 habitants / km²) .

Les distances s'étendent sur environ **50 km de Saint-Macaire-du-Bois à Mouliherne** (du sud-ouest au nord-est) et sur près de **30 km entre Gennes-Val-de-Loire et Montsoreau** (du nord-ouest au sud-est, le long de la Loire). Les distances entre les pôles voisins varient entre 12 km et 18 km, ce sont des distances difficilement envisageables à vélo pour des trajets utilitaires du quotidien mais qui demeurent accessibles. **La majorité des distances inter-communales reste cependant raisonnable au regard de la distance qui peut être parcourue à vélo** (entre 15 et 20 km/h pour les personnes en forme physique moyenne), et a fortiori à vélo à assistance électrique (entre 20 et 25 km/h).

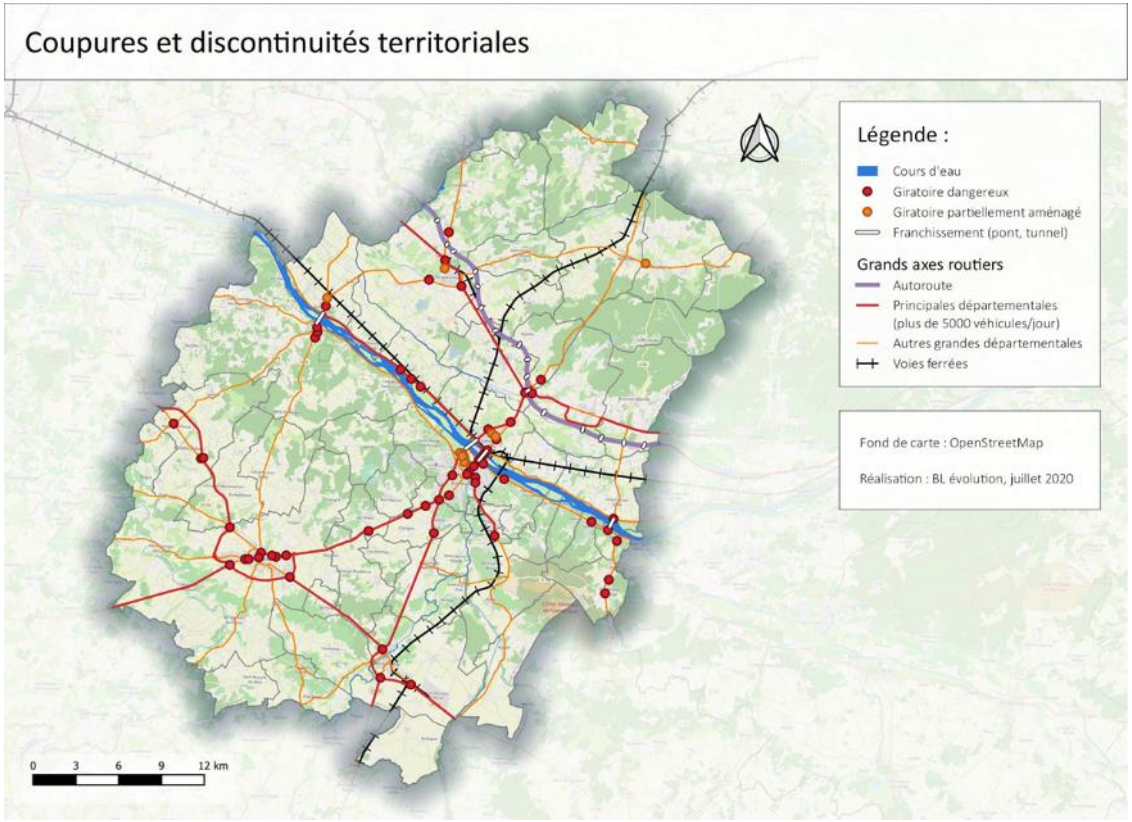
Excepté sur la bordure sud de la vallée de la Loire, qui se distingue par une falaise avec un dénivelé et une pente importants, le relief du territoire est peu marqué et ne constitue pas un obstacle à la pratique du vélo du quotidien.

Ville de départ	Ville d'arrivée	Distance du trajet le plus court (km)	Temps de parcours à vélo (15 à 20 km/h) (min)		Temps de parcours voiture (traffic fluide) (min)
Saumur	Allonnes	11	33 min	44 min	11 min
Saumur	Gennes-Val-de-Loire	17	51 min	68 min	17 min
Saumur	Doué-en-Anjou	18	54 min	72 min	18 min
Saumur	Montreuil-Bellay	18	54 min	72 min	18 min
Saumur	Longué-Jumelles	17	51 min	68 min	17 min
Gennes-Val-de-Loire	Doué-en-Anjou	18	54 min	72 min	18 min
Gennes-Val-de-Loire	Longué-Jumelles	13	39 min	52 min	13 min
Doué-en-Anjou	Montreuil-Bellay	13	39 min	52 min	13 min

Carte : Communauté d'Agglomération Saumur Val de Loire

Morphologie du territoire

Un territoire marqué par des coupures et des discontinuités territoriales

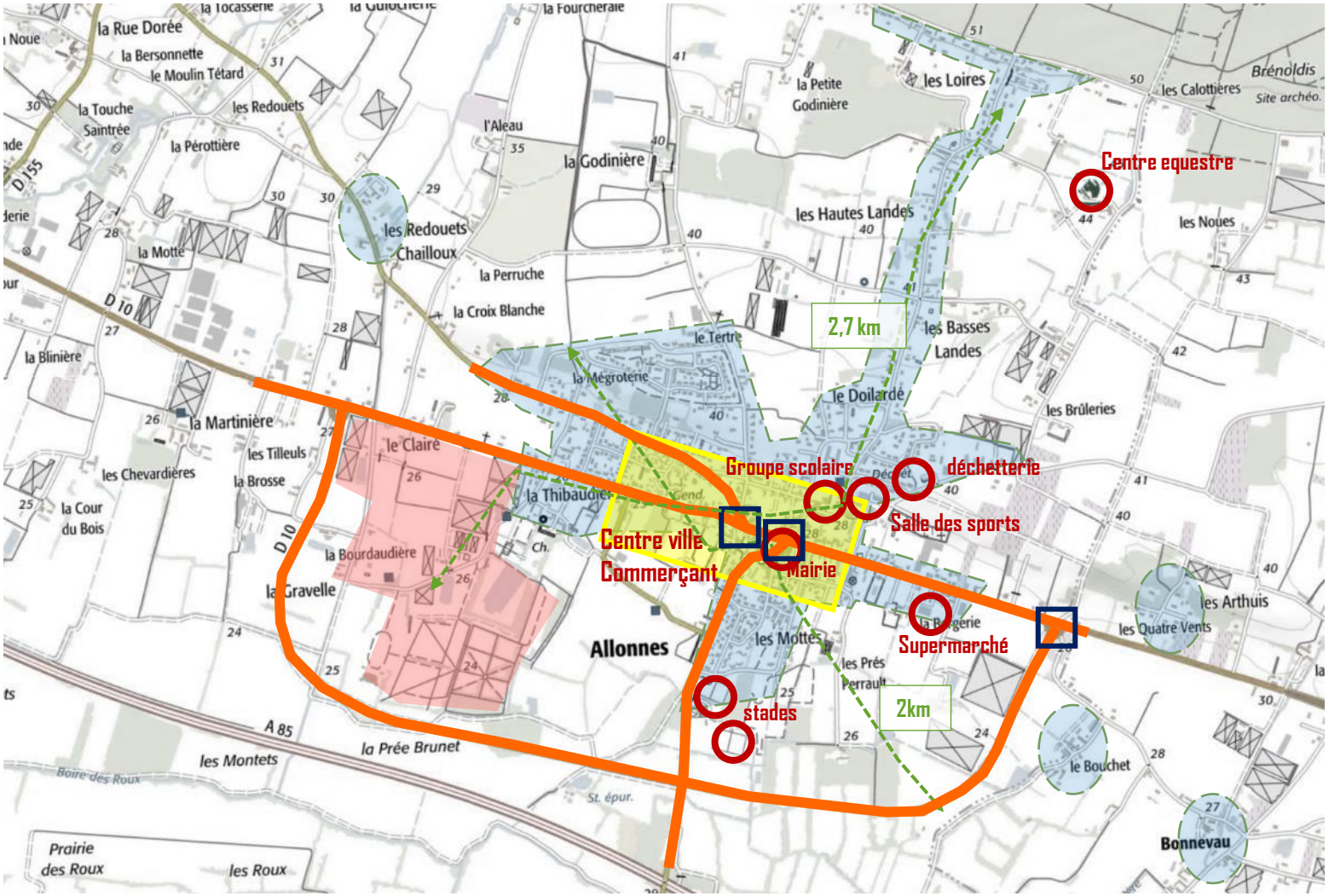


Le territoire de Saumur Val de Loire est marqué par **plusieurs phénomènes de coupures et discontinuités territoriales**, ponctuelles ou continues, qui impactent la réalité des déplacements à vélo et leur potentiel :

- L'**A85**, qui coupe les aires d'influence des pôles de Doué-en-Anjou et d'Allonnes. Elle oblige à emprunter des ponts routiers ou tunnels qui ne comportent aucun aménagement cyclable, ils sont souvent dangereux car étroits (pas de possibilité de rabattement) et les véhicules motorisés y circulent vite ;
- Les **D347, D960, D952 et D761** qui sont des départementales très passantes (plus de 5000 véhicules par jour). Il existe de nombreux carrefours sur ces axes, mais le trafic important et la vitesse des véhicules rend la traversée dangereuse à vélo ;
- La **Loire**, qui sépare le territoire en deux et dont la traversée par les ponts (4 dans l'agglomération) peut être risquée : voie étroite et pas de possibilité de rabattement en cas de dépassement dangereux. Le pont du Cadre Noir est déjà bien aménagé et une passerelle de franchissement pour les modes doux est en projet au niveau du pont de Gennes-Val-de-Loire ;
- Les **voies ferrées**, mais dont les franchissements présentent relativement peu d'enjeux.

Il existe aussi de nombreux grands **ronds-points** (essentiellement sur les grands axes et dans les pôles) qui représentent des **obstacles ponctuels**, car peu sécurisants à vélo. Certains sont aménagés pour les vélos mais souvent partiellement (pas de franchissement complet de toutes les voies, bande trop étroite et peu sécurisée…).

Morphologie du territoire – zoom sur les pôles urbains



1 - Organisation urbaine d'Allonnes

La vie communale s'organise sur l'axe nord-sud (D10, rue Albert Potier…) avec commerces, services, la mairie se situant en plein cœur du village. La commune connaît des développements de faubourgs habités sur les voies qui convergent vers la centralité (les Hautes Landes, Les Mottes au sud, la Mégroterie au nord-ouest et la Thibaudet à l'ouest) qui forment une petite conurbation.

En termes de distances au centre elles restent raisonnables à pied, mais seraient plus faciles à vélo pour aller faire ses courses, des démarches administratives, rejoindre une activité sportive ou son établissement scolaire.

Le territoire est globalement plat, donc sans difficulté.

Autoroute/voie rapide
Réseau routier principal

Zones d'activités
Secteurs d'habitat dense

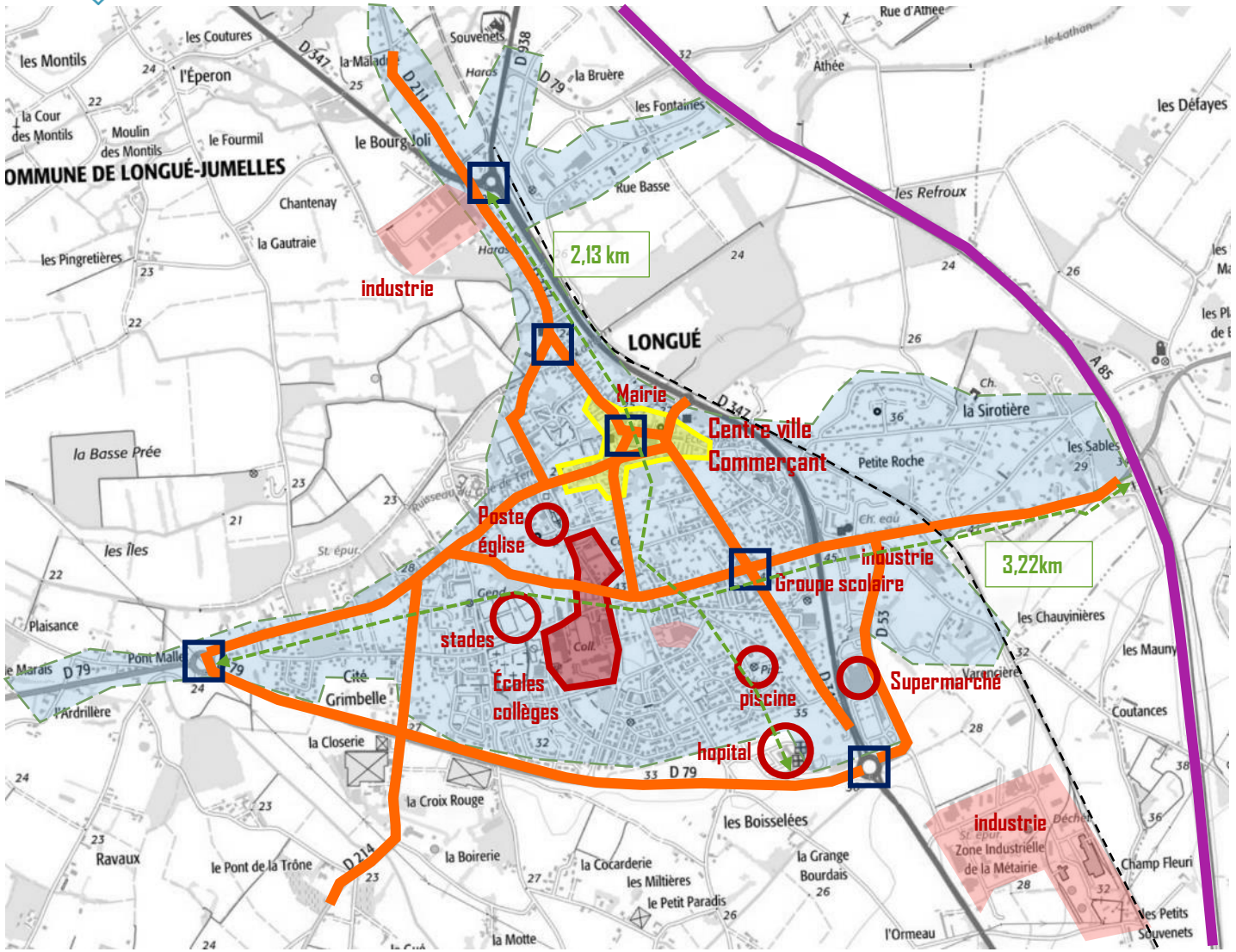
Aire de centralité

Espace culturel — Equipement attirant du public, des usagers

Parcours à vélo et distance

Carrefour sensible à vélo, à expertiser

Morphologie du territoire – zoom sur les pôles urbains



2 -Organisation urbaine de Longué Jumelles

La vie communale s'organise sur l'axe nord-sud (D10, rue Albert Potier…) avec commerces, services, la mairie se situant en plein cœur du village. La commune connaît des développements de faubourgs habités sur les voies qui convergent vers la centralité (les Hautes Landes, Les Mottes au sud, la Mégroterie au nord-ouest et la Thibaudet à l'ouest) qui forment une petite conurbation.

En termes de distances au centre elles restent raisonnables à pied, mais seraient plus faciles à vélo pour aller faire ses courses, des démarches administratives, rejoindre une activité sportive ou son établissement scolaire.

Le territoire est globalement plat, donc sans difficulté

Autoroute/voie rapide
Réseau routier principal

Zones d'activités
Secteurs d'habitat dense

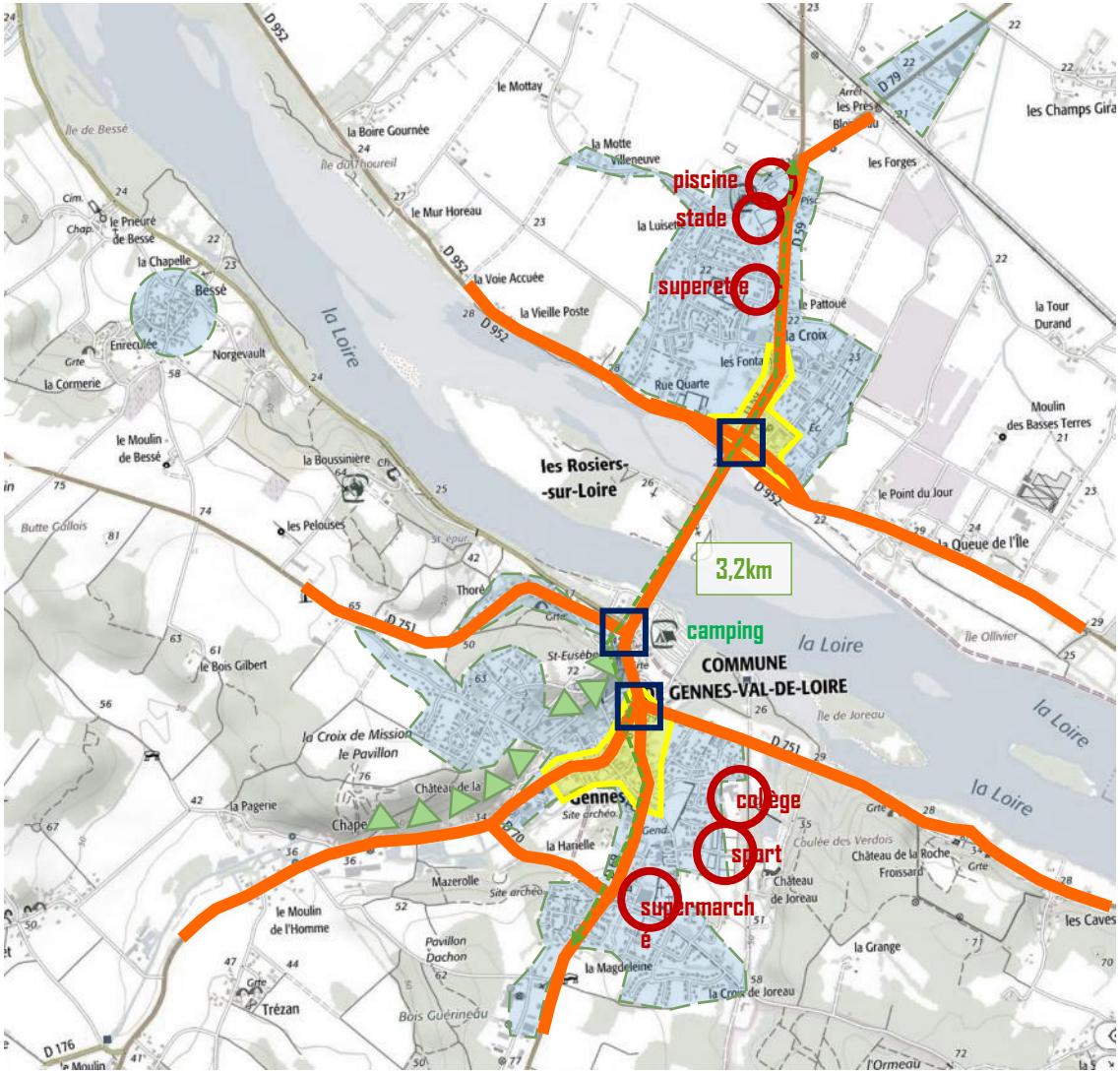
Aire de centralité

Espace culturel — Equipement attirant du public, des usagers

Parcours à vélo et distance

Carrefour sensible à vélo, à expertiser

Morphologie du territoire – zoom sur les pôles urbains



3 - Organisation urbaine de Gennes Val de Loire – Les Rosiers sur Loire

Situés de part et d'autre de la Loire, reliés par un pont qui est le premier franchissement de Loire après Saumur vers l'ouest, ce qui conduit à un flux important sur l'axe nord-sud et sur l'axe de rive de Loire au sud-est.

Les deux petits centres bourgs sont commerçants et animés, donc attractifs. Côté Les Rosiers on notera la présence de la gare, d'une piscine et d'un petit stade, tous le long de la D59. Côté Gennes, on compte un peu plus de commerces et de services, ainsi qu'un supermarché sur le revers du plateau sud. Un collège et quelques équipements sportifs constituent les autres « générateurs de flux » à l'échelle communale et au-delà, avec un parking réservés au cars devant le collège qui indique sans doute que peu d'élèves s'y rendent à vélo.

Tandis que Les Rosiers est globalement plat, Gennes au contraire est marqué par un relief accusé qui contraint un peu plus le déplacement à vélo.

Du nord des Rosiers au sud de Gennes, sur l'axe principal, il faut compter 14 min à vélo pour faire les 3,2 km impartis, et près de 50 min à pied : le vélo s'avère donc très intéressant pour rayonner et accéder à tous les services offerts.

Le pont et les voies qui y mènent sont chargés en trafic journalier et poids lourds et le pont est très long : son aménagement cyclable est un enjeu fort.

Autoroute/voie rapide
Réseau routier principal

Pentes fortes
Secteurs d'habitat dense

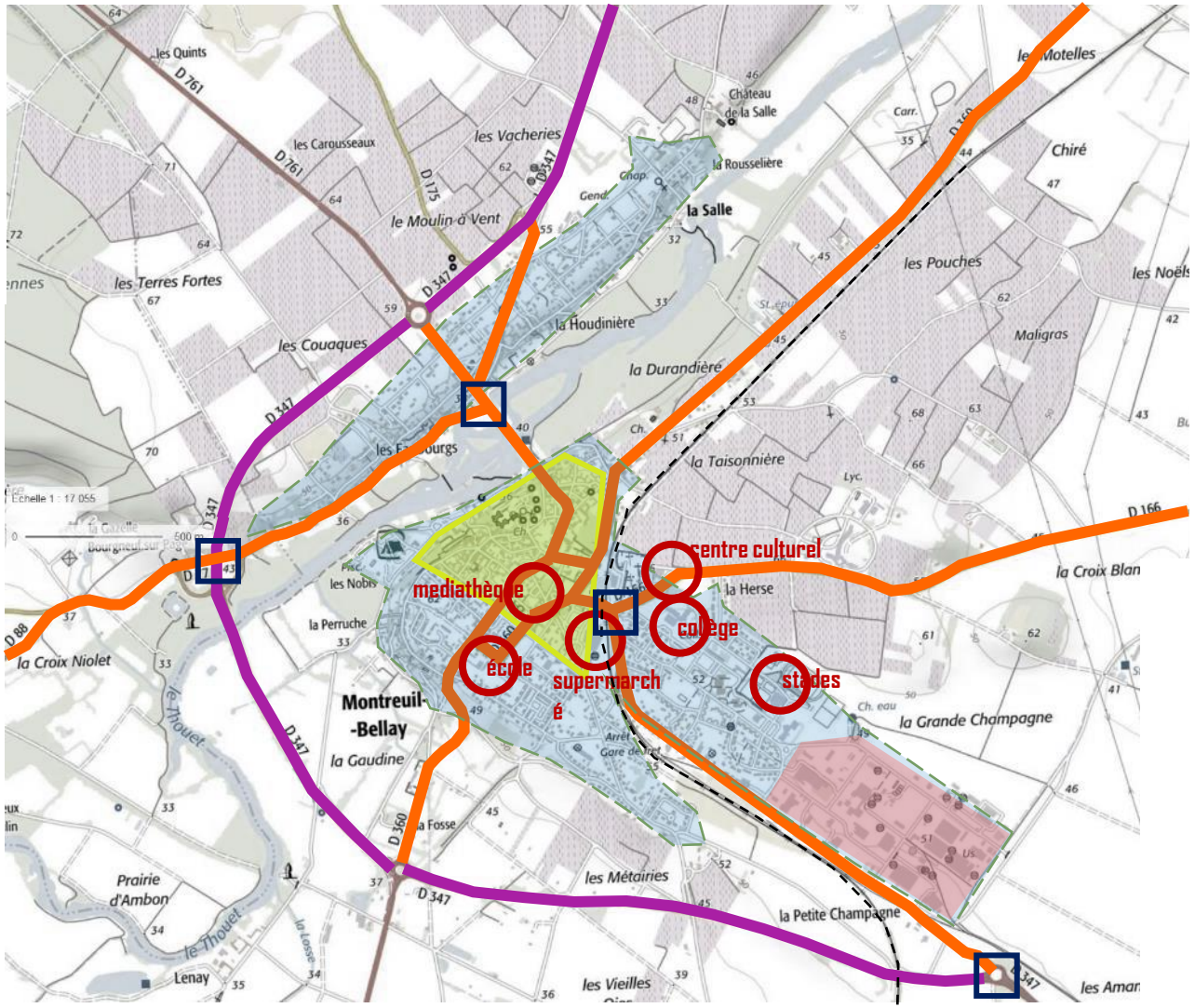
Aire de centralité

Espace culturel
Equipement attirant du public, des usagers

Parcours à vélo et distance

Carrefour sensible à vélo, à expertiser

Morphologie du territoire – zoom sur les pôles urbains



4 - Organisation urbaine de Montreuil Bellay

La commune de Montreuil est organisée en carrefour avec de nombreuses voies qui convergent et sont anciennes : elles ont organisé la commune en un centre étendu autour du château puis du centre qui se développe au 19e siècle, puis des faubourgs notamment de l'autre côté du Thouet.

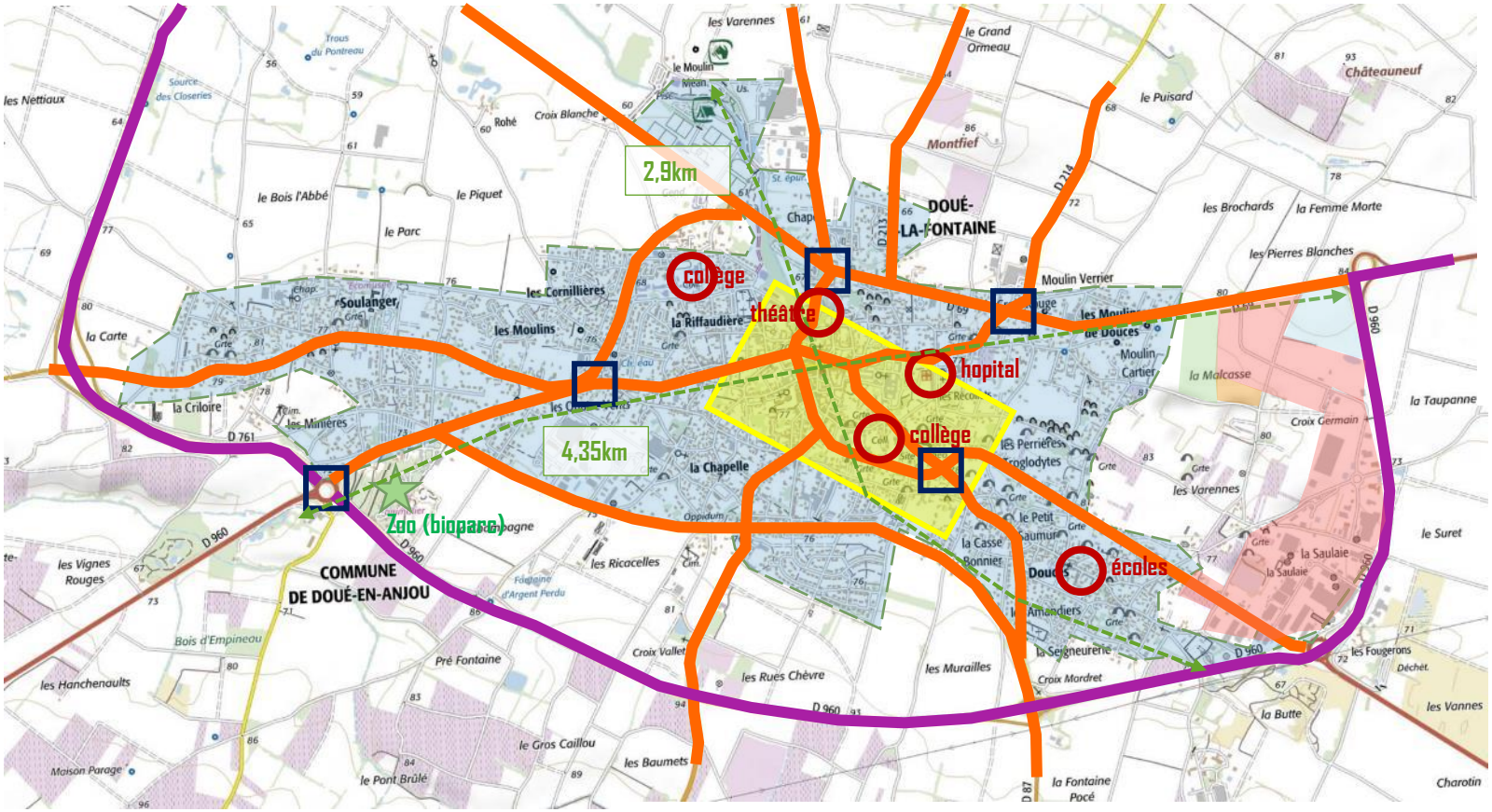
C'est une véritable petite ville offrant à la fois des services, des équipements et des emplois sur le territoire.

Le centre ville commerçant actuel est assez réduit en superficie et peut être parcouru à pied. Les nouveaux faubourgs habités et les équipements tels que les stades, le collège, la médiathèque et le centre culturel s'organisent en couronne autour du centre ancien, dans un périmètre plus favorable au déplacement à vélo.

