

Schéma Directeur Cyclable de la COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION SAUMUR VAL DE LOIRE

Phase 2

SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT

19 janvier 2021



Contact BL Evolution

Julien Langé, urbaniste des mobilités

julien@bl-evolution.com

06 19 60 39 55



Contact Client

Emmanuelle Favier



SOMMAIRE

1/ Introduction

2/ Méthode

3/ Scénarios d'aménagement cyclable communautaire

4/ Stationnement, services et communication

5/ Suite de la démarche

6/ Annexes



Les étapes de travail du schéma directeur

Phase 1

Diagnostic

- Visite de terrain et concertation
- Analyse des enjeux (morphologie du territoire, offre, demande, aménagements existants, réseau piéton, services liés à la mobilité)

Phase 2

Scénarios

- Analyse des tronçons à aménager/jalonner
- Zoom sur les pôles
- Dimensionnement du stationnement

Phase 3

Plan d'actions

Schéma Directeur Cyclable en trois volets:

- Volet Aménagement
- Volet Services
- Volet Communication



Méthode



Introduction de méthode



Carte des enjeux
« les lignes de désir »



Conception des
scénarios



1^{er} évaluation des besoins
en stationnement et
services



Qu'est ce que les lignes de désir ?

Il s'agit de croiser :

1/ la demande existante de déplacements

2/ la demande potentielle de déplacements à vélo

Les lignes de désir cyclables sont donc la résultante « anticipée » de la demande de déplacements déjà connus par les flux actuels, avec la demande qui s'exprimera potentiellement à vélo si le Schéma directeur cyclable offre les bonnes conditions de déplacement.

Les scénarios

Les scénarios consistent à proposer **plusieurs visions possibles du réseau cyclable souhaitable**, sur les « lignes de désirs » structurantes, territoriales, intercommunales et locales.

Ces scénarios vont consister notamment à identifier :

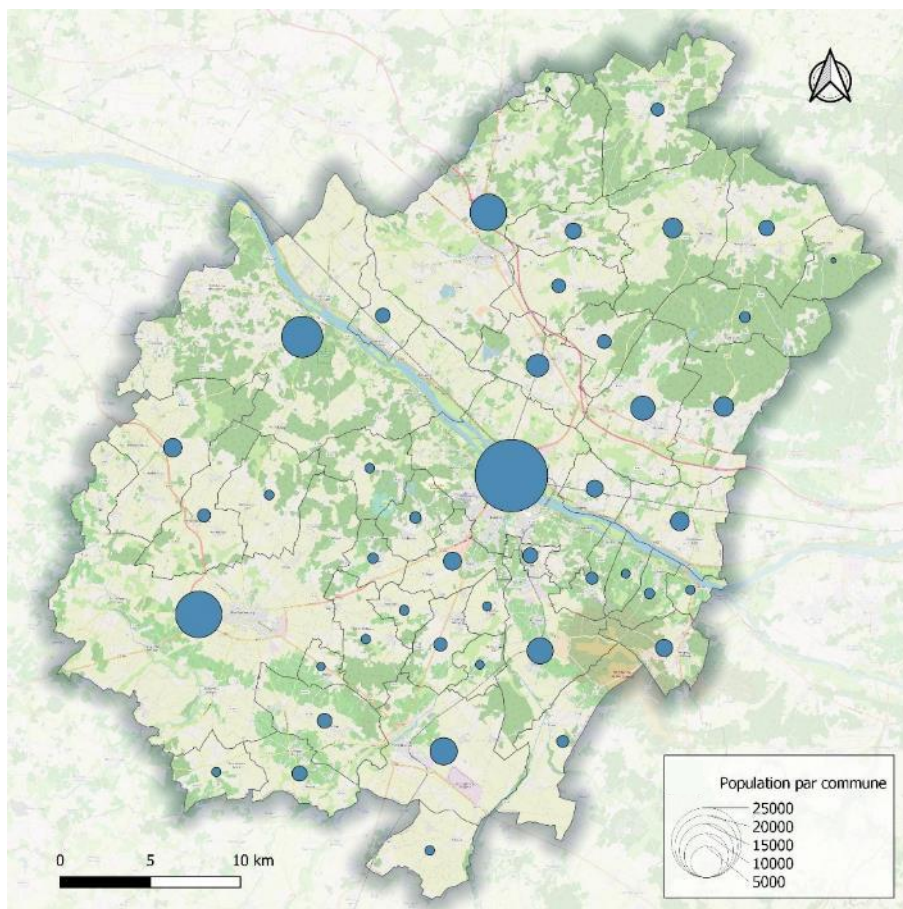
- Un réseau structurant : axes, voies, maillage et typologie des aménagements ;
- Un maillage secondaire de rabattement, des logiques de jalonnement.

Sources : Icones : noun project.



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**



Demande potentielle – publics cibles

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

La population âgée de 60 à 74 ans est en nette augmentation (25 040 hab.)

➔ Le développement du vélo à assistance électrique pourrait notamment permettre de séduire les seniors.

58 700 personnes de 15 à 64 ans

➔ Un potentiel de développement des déplacements cyclables domicile-travail a priori important

15 560 enfants et adolescents (entre 6 et 18 ans)

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





Demande potentielle – autour des 6 pôles

Personnes situées à - **de 20 min** à vélo d'un pôle

Saumur



29 200 habitants



7 400 actifs



5 100 élèves

Doué-la-Fontaine



9 400 habitants



2 600 actifs



1 600 élèves

Montreuil Bellay



5 100 habitants



900 actifs



785 élèves

Allonnes



6 600 habitants



540 actifs



350 élèves

Longué Jumelles



6 900 habitants



1 600 actifs



1 300 élèves

Gennes – Les Rosiers



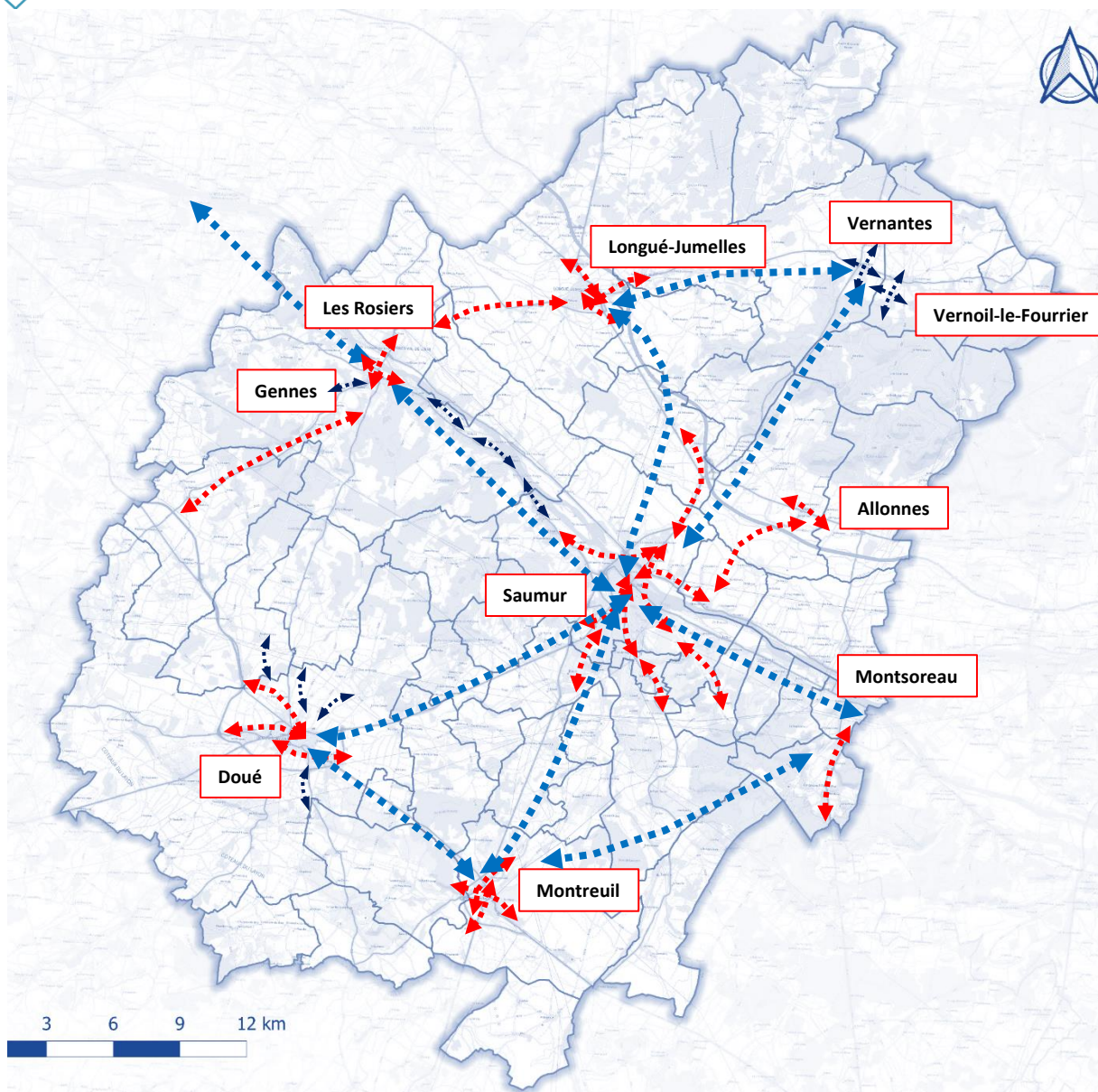
5 500 habitants



1 200 actifs



1 100 élèves



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.