De l'extrémité nord-est de l'autre côté du Thouet jusqu'à l'entrée de la zone d'activité au sud-est, 13 minutes suffisent à vélo pour parcourir les 3,2 km qui les séparent. Les déplacements du quotidien nous le verrons sont donc majoritairement à encourager à vélo, puisqu'ils font le plus souvent moins de 3 km où que l'on habite et quel que soit le motif de son déplacement (collège, école, commerce, loisirs…)

Autoroute/voie rapide
Réseau routier principal
Zones d'activités
Secteurs d'habitat dense
Aire de centralité
Espace culturel
Equipement attirant du public, des usagers
Parcours à vélo et distance
Carrefour sensible à vélo, à expertiser
Voie ferrée

Morphologie du territoire – zoom sur les pôles urbains



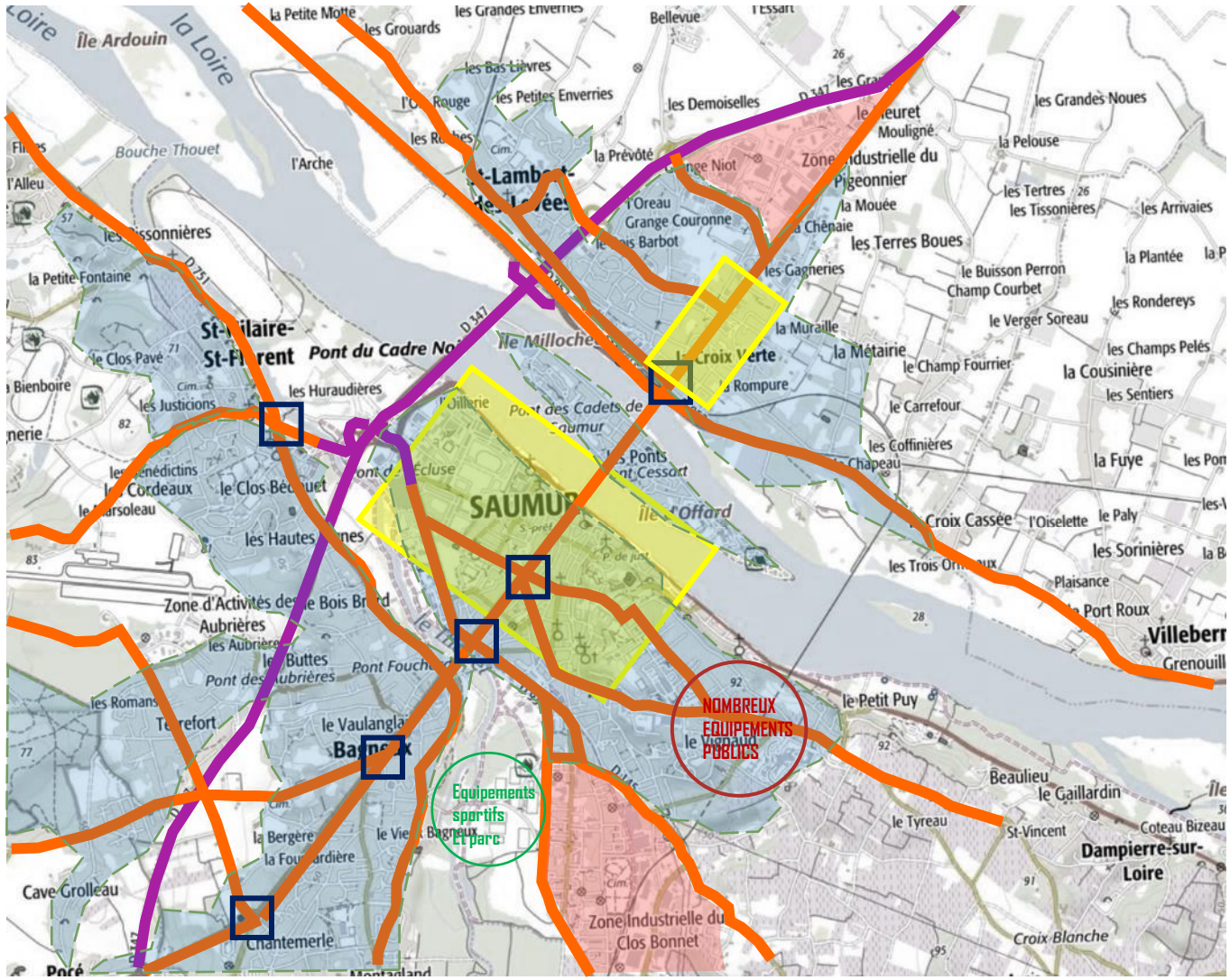
5 - Organisation urbaine de Doué-en-Anjou

La ville des années 1950 a connu des extensions importantes en surface et en nombre de quartiers depuis les années 1960-1970. Les collèges, restés en centre ville, ne sont pas aisément accessibles aux jeunes habitant de ces quartiers : un enjeu d'amélioration des traversées et des itinéraires à pied et à vélo se fait sentir.

La principale zone d'activités artisanale et industrielle se situe dans une boucle de la rocade à l'est. A vol d'oiseau, elle est à courtes distances à vélo depuis les quartiers habités. Bien que des bandes cyclables soient présentes à l'intérieur de Doué, une portion de la départementale qui mène à la ZA n'est pas sécurisée en termes de déplacements cyclables mais offre des possibilités.

Le centre ville comprend de nombreux équipements et commerces, à rendre accessibles à vélo en apaisant le trafic, la vitesse et en aménageant les rues principales.

Morphologie du territoire – les pôles urbains



6 - Organisation urbaine de Saumur

La ville de Saumur enjambe la Loire, avec une île entre deux bras de Loire. La problématique des ponts est donc majeure dans la morphologie des déplacements.

Deux grandes zones d'activités, l'une au sud-est l'autre au nord attirent des flux importants de VL et de PL dans l'axe nord-sud et depuis les communes alentours, ainsi que dans le sens sortant, pour les actifs résidant à Saumur centre. La rocade (D347, violet sur la carte) en absorbe une partie mais diffuse aussi une circulation importante sur les voies d'échelle plus locale et interquartiers (les voies en orange sur la carte).

L'étude du précédent Schéma directeur cyclable, élaboré en 2015, a montré que l'échelle du centre ville et de ses abords avait commencé à être traitée pour faciliter / sécuriser / privilégier les circulations douces dont le vélo, avec le maintien d'exigences en termes de desserte en transport en commun, mais que les faubourgs, la périphérie de Saumur, les accroches par les grands carrefours (souvent ronds-points) vers les communes associées restaient très routiers, et dissuasifs pour le cycliste. C'est sur cette échelle et ces problématiques que le nouveau SDC doit se concentrer, afin de traiter les grands axes nord-sud et est-ouest qui portent l'essentiel des enjeux.

Autoroute/voie rapide
Réseau routier principal
Zones d'activités
Secteurs d'habitat dense
Aire de centralité
Espace culturel
Equipement attirant du public, des usagers
Parcours à vélo et distance
Carrefour sensible à vélo, à expertiser
Voie ferrée

La démographie et la composition sociale influent sur les besoins de mobilité

L'évolution de la répartition de la population par tranches d'âge entre 2012 et 2017 est marquée par un vieillissement de la population (graphe ci-contre) : la part de la population âgée de **60 à 74 ans est en nette augmentation**. Symétriquement, la part des moins de 45 ans est en diminution et représente une faible part de la population en comparaison du département. **Le développement du vélo à assistance électrique pourrait notamment permettre de séduire les seniors.**

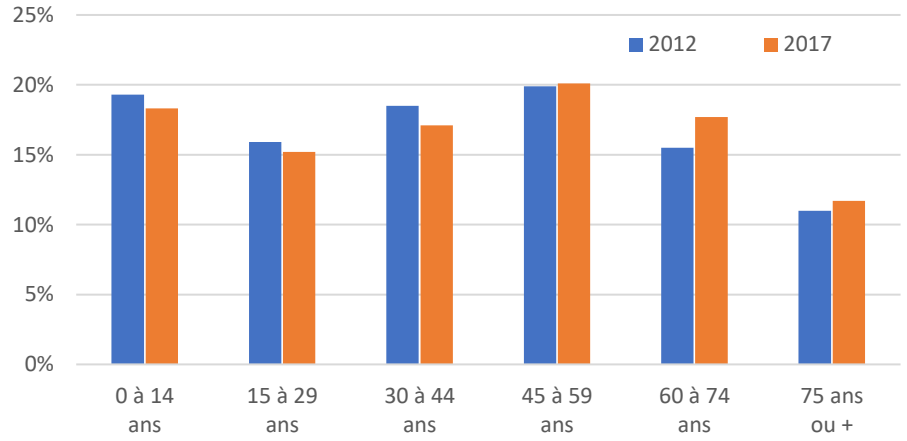
En termes d'activité, la population des 15-64 ans (soit 58 721 personnes) est répartie de la manière suivante :

- 75,6% d'actifs (comme dans le département) : 65% ayant un emploi et 10,6% de chômeurs, d'où un potentiel de développement des déplacements cyclables domicile-travail a priori important ;
- 24,4% d'inactifs : 8,1% d'élèves, 8,6% de retraités et 7,7% d'autres inactifs.

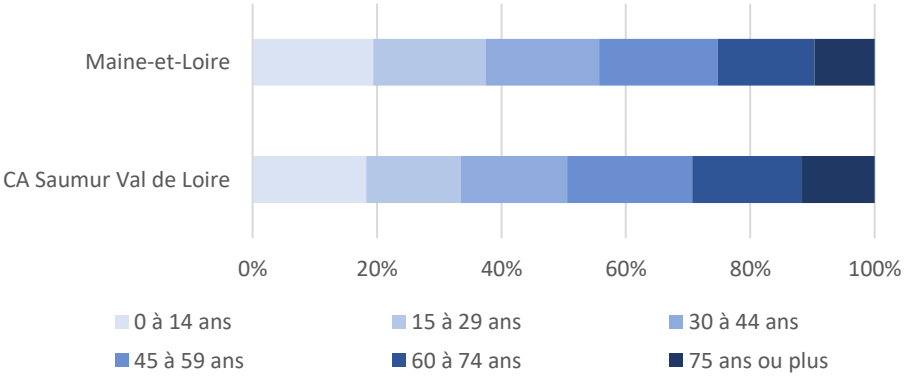
Les jeunes en âge d'aller à l'école, collège, lycée représentent **15 560 enfants et adolescents** (entre 6 et 18 ans). **11 470 personnes de plus de 10 ans sont actuellement scolarisées** en comptant les personnes ayant repris leurs études ou faisant de longues études. Le territoire compte pour les accueillir 84 écoles élémentaires (primaire et maternelle), 14 collèges et 10 lycées (à Saumur, Montreuil-Bellay et Doué-en-Anjou).

Pour développer le vélo, le levier du déplacement domicile – école/collège/lycée est particulièrement pertinent, bien qu'il comporte plusieurs freins à surmonter.

Evolution de la population par grandes tranches d'âges entre 2012 et 2017 dans l'Agglomération Saumur Val de Loire



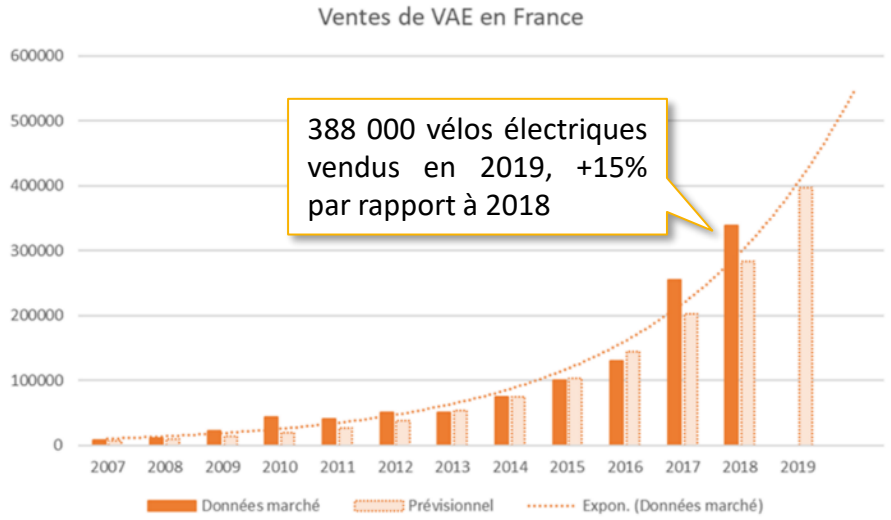
Répartition de la population par tranches d'âges (2017)



Sources : INSEE, RP 2012 et RP2017

Morphologie du territoire

La démographie et la composition sociale influent sur les besoins de mobilité



« J'habite dans le centre de Saumur, et je vais travailler tous les matins à vélo à St-Hilaire. Jusqu'à la sortie de Saumur par le cadre noir, ça va à peu près. Ensuite il faut vraiment connaître pour trouver la passerelle sur le Thouet. La station gnv a bouché une continuité cyclable qu'il faudrait reconstituer. »

Témoignage recueilli sur la carte de Gulliver, 4 juillet 2020, marché de Saumur

Les actifs du territoire représentent 59% de la population totale. Ils sont **en majorité employés et ouvriers**, les cadres et professions intermédiaires sont peu représentés en comparaison des moyennes départementales et françaises. Le territoire est également marqué par une forte proportion d'agriculteurs et d'artisans, commerçants et chefs d'entreprise au sein des actifs.

Un vélo performant ou un VAE peuvent représenter un outil de développement de la pratique cyclable utilitaire dans de nombreux cas : pour les retraités, les actifs se rendant au travail sans transport de charges lourdes, les personnes en situation de précarité ayant des besoins de déplacements…

L'acquisition d'un Vélo à Assistance Electrique (VAE), s'équiper de façon complète pour passer au vélo (équipements de pluie, bagages, selle confortable…), voire au vélo cargo ou au vélo pliant pour des déplacements combinés avec d'autres modes, constituent des décisions ayant des coûts relatifs parfois élevés pour certains ménages. **Les aides à l'acquisition nationales sont un levier, mais restent sous condition de ressources** (voir https://www.economie.gouv.fr/particuliers/prime-velo-electrique).

Un service de location longue durée de VAE à destination des citoyens a déjà été mis en place par la Communauté d'agglomération. Cela représente un levier pertinent pour convaincre des ménages de s'équiper « après 1 essai » concluant.

→ Le Schéma Directeur Vélo doit intégrer fortement la notion de service et d'accompagnement au changement des habitudes de mobilité en complément du volet aménagement qui en constitue le socle indispensable.

Source :https://www.cyclable.com/blog/2019/04/15/les-chiffres-du-marche-du-cycle-2018-le-vae-continue-son-envol/ ; INSEE ; Témoignage carte de Gulliver

Un territoire avec un fort potentiel de développement du vélo rejoignant des enjeux sociaux de mobilité pour tous

Diagnostic

- Un **territoire peu accidenté sauf en quelques endroits (est de Saumur, Gennes…)** qui ne fait pas obstacle au développement de la pratique quotidienne.
- 6 **pôles accessibles à vélo** dans un rayon de 5 à 10 km, reliés par **des routes départementales trop peu aménagées donc peu sûres** (vitesse, flux de véhicules, présence de poids lourds)
- Un **territoire marqué par quelques points de passage obligés** : ponts sur la Loire ou sur le Thouet, **qui sauf exception (pont du cadre noir) ne sont pas encore sécurisés pour les vélos,** ronds-points nombreux non sécurisés pour les cyclistes
- Une **population jeune et active** (nombreux écoliers, collégiens et actifs en milieu de carrière) plus **susceptible d'utiliser le vélo au quotidien** (domicile – travail, domicile – collège, domicile –loisirs…).
- Une spécificité du territoire liée à son histoire et son vignoble qui en font une **destination touristique connue**, depuis Saumur et qui se diffuse dans l'ensemble du territoire, qui peut être adressée davantage par des services vélos. Le vélo est déjà un loisir fort développé chez les retraités saumurois, qui le prennent peu pour le déplacement utilitaire.

Présentation du diagnostic vélo du territoire

- Morphologie du territoire
- **Analyse de la demande potentielle**
- Analyse de l'offre
- Grands axes de réponse aux enjeux

Introduction de méthode – Pourquoi parler de demande potentielle

L'intérêt d'un Schéma Directeur Vélo dépasse la question des mobilités.

Les mobilités sont la résultante d'un ensemble de paramètres d'organisation et de vie sociale qui conduisent les personnes à se déplacer.

En interrogeant le développement des mobilités actives, ce sont ces modalités d'organisation humaines et sociales de la vie qu'il faut aussi interroger :

- Nature et construction des besoins (et de la demande potentielle) de mobilités **selon les classes d'âge et l'activité**, mais aussi les représentations sociales liées à la mobilité ;
- Nature et expression des besoins (et de la demande potentielle) de mobilités **en fonction des niveaux de contraintes sociales, des habitudes de modes de vie ;**
- Les besoins (et la demande potentielle) de mobilités selon la capacité des personnes à mobiliser des vecteurs/moyens/stratégies de déplacement **(niveau de maîtrise) ;**
- **Les motifs de déplacements et les modes** que les différentes populations, les individus vont privilégier selon leur système de préférence social ou personnel (confort, rapidité, coût, prestige social…).

Les personnes font des choix de mobilités en fonction de leurs besoins, de leurs préférences mais aussi de leurs perceptions, ainsi que de l'offre disponible pour les différents modes.

Comme il s'agit de rééquilibrer les modes de déplacement pour réduire la place dominante des modes individuels et carbonés, il faut **comprendre où se trouve la demande potentielle** en matière de mobilité douce/active : la demande potentielle théorique, et la demande potentielle que l'on espère toucher par l'amélioration de la situation pour les modes actifs.

La demande potentielle se mesure en considérant trois dimensions :

1/ Des **équipements s'adressant à leurs publics,** dont le rayonnement et l'aire de chalandise sont à l'échelle d'un centre bourg ou de deux bourgs voisins, permettant potentiellement de s'y rendre à vélo.

2/ Des **modes de transport en concurrence et en complémentarité** qui offrent des **niveaux de confort et d'efficacité variables** que comparent les usagers qui ont le choix ; ceux qui n'ont pas le choix s'y rendent par le moyen dont ils disposent, ou renoncent à s'y rendre s'il ne s'agit pas d'une nécessité absolue.

3/ Des **représentations sociales et des freins psychologiques** qui s'expriment à travers les choix de tel ou tel mode de déplacement. Ces représentations sont susceptibles d'évoluer dans le temps en fonction des conditions qui leurs sont faites, mais les habitudes sont fortes pour chacun ou chaque groupe social.

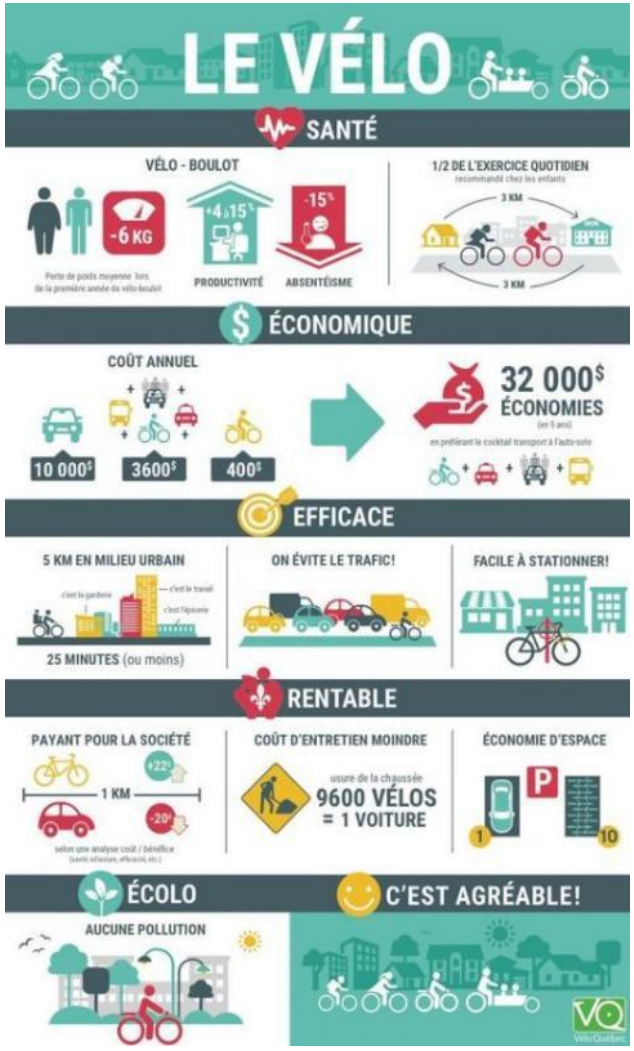
Quelques idées reçues, peu de freins et beaucoup de bénéfices

Santé, bien-être, économies, écologie, efficacité : les arguments sont nombreux et à adapter au public cible pour construire une culture partagée par toutes et tous. Malgré tout, le vélo est encore plutôt associé aux loisirs qu'à un véritable outil de mobilité. En complément des infrastructures nécessaires au développement des mobilités douces, il est important d'appréhender ces pratiques sous l'angle de la culture et de la communication afin de favoriser les changements d'usages.

Pour la collectivité, les arguments en faveur des mobilités douces sont également nombreux. Les déplacements motorisés coûtent beaucoup plus cher à la communauté : coût d'entretien des routes, coût de la pollution atmosphérique, et, plus globalement, diminution de la qualité de vie.

Pour les employeurs, un salarié à vélo est un salarié moins absent, plus ponctuel et plus efficace. Le salarié à vélo est aussi un salarié fiable : il restera très ponctuel tout au long de l'année. Heureux d'avoir effectué son trajet au grand air, il arrivera plus frais, dispo et de bonne humeur.

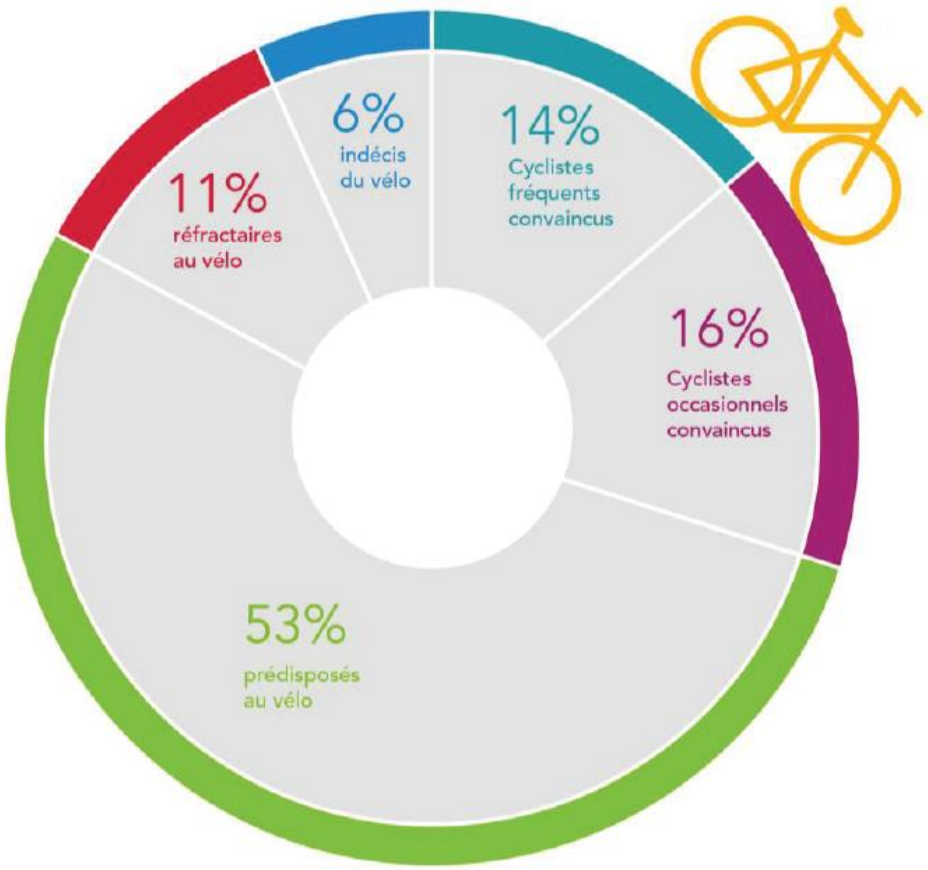
→ Le Schéma Directeur Vélo doit aussi se penser en termes de **communication** : lever les idées reçues, convaincre des bénéfices et favoriser les changements d'usages. Ces actions sont nécessaires afin que la demande potentielle s'exprime et qu'une nouvelle demande émerge.



Source : Infographie Vélo Québec

Analyse de la demande

La population prédisposée à l'usage du vélo au quotidien



Sondage SNCF-IFOP, Etude Facteur 4 SNCF, 2015

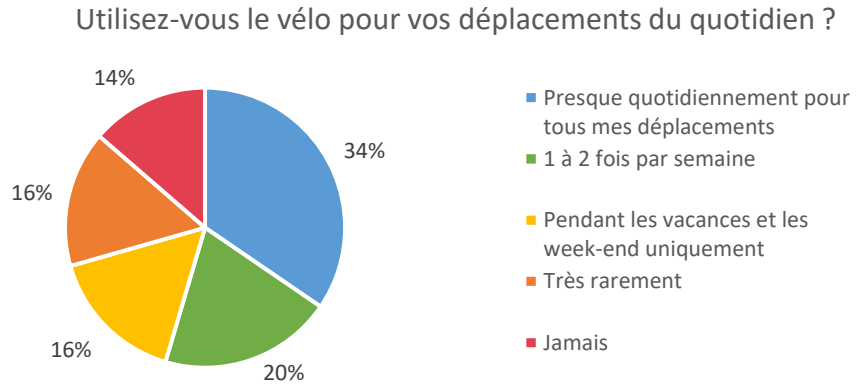
L'analyse globale de la demande en France vis-à-vis du vélo est bonne :

- Seulement 11% de réfractaires et 6% d'indécis
- 53% de prédisposés au vélo + 30% de convaincus

Le vélo apparaît au fil des enquêtes depuis 10 ans, comme un mode de transport pratique, agréable et présente des atouts concernant la santé, le faible coût économique et le respect de l'environnement.

Le vélo apparait comme un **moyen de déplacement attendu par les citoyens et dans l'air du temps**, même si bien sûr ils lui reconnaissent des freins auxquels ils sont plus ou moins sensibles (voir slides suivantes).

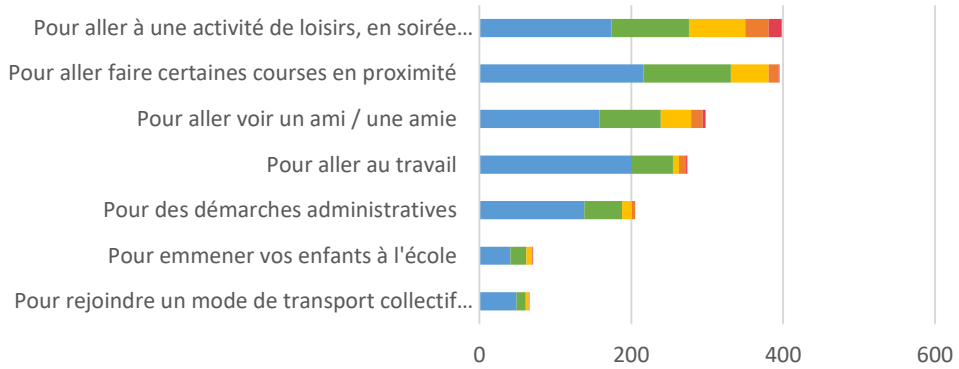
A l'échelle du territoire de Saumur Val de Loire, les près de **800 répondants à l'enquête en ligne** illustrent une demande réelle pour le vélo du quotidien, et pas seulement en milieu urbanisé. Plus de la moitié des répondants sont des cyclistes réguliers, 16% sont des cyclistes de loisir, et les 30% restants sont des non cyclistes ou très occasionnels :



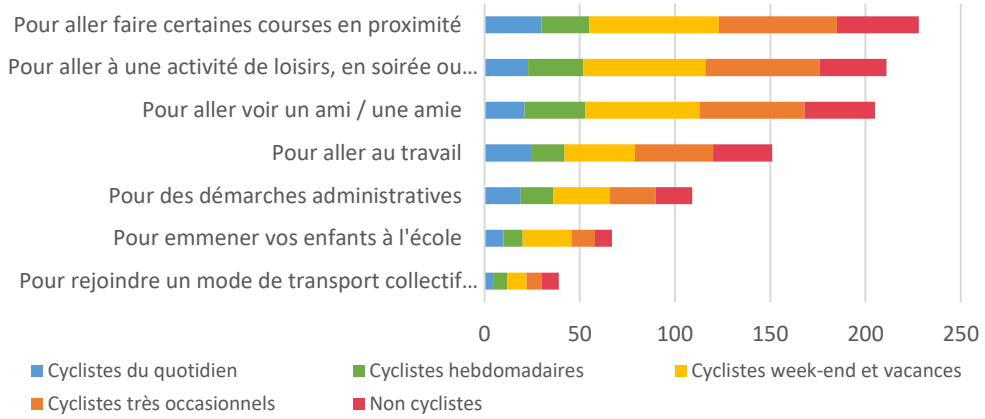
Source : Enquête sur les pratiques cyclables sur la CASVL (799 répondants)

Une forte demande potentielle pour certains types de déplacements qui se manifeste dans l'enquête

Vous faites du vélo régulièrement. Pour quel(s) motif(s) de déplacement principalement ?



Vous ne faites pas de vélo actuellement. Pour quel(s) motif(s) de déplacement pourriez-vous envisager de vous déplacer à vélo ?



L'enquête en ligne sur « les pratiques cyclables sur la CASVL » (799 répondants) permet de dégager des éléments intéressants sur la demande cyclable potentielle du territoire.

Elle révèle qu'**une forte très proportion des habitants pourrait envisager de se déplacer à vélo** pour certains types de déplacements : principalement pour des courses de proximité, aller à une activité de loisir ou sportive et aller voir un ami / une amie (voir graphique ci-contre). Il est intéressant de constater que ce sont déjà les types de déplacements les plus effectués par les cyclistes réguliers (quotidien et hebdomadaires).

Se rendre sur son lieu de travail est également l'un des motifs de déplacement à vélo les plus importants chez les cyclistes réguliers. Il est moins envisagé chez les cyclistes occasionnels et non cyclistes mais la demande potentielle reste tout de même significative (pratiqué/envisagé par 53% des répondants).

Prendre son vélo pour des démarches administratives est pratiqué ou envisagé par 40% des répondants. Enfin, l'usage du vélo pour emmener ses enfants à l'école ou pour rejoindre un transport collectif (intermodalité) est très peu pratiqué/envisagé par les répondants.

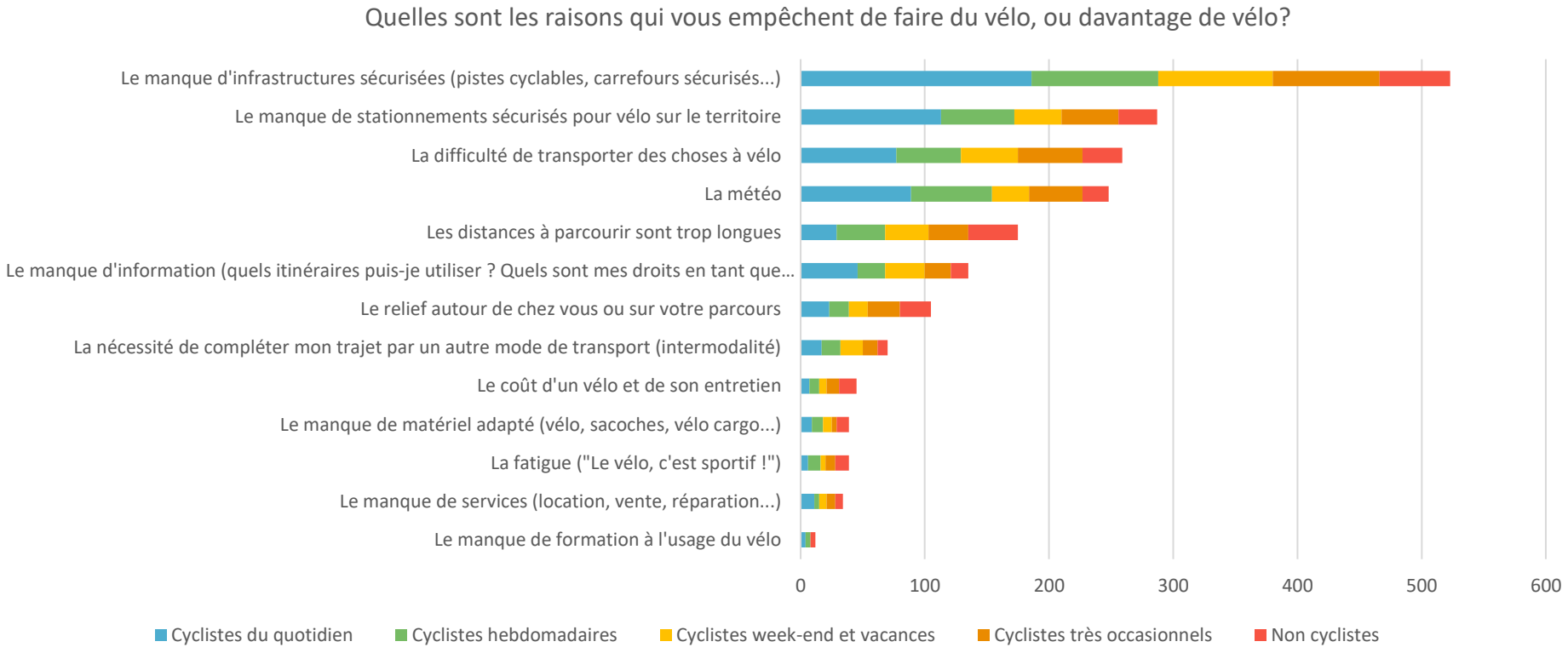
Pour s'exprimer pleinement et se matérialiser sur les routes, cette demande potentielle nécessite qu'un certain nombre de freins soient levés (voir page suivante). Aussi, l'usage du vélo pour emmener les enfants à l'école et pour l'intermodalité est aujourd'hui très peu considéré notamment parce qu'il parait impensable dans le contexte actuel, mais la création d'**une offre cyclable de qualité peut créer une demande encore inexprimée à l'heure actuelle**.

Source : Enquête sur les pratiques cyclables sur la CASVL (799 répondants)

La sécurité à vélo, premier frein à lever

Les résultats de l'enquête Parlons Vélo (enquête nationale réalisée par la Fédération des Usagers de la Bicyclette) et de l'enquête faite sur le territoire sont assez similaires. Ils pointent en premier lieu le **manque de sécurité lié au manque d'infrastructures** (65% des répondants de la CASVL le mentionnent comme une raison qui les empêche de faire davantage de vélo).

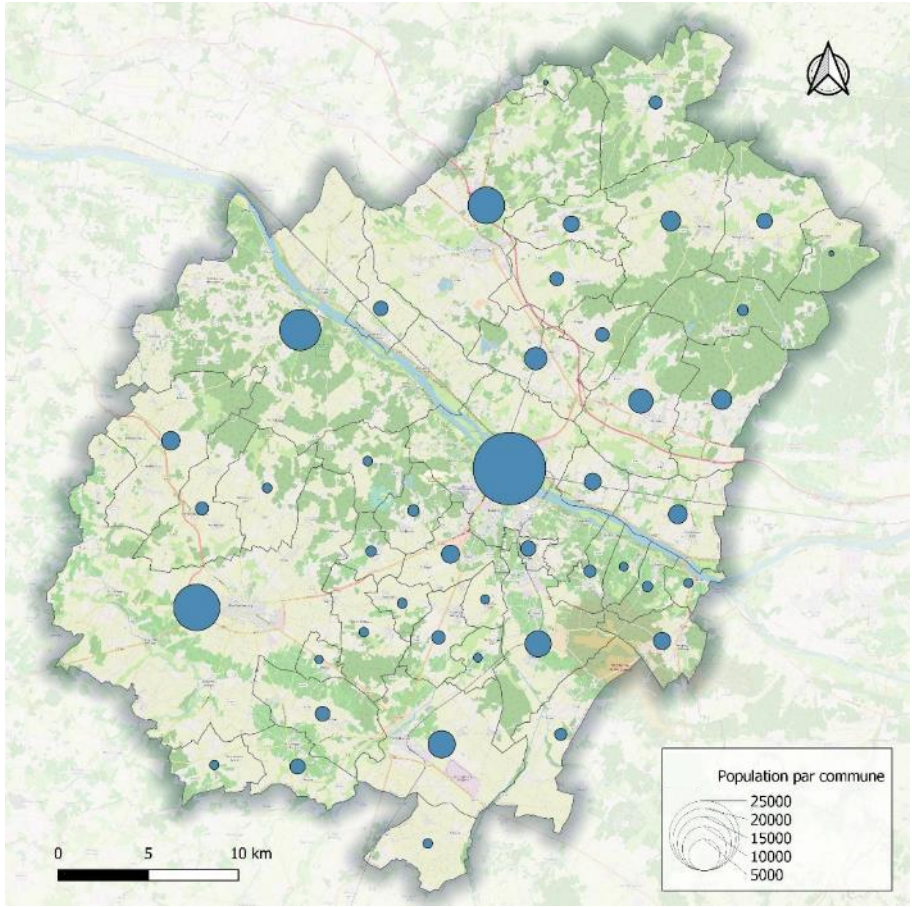
Viennent ensuite le manque de stationnement sécurisés, la difficulté de transporter des choses, la météo, les distances trop longues à parcourir, le manque d'information notamment sur les itinéraires possibles, le relief, la nécessaire intermodalité (voir graphique ci-dessous)…



Source : Enquête sur les pratiques cyclables sur la CASVL (799 répondants)

Bassins de vie de Saumur Val de Loire

Répartition de la population sur le territoire de Saumur Val de Loire



Saumur est la commune la plus peuplée du territoire avec près de 27 000 habitants (27% de la population de l'agglomération), suivie par Doué-en-Anjou, Gennes-Val-de-Loire et Longué-Jumelles.

La carte ci-contre et le tableau ci-dessous permettent de visualiser la répartition de la population sur l'ensemble du territoire.

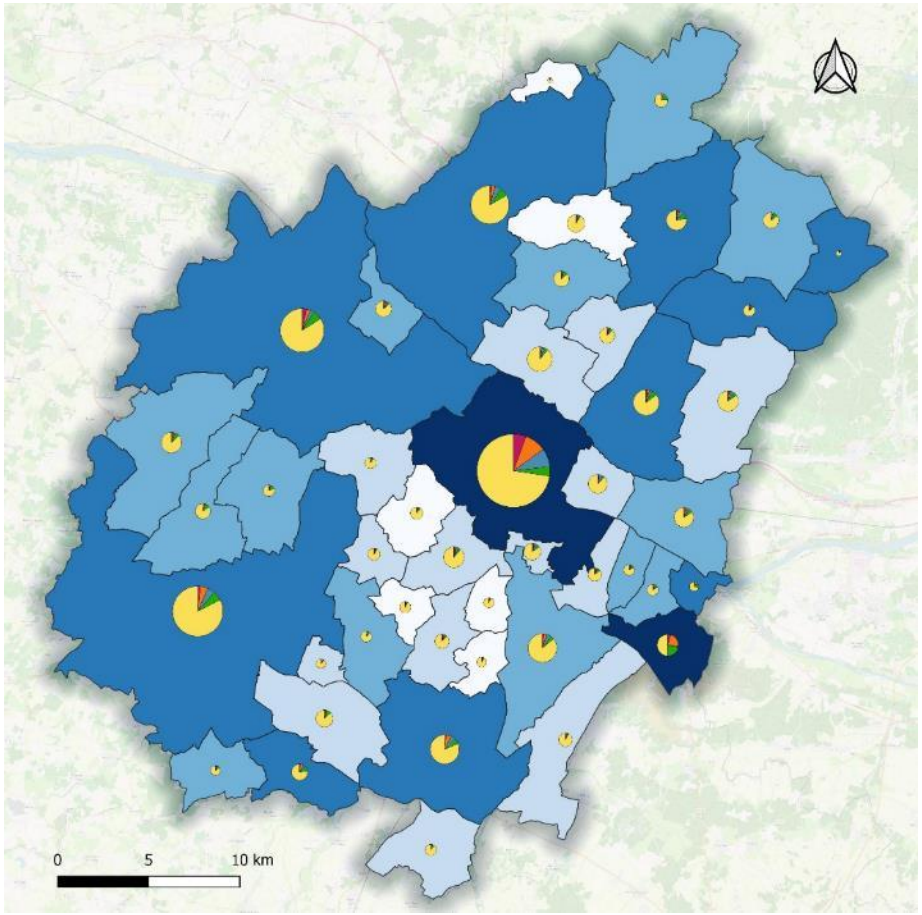
Commune	Population	Part de la CA Saumur Val de Loire
Saumur	26 734	27%
Doué-en-Anjou	11 005	11%
Gennes-Val-de-Loire	8 724	9%
Longué-Jumelles	6 794	7%
Montreuil-Bellay	3 822	4%
Bellevigne-les-Châteaux	3 520	4%
Allonnes	3 029	3%
Vivy	2 582	3%
Brain-sur-Allonnes	2 003	2%
Vernantes	1 997	2%

- **60% des habitants de Saumur Val de Loire vivent dans l'un des 6 pôles du territoire**

INSEE RP2017

Flux domicile-travail – Un fort usage de la voiture pour aller travailler, parfois dans sa commune

Habitudes de transport des actifs ayant un emploi

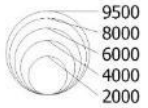


Légende :

Part des actifs travaillant dans leur commune de résidence

- 0% - 9%
- 9% - 20%
- 20% - 32%
- 32% - 50%
- 50% - 71%

Nombre d'actifs ayant un emploi au lieu de résidence



Moyen de transport utilisé pour se rendre au travail

- Voiture, camion, fourgonnette
- Pas de transport
- Deux roues
- Marche à pied
- Transports en commun

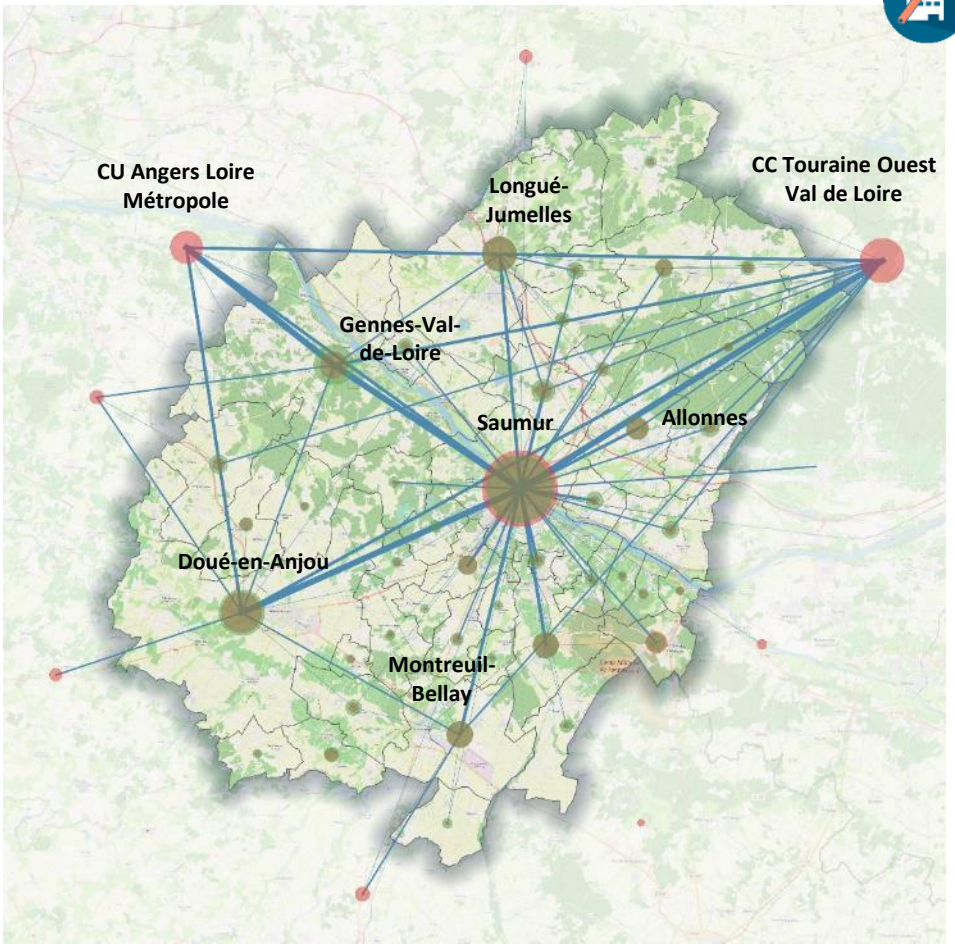
- **40% des actifs du territoire ayant un emploi travaillent dans leur commune de résidence, ce qui représente 15 200 personnes**
- **82% des actifs de Saumur VDLA ayant un emploi utilisent la voiture pour se rendre au travail, même en proximité**
- **63% des actifs résidant à Saumur et ayant un emploi travaillent à Saumur mais seuls 27% utilisent un autre mode de transport que la voiture**

Commune	Part des actifs travaillant dans leur commune de résidence
Fontevraud-l'Abbaye	71%
Saumur	64%
Doué-en-Anjou	50%
Longué-Jumelles	45%
Montreuil-Bellay	43%
Montsoreau	38%
Vernantes	37%
Le Puy-Notre-Dame	37%
Allonnes	37%
La Breille-les-Pins	36%

Données : INSEE RP2016 – traitement et infographie BL évolution

Flux domicile-travail – Une forte polarisation par Saumur, mais également par la Touraine et Angers

Flux domicile-travail des actifs **résidant** sur le territoire



Légende :

Nombre d'actifs résidant dans la CASVL et travaillant dans la commune

11 888 (max)

(Echelle surfacique)

Nombre d'actifs ayant un emploi résidant dans la commune

9 321 (max)

(Echelle surfacique)

Flux domicile – travail en nombre de personnes

500 – 905
200 - 500
100 - 200
50 - 100

La carte ci-contre permet de répondre à la question : **où travaillent les actifs qui habitent sur le territoire ?**

Plus les ronds verts sont grands, plus il y a d'actifs ayant un emploi qui résident dans la commune. Plus les ronds rouges sont grands, plus il y a d'actifs de la CASVL travaillant dans cette commune (ou ce territoire).

- **78% des actifs résidant sur le territoire et ayant un emploi travaillent sur le territoire (29 800 actifs)**
- **31% travaillent à Saumur (environ 11 900 actifs)**
- **38% travaillent sur le territoire mais dans une autre commune que leur lieu de résidence (14 600 actifs)**

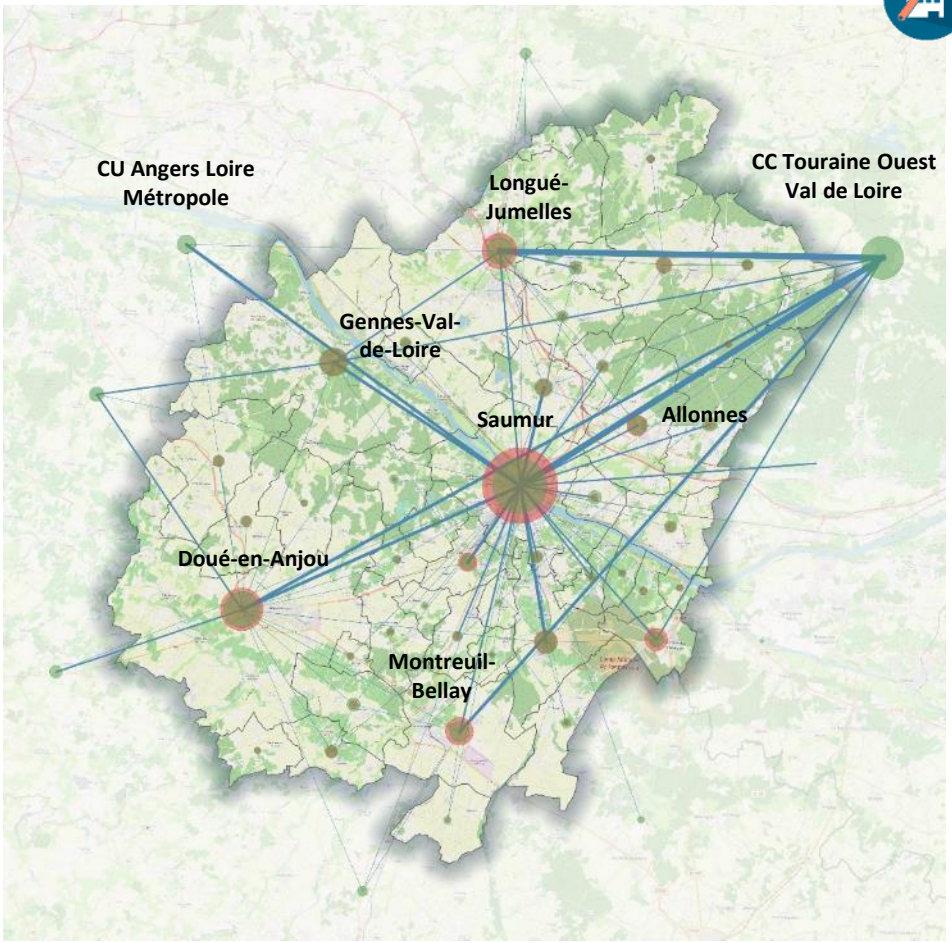
Flux domicile-travail au départ de la CASVL les plus importants

Commune de résidence	Lieu de travail	Flux d'actifs journalier
Saumur	CC Touraine Ouest Val de Loire	905
Gennes-Val-de-Loire	CU Angers Loire Métropole	595
Gennes-Val-de-Loire	Saumur	541
Doué-en-Anjou	Saumur	525
Bellevigne-les-Châteaux	Saumur	430
Longué-Jumelles	CC Touraine Ouest Val de Loire	380

Données : Recensement de la population - Base flux de mobilité, INSEE 2016 - Traitement et infographie BL évolution

Flux domicile-travail – Saumur, premier pôle d'emploi du territoire

Flux domicile-travail des actifs **travaillant** sur le territoire



Légende :

Nombre d'actifs travaillant dans la commune

14 518 (max)

(Echelle surfacique)

Nombre d'actifs travaillant dans la CASVL et résidant dans la commune

7 697 (max)

(Echelle surfacique)

Flux domicile – travail en nombre de personnes

660 – 1 530
320 - 660
130 - 320
35 - 130

La carte ci-contre permet de répondre à la question : **d'où viennent les actifs qui travaillent sur le territoire ?**

Plus les ronds verts sont grands, plus il y a d'actifs travaillant sur le territoire de la CASVL qui résident dans cette commune (ou ce territoire). Plus les ronds rouges sont grands, plus la commune est un pôle d'emplois important.

- **Saumur est le principal pôle d'emploi du territoire avec 39% des emplois (plus de 14 500)**
- **59% des emplois du territoire sont exercés par des actifs résidant dans une commune différente de leur lieu de travail**
- **20% des emplois du territoire sont exercés par des actifs habitant hors du territoire la CASVL**

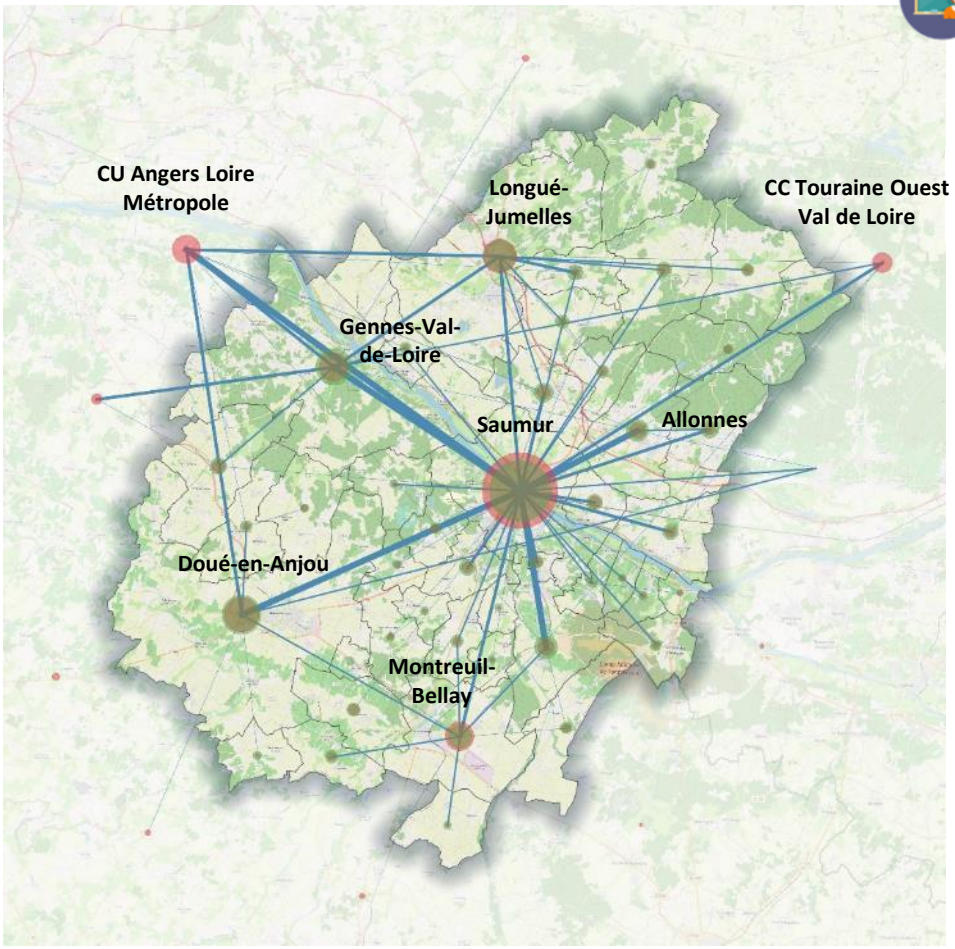
Flux domicile-travail à destination de la CASVL les plus importants

Commune de résidence	Lieu de travail	Flux d'actifs journalier
CC Touraine Ouest Val de Loire	Saumur	1523
	Longué-Jumelles	669
	Doué-en-Anjou	590
Gennes-Val-de-Loire	Saumur	541
Doué-en-Anjou	Saumur	525
CU Angers Loire Métropole	Saumur	490

Données : Recensement de la population - Base flux de mobilité, INSEE 2016 - Traitement et infographie BL évolution

Flux domicile-lieu d'étude – Peu d'élèves étudient en dehors du territoire

Flux domicile-étude des élèves **résidant** sur le territoire



Légende :

Nombre d'élèves résidant dans la CASVL et étudiant dans la commune

8 552 (max)

(Echelle surfacique)

Nombre d'élèves résidant dans la commune

5 596 (max)

(Echelle surfacique)

Flux domicile – lieu d'étude en nombre de personnes

250 – 345
100 - 250
50 - 100
25 - 50

La carte ci-contre permet de répondre à la question : **où étudient les élèves (à partir de 2 ans) qui habitent sur le territoire ?**

Plus les ronds verts sont grands, plus il y a d'élèves qui résident dans la commune. Plus les ronds rouges sont grands, plus il y a d'élèves de la CASVL étudiant dans cette commune (ou ce territoire).

- **88% des élèves résidant sur le territoire étudient sur le territoire (19 000 élèves)**
- **40% étudient à Saumur (plus de 8 500 élèves)**
- **55% étudient dans leur commune de résidence (12 000 élèves)**

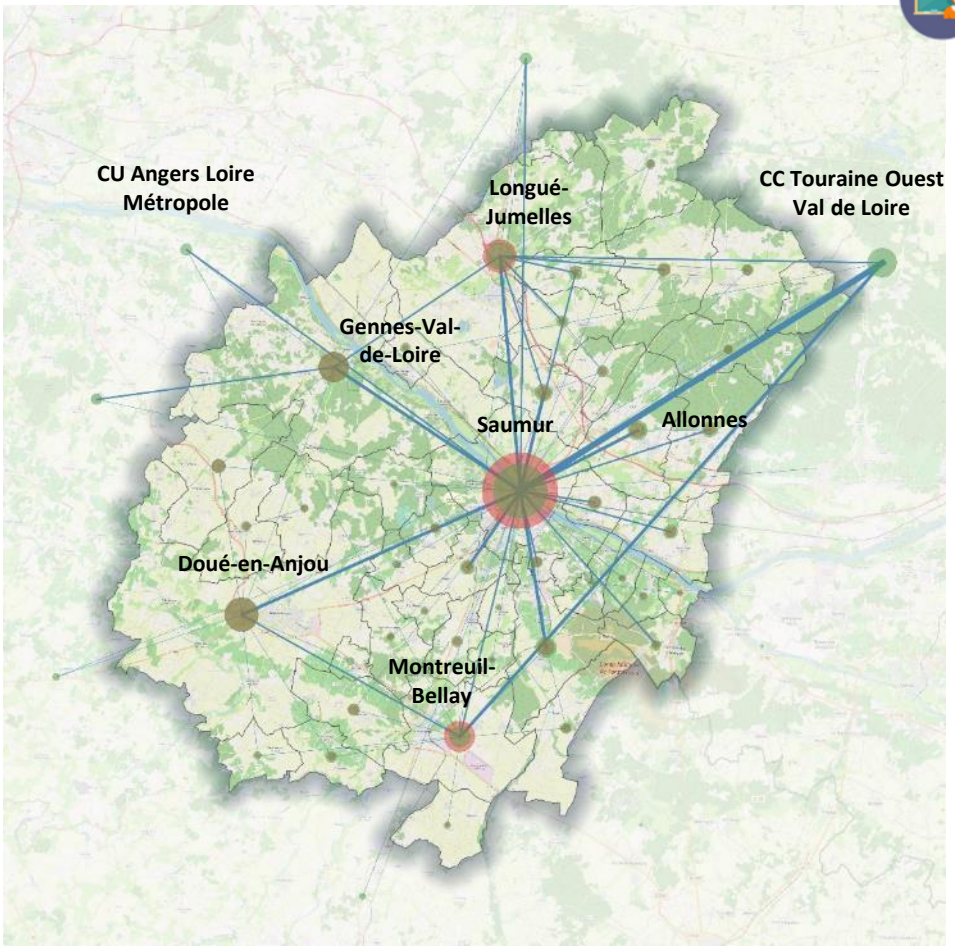
Flux domicile-étude au départ de la CASVL les plus importants

Commune de résidence	Lieu d'étude	Flux d' élèves journalier
Doué-en-Anjou	Saumur	345
Allonnes	Saumur	315
Bellevigne-les-Châteaux	Saumur	310
Saumur	CU Angers Loire Métropole	307
Gennes-Val-de-Loire	Saumur	280
Longué-Jumelles	Saumur	220

Données : Recensement de la population - Base flux de mobilité, INSEE 2016 - Traitement et infographie BL évolution

Flux domicile-lieu d'étude – Enjeux pour rejoindre les collèges, lycées et lieux d'enseignement supérieurs

Flux domicile-étude des élèves **étudiant** sur le territoire



Légende :

Nombre d'élèves étudiant dans la commune

9 707 (max)

(Echelle surfacique)

Nombre d'élèves étudiant dans la CASVL et résidant dans la commune

4 976 (max)

(Echelle surfacique)

Flux domicile – lieu d'étude en nombre de personnes

345 – 810
170- 345
80 - 170
20 - 80

La carte ci-contre permet de répondre à la question : **d'où viennent les élèves (à partir de 2 ans) qui étudient sur le territoire ?**

Plus les ronds verts sont grands, plus il y a d'élèves étudiant sur le territoire de la CASVL qui résident dans cette commune (ou ce territoire). Plus les ronds rouges sont grands, plus la commune est un pôle d'étude important.