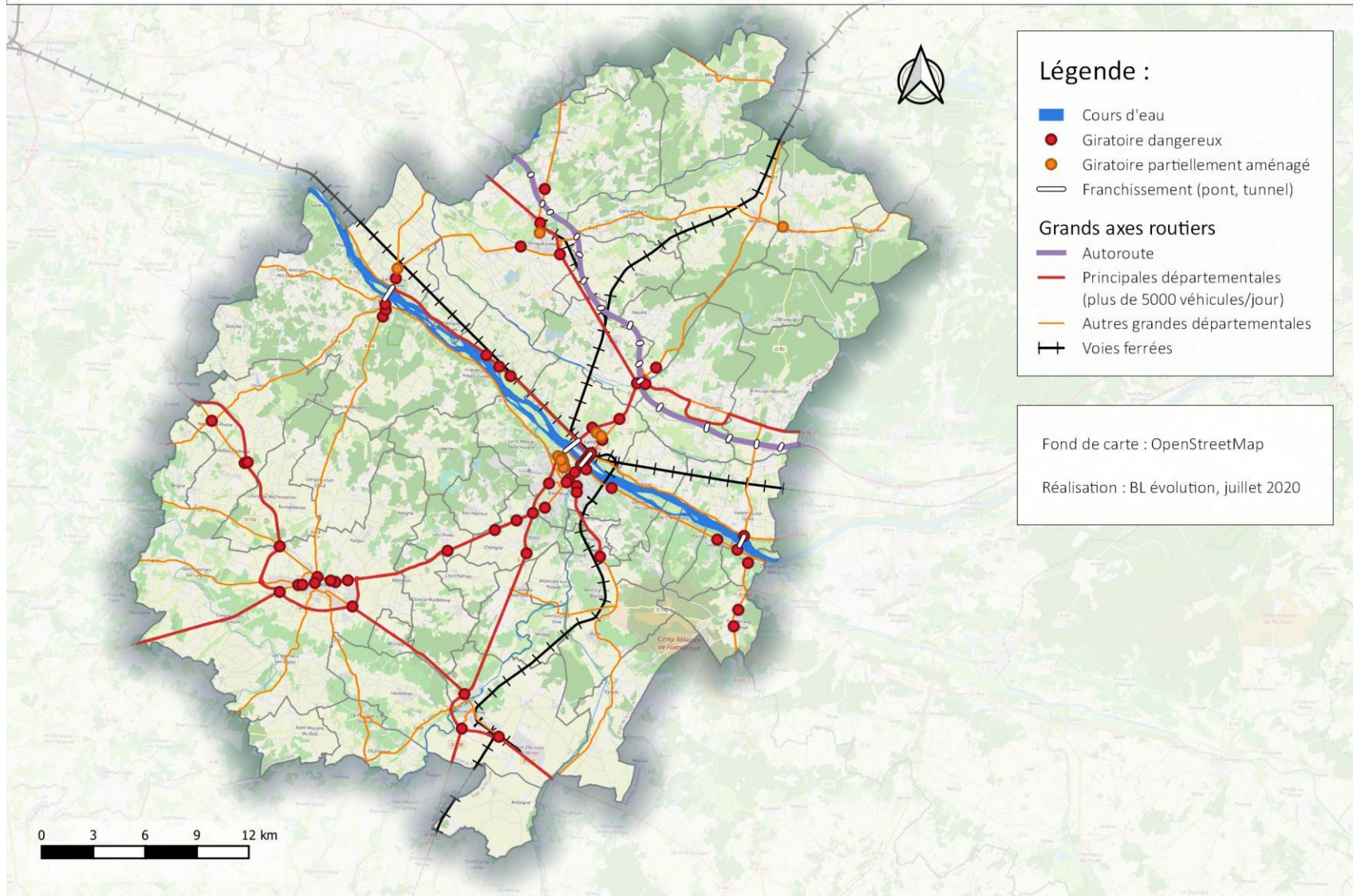
Les scénarios devront définir les possibilités d'aménagement permettant de répondre à chacune de ces lignes de désirs.

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** Commune



Coupures et discontinuités territoriales





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

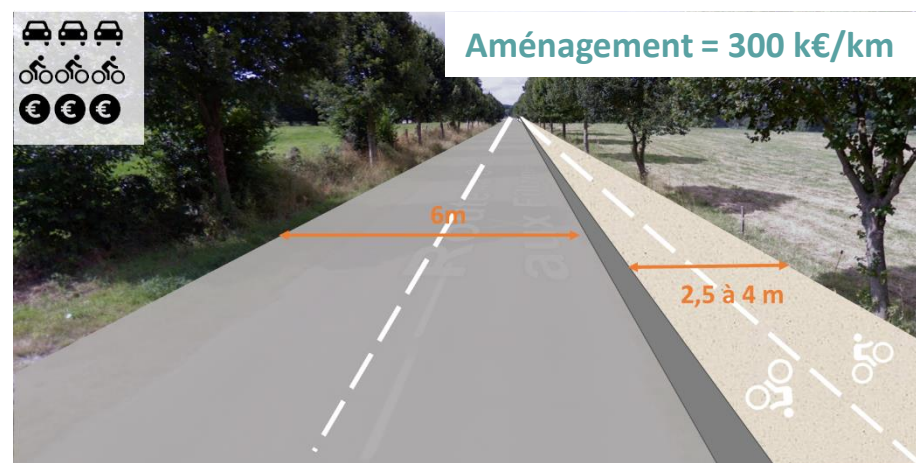
Aménagements et jalonnement type

Les scénarios qui suivent sont construits à l'aide de ratio financiers. Les voies peuvent être traitées de 3 manières différentes :

- **Aménagement** de pistes cyclables sécurisées, séparées de la voirie (par une bordure) ou via un réseau différent (voie verte).
- **Aménagement mixte** sur voie circulée par des véhicules motorisés en ajoutant un marquage au sol et en modifiant la vitesse autorisée et le régime de priorité. Ce type d'aménagement peut prendre par exemple la forme d'une chaussée à voie centrale banalisée (ou « chaucidou »).
- **Jalonnement** de routes peu circulées via un abaissement de la vitesse de circulation (70 ou 50 km/h selon la visibilité) et l'installation d'un balisage directionnel (jalonnement vertical) voire un jalonnement horizontal (signallement des traversées, rappels de la circulation de vélo sur cet axe...).

Le scénario finalement retenu sera détaillé lors de la phase 3 (typologie d'aménagements par section, études à réaliser...).

A ce stade (phase 2), il s'agit d'évaluer les différents scénarios proposés en fonction de leur pertinence et d'ordres de grandeur financiers.