- **Saumur, Montreuil-Bellay, Doué-en-Anjou, Gennes-Val-de-Loire et Longué-Jumelles sont les principaux pôles d'étude de l'agglomération générant des déplacements inter-communes**
- **Saumur attire 53% des flux inter-communes d'élèves étudiant sur le territoire (4 960 élèves)**

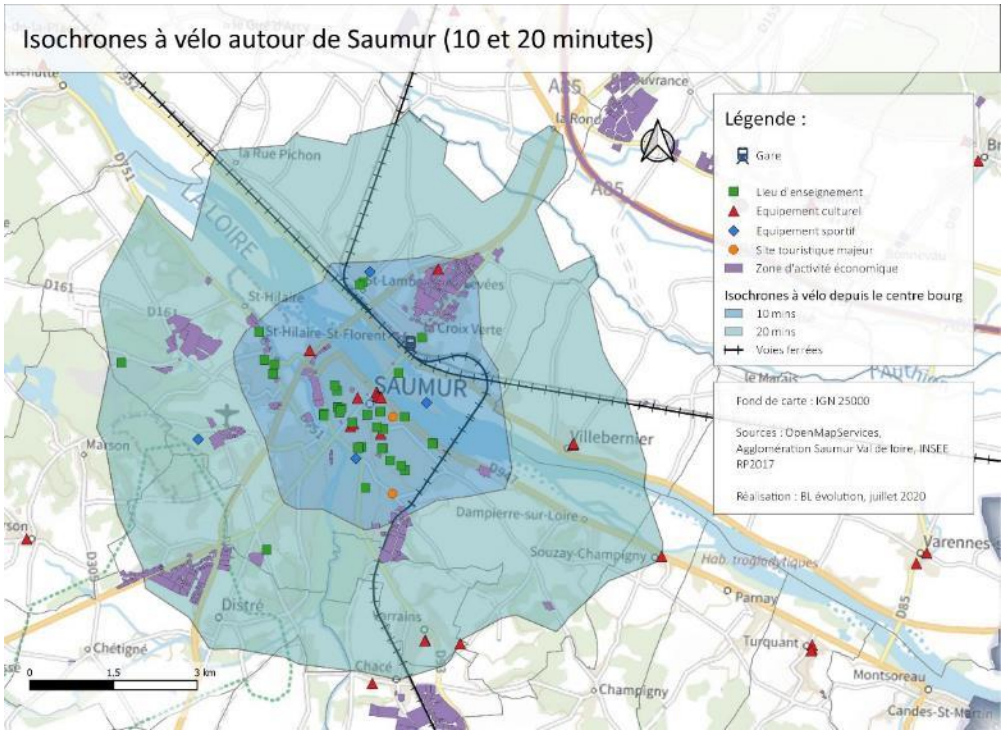
Flux domicile-étude à destination de la CASVL les plus importants

Commune de résidence	Lieu d'étude	Flux d'élèves journalier
CC Touraine Ouest Val de Loire	Saumur	806
Doué-en-Anjou	Saumur	345
Allonnes	Saumur	315
Bellevigne-les-Châteaux	Saumur	310
Gennes-Val-de-Loire	Saumur	280
CC Touraine Ouest Val de Loire	Montreuil-Bellay	251

Données : Recensement de la population - Base flux de mobilité, INSEE 2016 - Traitement et infographie BL évolution

Analyse de la demande

La population à moins de 20 min à vélo de Saumur



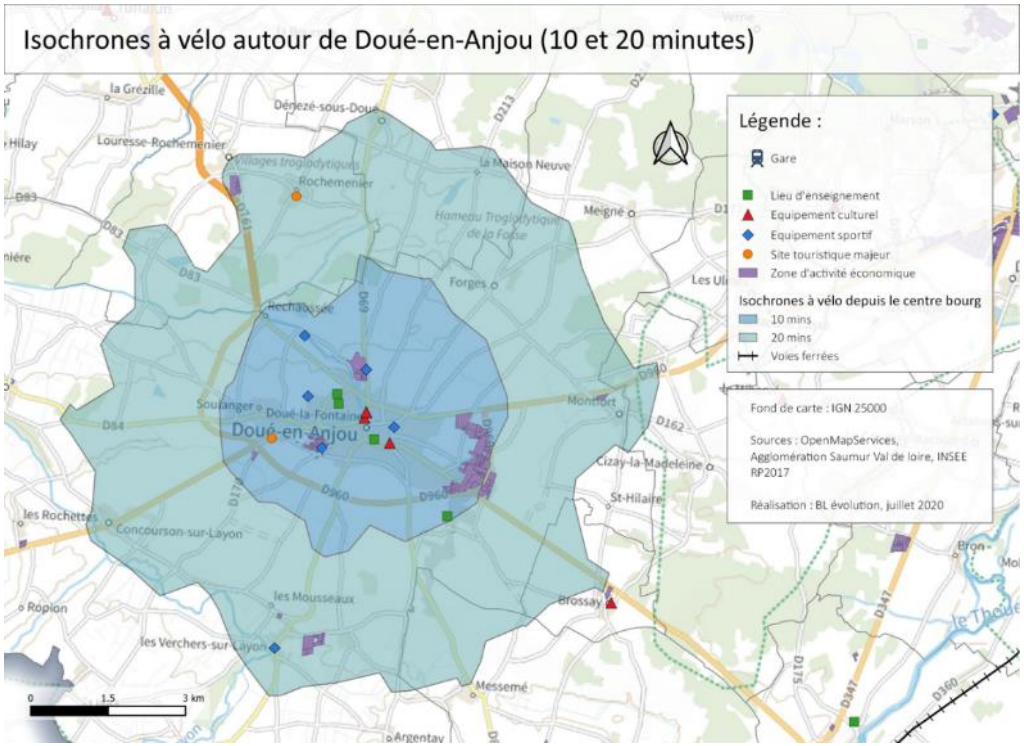
Motif de déplacement	Equipements générateur de flux
Aller au travail	ZAE Les Peupleraies, le Croulay, Hautes Vignes, Fief aux Moines, Ecoparc (extension actuellement à l'étude), Clos-Bonnet, Champ Blanchard, Breil-Weygand, Aubrières, Saint-Hilaire-Saint-Florent…
Aller à l'école / accompagner ses enfants	Enseignement primaire, 7 collèges, 4 lycées, enseignement supérieur et professionnel
Aller faire de petites courses	Nombreux supermarchés et épiceries, boulangeries, boucherie-charcuteries…
Aller faire du sport	Piscines, courts de tennis, stades, gymnases, golf…
Loisirs / culture / tourisme	Théâtres, bibliothèque, salles de spectacle, salles de fêtes, cinéma, galeries, parcs, château de Saumur, restaurants…
Démarches administratives / soins	Mairie, gendarmerie, poste, centres hospitaliers, EPHAD, pharmacies

Saumur						
Temps de parcours à vélo	Estimation du nombre d'habitants touchés	Commune proche à vélo	Estimation du nombre d'actifs touchés		Estimation du nombre d'élèves touchés	
			Entrant	Sortant	Entrant	Sortant
< 10 min	15 134	Saumur	5 954		4 478	
10 - 20 min	14 036	Villebernier	256	23	134	23
		Souzay-Champigny	185	17	65	3
		Varrains	240	41	130	6
		Distré	363	165	200	5
		Rou-Marson	120	0	75	0
TOTAL	29 170		7 364		5 119	

Données : OpenMapServices ; Base flux de mobilité, INSEE 2016 ; CASVL
Traitement et cartographie : BL évolution

Analyse de la demande

La population à moins de 20 min à vélo de Doué-en-Anjou



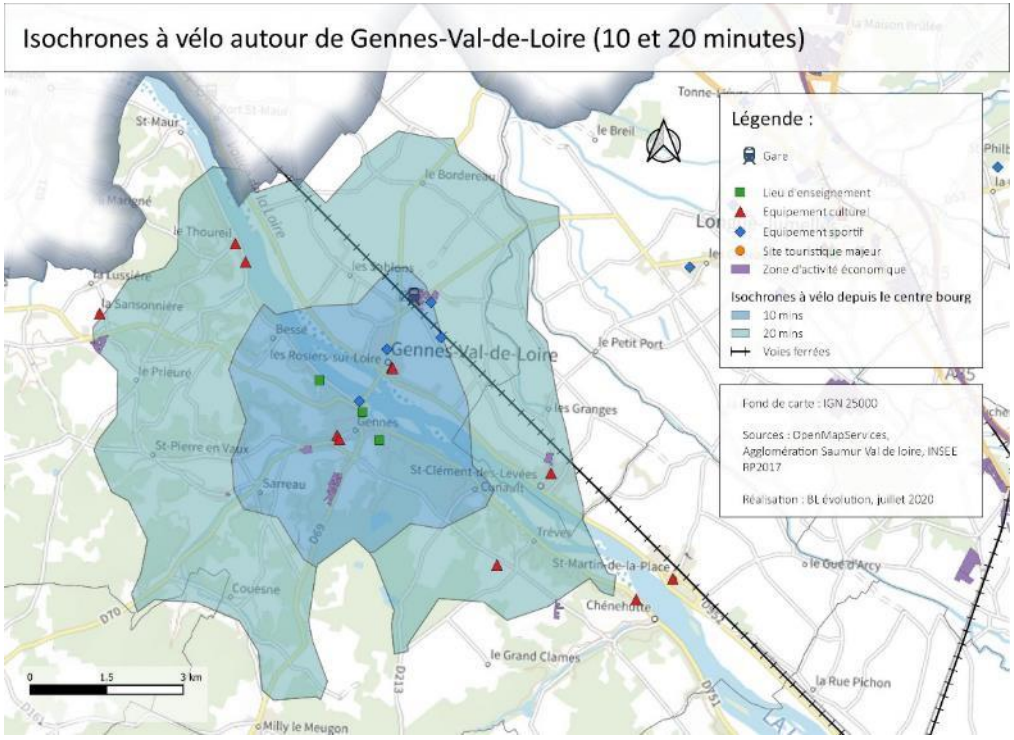
Motif de déplacement	Equipements générateur de flux
Aller au travail	ZAE Petite Champagne, la Saulaie, les Fougerons, des Coteaux, la Croix Saint-Marc, la Girafe, les Justices, les Maurilles
Aller à l'école / accompagner ses enfants	Enseignement primaire, 2 collèges, centres de formation la Riffaudière et AFPA
Aller faire de petites courses	Super U, Lidl, Quoi de plus naturel, Intermarché, boulangerie, boucherie-charcuterie…
Aller faire du sport	Piscine, courts de tennis, stade, gymnase…
Loisirs / culture / tourisme	Théâtre, amphithéâtre, médiathèque, cinéma, salles de fêtes, Bioparc, village troglodytique, restaurants…
Démarches administratives / soins	Mairie, gendarmerie, poste, centre hospitalier, pharmacies

Doué-en-Anjou						
Temps de parcours à vélo	Estimation du nombre d'habitants touchés	Commune proche à vélo	Estimation du nombre d'actifs touchés		Estimation du nombre d'élèves touchés	
			Entrant	Sortant	Entrant	Sortant
< 10 min	6 834	Doué-en-Anjou	2 174		1 459	
10 - 20 min	2643	Brossay	45	15	25	0
		Vaudelnay	76	20	5	0
		Cizay-la-Madeleine	25	5	10	0
		Louresse-Rochemenier	93	80	59	0
		Dénezé-sous-Doué	35	20	15	0
TOTAL	9 477		2 588		1 573	

Données : OpenMapServices ; Base flux de mobilité, INSEE 2016 ; CASVL
Traitement et cartographie : BL évolution

Analyse de la demande

La population à moins de 20 min à vélo de Gennes-Val-de-Loire

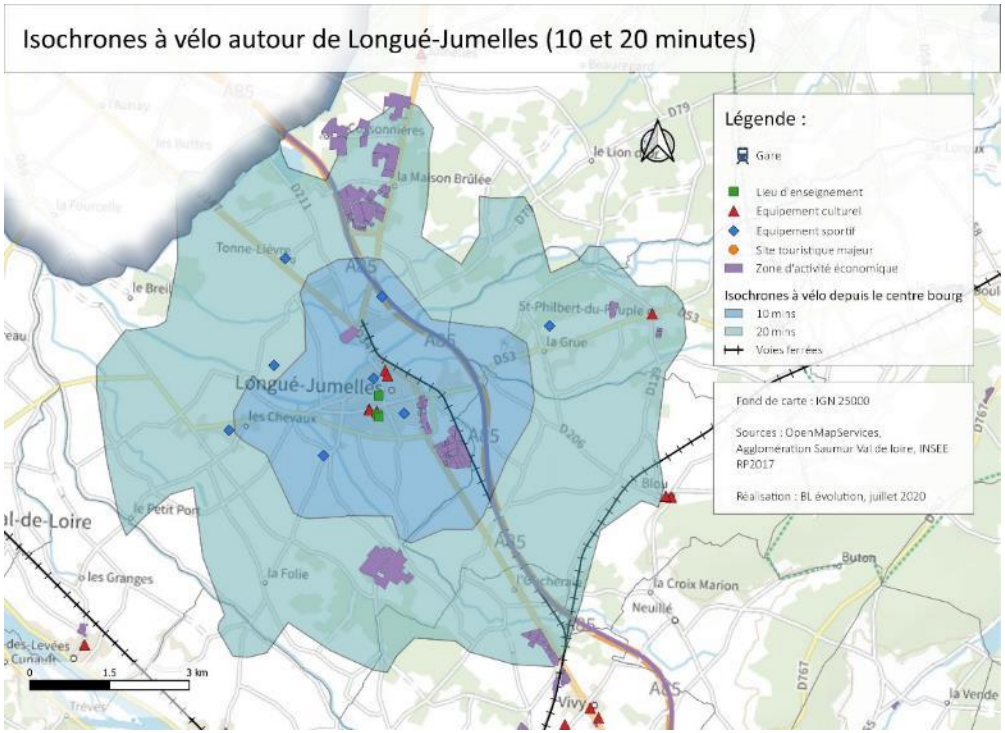


Motif de déplacement	Equipements générateur de flux
Aller au travail	ZAE Route de Louerre, les Sabotiers, les Près Clos, les Près Blondeau, du Plessis, du Marchais Platte…
Aller à l'école / accompagner ses enfants	Enseignement primaire, 1 collèges, formation professionnelle
Aller faire de petites courses	Super U, Proxi, épiceries, boulangeries, boucherie-charcuterie…
Aller faire du sport	Piscines, courts de tennis, gymnase…
Loisirs / culture / tourisme	Cybercentre, bibliothèques, salles des fêtes, cinéma, restaurants…
Démarches administratives / soins	Mairie, gendarmerie, poste, pharmacies, maison de retraite

Gennes-Val-de-Loire						
Temps de parcours à vélo	Estimation du nombre d'habitants touchés	Commune proche à vélo	Estimation du nombre d'actifs touchés		Estimation du nombre d'élèves touchés	
			Entrant	Sortant	Entrant	Sortant
< 10 min	2 562	Gennes-Val-de-Loire	1 117		1 064	
10 - 20 min	2 921	Saint-Clément-des-Levées	55	10	60	10
TOTAL	5 483		1 182		1 134	

Données : OpenMapServices ; Base flux de mobilité, INSEE 2016 ; CASVL
Traitement et cartographie : BL évolution

La population à moins de 20 min à vélo de Longué-Jumelles



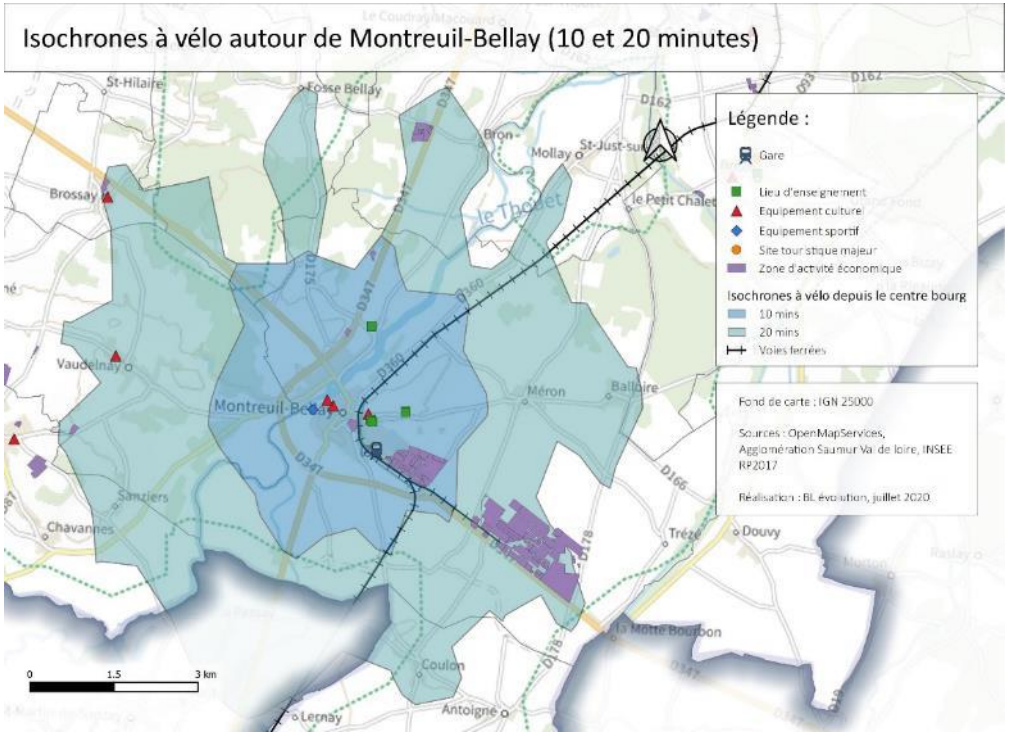
Motif de déplacement	Equipements générateur de flux
Aller au travail	ZAE la Scierie, la Metairie, Actiparc, Végéparc…
Aller à l'école / accompagner ses enfants	Enseignement primaire, 2 collèges
Aller faire de petites courses	Viveco, Netto, Justhom, Super U, épiceries, boulangeries, boucherie…
Aller faire du sport	Piscines, courts de tennis, stade, gymnases…
Loisirs / culture / tourisme	Bibliothèque, cybercentre, centre culturel, cinéma, salle des fêtes, salle de spectacle, restaurants…
Démarches administratives / soins	Mairie, gendarmerie, poste, centre hospitalier, pharmacies

Longué-Jumelles						
Temps de parcours à vélo	Estimation du nombre d'habitants touchés	Commune proche à vélo	Estimation du nombre d'actifs touchés		Estimation du nombre d'élèves touchés	
			Entrant	Sortant	Entrant	Sortant
< 10 min	3 075	Longué-Jumelles	1 160		960	
10 - 20 min	3 851	Vivy	111	90	86	20
		Blou	69	5	99	0
		Saint-Philibert-du-Peuple	192	25	118	15
TOTAL	6 926		1 652		1 298	

Données : OpenMapServices ; Base flux de mobilité, INSEE 2016 ; CASVL
Traitement et cartographie : BL évolution

Analyse de la demande

La population à moins de 20 min à vélo de Montreuil-Bellay



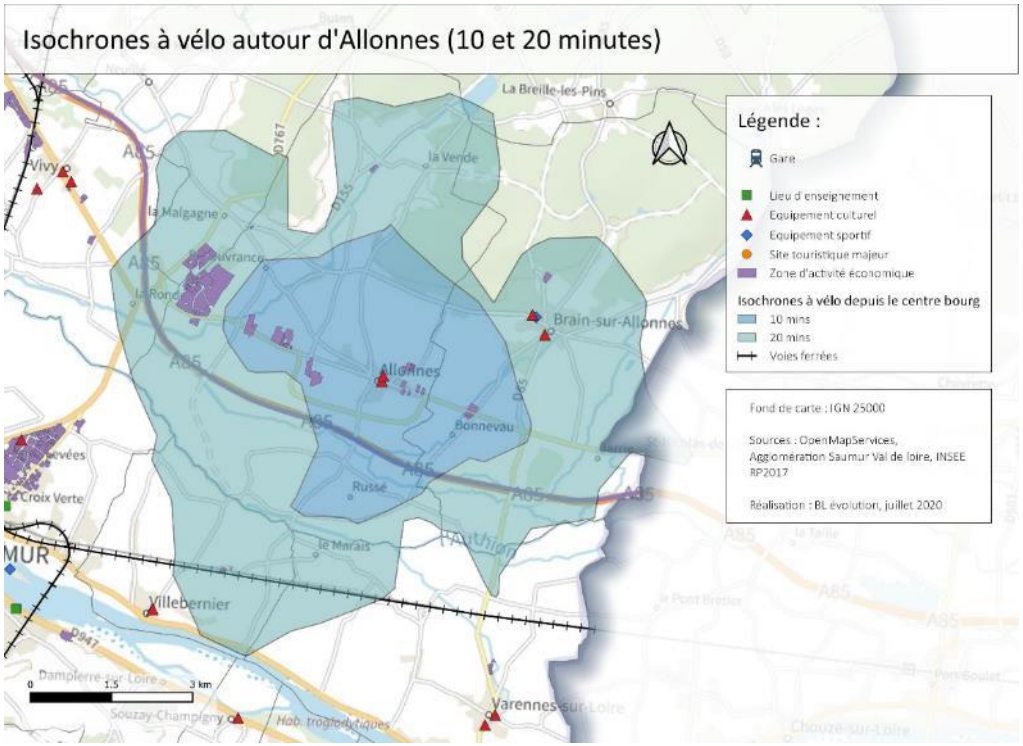
Motif de déplacement	Equipements générateur de flux
Aller au travail	ZAE Meron, Europe-Champagne, Pas de la Biche
Aller à l'école / accompagner ses enfants	Enseignement primaire, 1 collège, 1 lycée, centres de formation professionnelle et continue
Aller faire de petites courses	Super U, boulangeries, épiceries, boucherie-charcuteries…
Aller faire du sport	Piscine, complexe sportif
Loisirs / culture / tourisme	Théâtre, centre culturel, médiathèque, restaurants…
Démarches administratives / soins	Mairie, gendarmerie, poste, pharmacies, maison de retraite

Montreuil-Bellay						
Temps de parcours à vélo	Estimation du nombre d'habitants touchés	Commune proche à vélo	Estimation du nombre d'actifs touchés		Estimation du nombre d'élèves touchés	
			Entrant	Sortant	Entrant	Sortant
< 10 min	2 278	Montreuil-Bellay	615		531	
10 - 20 min	2 871	Antoigné	55	5	60	10
		Le Puy-Notre-Dame	35	5	65	0
		Saint-Just-sur-Dive	10	10	15	0
		Le Coudray-Macouard	30	21	55	0
		Vaudelnay	76	10	25	5
		Cizay-la-Madeleine	5	10	19	0
TOTAL	5 149		887		785	

Données : OpenMapServices ; Base flux de mobilité, INSEE 2016 ; CASVL
Traitement et cartographie : BL évolution

Analyse de la demande

La population à moins de 20 min à vélo de Allonnes



Motif de déplacement	Equipements générateur de flux
Aller au travail	ZAE Allonnes, Bonneveau, Grand Bois, La Cassoire, La Ronde, les Hauts Champs
Aller à l'école / accompagner ses enfants	Enseignement primaire
Aller faire de petites courses	Carrefour, boulangerie, boucherie-charcuterie…
Aller faire du sport	Piscine, salle des sports
Loisirs / culture / tourisme	Salle des fêtes, bibliothèques, restaurants…
Démarches administratives / soins	Mairie, gendarmerie, poste, pharmacies, maison de retraite

Allonnes						
Temps de parcours à vélo	Estimation du nombre d'habitants touchés	Commune proche à vélo	Estimation du nombre d'actifs touchés		Estimation du nombre d'élèves touchés	
			Entrant	Sortant	Entrant	Sortant
< 10 min	2 424	Allonnes	394		296	
10 - 20 min	4 225	Villebernier	15	15	0	10
		Brain-sur-Allonnes	65	15	52	0
		Neuillé	30	5	0	0
TOTAL	6 649		539		358	

Données : OpenMapServices ; Base flux de mobilité, INSEE 2016 ; CASVL
Traitement et cartographie : BL évolution

Intermodalité avec les gares de Saumur, Les-Rosiers-sur-Loire et Montreuil-Bellay

Gare ferroviaire de Saumur				
Commune desservie	Estimation nombre d'actifs touchés		Estimation nombre d'élèves touchés	
	Entrant	Sortant	Entrant	Sortant
Tours	62	66	3	30
Angers	360	258	80	290
Gennes-Val-de-Loire	541	63	280	6
La Ménitré	10	28	5	3
Langeais	15	7	0	0
Loire-Authion	71	9	9	7
TOTAL	**1 059**	**431**	**377**	**336**

Gare ferroviaire de Montreuil-Bellay				
Commune desservie	Estimation nombre d'actifs touchés		Estimation nombre d'élèves touchés	
	Entrant	Sortant	Entrant	Sortant
Bressuire	3	0	0	5
Thouars	30	125	20	5
Saumur	195	235	74	141
Tours	3	10	0	0
Gennes-Val-de-Loire	10	5	5	0
La Ménitré	5	0	0	0
Trélazé	4	5	0	0
Angers	20	52	18	10
TOTAL	**270**	**432**	**117**	**161**

Gare ferroviaire des-Rosiers-sur-Loire (Gennes-Val-de-Loire)				
Commune desservie	Estimation nombre d'actifs touchés		Estimation nombre d'élèves touchés	
	Entrant	Sortant	Entrant	Sortant
Trélazé	10	41	2	10
Angers	19	346	0	120
Saumur	63	541	6	280
La Ménitré	5	39	56	35
Loire-Authion	45	110	76	24
Tours	0	10	0	5
TOTAL	**142**	**1 087**	**140**	**474**

Données : OpenMapServices ; Base flux de mobilité, INSEE 2016 ; CASVL.
Traitement : BL évolution ; Photo : de nombreux cyclistes à la gare de Saumur

Une demande en croissance pour le vélo du quotidien, tous motifs (scolaire comme travail), une culture vélo importante qui constitue un levier pour la suite.

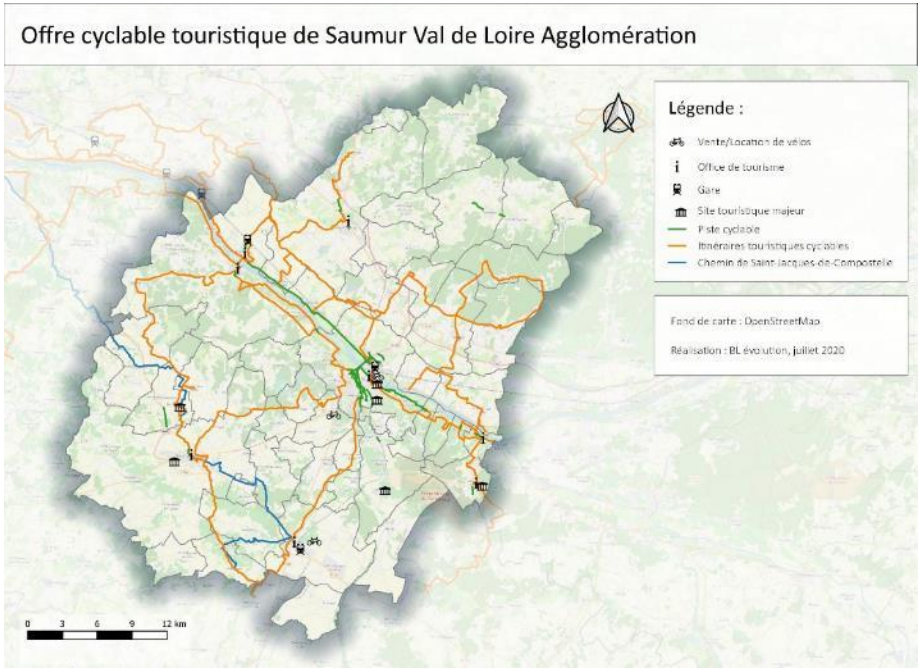
Diagnostic

- **Un usage de la voiture prédominant et une part modale vélo faible,** comme dans la plupart des territoires ruraux et péri-urbains. Pour autant, la demande potentielle cyclable est importante chez les habitants.
- Une « demande potentielle » de déplacements à vélo utilitaire très importante, dans les distances de 3 à 5 km autour des pôles de vie, de service et d'emplois :
  - **Un tiers de la population** (31 900 habitants) à moins de 10 min à vélo d'un des 6 pôles de vie, de service et d'emploi ; **63% à moins de 20 minutes**
  - Plus de **8 700 élèves (primaire, collège, lycée, supérieur)** à moins de 10 min à vélo de leur lieu d'étude,
  - Environ **15 200 actifs travaillant dans leur commune de résidence** (soit près de 40% des actifs ayant un emploi), et **plus de 3 400** disposant d'une **solution d'intermodalité vélo à proximité** (moins de 20 min d'une gare du territoire) pour se rendre sur leur lieu de travail éloigné.
- **Ce qui suppose de mettre en œuvre un véritable réseau de proximité cyclable** autour de chaque pôle, en traitant les points noirs des axes passants et leurs carrefours, d'apaiser la circulation dans les centres et dans les faubourgs d'entrée, et de développer les solutions d'intermodalité
- **Des publics cibles divers :** familles, actifs, professionnels… avec des besoins (équipements, services…) et des messages de communication spécifiques à développer.
- Une population retraitée qui a conservé en partie le réflexe vélo, qui pratique de plus en plus la balade ou rando à vélo en boucle à la journée, qui demande aussi des aménagements de sécurisation

Présentation du diagnostic vélo du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
  - **Réseaux**
  - Aménagements
  - Stationnement
  - Services liés à la mobilité
- Grands axes de réponse aux enjeux

Aujourd'hui : une pratique vélo centrée sur le tourisme, les loisirs, et le sport



Aujourd'hui, la pratique du vélo reste principalement touristique, pour les loisirs le week-end ou encore à vocation sportive.