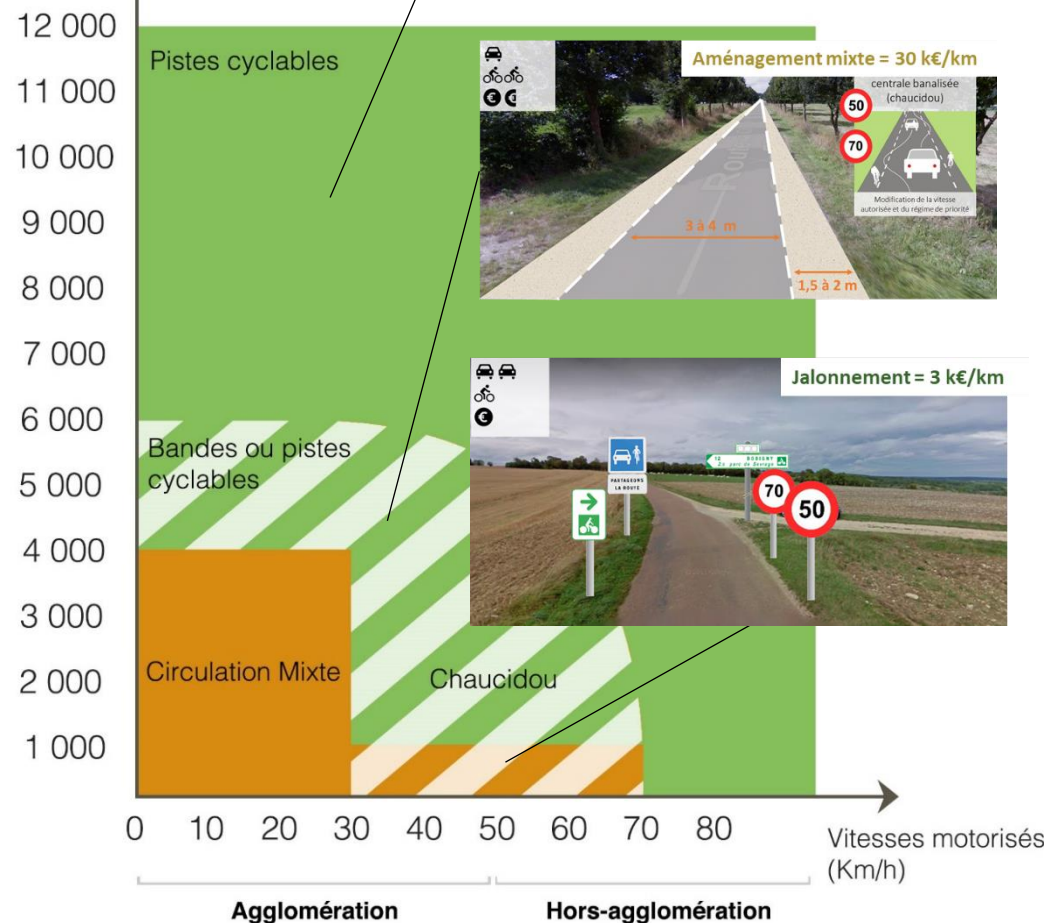
Aménagements et jalonnement : quels choix, et selon quelle méthode

La possibilité pour les vélos de partager la voirie avec les véhicules motorisés dépend de deux critères :

- **Le volume de trafic** : au dessus de 2000 véhicules par jour (pour un sens de circulation) dont 200 aux heures de pointes, le partage de la voirie n'est pas possible entre les vélos et les véhicules motorisés.
- **La vitesse de circulation** : au dessus de 30 km/h, le partage de la voirie n'est pas possible entre les vélos et les véhicules motorisés.

Vis-à-vis des aménagements partagés (bandes cyclables, vélorue, zone de rencontre...), ces deux critères sont exclusifs : si un des deux seuils est dépassé, il faudra rechercher un aménagement en site propre ou une réduction du volume ou de la vitesse du trafic motorisé.

Trafic motorisés
(en véhicules/jour)





Boite à outils des aménagements cyclables



**Comment créer les conditions d'une bonne cyclabilité pour tous ?
Quels types d'aménagement mettre en œuvre à bon escient ?**



La piste cyclable bidirectionnelle

- Séparation physique avec la chaussée (Dépendant du flux motorisé et des possibles conflits avec le stationnement des véhicules motorisé)
- Problématiques de connexion aux intersections
- Largeur conseillée entre 3 m et 4 m



La piste cyclable unidirectionnelle

- Largeur minimum 1,50m (recommandé : 2,50 m pour permettre des dépassements)
- Séparation physique avec la chaussée (plus ou moins forte en fonction du flux motorisé et des conflits générés par le stationnement motorisé)
- Bordure de séparation en cas de stationnement longitudinal



La bande cyclable

- Largeur mini : 1,50m (recommandé: 2,20 m)
- Pas de séparation physique avec la chaussée
- Solution de dernier recours (ne sécurise pas les déplacements à vélo, génère de nombreux conflits)



Ces aménagements sont **réservés** exclusivement aux **deux-roues non-motorisés**



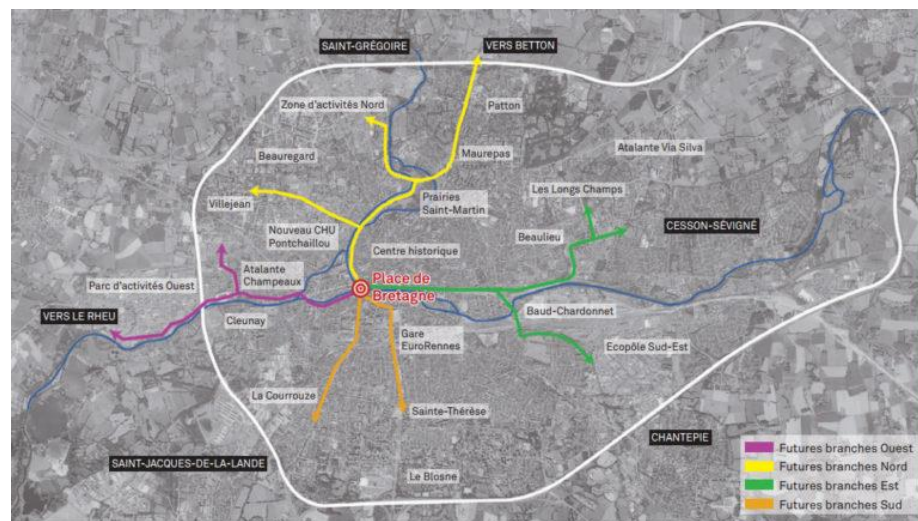
Voie express vélo – en ville

- Objectif : mailler un territoire, métropolitain ou non, pour une résilience des mobilités sur le long terme
- Bidirectionnelle de 4m de large pour permettre les dépassements vélos dans chaque sens
- Carrefours avec temps d'attente réduits pour les cyclistes, possibilité d'onde verte pour réduire les arrêts en cas d'intersections fréquentes



Voie express vélo – hors agglomération

- Le réseau express vélo de Rennes, Vers un REV de plus de 100 km
- En 2024, 16 km prolongés par le Réseau express vélo métropolitain
- Objectif : 200 000 passages/mois place de Bretagne
- À terme, le REV comptera près de 100 km de liaisons cyclables sur Rennes et les communes de la première couronne, pour l'essentiel en site propre ou prenant appui sur des voies adaptées à la circulation des vélos





Le double-sens cyclable

- Possibilité pour les cyclistes d'utiliser une voirie à sens unique en contre sens
- Par défaut dans les Zones 30 et zones de rencontre (sauf arrêté municipal spécifique) depuis la LOM.



Voie centrale banalisée « chaucidou »

- Bandes de rives des deux côtés de la chaussée (Les véhicules motorisés circulent par défaut sur la bande centrale mais qui peuvent franchir les rives)
- Absence de marquage axial
- Dans certains cas, présence d'un pictogramme vélo





Zone à trafic limité (ZTL)

- Généralement située en centre-ville
- Zone où seule la circulation des transports publics, taxi, artisans (sur demande), riverains et des vélos est autorisée



Zone de Rencontre

- Pour tous les usagers en affichant la priorité au piéton
- Mise à niveau de la voirie permettant d'inviter les piétons à prendre leur place sur la voie centrale et limitant l'effet « canyon à voiture »
- Vitesse limitée à 20km/h





Zone 30

- Aménagements pour réduire la vitesse des automobilistes (écluses, coussins, avancée de trottoir) à 30km/h
- Sur un ensemble de plusieurs rues ou un quartier
- Recommandé à l'échelle de toute la Ville ou du centre-bourg
- Peut nécessiter d'aménager des pistes cyclables lorsque le volume de circulation est trop élevé (supérieur à 4000 véhicules/jour)



Couloir bus

- Pictogramme vélo + bus au sol
- Possibilité de séparation physique si largeur > 4,00m
- Non conseillé comme aménagement cyclable sauf dans le cas où aucun autre aménagement n'est possible





Partage de la voirie

- Absence (ou très faible trafic) de poids lourds
- Adapté si le trafic est à inférieure 1000 véhicules/jour et les vitesses inférieures à 70 km/h
- Utilisation du panneau « partage de la route » (Panneau C50)



Partage sans passage pour automobilistes

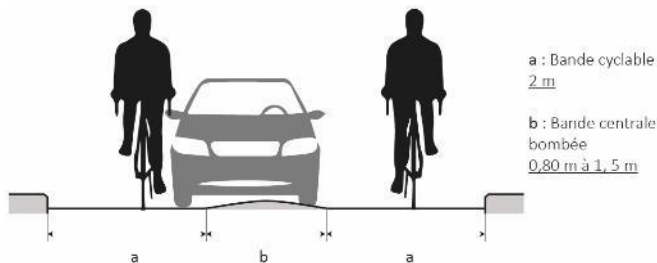
- Passage possible pour les cycles mais pas pour les voitures
- Voirie consacrée pour la desserte locale et non pour le transit des véhicules motorisés





Vélorues

- Priorité donnée à la circulation des vélos
- Tout dépassement de cycliste y est interdit
- Aménagement peu connu en France : communication et pédagogie nécessaires



Apaisement des rues résidentielles

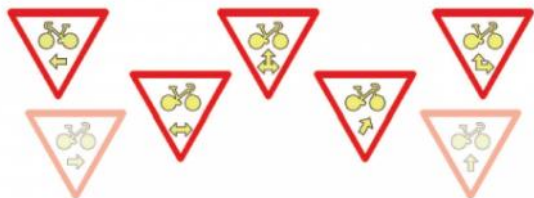
- A favoriser via le plan de circulation (hiérarchisation des voies et suppression du trafic de transit)
- Faible trafic et faibles vitesses
- Peu de protection vélo





Cédez-le-passage-cycliste-au-feu

- Autorise un cycliste à franchir la ligne d'arrêt du feu rouge pour aller dans une direction indiquée par les flèches à condition de ne pas gêner les usagers (piétons ou véhicules motorisés) ayant le vert
- Matérialisé par un panneau M12 sous le feu tricolore
- Toutes les directions possibles en fonction du contexte



Sas Vélo

- Espace réservé aux cyclistes à un carrefour à feux.
- Eloigne le passage piéton des circulations routières. Augmente la visibilité des cyclistes sans pour autant sécuriser les mouvements
- Aménagement par défaut ne pouvant pas être considéré comme un aménagement cyclable sécurisé.



Ecluse avec By-Pass Vélo

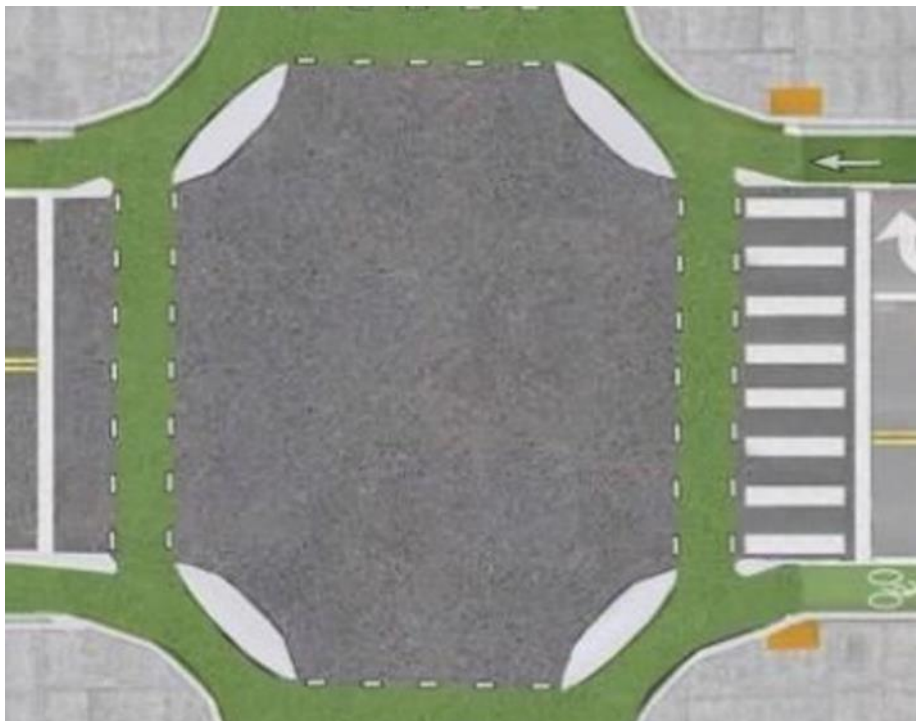
- Dispositif pour l'apaisement de la vitesse sans impact sur la circulation à vélo





Intersection Hollandaise

- Réduction (ou annulation) de l'angle mort des voitures
- Sécurisation de l'intersection
- Gestion des priorités accordé au flux dominant



Rond-point Hollandais

- Sécurisation du rond-point grâce à des îlots séparateurs en forme de haricot
- Croisement du flux motorisé / vélo à angle droit avec zone de stockage
- Gestion des priorités accordé au flux dominant





La voie verte

- Accès limité aux véhicules non motorisés (pouvant être ouverte aux cavaliers)
- Largeur conseillée entre 3 m et 4 m voire plus si forte mixité des usages
- Peut être construite sur des voies ferrées désaffectées
- N'a pas lieu d'être en milieu urbain



Aire piétonne

- Cycles autorisés à circuler au pas et sans gêner les piétons (sauf interdiction contraire)
- Non adapté à de fortes circulations cyclables (ce n'est pas un aménagement cyclable).



Scénarios d'aménagement cyclable communautaire

Réseau cyclable express / Réseau Express Vélo (REV)

Rocade vélo

Scénario 1 : Vision maximaliste

Scénario 2 : Vision minimaliste

Scénario 3 : Recommandation du bureau d'étude



Propositions de scénarios avec des niveaux d'ambition différents comme base des discussions :

■ **Un réseau cyclable express / Réseau Express Vélo (REV) :**

- Réseau structurant intercommunal avec différents niveaux de priorité.
- Aménagements cyclables qualitatifs, continus et efficaces. En site propre sur les grands axes ou avec circulation cyclable prioritaire sur de petites routes en proximité.
- Traitement intrabourg à adapter au cas par cas pour assurer la continuité de ce réseau.

■ **Rocade vélo :**

- Aménagement cyclable efficace en contournement sud de Saumur.
- Assure la jonction entre les pôles de vie et les pôles générateur de déplacement sans nécessiter de passage par le centre de Saumur.
- Proposition qui reste à approfondir à ce stade.