Le territoire bénéficie de la dynamique touristique et particulièrement cyclotouristique de l'Anjou et de la Loire. Deux itinéraires de grande envergure traversent le territoire : la Loire à Vélo (le plus important) et la VéloFrancette (une partie sur la Loire à Vélo et une autre entre Saumur et Montreuil-Bellay : le Thouet à Vélo). Environ 33 300 passages de vélos ont ainsi été enregistrés par le compteur cyclotouristique de Saumur en 2019.

Pour la pratique de loisir, de week-end ou sportive, le territoire connaît une fréquentation importante également. En témoignent le succès du club des Cyclotouristes Saumurois et les nombreuses boucles vélo de « l'Anjou à vélo » à faire sur une journée ou deux. Ces itinéraires sont référencés sur le site d'Anjou tourisme : https://www.anjou-tourisme.com/fr/voir-faire/balades/balades-velo.

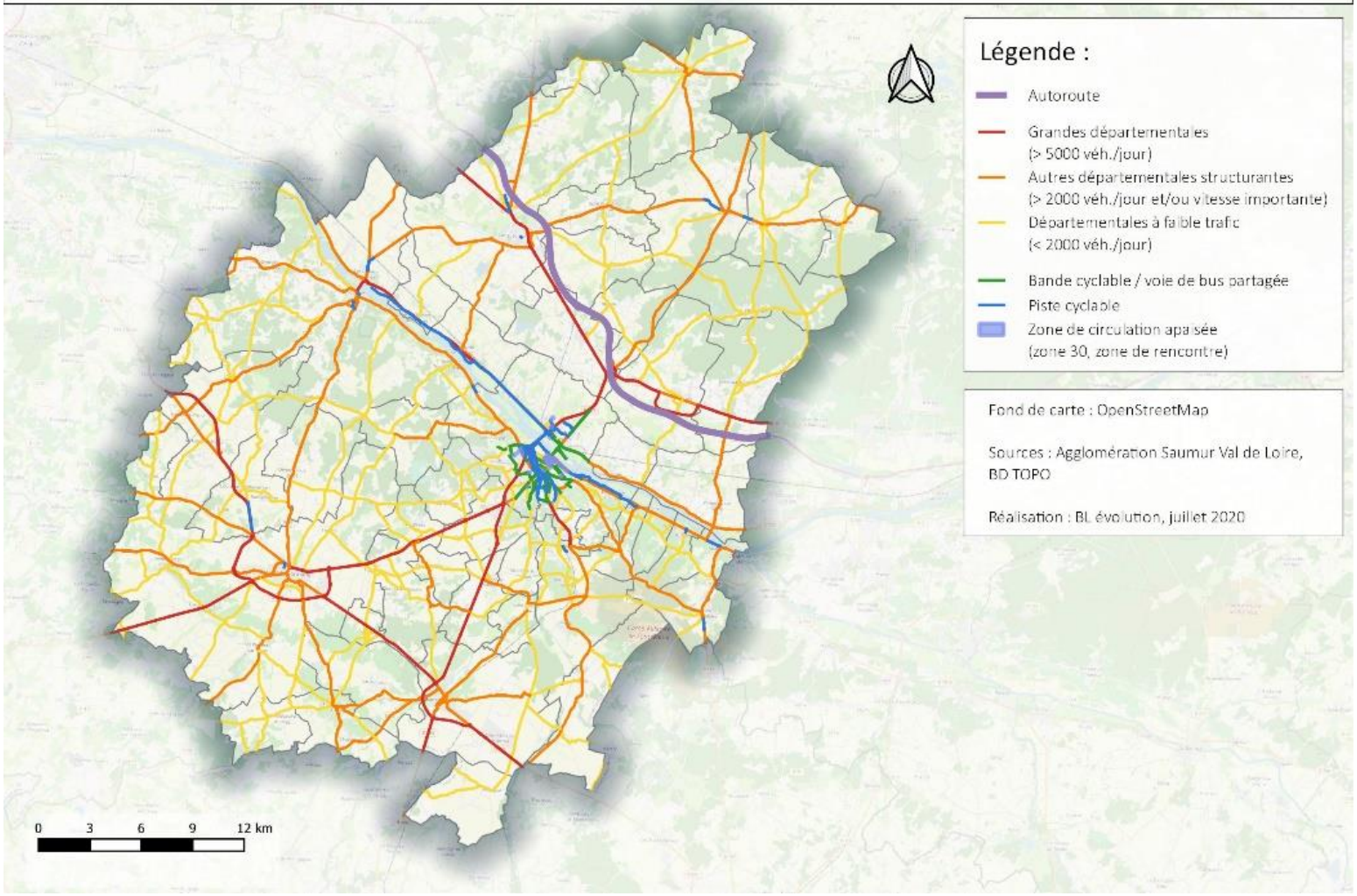
Certaines portions de ces itinéraires bénéficient de voies cyclables en site propre (ou partagée avec les autres modes doux), notamment la Loire à Vélo et le Thouet à Vélo. Elles peuvent constituer des points d'appui majeurs pour les trajets utilitaires du quotidien. Mais elles pâtissent aussi, comme le vélo du quotidien, du manque de continuité et de l'absence fréquente d'aménagement des carrefours à risques. Tout aménagement pour l'un doit renforcer l'autre, pour constituer un maillage cohérent et à fort impact.

Actuellement, la voie ferrée désaffectée qui traverse le nord saumurois (Saumur, Vivy, Vernantes…) fait l'objet d'une réflexion concernant sa possible réaffectation en voie verte. Cela permettrait notamment de raccorder le nord du territoire à la Loire à Vélo et de constituer un point d'appui supplémentaire pour la pratique cyclable du quotidien.

Fréquentations : https://www.partenaires-tourisme-anjou.fr/observatoire-et-veille/la-frequentation-touristique/frequentation-velo/

Analyse de l’offre

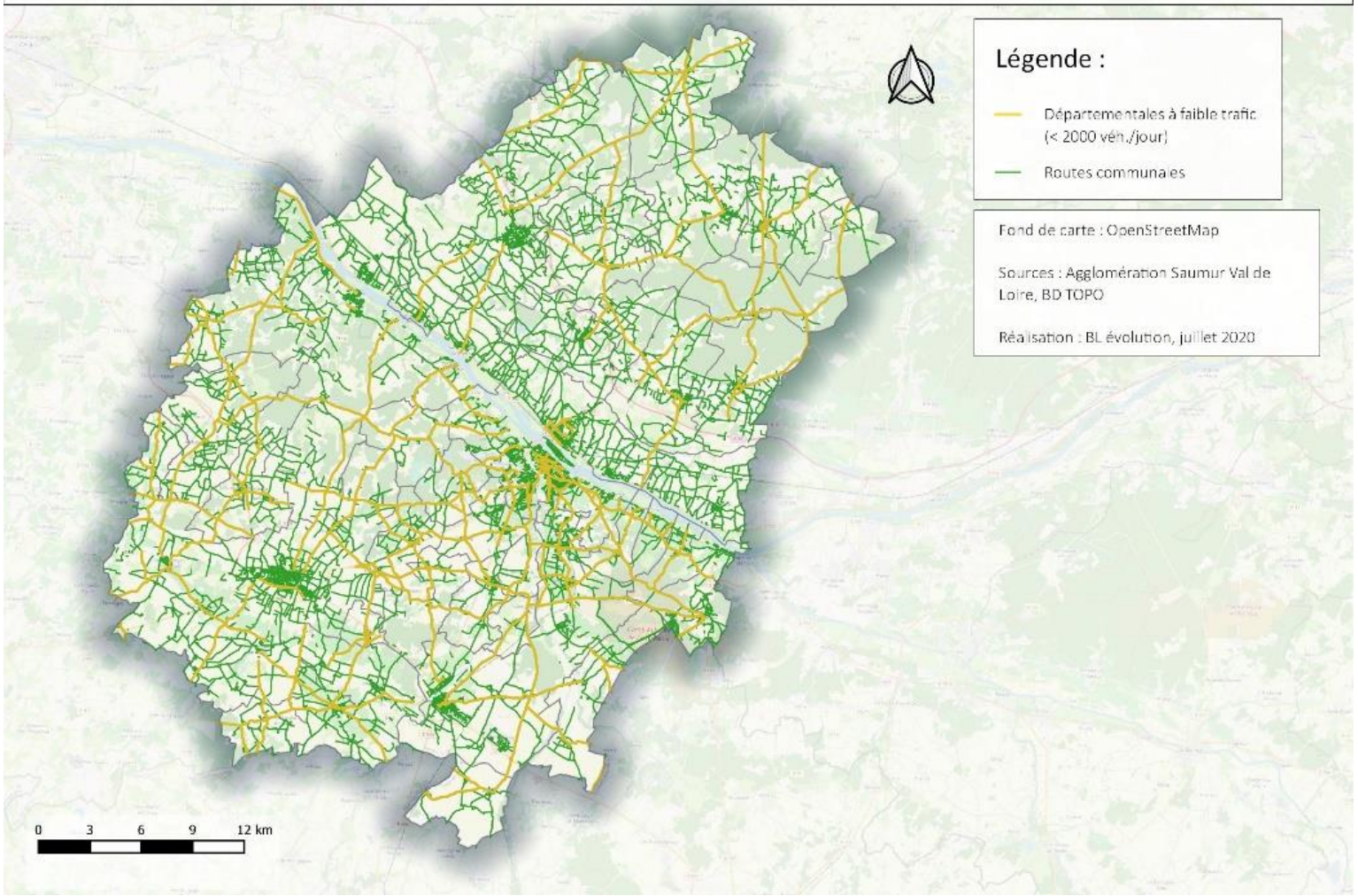
Cyclabilité du réseau existant



…

Analyse de l'offre

Réseau routier communal et départemental à faible trafic



Cyclabilité du réseau existant

La carte de cyclabilité du réseau existant présente le niveau de cyclabilité des principaux axes de territoire :

- **Violet :** Autoroute A85, axe interdit à la pratique cycliste et qui représente un obstacle continu au franchissement.
- **Rouge :** Grandes départementales structurantes et dangereuses pour les vélos (D347, D960, D952 et D761). A aménager en sites propres séparés ou à proscrire en raison du trafic routier très important (plus de 5 000 véhicules par jour) et de la vitesse de circulation élevée.
- **Orange :** Autres départementales structurantes, trafic moins important que les axes en rouge mais qui reste conséquent (entre 2 000 et 5 000 véhicules par jour). La pratique cycliste utilitaire y est également à proscrire.
- **Jaune :** Départementales à faible trafic (moins de 2 000 véhicules par jour). Ce sont des axes envisageables à vélo mais qui peuvent être occasionnellement sujets à des situations dangereuses.
- **Vert :** Bandes cyclables et voies partagées bus-vélos. La circulation y est facilitée pour les cyclistes mais peut aussi s'avérer à risque (bande étroite ou le long d'une file de stationnement par exemple).
- **Bleu :** Pistes cyclables. Voies aménagées pour les cyclistes en site propre, le risque de conflit d'usage y est très restreint et la sécurité est assurée.

Cette carte recense également les zones de circulation apaisées sur Saumur (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne), favorables à l'usage du vélo.

La carte en page suivante présente le réseau routier départemental et communal à faible trafic. En dehors des bourgs et moyennant quelques aménagements d'apaisement et de jalonnement mineurs, ce réseau peut servir d'appui à des itinéraires cyclables de contournement des grands axes trop passagers et difficilement aménageables.

Le travail d'identification réalisé repose sur une analyse documentaire, sur la concertation avec les habitants ainsi que sur le repérage de terrain. (voir page suivante itinéraires parcourus) Le recensement n'est cependant pas exhaustif (notamment sur les aménagements cyclables et les zones de circulation apaisée), il nécessitera un travail d'approfondissement conjoint entre les communes et l'agglomération.

160 km parcourus à vélo

En rouge, l'ensemble du territoire qui l'équipe a couvert à vélo pour faire l'expérience du réseau et des aménagements

Différentes perceptions de la route selon le trafic

Routes à faible trafic

Route de campagne vers Meigné

D69 entre Gennes-Val-de-Loire et Doué-en-Anjou

Routes à fort trafic

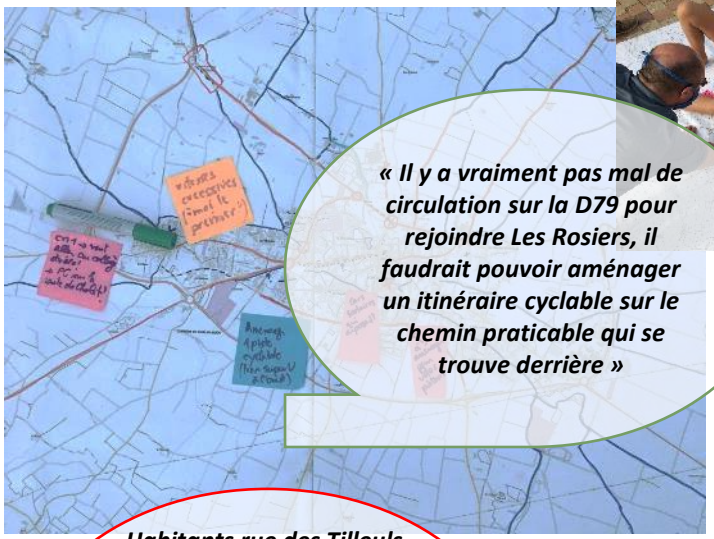
D960 entre Doué-en-Anjou et Saumur

D347 entre Longué-Jumelles et Vivy

© Crédit photo : 2020 Google

Images : BL évolution (en haut à gauche) et ©Google

L'avis des habitants/cyclistes : cartographie des usages sur la carte de Gulliver



Vendredi 24 juillet au marché nocturne de Doué la Fontaine : beaucoup de passages, de familles notamment, beaucoup d'informations à exploitables pour sécuriser des itinéraires

Samedi 4 juillet au marché de Saumur : une grande diversité d'usagers, beaucoup de gens pour témoigner de discontinuités cyclables fortes pour aller travailler.

Gennes, 29 septembre : groupe de travail avec habitants et cyclistes locaux

Source : Enquête sur les pratiques cyclables sur la CASVL (799 répondants)

L'avis des habitants / cyclistes : extraits de réponses de l'enquête en ligne

Vous vous déplacez souvent à vélo : quels sont les rues, routes, carrefours qui sont dangereux sur votre parcours? Quels sont les obstacles physiques qui vous obligent à des détours? Soyez le plus précis possible pour nous permettre de les retrouver sur une carte, merci.

Principaux éléments qui ressortent des réponses :

Pôle de Saumur :

- Axes structurants peu ou mal aménagés :

D347E sur la traversée nord-sud de Saumur : bande cyclable trop étroite avec risque d'emportiérage dans la rue du pont Fouchard, pas de place pour circuler rue du Maréchal Leclerc en heures de pointe, chaussée accidentée avec les bouches à clé, rue d'Orléans possible que dans un sens, bande cyclable entre la chaussée et les stationnements dangereuse avenue du général de Gaulle (entrée et sortie de stationnement sans visibilité des cyclistes), bande cyclable trop étroite sur le pont Cessart, rue de Rouen pas aménagée…

D93 (boulevards Louis Renault et de la Marne) : pistes cyclables très étroites, qui débouchent dangereusement sur la chaussée (aucune visibilité), avec un manque de continuité (pas d'aménagement sur les ronds-points).

Pont au dessus du Thouet à Saint-Hilaire-Saint-Florent (avenue Georges Pompidou, D161). Pont très étroit avec beaucoup de circulation automobile, très anxiogène et dangereux à vélo.

Manque de liaisons efficaces et sécurisées : Vers Bagneux, Distré (notamment vers la zone industrielle et commerciale), la zone industrielle du Clos Bonnet et vers les commerces d'Ecoparc.

Accès à Saumur par les bords de Loire : forte circulation automobile sur la D952 avec des bandes cyclables trop étroites et pas assez séparées du trafic, mauvais entretien ou absence d'aménagements cyclables sur la D947 (entre Saumur et Montsoreau), traversée de route dangereuse au niveau de du lycée des Ardilliers, D751 (voir remarque suivante).

D751 (rue Réné Mabileau, rue Jean Ackerman, rue Léopold Palustre, rue Jules Amiot) : chaussée étroite, mal entretenue et dangereuse à vélo (bosses, trous, obstacles), stationnement de véhicules sur les quelques bandes cyclables.

Autres axes majeurs souvent mentionnés dans l'enquête : rue Beaurepaire, rue Dacier, boulevards Delessert et Weygand (racines d'arbres sur la piste, mauvais entretien, piétons qui marchent sur la piste, carrefours partiellement traités), rue d'Alsace, rue Marceau (nombreux trous), rue du Dr Bouchard (beaucoup de circulation).

Grands ronds-points peu aménagés et dangereux pour les cyclistes : Ronds-points du pont Fouchard, place la Bilange, pont des Cadets, Bournan, du Général Arnold, le long de la D93…

Source : Enquête sur les pratiques cyclables sur la CASVL (799 répondants)

L'avis des cyclistes : extraits de réponses de l'enquête en ligne

Vous vous déplacez souvent à vélo : quels sont les rues, routes, carrefours qui sont dangereux sur votre parcours? Quels sont les obstacles physiques qui vous obligent à des détours? Soyez le plus précis possible pour nous permettre de les retrouver sur une carte, merci.

Principaux éléments qui ressortent des réponses :

Liaisons dangereuses mentionnées (hors liaisons vers Saumur) :

- Souzay-Champigny – Montsoreau,
- Montsoreau – Fontevraud,
- Louerre – Noyant-la-Plaine et Ambillou-Château,
- Entre les pôles et leurs communes déléguées/hameaux,
- Ponts entre Gennes et Les-Rosiers-sur-Loire : bande cyclable trop étroite et pas du tout sécurisée, trop de circulation → projet de passerelle pour les modes doux en cours.

Général :

- Dans les bourgs :

- Rue à sens-unique : manque de doubles-sens cyclables matérialisés (panneau et bande cyclable) dans certaines rues à sens unique (ex : rue de la fidélité, rue du marché dans Saumur…).
- Rues étroites : souvent pas assez apaisées et avec un trafic important, les voitures ne peuvent pas doubler les cyclistes autrement que de manière dangereuse (ex : rue Seigneur, rue des Païens dans Saumur).
- Grands axes structurants, carrefours et ronds-points : manque général d'aménagements cyclables ou d'itinéraires alternatifs.
- Centres bourgs : souvent un manque d'apaisement (beaucoup de circulation et de vitesse) et des aménagements cyclables pas toujours très lisibles.

- Pistes et bandes cyclables existantes :

- Localisation : de nombreuses bandes cyclables le long de stationnements voiture avec des risques élevés d'emportiérage, un manque de continuité des aménagements avec des insertions dangereuses sur la chaussée (ex : boulevard de la Marne à Saumur).
- Qualité : des voies dédiées souvent très étroites, peu séparées du trafic routier et en bordure de trottoirs élevés ou de caniveaux en dénivelés. Quelques problèmes d'entretien (racines, bouches à clé, trous, débris…) même sur certains tronçons de la Loire à vélo (ex : Saumur – Souzay-Champigny).

- Manque de stationnements vélos (ex : près des commerces)
- Peu d'aménagements aux alentours des écoles et collèges
- Travaux qui ne prennent pas en compte les cyclistes

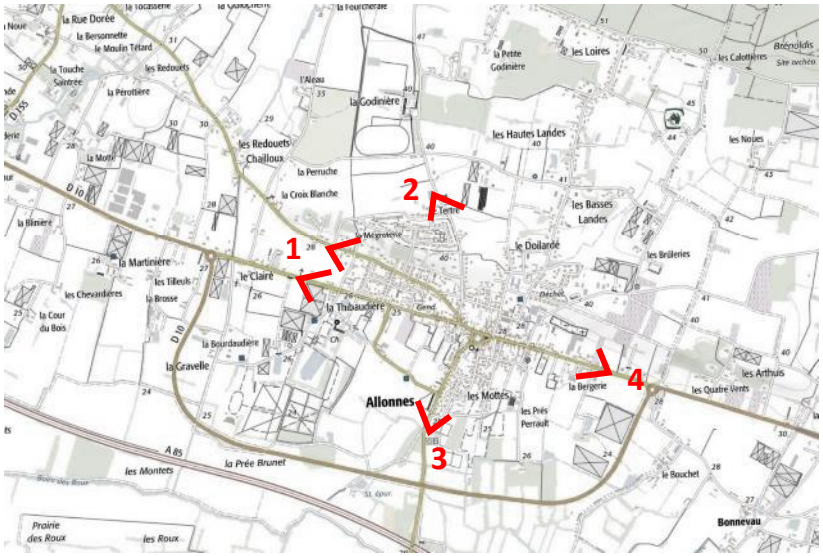
Source : Enquête sur les pratiques cyclables sur la CASVL (799 répondants)

Principaux enjeux autour du réseau et de sa cyclabilité :

- Profiter des **2 véloroutes structurantes** du territoire (La Loire à Vélo et la Vélofrancette) en assurant **des rabattements efficaces sur ces axes**.
- Permettre un **franchissement efficace et sécurisé des grands axes routiers** (A85, D347, D960, D952 et D761 principalement) et de la Loire pour limiter les effets de rupture du territoire.
- **Jalonner les itinéraires calmes existants** et leur assurer une continuité vers les lieux stratégiques par des aménagements.
- Accentuer l'**apaisement des bourgs** en généralisant la mise en place de zones de circulation apaisées, les accompagner d'aménagements de réduction de vitesse et d'une modification du plan de circulation lorsque cela est nécessaire.
- Pour les liaisons vers les pôles stratégiques, les équipements générateurs de flux et les points d'intermodalité, mettre en place des **aménagements cyclables sécurisés en site propre sur les grands axes routiers lorsqu'aucun itinéraire de substitution n'est possible**.

Présentation du diagnostic vélo du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
  - Réseaux
  - **Aménagements**
  - Stationnement
  - Services liés à la mobilité
- Grands axes de réponse aux enjeux



Conditions d'accessibilité cyclable à Allonnes

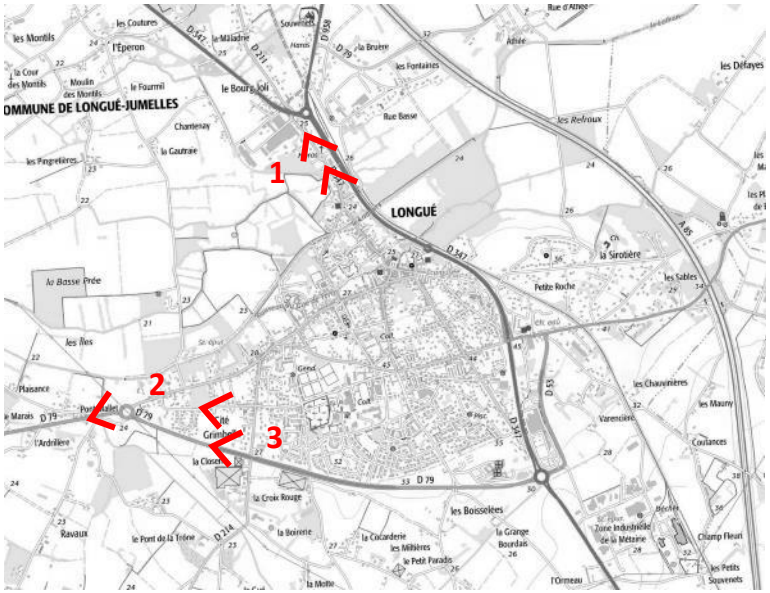
La vie communale s'organise sur l'axe nord-sud (D10, rue Albert Potier…) avec commerces, services et mairie et sur quelques rues perpendiculaires adjacentes. La circulation de transit n'est pas totalement déviée sur la « rocade » qui contourne le centre par le sud, ce qui fait que la circulation reste dense sur l'axe, et les aménagements pour l'instant trop faibles pour sécuriser les cyclistes de tous âges. Un travail d'apaisement du trafic, d'abattement des vitesses et d'aménagement des croisements reste à opérer. Les petites voies locales sont étroites, mais permettent le double-sens cyclable : une habitude à prendre pour les automobilistes et cyclistes au quotidien, en généralisant les zones de rencontre.

1 Entrée de ville depuis l'ouest : à gauche sur la D129, on découvre un trottoir aménagé, mais pas d'aménagement cyclable. Photo de droite, la D10 qui reçoit du flux de l'échangeur avec l'A85 et devient la rue Albert Potier dans Allonnes : chaussée dangereuse pour les cyclistes.

2. Entrée par le Tertre, voie sans ligne séparative, on aperçoit un cheminement en stabilisé à droite

3. Depuis le sud, par la rue Jean Gallard, voie étroite, trottoir à droite, fossé à gauche. Pas d'aménagement cyclable.

4. Entrée de ville depuis l'est : rond-point qui récupère la route de Bonneveau venant du sud, pas d'aménagement cyclable. Entrée de ville avec accotements non praticables à vélo à partir du panneau d'entrée, route avec flux potentiellement important.



Conditions d'accessibilité cyclable à Longué-Jumelles

Depuis les communes extérieures, en l'état actuel des aménagements et de la circulation sur les voies d'entrée de ville, il est dissuasif de se rendre à Longué-Jumelles à vélo.

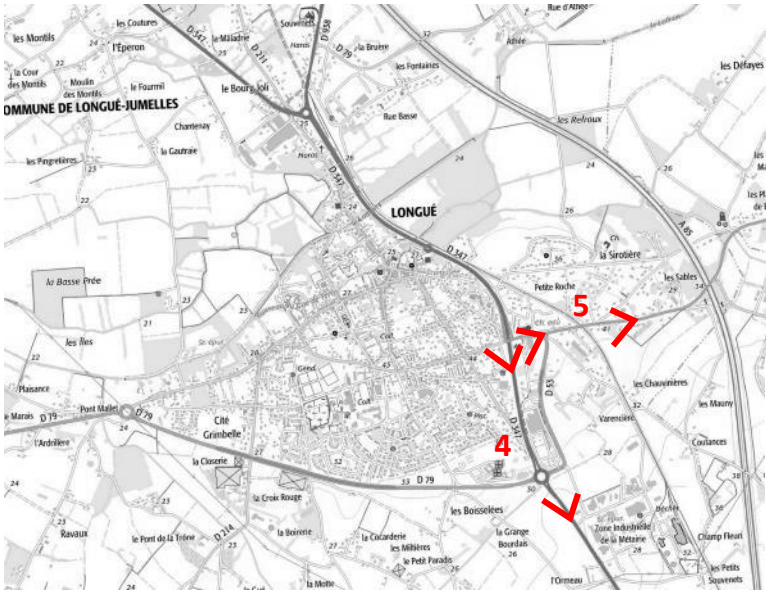
Avant les ronds points qui font l'interconnexion entre les voies départementales principales, l'environnement est très routier et ne laisse pas de marge au cycliste. Il faut être expérimenté et savoir prendre sa place sur la chaussée, et ne pas craindre les dépassements vifs par les véhicules.

A l'intérieur de la ville, la situation change du fait de rues plus étroites, et de vitesses plus lentes. Mais les aménagements seraient parfois nécessaires, pour sécuriser certains trajets, vers les écoles, les commerces, le centre administratif, les équipements sportifs et culturels.

1 Entrée de ville nord-ouest : D747, rue Michel Couet : BANDE CYCLABLE en amont du rond point, qui disparait en aval vers le centre ville

2. Entrée de ville sud-ouest : D79, venant de Gennes. Rond point routier, sans aménagement cyclable. Dans l'entrée de Longué par la rue des Rosiers puis rue de la Rigauderie, aucun aménagement cyclable repéré.

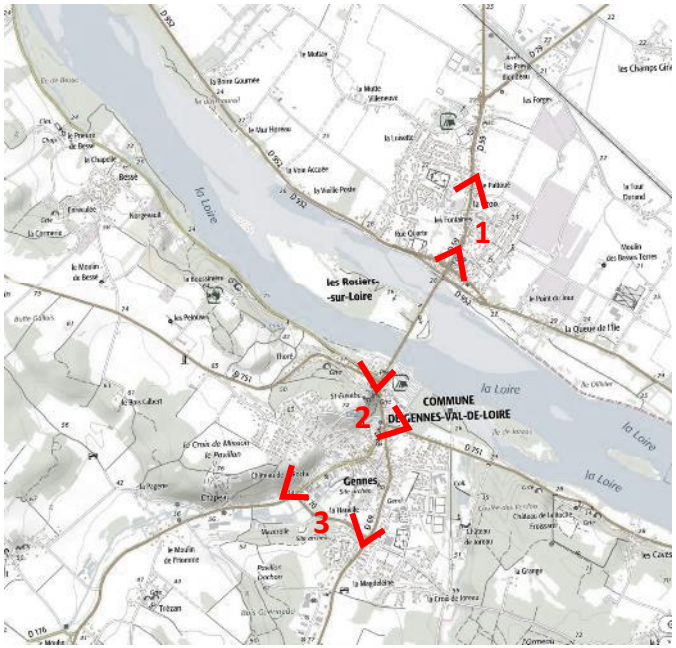
3. La rocade D79 ne présente aucun signe adressé aux cyclistes, bien qu'elle ne leur soit pas interdite. La parallèle moins dangereuse est la rue de Grimbelle, qui pourrait être intéressante à jalonner.