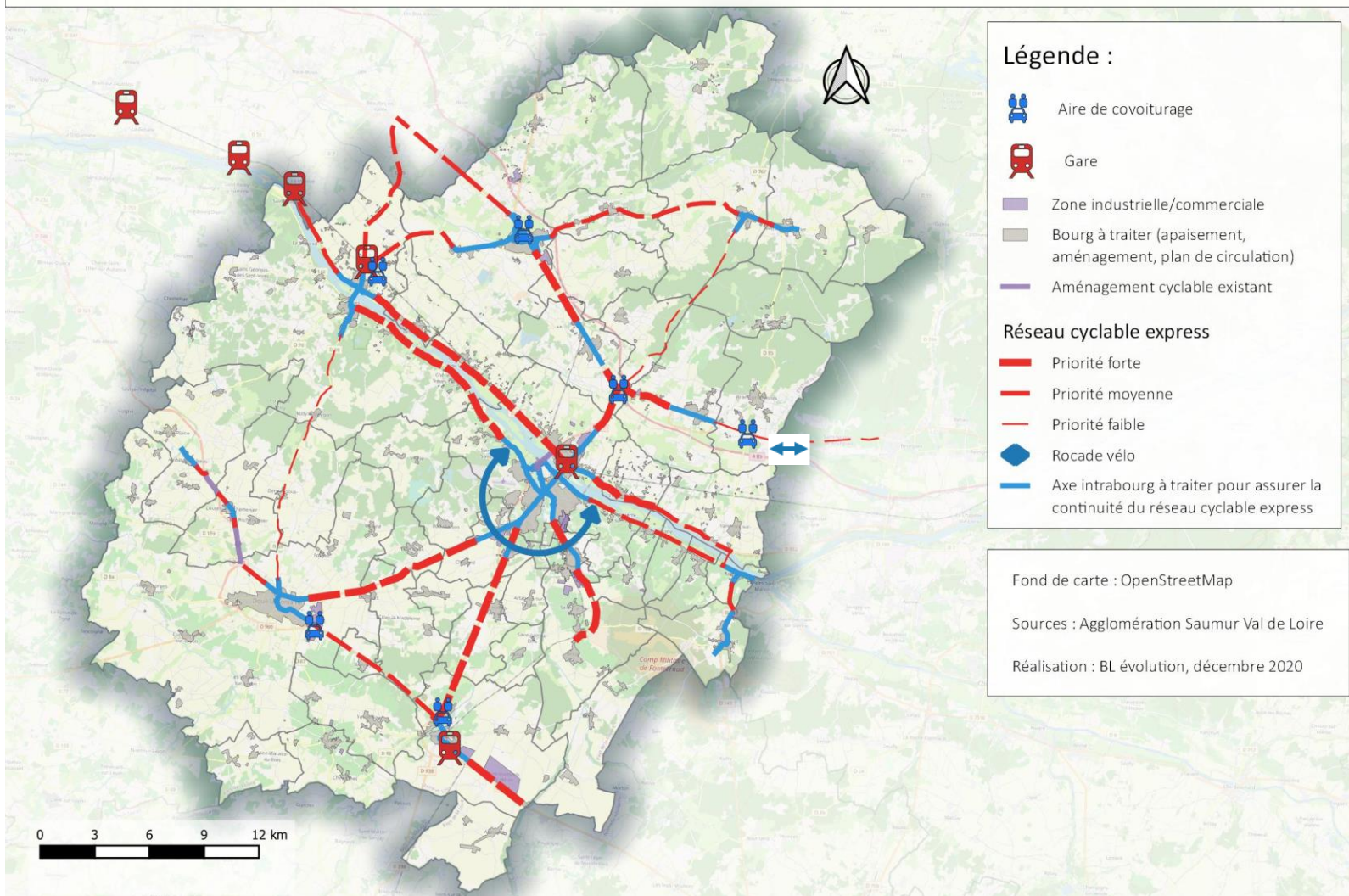
■ **Scénario 1 : Vision maximaliste**

■ **Scénario 2 : Vision minimaliste**

■ **Scénario 3 : Recommandation du bureau d'étude**



Réseau cyclable express : aménagements en site propre des liaisons structurantes





■ Réseau cyclable express / Réseau Express Vélo (REV)

Aménagements en site propre des liaisons structurantes du territoire

- Connexion des pôles du territoire entre eux, grande efficacité et report modal très important à terme ;
- Aménagements cyclables éloignés des nuisances des RD (distance, fossé, haies séparatives...) ET/OU circulation cyclable prioritaire sur de petites routes en proximité. Acquisitions foncières nécessaires dans certains cas.

Niveau de priorité	km de voies			Coût (€)		
	Intracommunautaire	Extracommunautaire	Total	Intracommunautaire	Extracommunautaire	Total
1 (Forte)	70	-	70	20 940 000	-	20 940 000
2 (Moyenne)	54	10	64	16 050 000	3 120 000	19 170 000
3 (Faible)	31	5	35	9 150 000	1 470 000	10 620 000
TOTAL	154	15	169	46 140 000	4 590 000	50 730 000

Priorité	Coût (€/ habitant / an) sur 10 ans		
	Intracommunautaire	Extracommunautaire	Total
1	20,9	-	20,9
2	16,1	3,1	19,2
3	9,2	1,5	10,6
TOTAL	46,1	4,6	50,7

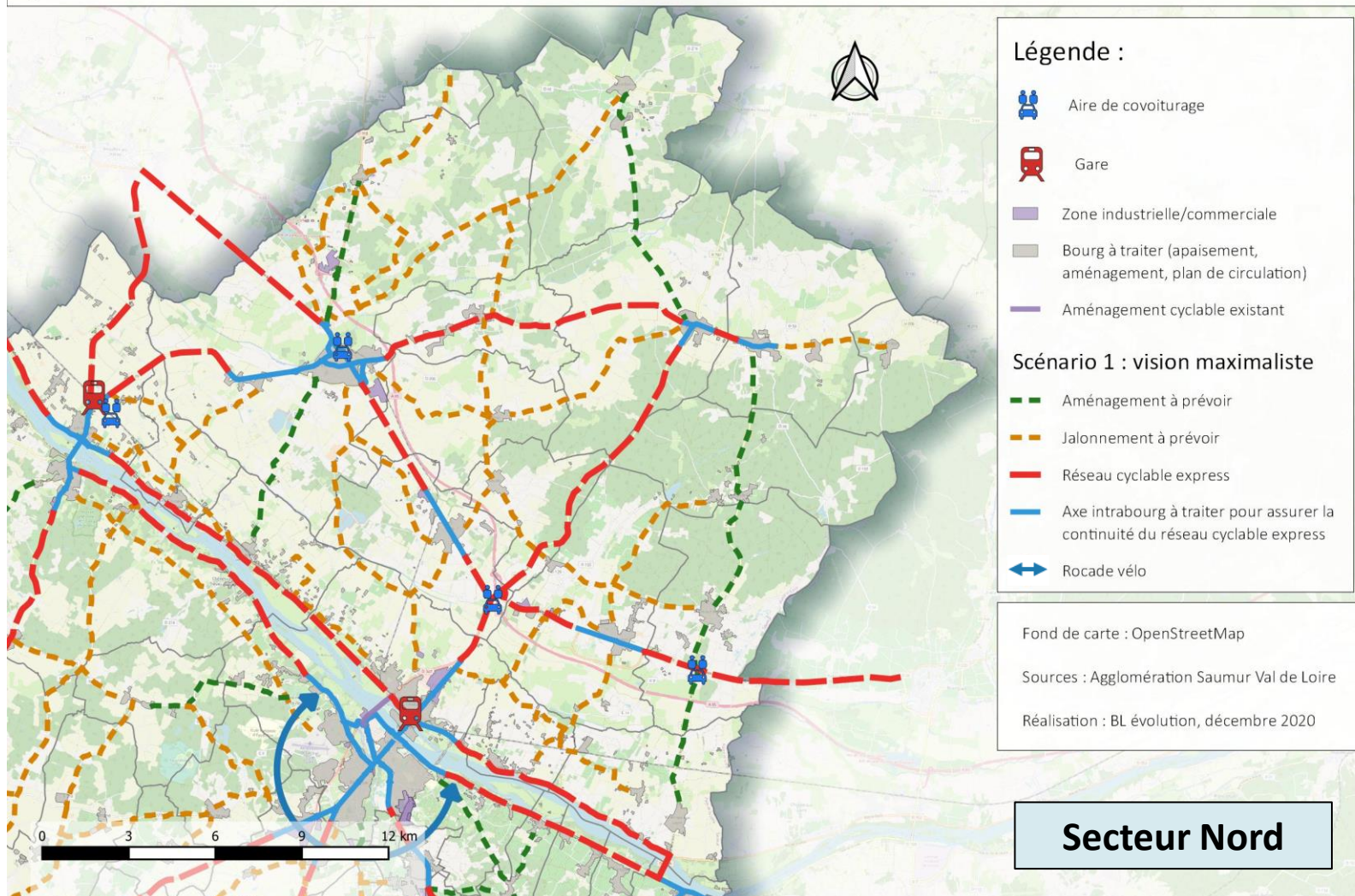
■ Continuité du réseau cyclable express dans les bourgs

km de voies	Coût (€)	Coût / habitant / an (€)
83	24 780 000	25

+ Rocade vélo (aménagement cyclable en contournement sud de Saumur)

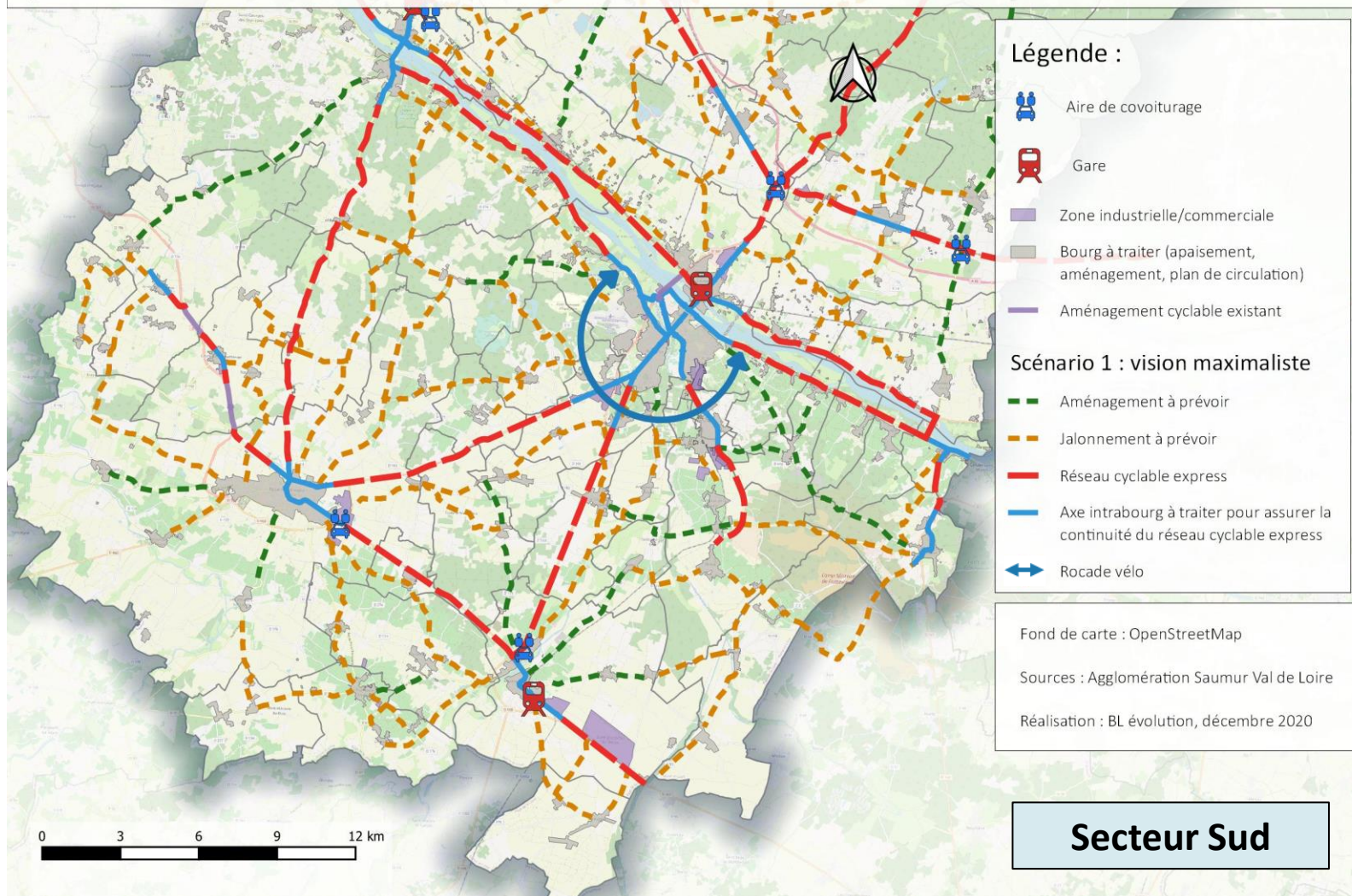


Scénario 1 : Vision maximaliste, aménagement des liaisons structurantes et secondaires et jalonnement des liaisons à faible trafic





Scénario 1 : Vision maximaliste, aménagement des liaisons structurantes et secondaires et jalonnement des liaisons à faible trafic





Scénario 1 : Vision maximaliste

Aménagements en site propre des liaisons structurantes et secondaires et jalonnement des liaisons à faible trafic

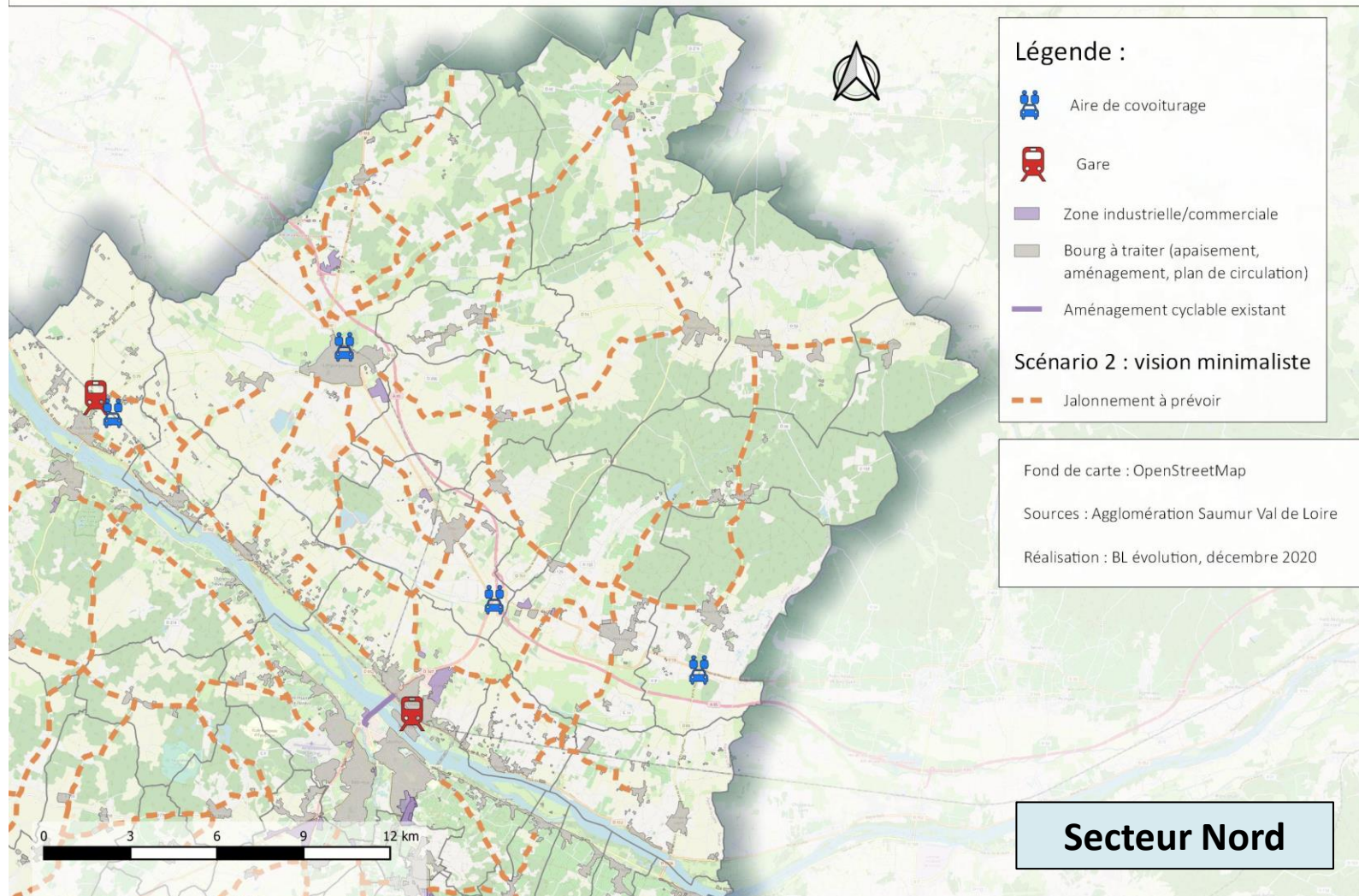
- Expérience de pensée qui permet d'identifier les ordres de grandeur
- Faisabilité faible à court et moyen termes
- Intérêt discutable sur certains tronçons à faible potentiel

	Coût (€/ habitant / an) sur 10 ans		
	Intracommunautaire	Extracommunautaire	Total
Jalonnement	1,0	-	1,0
Aménagement	29,0	-	29,0
Réseau express	46,1	4,6	50,7
Réseau express dans les bourgs	24,8	-	24,8
TOTAL	100,8	4,6	105,4

	km de voies			Coût (€)		
	Intracommunautaire	Extracommunautaire	Total	Intracommunautaire	Extracommunautaire	Total
Jalonnement	321	6	326	961 800	16 800	978 600
Aménagement	97	-	97	28 950 000	-	28 950 000
Réseau express	154	15	169	46 140 000	4 590 000	50 730 000
Réseau express dans les bourgs	83	-	83	24 780 000	-	24 780 000
TOTAL	654	21	674	100 831 800	4 606 800	105 438 600