Conditions d'accessibilité cyclable à Longué Jumelles

4. Entrée de ville sud-est par la D347. Avant le rond point avec la rocade ouest (D79), la voie est très routière : non interdite au cycles mais sans aménagement (à g.). Une fois passé le supermarché, dans l'avenue de Saumur, un aménagement récent et de qualité est en place, avec deux bandes cyclables monodirectionnelles matérialisées sur les trottoirs

5. Entrée de ville par l'est, la D 53 venant de Vernantes et St Philibert du P. La voie ne comprend pas d'aménagement cyclable, ni dans la portion en amont du panneau, ni en aval après le pont et vers le centre ville. La question se pose des flux automobiles et de la vitesse pour estimer le besoin.



Conditions d'accessibilité cyclable à Gennes et Les Rosiers

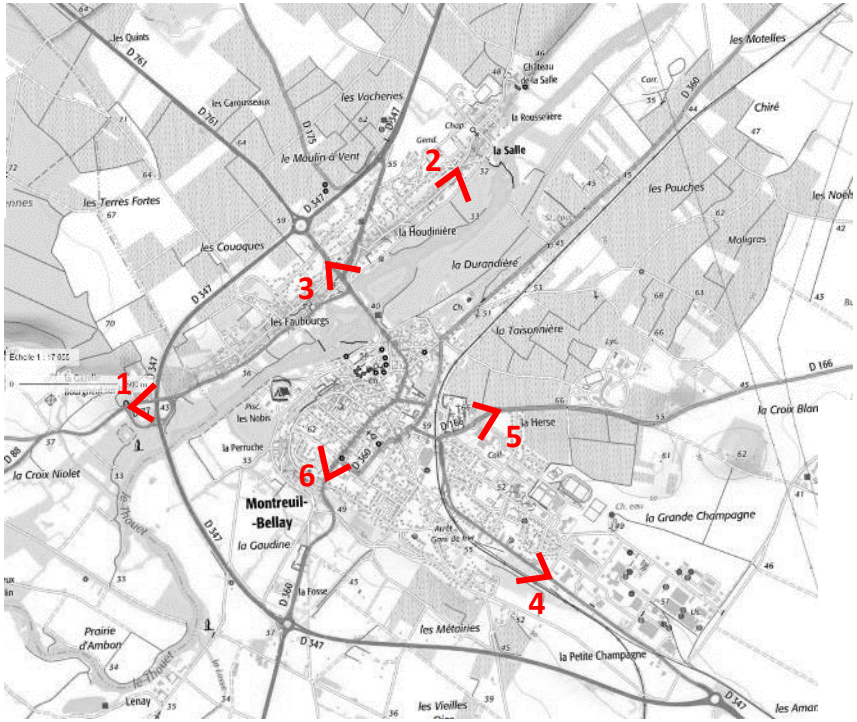
Côté Gennes, le territoire est vallonné, et même escarpé le long d'une ligne de côte creusée par un petit affluent. Des hameaux qui se sont récemment développés se trouvent dans un rayon de 2 à 3 km, propices à des déplacements de proximité à vélo a priori. L'absence d'aménagement cyclable n'y concourt pas. Dans le centre de Gennes, plusieurs carrefours à fort trafic et à profil encore très routier devraient questionner la place des circulations douces.

Du côté des Rosiers, le village se résume en quelques rues calmes, débouchant nécessairement sur la voie principale menant au centre et au pont. L'équation pour le cycliste n'est pas actuellement très évidente, en l'absence d'aménagement sûr. La zone 30 est un progrès, mais un peu faible par rapport aux enjeux.

1. Centre des Rosiers : une place réaménagée récemment, qui n'a pas véritablement intégré les vélos. Le carrefour avant le pont est particulièrement routier, bien que la portion qui le précède soit partiellement notée en zone 30.

2. Arrivée par la D751 bord de Loire sud-est : la voie est passante et ne présente aucun aménagement cyclable. Elle se prolonge par une voie encastrée entre façades et mur d'enceinte du château, pour déboucher sur un carrefour très routier vers le pont.

3. La route de Doué qui débouche sur le rond-point du supermarché n'est pas aménagée pour les vélos. Elle est assez étroite, n'offre aucun trottoir où se rabattre en cas d'urgence. La D70 est plus calme, et donc a priori plus cyclable.



Conditions d'accessibilité cyclable à Montreuil-Bellay

Montreuil Bellay constitue un pôle assez compact regroupant habitants et emplois dans un rayon de 2 à 3 km autour du centre : une échelle très propice à développer beaucoup plus la mobilité quotidienne à vélo pour tous. Le boulevard de l'Ardiller et des Marronniers dispose d'un aménagement cyclable de qualité (bidirectionnelle cyclable), qui mérite d'être prolongé et connecté avec d'autres axes autour du centre, pour desservir les quartiers et les équipements tels que centre sportifs, équipements et services publics, centre commercial.

Le centre historique ancien quant à lui manque pour l'instant d'une politique d'apaisement de la circulation et du trafic qui le rendrait beaucoup plus aimable aux piétons et aux cycles, pour le plus grand intérêt des commerçants et du tourisme.

1. Entrée par l'ouest, depuis Vaudelnay via la D77. Le rond point a l'allure d'un grand échangeur avec la rocade. Sans aménagement cyclable, il est peu praticable à vélo.

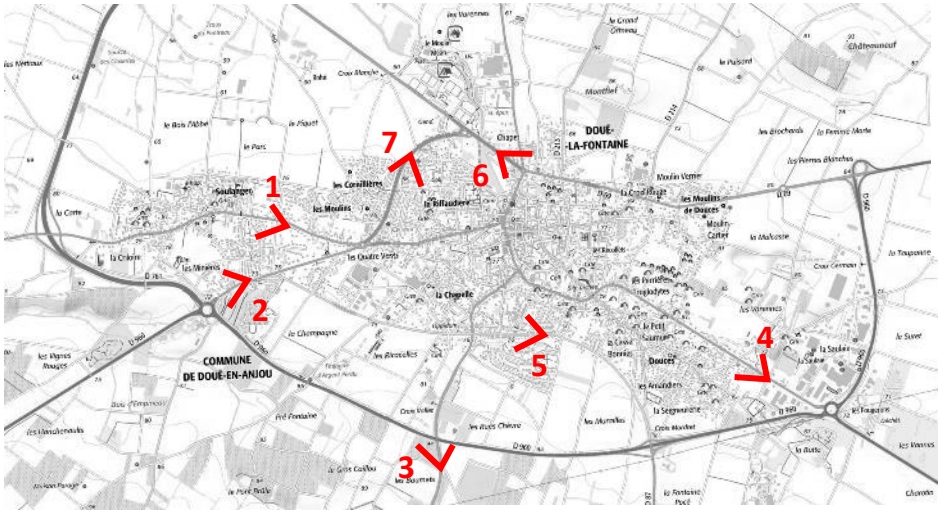
2. Charmante rue de la Salle, qui dessert tout un quartier en bordure du Thouet . Rue étroite, à interroger en termes d'usage cyclable / cohabitation automobiles avec des habitants.

3. Passage sur le Thouet par l'avenue du pont Napoléon : circulation importante, emprises essentiellement routières, danger pour les piétons et pour les cyclistes.

4. Entrée par le sud-est par la « rue » de Loudun, qui est plutôt une route à grande circulation, hostile actuellement aux cyclistes.

5. Entrée de ville par l'est, par la D166, qui débouche sur un rond point, peu de marge de manœuvre pour le cycliste, mais trafic sans doute modéré

6. Entrée de ville par la rue de la porte St Jean, qui comprend des trottoirs étroits et une voie dans chaque sens, laissant peu de place aux enjeux cyclables.



Conditions d'accessibilité cyclable à Doué-en-Anjou

7. Boulevard Charles de Gaulle : une voie qui coupe les quartiers ouest du centre ville et pose la question des franchissements. Mais aussi celle d'un aménagement de qualité sur l'axe, qui a de larges emprises.

1. Rue de Soulanger, qui relie le quartier du même nom au centre ville. Voie à double sens, trottoirs inexistants, zone 30.

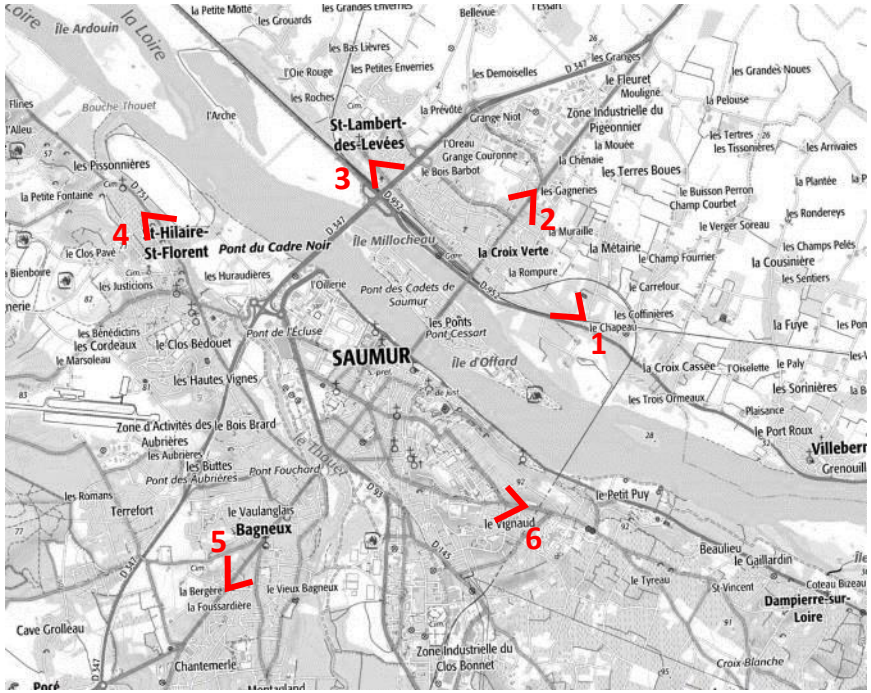
2. Entrée de ville par la rue de Cholet : voie large, mais sans aménagement cyclable. Entrée du zoo par cette voie (220 000 visiteurs/an)

3. Entrée de ville par le sud, rue d'Argentan, qui relie les hameaux des Mousseaux, de la Lande…Voie peu fréquentée et étroite, sans jalonnement cyclable.

4. Entrée de Doué par la route de Montreuil : peu propice à la circulation à vélo, voie étroite à double sens, trottoirs inconfortables.

5. Bd Jacques Savary : secteur très habité, boulevard très emprunté y compris par des poids lourds. Deux bandes cyclables partiellement effacées.

6. Arrivée par la route d'Angers sur le carrefour dit « place de Gennes ». Les cyclistes sont pour l'instant non pris en compte.



Conditions d'accessibilité cyclable à Saumur

La ville de Saumur s'est agrandie en différents faubourgs, au point d'absorber des communes historiquement distinctes. Mais d'est en ouest comme du nord au sud de la Loire, les distances restent souvent inférieures à 5 km. La ville de Saumur et les communes associées ont pris la mesure de l'enjeu cyclable pour ce nouveau périmètre de vie où se jouent la plupart des problématiques de mobilités : schémas cyclables adoptés en 2017, dont la mise en œuvre est engagée. Restent souvent des points noirs majeurs à traiter, en articulation avec le reste de l'agglo : les carrefours à fort trafic et de grand gabarit, et certains axes qui exigent un aménagement cyclable en site propre, pour desservir les grands pôles générateurs de déplacement du cœur de l'agglomération : zones d'emploi, hôpital, établissements d'enseignements, zones commerciales, espaces de loisirs et équipements sportifs,

1. La voie de berge de Loire en rive nord, à l'est est très roulante. Le jalonnement cyclable est ancien, et peu qualitatif. L'axe est porteur d'enjeu de mobilité à vélo au quotidien, depuis Villebernier notamment.

2. Entrée nord par la rue de Rouen : nombreuses activités et portes cochères. Aucun aménagement cyclable, circulation dense. Un axe à enjeu fort de mobilité douce.

3. Côté ouest, par la rue de la Croix de Guerre, puis l'avenue David d'Angers, quelques aménagements cyclables très discontinus. A poursuivre.

4. Entrée dans l'agglomération par la rive sud-ouest, la rue Jean Ackermann à St-Hilaire. La rue étroite et à double sens offre peu de trottoir et pas d'aménagement cyclable.

5. L'entrée sud, par Bagneux comprend des bandes cyclables étroites, entre stationnement et voies de circulation. C'est peu sécurisant donc peu incitatif.

6. L'entrée par l'est, par la rue de Champigny ici, n'offre pas d'infrastructure cyclable + coteau très abrupt dans ce secteur. Il en va de même de la D947 en bord de Loire, mais elle est doublée elle par la voie verte confortable passant en bordure du fleuve.

Analyse non exhaustive des aménagements cyclables : Saumur

Entrée est de Saumur par la rive gauche de la Loire :
Piste cyclable bidirectionnelle bien aménagée (fait partie de la Loire à vélo) mais qui s'arrête de manière abrupte (jalonnement vertical peu visible).

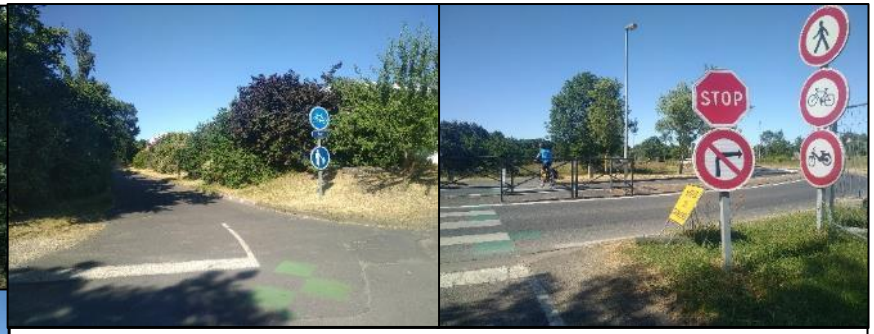
Rond-point Maupassant : Zone peu sécurisée et potentiellement anxiogène à vélo, pas d'aménagement cyclable mais des potentialités du fait d'une chaussée annulaire et d'un îlot central assez larges.

Situé à l'intersection de la rue d'Alsace qui possède une bande cyclable de chaque côté de la route.

Entrée sud de Saumur par la D347E (rue du Pont Fouchard) : bande cyclable déviée par un stationnement discontinu, cela oblige à faire des écarts et créer un risque d'emportiérage (ouverture de portière).

Analyse non exhaustive des aménagements cyclables : Saumur

Pont Fouchard (entrée sud) : voie partagée bus-vélos et bande cyclable dans le sens opposé.



Voie verte le long du Thouet et pistes cyclables à proximité de la rue du Carrousel : bon niveau d'aménagements cyclables qui permettent d'éviter les grands axes passant. Traversée de l'avenue Georges Pompidou qui reste compliquée et potentiellement dangereuse à vélo en raison des barrières sur l'îlot refuge (manœuvre compliquée, vélo qui peut dépasser sur la chaussée).

Rond-point du pont Fouchard : Gros point dur à vélo en raison d'une chaussée deux-voies, d'un fort trafic routier, d'une faible visibilité des automobilistes qui sortent du rond-point (cyclistes dans l'angle mort). Des bandes cyclables sont présentes aux sorties du rond-point sur la D93 et D347E. Ce carrefour fait l'objet d'un projet de réaménagement complet pour 2021, avec une volonté forte de mieux intégrer le vélo.

Analyse non exhaustive des aménagements cyclables : D93 entre Saumur et Varrains

Boulevard de la Marne (D93), avant et après le rond-point à l'intersection avec la place Fernand Angibault : Bande cyclable bien séparée du trafic qui s'arrête brutalement avant le rond-point (virage abrupte, peu de visibilité pour la réinsertion sur la voie). Idem après le rond-point pour le redémarrage de la bande cyclable. Un aménagement cyclable du rond-point avec connexion des deux bandes cyclables serait idéal.

D93 entre Saumur et Varrains : Bande cyclable intéressante mais avec des portions dangereuses comme ci-dessus (mauvais entretien de la chaussée qui implique de faire des écarts, rétrécissement très important de la bande sur certaines portions qui oblige le cycliste à s'insérer dangereusement dans le trafic automobile).

D93 entre Saumur et Varrains : Bande cyclable large en arrivant sur Varrains avec une séparation du trafic très marquée qui sécurise la pratique du vélo.

Analyse non exhaustive des aménagements cyclables : Villebernier, accès depuis Saumur par la D952 et environs

D952 entre Saumur et Villebernier :

Bande cyclable des deux-côtés de la chaussée. Quelques passages très étroits et dangereux vers Villebernier. Bande étroite, à cheval sur le trottoir et partagée avec les piétons en direction de Saumur : aménagement très dangereux et certainement peu utilisé

Bourg de Villebernier :

Rues apaisées (zones 30) propices à la pratique cycliste.

Environs de Villebernier :

Routes communales bien entretenues et à faible trafic, où même les plus jeunes peuvent circuler à vélo.

Analyse non exhaustive des aménagements cyclables : Doué-en-Anjou

Boulevard Jacques Savary (en haut à gauche) et Route de Saumur : Quelques bandes cyclables relativement larges mais qui s’achèvent de manière subite aux grandes intersections.

Centre de Doué-la-Fontaine : Un aménagement propice à un trafic apaisé, mais peu de signalisation claire pour limiter la vitesse.

Place Jean Begault : Un sens interdit qui pourrait faire l’objet d’une mention « sauf cyclistes ».

Analyse non exhaustive des aménagements cyclables : Gennes-Val-de-Loire

Deuxième portion de la D79 entre Longué-Jumelles et Gennes-Val-de-Loire : Bande cyclable qui se termine de manière brutale.

D79 et D59 entre la gare et le bourg : Voie partagée cyclistes-piétons, revêtement assez peu confortable et potentiel conflit d’usage avec les piétons.

Bourg de Gennes-Val-de-Loire : Zones de trafic apaisé, avec notamment une chicane possédant un cheminant latéral pour les cyclistes (bon aménagement).

Pont des Rosiers-sur-Loire : Passage dangereux à vélo avec présence de bandes cyclables très étroites (projet de passerelle en liaison douce actuellement à l’étude).

Analyse non exhaustive des aménagements cyclables : Longué-Jumelles

Avenue de Saumur :

Bandes cyclables de qualité sur le trottoir des deux côtés de la chaussée.

Longué :

De nombreuses zones 30 et doubles sens cyclables bien indiqués et bien aménagés.

Analyse non exhaustive des aménagements cyclables : Montreuil-Bellay

Avenue du Pont Napoléon : Bande cyclable avec revêtement différencié. Pas de jalonnement en arrivant sur l'avenue.

Franchissement de la D347 au sud-est (route de Coulon) : passage étroit et non aménagé mais avec peu de trafic.

Zones apaisées : quelques rues à la circulation apaisée (zone 30).

D360 en face de la médiathèque : Bande cyclable bidirectionnelle très courte sur le trottoir, pas d'accès facilité pour les cyclistes ni de connexion avec d'autres aménagements cyclables.

Boulevard de l'Ardiller, rue de Méron : Pistes cyclables de qualité.

Analyse non exhaustive des aménagements cyclables : Allonnes

Entrée et bourg d'Allonnes :

Circulation apaisée (zone 30) avec aménagements correspondants (chaussée étroite dans le bourg, plateau surélevé).

Passage de la D10 dans le centre (rue Albert Pottier) :

Axe avec une circulation importante et très peu aménagé pour les cyclistes. Il pourrait être intéressant de supprimer le trafic de transit en imposant le contournement et réserver la rue à la desserte locale en favorisant les mobilités douces.

Synthèse de l'évaluation du réseau cyclable existant

Apaisement de la circulation

De nombreuses communes du territoire ont déjà mis en place des mesures d'apaisement du trafic : limitations des vitesses à 30 km/h dans leur bourg ou dans des zones spécifiques. Ces limitations sont souvent accompagnées, à juste titre, d'aménagements de voirie : dos d'âne, coussins berlinois (à préférer pour les cyclistes), zones pavées (potentiellement glissantes et dangereuses à vélo), rétrécissements de chaussée ou chicanes avec parfois des cheminements latéraux pour les cyclistes…

Les bourgs et leur centres ne présentent pas tous les mêmes conditions de circulation et aucun n'a encore fait l'objet d'un traitement complet et de qualité pour les cyclistes.

Voies cyclables dédiées : pistes et bandes cyclables

Les pôles de l'agglomération et principalement Saumur bénéficient déjà d'infrastructures dédiées aux cyclistes (pistes et bandes cyclables). Quelques uns sont de qualité mais un grand nombre restent très largement perfectibles : bandes cyclables souvent étroites, en conflit d'occupation avec les automobilistes ou les piétons; manque d'entretien et de jalonnement associé. Les entrées et sorties souvent non traitées, et pénalisés par un manque de cohérence et de continuité avec le reste du réseau.

Points-durs à traiter

Le territoire présente de nombreux points durs pour les cyclistes (voir carte page 15) : ronds-points non aménagés, carrefours avec des axes routiers passants, franchissements de la Loire, de l'A85 ou des grandes départementales par des ponts ou des tunnels étroits...

Un unique point dur sur un trajet suffit souvent à dissuader une personne d'utiliser son vélo, ceux-ci sont donc essentiels à traiter.

Jalonnement

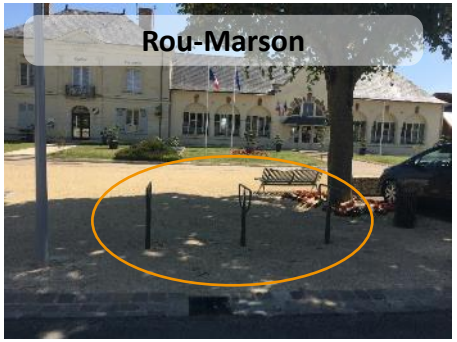
A l'heure actuelle, seuls les grands itinéraires vélo touristiques bénéficient d'un jalonnement conséquent. Pour autant, celui-ci est parfois très discret et oblige les cyclistes à ralentir voire s'arrêter pour vérifier qu'ils sont sur le bon itinéraire.

Il est essentiel de mettre en place ce jalonnement pour rendre le trajet du cycliste confortable et efficace, qu'il soit de loisir ou utilitaire.

Présentation du diagnostic vélo du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
  - Réseaux
  - Aménagements
  - **Stationnement**
  - Services liés à la mobilité
- Grands axes de réponse aux enjeux

Offre de stationnement vélo actuelle



Les **stationnements cyclables sont globalement peu nombreux et parfois sous dimensionnés** (762 référencés dans le SIG de l'agglomération sur le périmètre de Saumur Loire Développement). On compte notamment peu de stationnements cyclables à proximité des pôles d'attractivité (supermarchés, centres-villes, écoles et collèges…). C'est pourtant un point essentiel, l'absence de stationnement adapté au point de destination peut dissuader un cycliste de prendre son vélo.

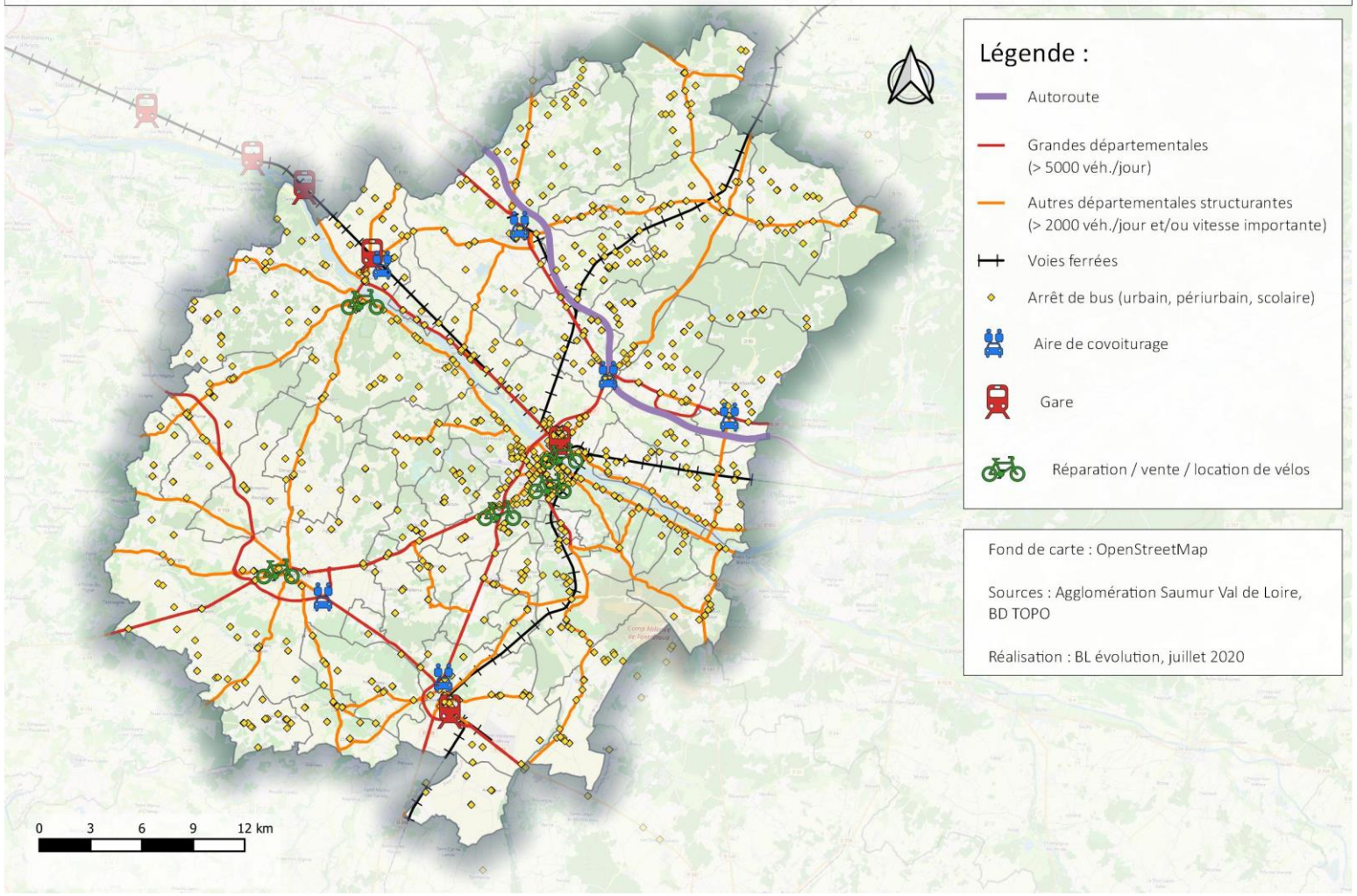
Les stationnements doivent permettre une **sécurisation du cadre et de la roue** (arceaux) sans endommager la roue (les racks sont à proscrire), de ce point de vue le territoire semble être exemplaire. Si possible, les stationnements doivent être **abrités** pour les arrêts de longue durée afin de protéger les équipements contre les intempéries. Des consignes fermées, en cas de stationnement de longue durée (intermodalité à la journée) ou dans les zones à risques de vol devront être étudiés.

Photos : repérage terrain, BL évolution

Présentation du diagnostic vélo du territoire

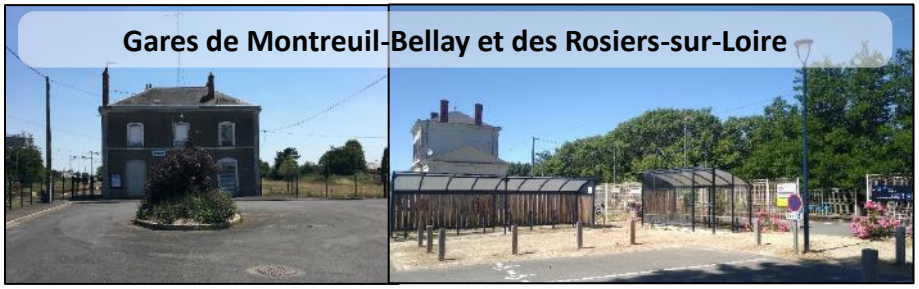
- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
  - Réseaux
  - Aménagements
  - Stationnement
  - **Services liés à la mobilité**
- Grands axes de réponse aux enjeux

Services liés à la mobilité



Le réseau de transport en commun, complémentaire à la pratique cyclable

Gare de Saumur et TER en direction de Tours



Gares de Montreuil-Bellay et des Rosiers-sur-Loire

Saumur Agglobus et sa desserte cyclable

Le réseau de transport en commun est **complémentaire à la pratique cyclable**.