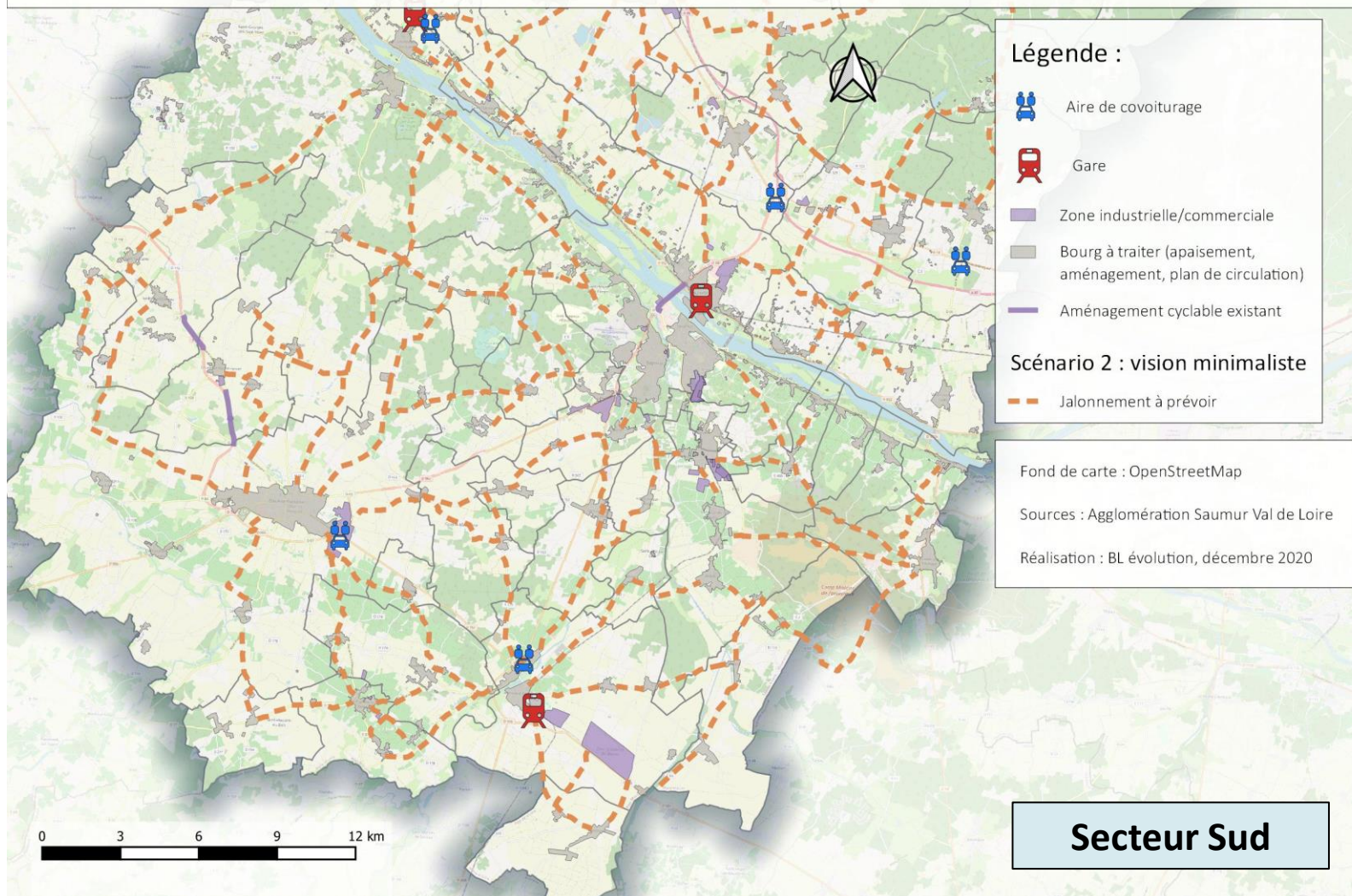


Scénario 2 : Vision minimaliste, jalonnement des liaisons d'intérêt communautaire à faible trafic





Scénario 2 : Vision minimaliste, jalonnement des liaisons d'intérêt communautaire à faible trafic





Scénario 2 : Vision minimaliste

Jalonnement des liaisons d'intérêt communautaire à faible trafic

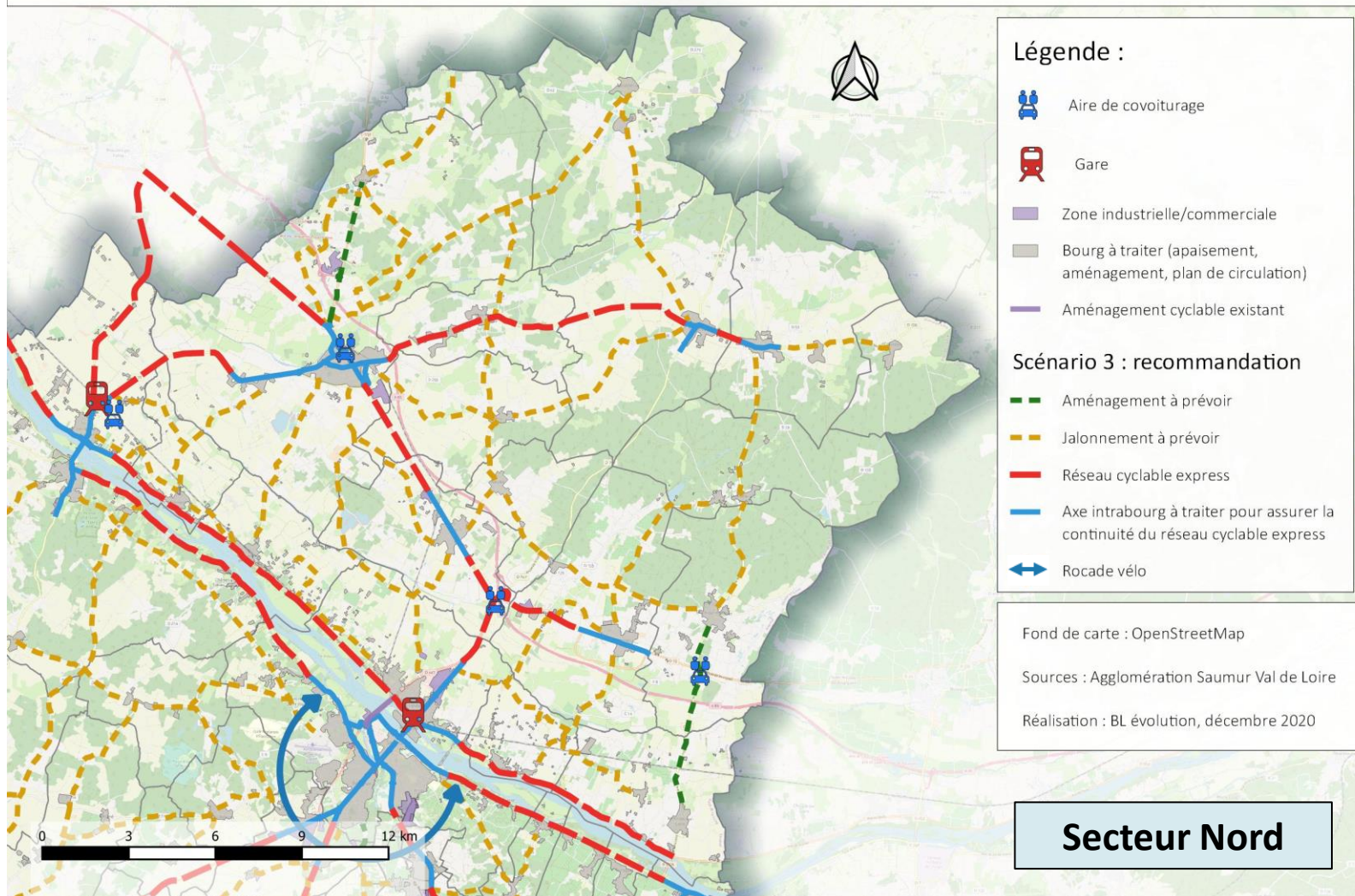
- Couverture éparse et incomplète du territoire
- Temps de parcours rallongés
- Coûts faibles, mise en œuvre rapide
- Amélioration de l'existant
- Report modal faible; politique déceptive

	Coût (€/ habitant / an) sur 10 ans		
	Intracommunautaire	Extracommunautaire	Total
Jalonnement	1,2	-	1,2

	km de voies			Coût (€)		
	Intracommunautaire	Extracommunautaire	Total	Intracommunautaire	Extracommunautaire	Total
Jalonnement	393	6	399	1 180 200	16 800	1 197 700