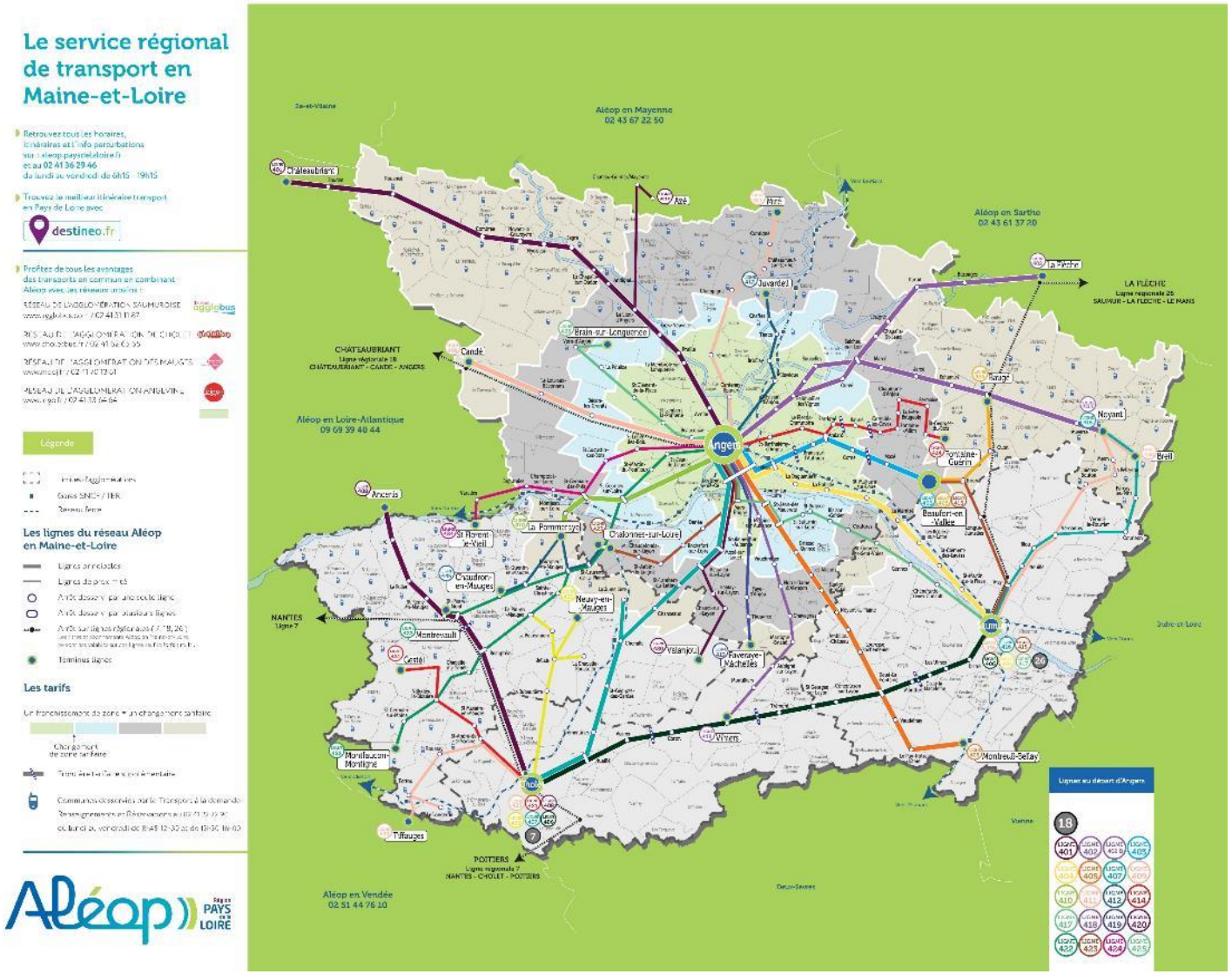
En premier lieu, **l'intermodalité train + vélo** est de plus en plus utilisée partout en France. Sur le territoire, il existe encore trois gares ferroviaires en service et desservies par des TER : celles de Saumur, les Rosiers-sur-Loire (Gennes-Val-de-Loire) et Montreuil-Bellay. Les deux principales bénéficient de nombreux stationnements vélo tandis que celle de Montreuil-Bellay n'en dispose pas. Les TER sont équipés d'emplacements dédiés aux vélos où ceux-ci peuvent parfois être suspendus, ces équipements nécessitent une réelle dextérité et force physique pour lever les vélos et les espaces sont parfois sous-dimensionnés.

Le territoire est aussi desservi par **de nombreuses lignes de bus (voir pages suivantes)** :

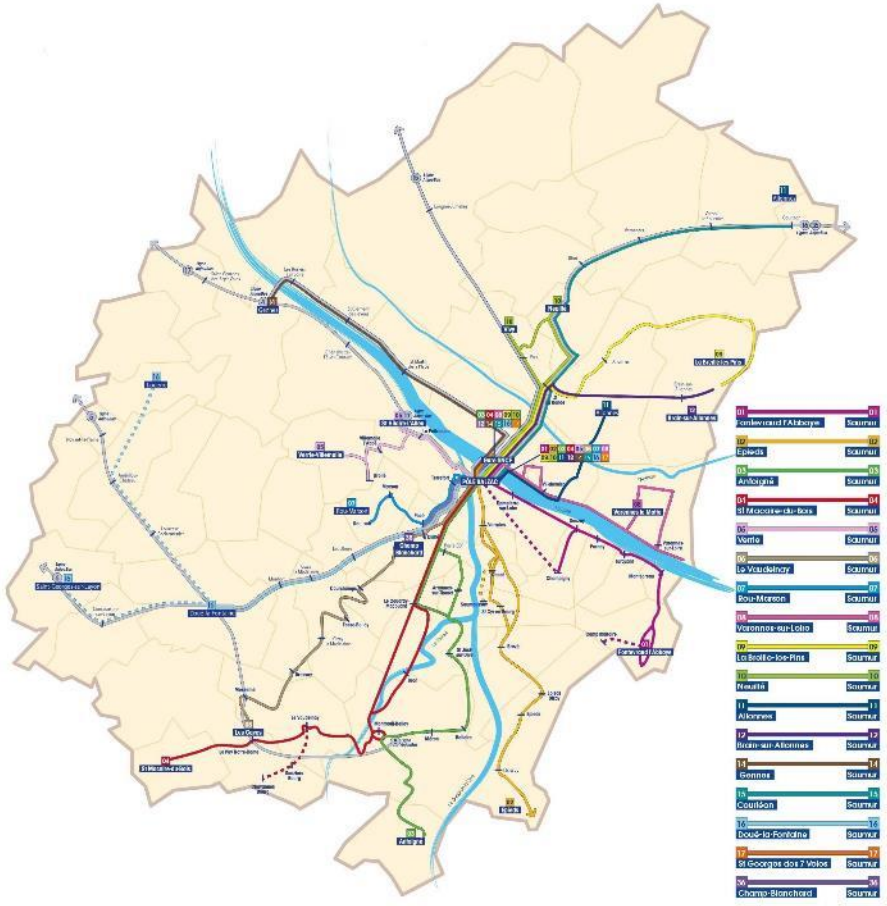
- Lignes 436, 416, 415, 406, 404, 417 et 26 du réseau régional Aléop dont la majorité desservent le département du Maine-et-Loire ;
- Lignes 1 à 17 du réseau périurbain de Saumur Agglobus, desservant principalement le sud-est de l'agglomération et les grands pôles ;
- Lignes 30 à 36 du réseau urbain de Saumur Agglobus qui desservent Saumur et les communes limitrophes avec un bon niveau de service ;
- Lignes scolaires qui desservent l'ensemble des communes et des établissements scolaires du territoire.

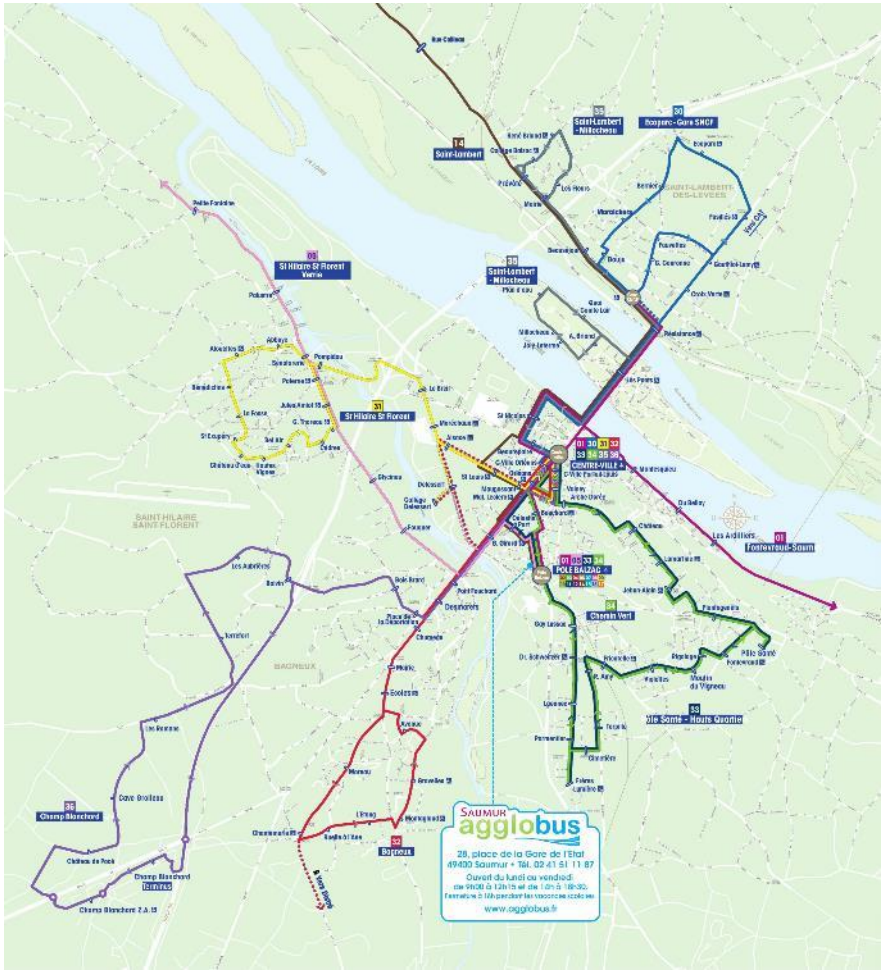
Tout type de lignes confondu, 1374 arrêts sont ainsi recensés sur le territoire et sa périphérie directe (quelques arrêts sont en bordure du territoire sur les lignes périurbaines). **Un nouveau réseau urbain est prévu en juillet 2021**.

Analyse de l’offre



Intermodalité : réseaux de bus périurbain et urbain AggloBus





Offres de services liées à la mobilité

Vélo à assistance électrique disponible à la location grâce au service AVAÉ mis en place par l'agglomération et géré par Saumur Agglobus.

Vélociste, Saumur. En cours de reprise

Vélociste, Gennes Les Rosiers.

En complément de l'offre de transport en commun, il existe **6 aires de covoiturage** sur le territoire : à Brain-sur-Allonnes, Vivy, Longué-Jumelles, Gennes-Val-de-Loire, Doué-en-Anjou et Montreuil-Bellay.

Un **service de location de vélos à assistance électrique** (VAE) longue durée a également été mis en place par l'agglomération : AVAÉ, celui-ci est géré par Agglobus. Actuellement, 146 VAE ont été acquis par la collectivité et le service rencontre un franc succès.

Afin de faciliter l'intermodalité vélo, il est important d'actionner différents leviers :

- L'aménagement de **stationnements vélo sécurisés** à proximité des points d'intermodalité : gares, arrêts de bus, aires de covoiturage ;
- La possibilité de **monter facilement dans tous les trains** (accès aux quais, trains acceptant les vélos avec des espaces dédiés, pratiques et bien dimensionnés) ;
- **L'accessibilité à vélo** de ces points d'intermodalité par des aménagements sécurisés et efficaces ;
- Des services de **locations de vélo à proximité des points d'intermodalité** majeurs.

Ces leviers sont déjà en partie actionnés sur le territoire. Il reste cependant de grandes marges de progrès, notamment au niveau des stationnements vélo à proximité des aires de covoiturage et des arrêts de bus, et de l'accessibilité à vélo.

Enfin, **l'offre de services vélo (conseils, réparation, location, vente…) est un pilier de développement des usages.** Il existe déjà un certain nombre d'acteurs de ce type sur le territoire, dont une partie seulement est aujourd'hui recensée. Des services de **vélo-écoles** sont également déjà proposés par l'association des cyclotouristes saumurois.

Le territoire n'est pas encore adapté à l'usage du vélo du quotidien

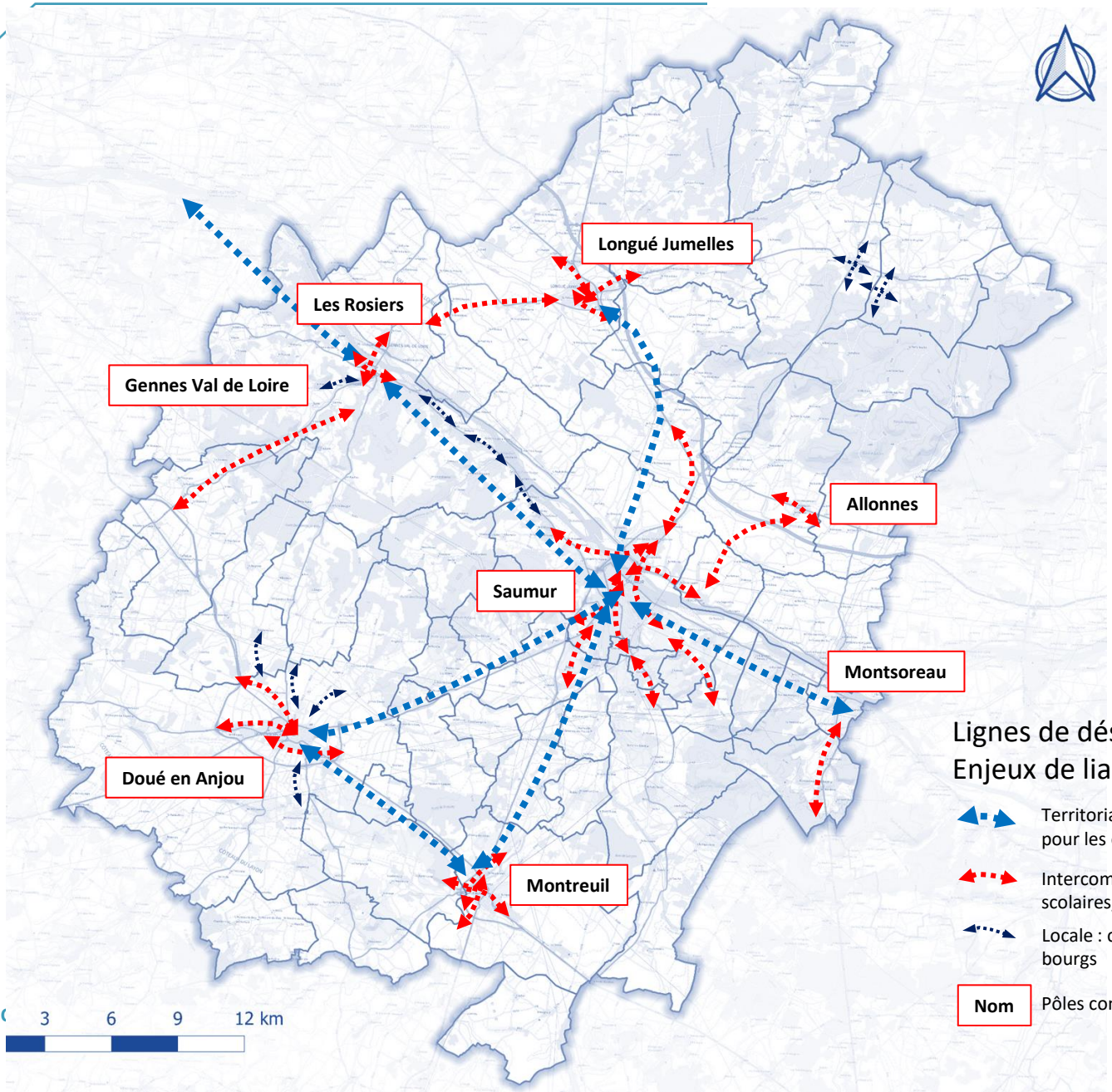
Diagnostic

- **Une pratique du vélo qui demeure encore principalement sportive et touristique.**
- **Nombreux axes routiers et ronds-points qui constituent des obstacles physiques majeurs** à la pratique du vélo, autour des six pôles essentiels du territoire.
- **Peu d'infrastructures cyclables** continues reliant actuellement les pôles. Quelques bons exemples récents : pont du cadre noir (mais souci d'éclairage la nuit), bidirectionnelle à Montreuil Bellay, traitement du centre en espace apaisé à Longué…
- Quelques axes secondaires suffisamment calmes pour être jalonnés, avec une majorité d'entrées de bourg à traiter.
- **Une offre d'intermodalité non négligeable** : 3 gares / arrêts ferroviaires sur le territoire, de nombreux arrêts de bus et quelques lignes structurantes sur lesquelles rabattre plus et mieux les habitants à vélo.
- Une **offre de stationnement très loin d'être systématique à proximité des équipements publics.**
- **Des services insuffisants mais émergents,** qu'il conviendra d'étoffer

Présentation du diagnostic vélo du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre
- **Grands axes de réponse aux enjeux**

Synthèse des enjeux – les lignes de désir



La carte ci-contre **représente les différentes lignes de désirs** à vélo du territoire. Il s'agit des itinéraires correspondant au croisement des besoins de mobilités des habitants et au potentiel de report modal à vélo (lié principalement à la distance et au temps de parcours).

Il s'agit maintenant d'**identifier des liaisons** le long de ces lignes de désirs.

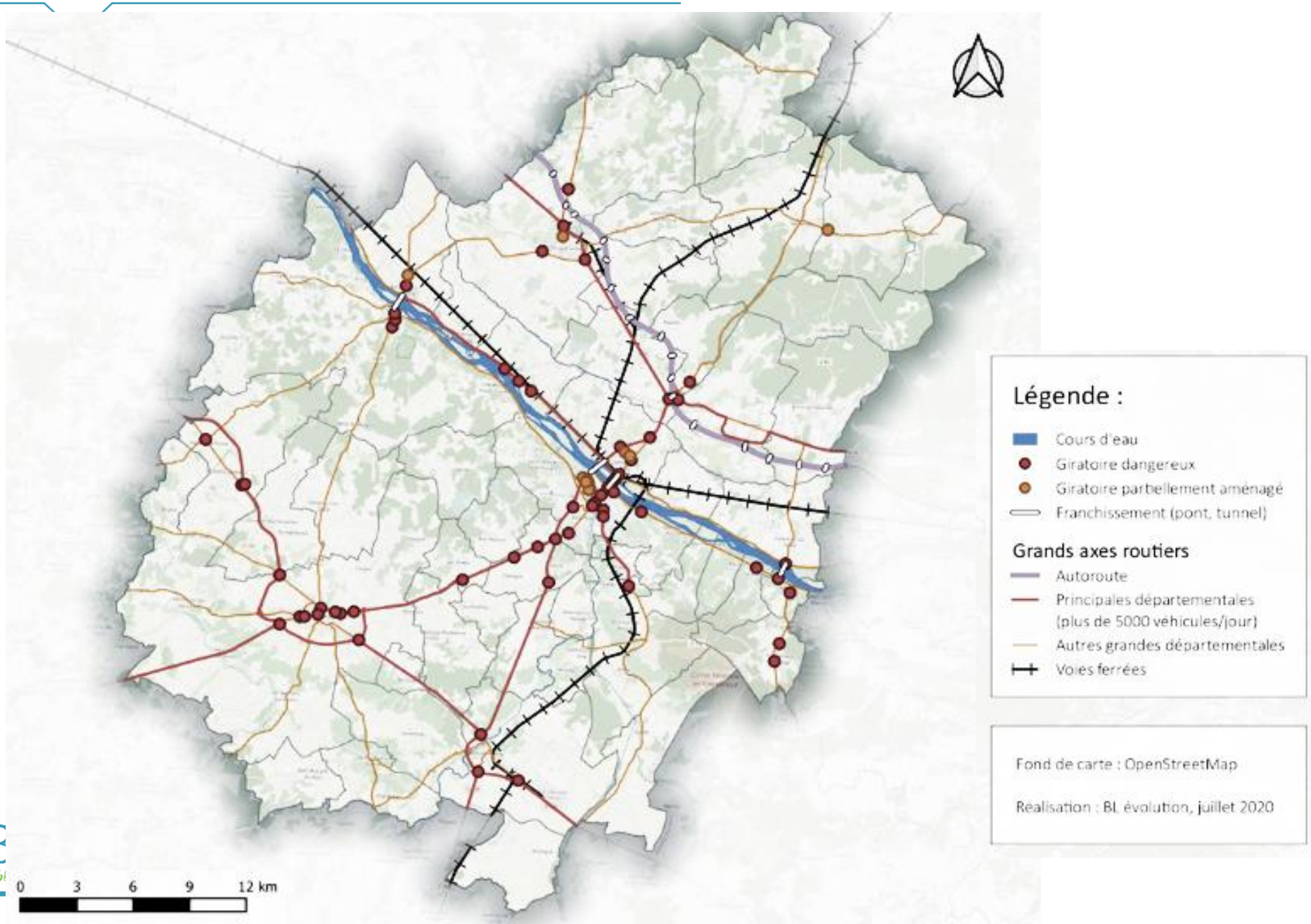
Les scénarios devront définir les possibilités d'aménagement permettant de répondre à chacune de ces lignes de désirs

Lignes de désir -
Enjeux de liaisons

- Territoriale : les déplacements de plus longue portée pour les étudiants et actifs principalement
- Intercommunale : lignes de désirs des actifs, scolaires, habitants de chaque bassin de vie
- Locale : courtes liaisons de proximité dans les bourgs

Nom Pôles concernés

Synthèse des enjeux – les lignes de désir



7 grands principes pour répondre aux enjeux

Dans les bourgs : poursuivre l'apaisement en diminuant la vitesse de circulation, y associer des aménagements favorables aux cyclistes, jusqu'aux sorties de bourgs, et jalonner les itinéraires;

Viser la desserte cyclable des pôles d'emplois et d'études du territoire, ainsi que des grands équipements culturels et sportifs

Sur les grands axes : traiter les franchissements stratégiques, aménager un réseau sécurisé et efficace lorsqu'aucun itinéraire de substitution n'est envisageable

Mettre en place un jalonnement sécurisant et facilitant les déplacements sur les axes calmes non aménagés, voire les chemins carrossables; Assurer des rabattements efficaces et sécurisés vers les véloroutes-voies vertes

Mettre en place des rabattements et des stationnements cyclables de qualité tous les lieux d'attractivité et d'intermodalité;

Développer une première boucle de services, déclinée dans l'ensemble du territoire

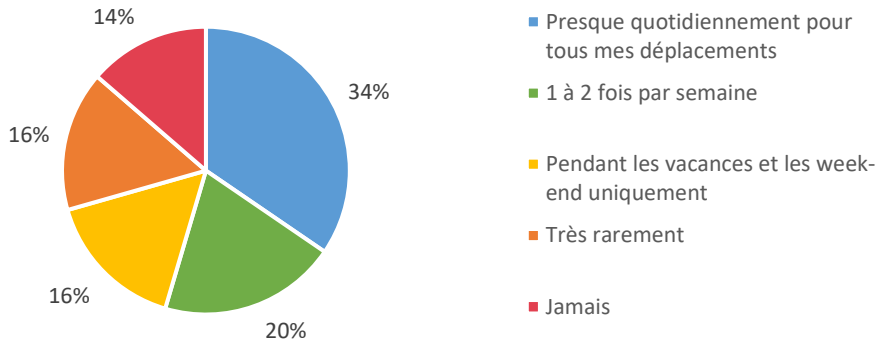
Elaborer une communication dynamique favorisant les changements d'usages, et procédant par cibles, plus que par message général

Annexes

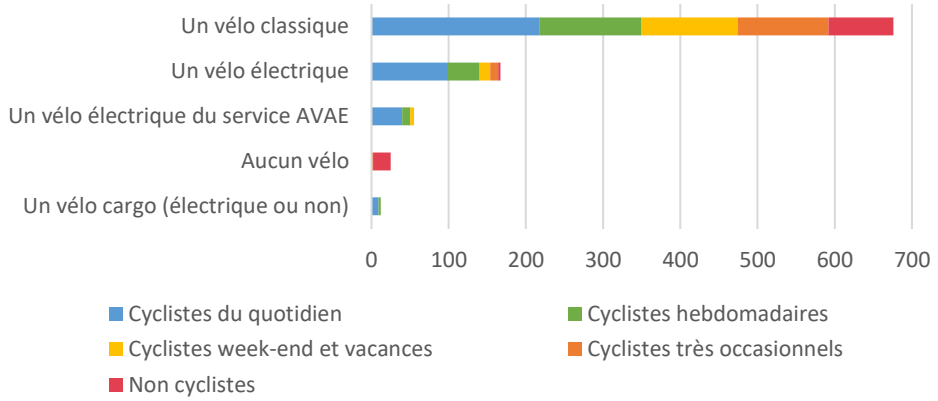
- Analyses complémentaires de l'enquête
- Retour sur la concertation : carte de Gulliver
- Eléments réglementaires (en attente des décrets de la loi LOM)

Annexe : analyse complémentaire de l'enquête en ligne

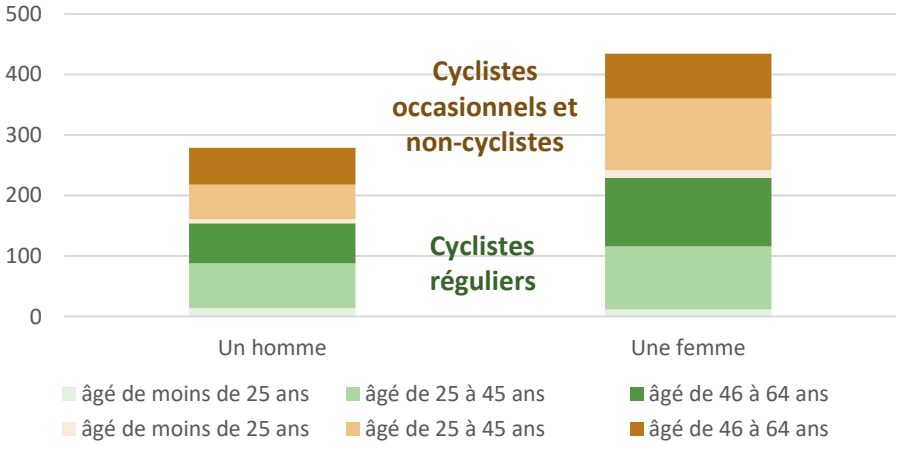
Utilisez-vous le vélo pour vos déplacements du quotidien ?



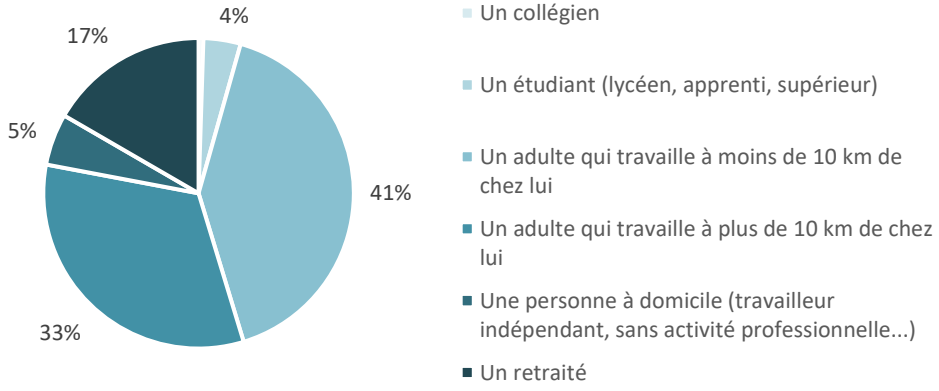
De quel(s) vélo(s) êtes-vous équipés ?



Profil des répondants

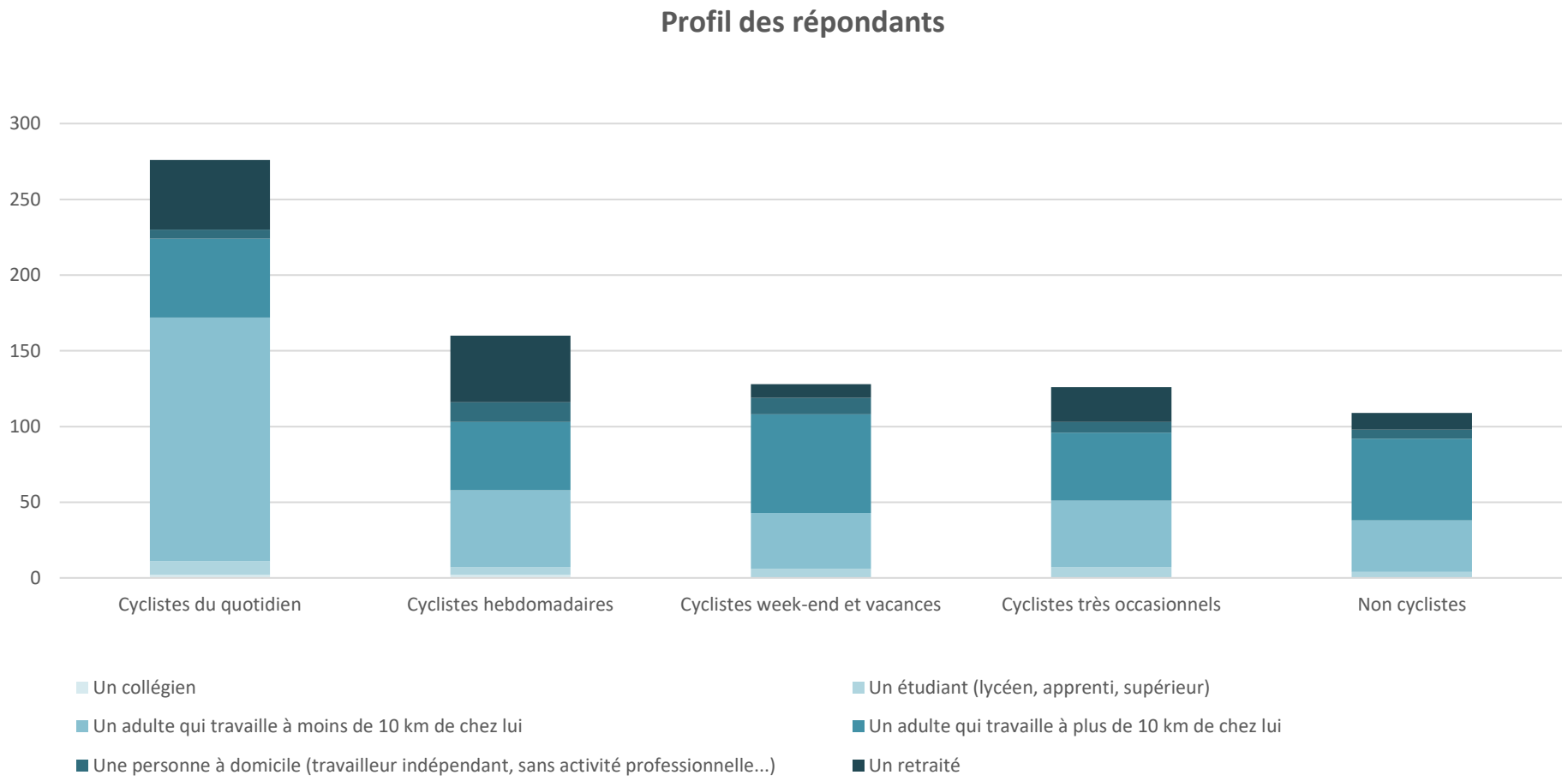


Activité des répondants



Source : Enquête sur les pratiques cyclables sur la CASVL (799 répondants)

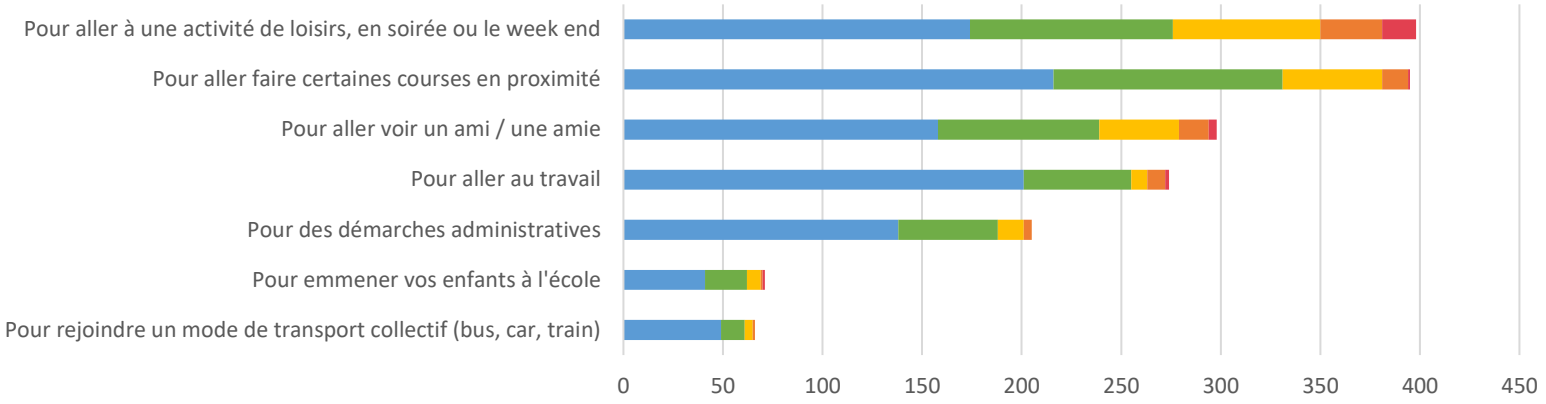
Annexe : analyse complémentaire de l'enquête en ligne



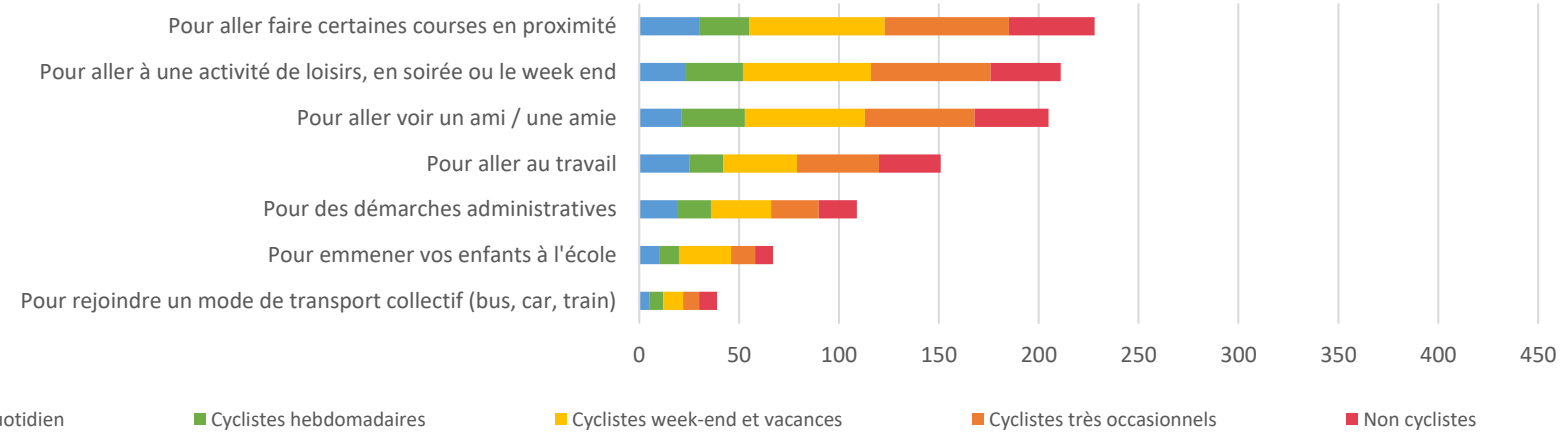
Source : Enquête sur les pratiques cyclables sur la CASVL (799 répondants)

Annexe : analyse complémentaire de l'enquête en ligne

Vous faites du vélo régulièrement. Pour quel(s) motif(s) de déplacement principalement ?



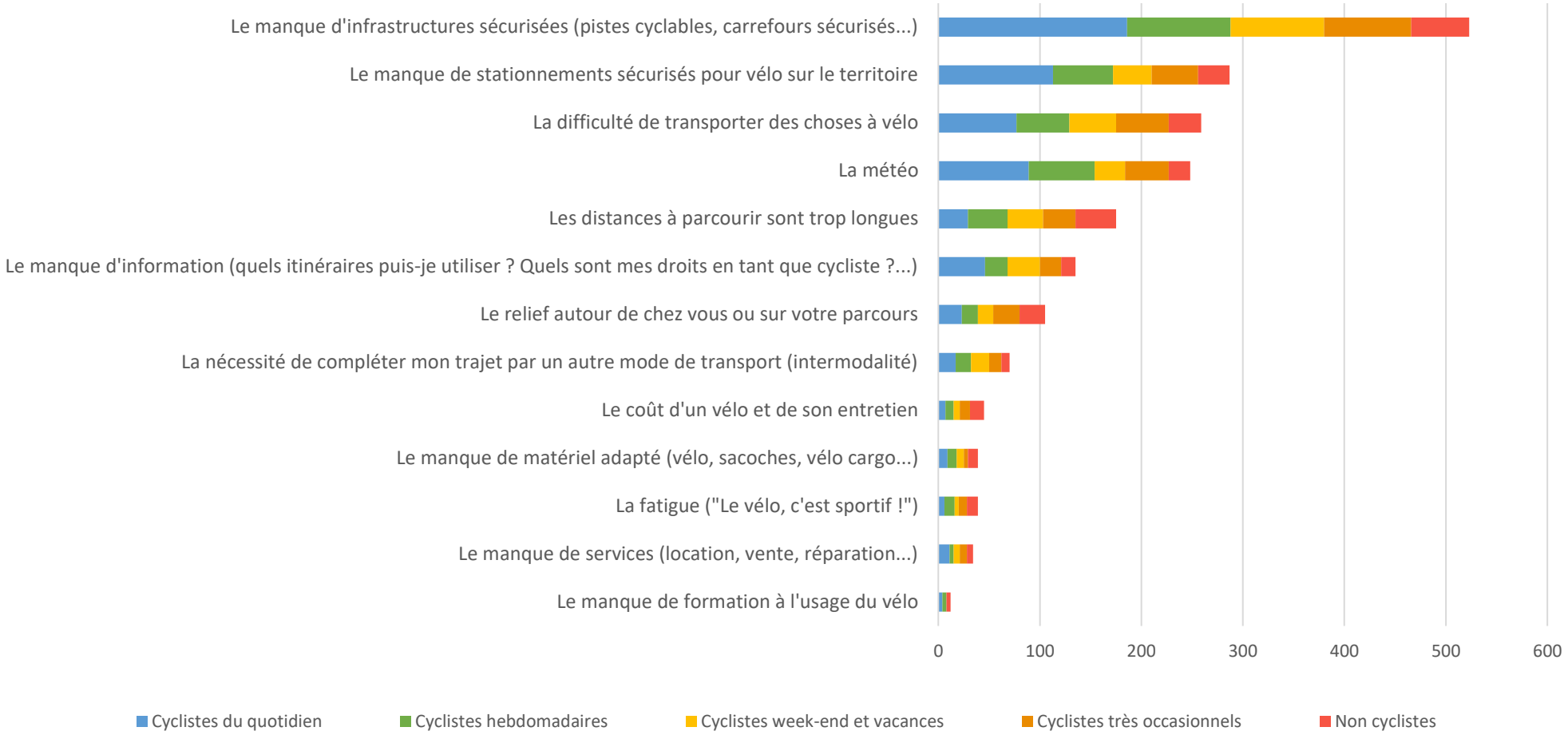
Vous ne faites pas de vélo actuellement. Pour quel(s) motif(s) de déplacement pourriez-vous envisager de vous déplacer à vélo ?



Source : Enquête sur les pratiques cyclables sur la CASVL (799 répondants)

Annexe : analyse complémentaire de l'enquête en ligne

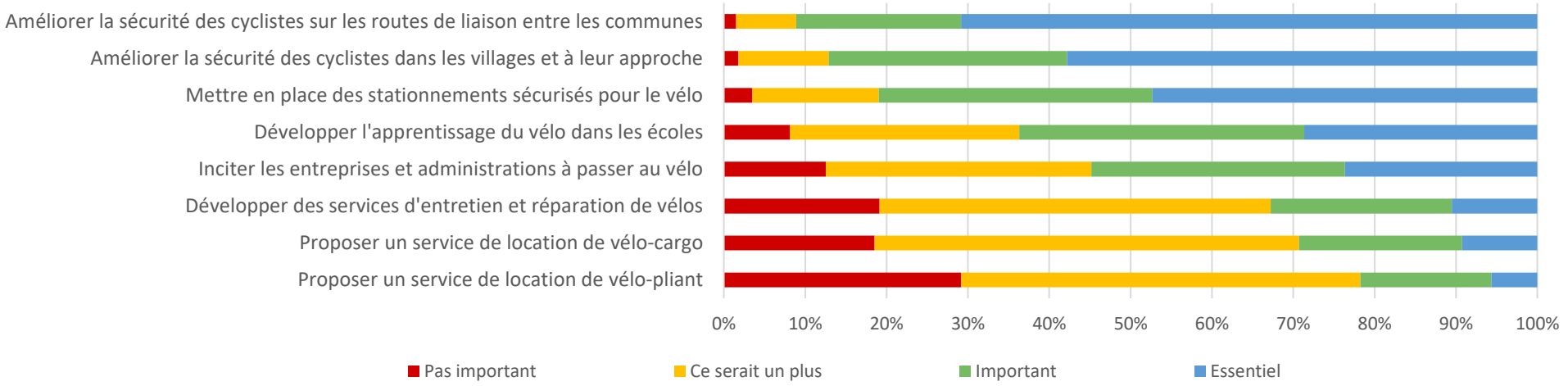
Quelles sont les raisons qui vous empêchent de faire du vélo, ou davantage de vélo?



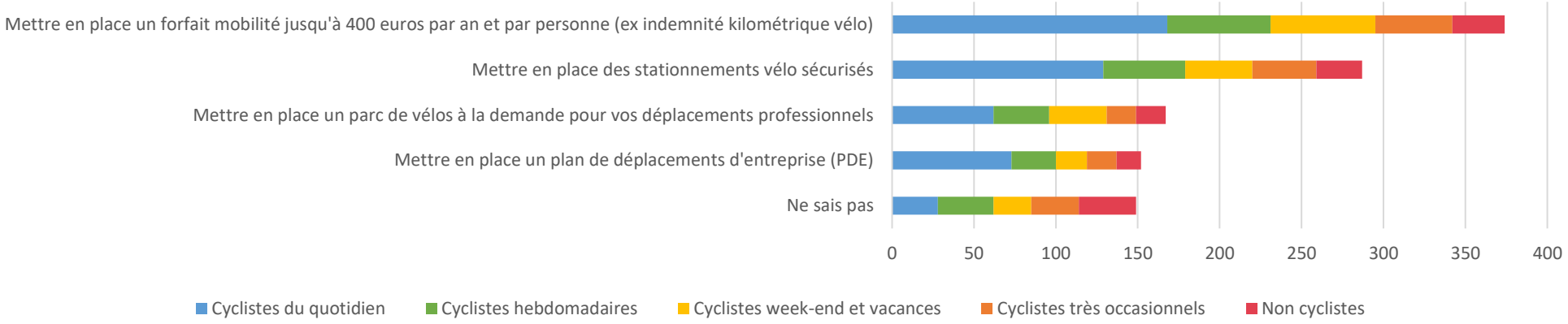
Source : Enquête sur les pratiques cyclables sur la CASVL (799 répondants)

Annexe : analyse complémentaire de l'enquête en ligne

D'après vous, que pourrait faire la Communauté d'Agglomération pour faciliter l'usage du vélo au quotidien ?

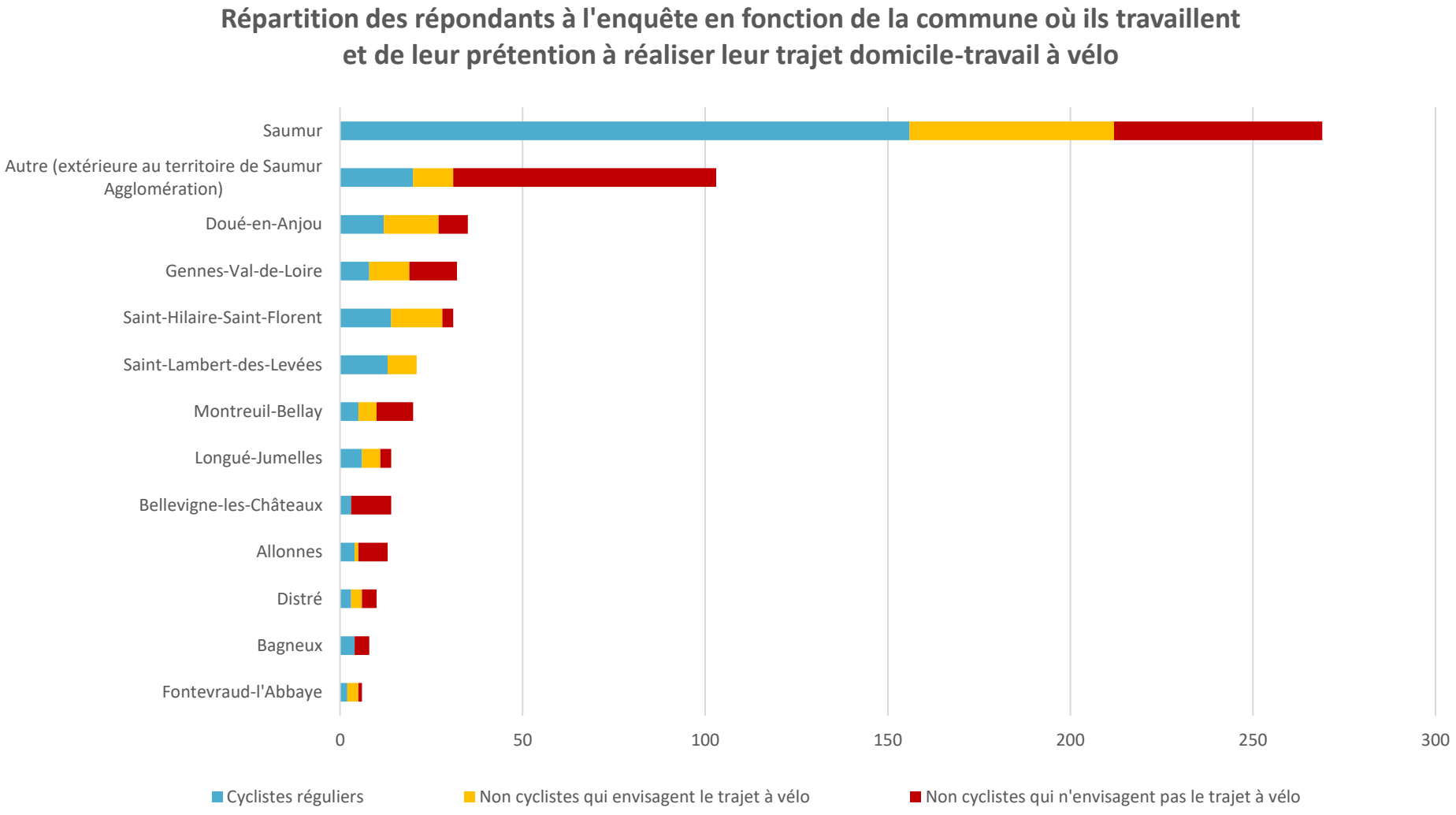


D'après vous, que pourrait faire votre entreprise, votre employeur, pour encourager l'usage du vélo des salariés ?



Source : Enquête sur les pratiques cyclables sur la CASVL (799 répondants)

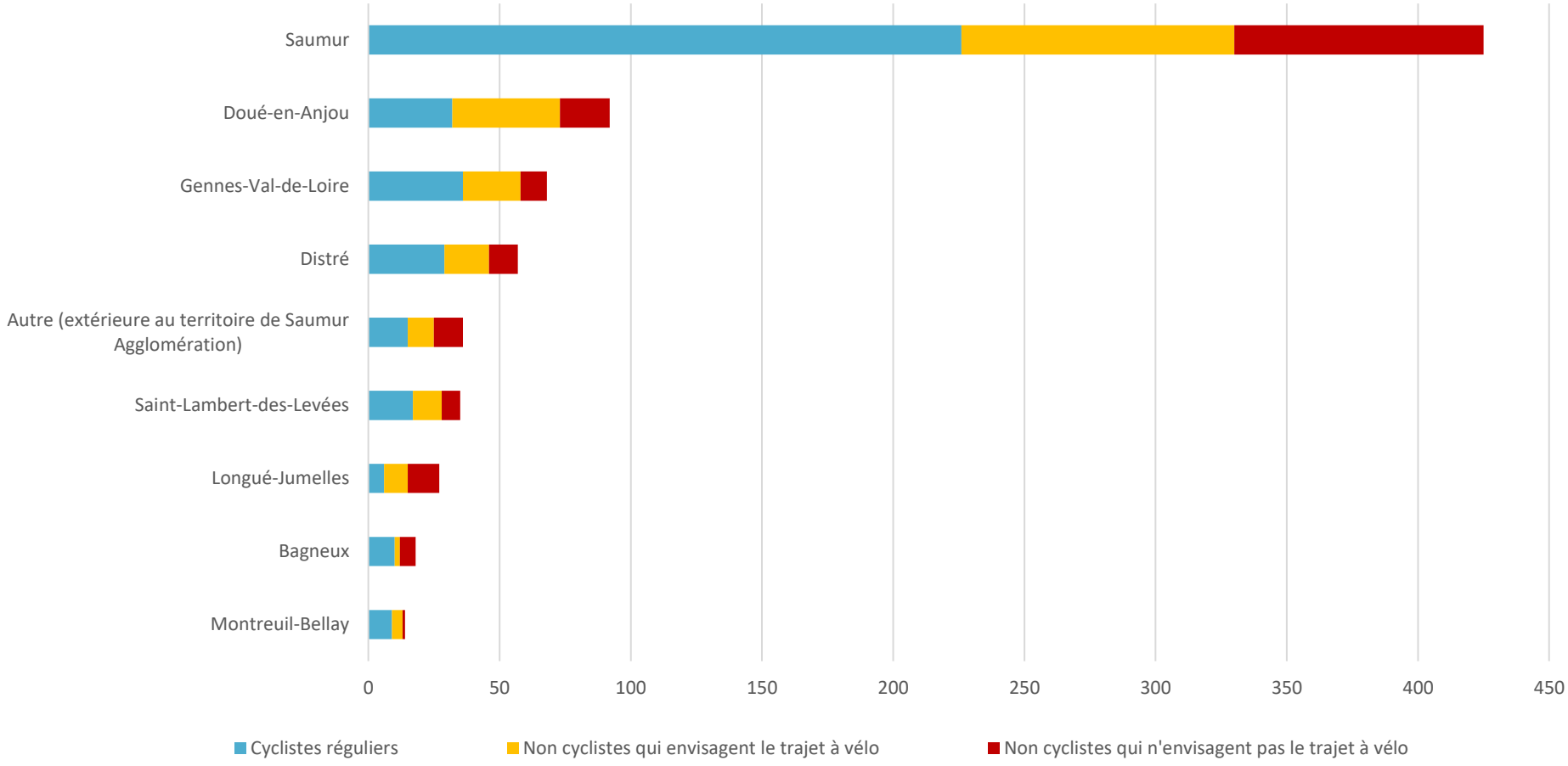
Annexe : analyse complémentaire de l'enquête en ligne



Source : Enquête sur les pratiques cyclables sur la CASVL (799 répondants)

Annexe : analyse complémentaire de l'enquête en ligne

Répartition des répondants à l'enquête en fonction de la commune où ils réalisent leurs courses et de leur prétention à réaliser leur trajet domicile-commerce à vélo



Source : Enquête sur les pratiques cyclables sur la CASVL (799 répondants)

Annexe : sessions de concertation avec le grand public, à Saumur, Doué, Gennes…moments de partage et d'expertise d'usages, à tous les âges

Annexe : Quelques éléments réglementaires

La Loi d'Orientations des Mobilités, votée définitivement le 24 décembre 2019 apporte de nombreuses dispositions nouvelles en matière de mobilité, dont certaines concernent directement le vélo, mais les décrets ne sont pas parus à ce jour. Nous suivons avec attention leur prochaine publication (nous les attendons même avec une certaine impatience). Nous complèterons cette annexe réglementaire dans une version définitive en juillet ou septembre 2020. En attendant, quelques rappels des lois et règlements actuellement en vigueur, qui ne seront pas bouleversés par les futurs décrets;

Le partage de la route, de la rue

Cyclistes et code de la route

Les cyclistes sont soumis au code de la route, au même titre que les véhicules motorisés. Il est par ailleurs spécifié pour les cyclistes à l'article R431 du Code de la Route que, sous peine d'une amende de contravention de 2ème classe (Article R431 du Code de la Route) :

L'obligation d'emprunter les bandes ou pistes cyclables est instituée par l'autorité investie du pouvoir de police après avis du préfet. Lorsque la chaussée est bordée de chaque côté par une piste cyclable, les utilisateurs de cette piste doivent emprunter celle ouverte à droite de la route, dans le sens de la circulation. Les conducteurs peuvent circuler sur les aires piétonnes dans les deux sens, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons. Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier.

Réglementations annexes qui soutiennent le développement des modes actifs

Limitation de vitesse : Article L2213-1-1 du Code général des collectivités territoriales, introduite par la Loi

« […] Le maire peut, par arrêté motivé, fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement. »

Illustration : 42 communes de la métropole de Grenoble ont ainsi abaissé la limite de vitesse de 50 à 30 km/h (avec des exceptions sur certaines portions qui restent à 50km/h mais représentent des exceptions).

Signalisation routière - Arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives

A l'entrée et à la sortie d'une Zone 30, Zone de rencontre ou d'une Aire piétonne, telles que définies aux articles R. 110-2 et R. 411-3 et 4 du code de la route, un panneau est installé pouvant être complété par un marquage au sol réalisé conformément à l'article 118-7.

Annexe : Quelques éléments réglementaires

Plan national d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA)

Le Plan national d'action mobilités actives (PAMA) a modifié le Code de la Route par décret n°2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au « partage de la voirie », afin de faciliter la circulation des vélos :

Généralisation des doubles sens cyclables : Article R412-28-1 du Code de la Route

« Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/ h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. »

Sas cyclistes aux feux de signalisation : Article R415-15 alinéa 2 du Code de la Route

« L'autorité investie du pouvoir de police peut décider de mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation communs à toutes les catégories d'usagers deux lignes d'arrêt distinctes, l'une pour les cycles, l'autre pour les autres catégories de véhicules. La ligne d'arrêt pour les cycles peut être autorisée pour les cyclomoteurs. »

Contraventions renforcées pour les véhicules motorisés : Article R417-11 du Code de la Route

I. Est considéré comme très gênant pour la circulation publique l'arrêt ou le stationnement d'un véhicule motorisé à l'exception des cycles à pédalage assisté :

a) Sur les trottoirs, à l'exception des motocyclettes, tricycles à moteur et cyclomoteurs ;

b) Sur les voies vertes, les bandes et pistes cyclables ;

c) Sur une distance de cinq mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation, en dehors des emplacements matérialisés à cet effet, à l'exception des motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs ;

II. Tout arrêt ou stationnement très gênant pour la circulation publique prévu par le présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe1.

1 Article R49 Code de procédure pénale : Le montant de l'amende forfaitaire prévue est de 135 euros pour les contraventions de la 4e classe.

Plan national d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA)

III. Lorsque le conducteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation est absent ou refuse, malgré l'injonction des agents, de faire cesser le stationnement très gênant pour la circulation publique, l'immobilisation et la mise en fourrière peuvent être prescrites dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3.

• **Circulation des cyclistes élargie :** Article R412-9 du Code de la Route

« Un conducteur de cycle peut s'éloigner du bord droit de la chaussée lorsqu'une trajectoire matérialisée pour les cycles, signalisée en application des dispositions de l'article R. 411-25, le permet. Sur les voies où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 50 km/ h, un conducteur de cycle peut s'écarter des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée, d'une distance nécessaire à sa sécurité. »

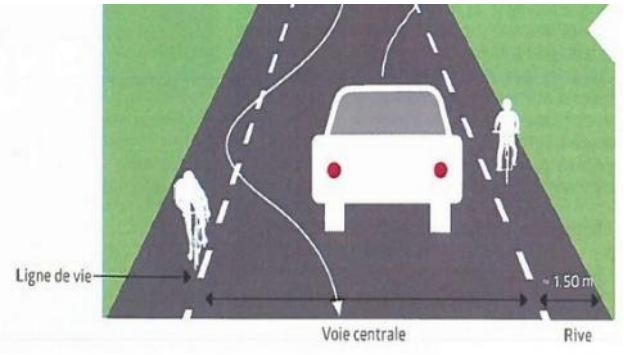
• **Meilleur partage de la chaussée voiture/vélo :** Article R412-19 du Code de la Route

« Lorsque des lignes longitudinales continues axiales ou séparatives de voies de circulation sont apposées sur la chaussée, […] leur chevauchement est autorisé pour le dépassement d'un cycle dans les conditions prévues par l'article R. 414-4. »

• **La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) :** Article R.431-9 du Code de la Route

Un état des lieux des CVCB a été publié en mars 2017 par le CEREMA. Il montre que cet aménagement, encore peu présent en France, est particulièrement intéressant pour faire le lien entre deux aménagements cyclables plus traditionnels et lorsqu'un aménagement cyclable spécifique n'est pas envisageable (pour manque de place par exemple). L'article R.431-9 du Code de la Route permet depuis 2015 [Décret n°2015-808] la mise en place de cet aménagement en agglomération.

La chaussée à voie centrale banalisée



Annexe : Quelques éléments réglementaires

Les usagers

Salariés - Indemnité kilométrique vélo : Article L3261-3-1 du Code du Travail

« L'employeur peut prendre en charge, dans les conditions prévues à l'article L. 3261-4, tout ou partie des frais engagés par ses salariés pour leurs déplacements à vélo ou à vélo à assistance électrique entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, sous la forme d'une " indemnité kilométrique vélo ", dont le montant est fixé par décret. Le bénéfice de cette prise en charge peut être cumulé, dans des conditions fixées par décret, avec celle prévue à l'article L. 3261-22 lorsqu'il s'agit d'un trajet de rabattement vers une gare ou une station. ».

2 Article L3261-2 du Code du Travail : « L'employeur prend en charge, dans une proportion et des conditions déterminées par voie réglementaire, le prix des titres d'abonnements souscrits par ses salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail accomplis au moyen de transports publics de personnes ou de services publics de location de vélos. »

Traduction du Décret dans l'Article D3261-15-1 et 15-2 :

« Le montant de l'indemnité kilométrique vélo mentionnée au premier alinéa de l'article L. 3261-3-1 est fixé à 25 centimes d'euro par kilomètre » (Article D3261-15-1)

« Le bénéfice de la prise en charge des frais engagés pour se déplacer à vélo ou à vélo à assistance électrique pour les trajets de rabattement vers des arrêts de transport public peut être cumulé avec la prise en charge des abonnements de transport collectif ou de service public de location de vélo prévue à l'article L. 3261-2, à condition que ces abonnements ne permettent pas d'effectuer ces mêmes trajets. Le trajet de rabattement effectué à vélo pris en compte pour le calcul de la prise en charge des frais engagés pour se déplacer à vélo ou à vélo à assistance électrique correspond à la distance la plus courte entre la résidence habituelle du salarié ou le lieu de travail et la gare ou la station de transport collectif. » (Article D3261-15-2)

BL évolution

Les territoires qui ont l'ambition de se développer de manière durable font confiance à notre équipe d'experts depuis plus de 8 ans.

BL évolution est un bureau d'études et de conseils en développement durable.

Au service de la société, notre équipe engagée souhaite diffuser une vision résiliente de l'aménagement des territoires en associant une vision fortement participative à une prise de conscience réaliste et éclairée des enjeux du XXIe siècle.

Contact : julien@bl-evolution.com