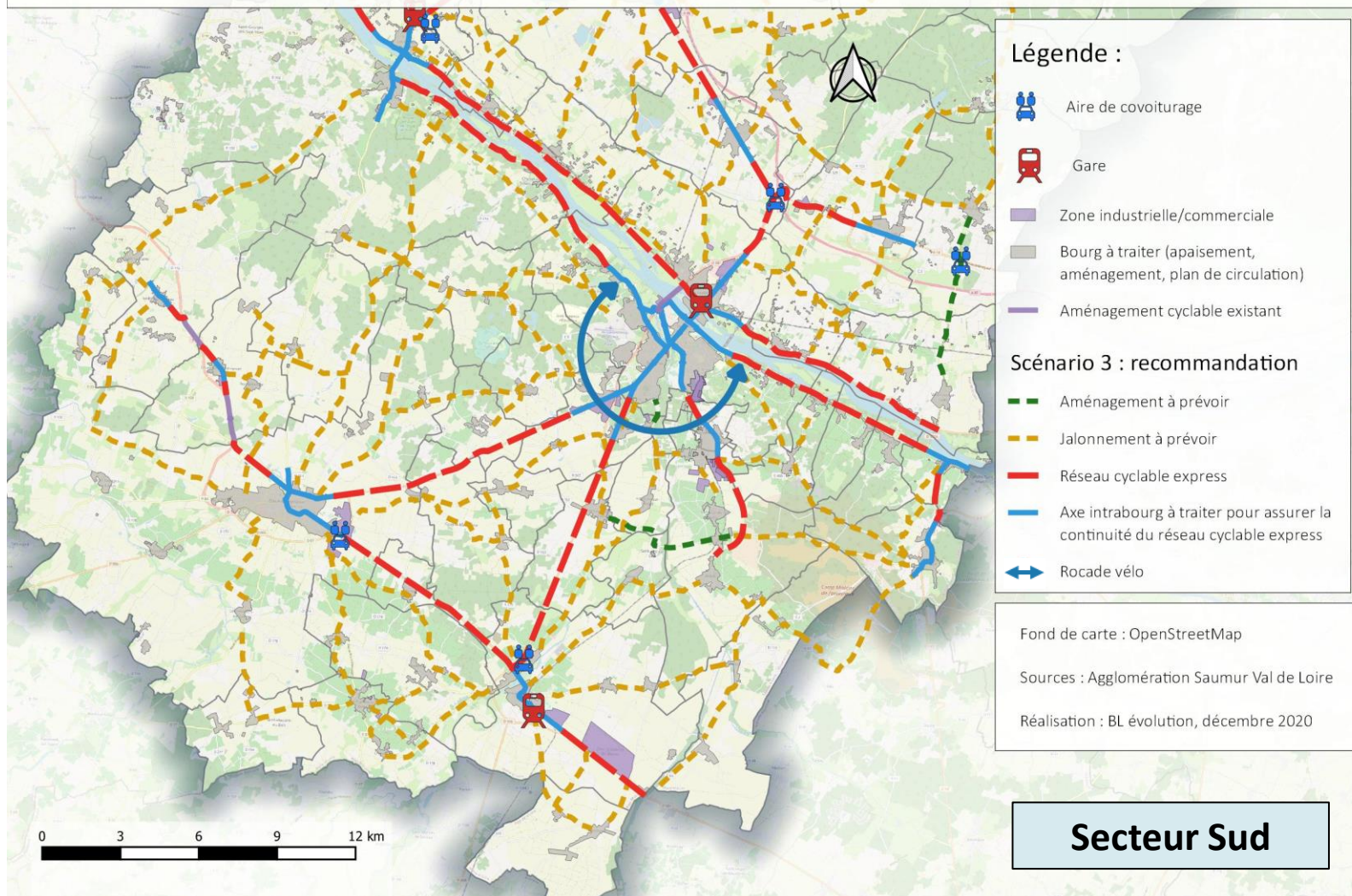


Scénario 3 : Recommandation du bureau d'étude





Scénario 3 : Recommandation du bureau d'étude





Scénario 3 : recommandation du bureau d'étude

Aménagement des liaisons prioritaires et jalonnement lorsque suffisant

- Réseau Express Vélo à horizon 15-20 ans + maillage intercommunal efficace à plus court terme
- Liaisons cyclables sécurisées lorsque les flux sont importants et la demande potentielle à vélo élevée
- Report modal important

	Coût (€/ habitant / an) sur 10 ans		
	Intracommunautaire	Extracommunautaire	Total
Jalonnement	1,2	-	1,2
Aménagement	5,8	-	5,8
Réseau express 1	20,9	-	20,9
Réseau express 2	16,1	3,1	19,2
Réseau express dans les bourgs	24,8	-	24,8
TOTAL	68,7	3,1	71,8

	km de voies			Coût (€)		
	Intracommunautaire	Extracommunautaire	Total	Intracommunautaire	Extracommunautaire	Total
Jalonnement	393	6	399	1 180 000	16 800	1 197 000
Aménagement	19	-	19	5 760 000	-	5 760 000
Réseau express 1	70	-	70	20 940 000	-	20 940 000
Réseau express 2	54	10	64	16 050 000	3 120 000	19 170 000
Réseau express dans les bourgs	83	-	83	24 780 000	-	24 780 000
TOTAL	619	16	635	68 710 200	3 136 800	71 847 000

+ Rocade vélo (aménagement cyclable en contournement sud de Saumur)

Scénarios

Partie A : Scénarios d'aménagement cyclable communautaire

Partie B : Zoom sur l'aménagement des pôles

Partie C : Stationnement, services et communication



Introduction de méthode



1^e évaluation des besoins en stationnement et services

Le rôle du stationnement et des services dans une politique cyclable

- En rapport avec la LOM, qui promeut le vélo dans un usage fréquent et utilitaire en particulier pour les déplacements domicile-travail et domicile-écoles : il s'agit d'équiper les entreprises, administrations, établissements scolaires de stationnements vélo, aux abords (espace public) ou dans les espaces privés
- L'encouragement à l'intermodalité vélo + transports en commun invite à équiper les aires de covoiturages, les stations de bus les plus importantes, en particulier dans le rural, de stationnement permettant aux cyclistes de stationner leur vélo en sécurité pour un temps pouvant aller jusqu'à la journée entière
- Etc.

Dans le territoire :

- Réalisation d'une évaluation des besoins, selon les types de stationnement à réaliser pour chaque enjeu
- Répartition géographique : à l'échelle du territoire, des pôles, comme des centres bourgs
- Fléchage des financements et aides (programme ALVEOLE par exemple)

Sources : Icones : noun project.



Arceaux et consignes sécurisées

Les arceaux sont destinés à du stationnement ponctuel et doivent être installés massivement dans toutes les communes.

Un arceau permet le stationnement de deux vélos.

Coût : 80 – 100 € / arceau



Les consignes vélos sont destinées à l'intermodalité et au stationnement résidentiel en zone dense.

Une consigne vélo a une capacité située entre 20 et 1000 places vélo.

Coût : 22 000 – 30 000 € / 20 places





Arceaux et abris sécurisés

Stationnements résidentiels en centre-bourg et centre-ville. Abonnement annuel ou mensuel. Destiné aux habitants ne disposant pas d'espaces pour entreposer leur vélo de façon sécurisée.

Un vélobox permet d'entreposer entre 5 et 7 vélos.

Coût : 5000 - 7000 € / vélobox



Box vélo sécurisé — Lille



Les arceaux sont destinés à du stationnement ponctuel vélo de quelques minutes à quelques heures (courses, visite à un proche, études, etc...).

Caractéristiques

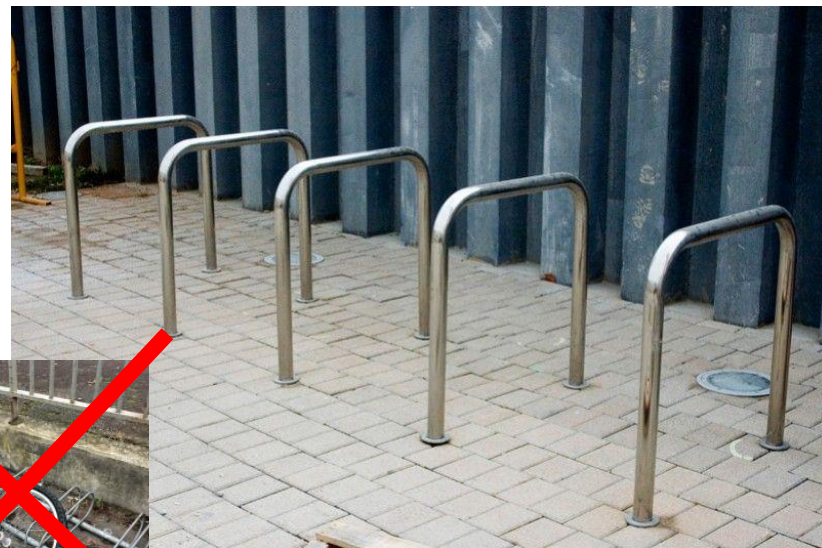
- Un arceau en U est recommandé pour une sécurisation optimale en 3 points (cadre, 2 roues du vélo). Ainsi, cela permet d'éviter le vol et d'abimer son vélo.
- Dimensions générales des arceaux :
Hauteur : 80 cm
Longueur : 65 cm à 1 m
Espacement entre chaque arceau : 70 cm (afin d'éviter le stationnement des 2 roues motorisées)

- **Coût par arceau** : 79 €

Ne pas négliger la qualité de l'équipement. Bannir les pinces roues qui abiment et ne sécurisent qu'une roue du vélo.

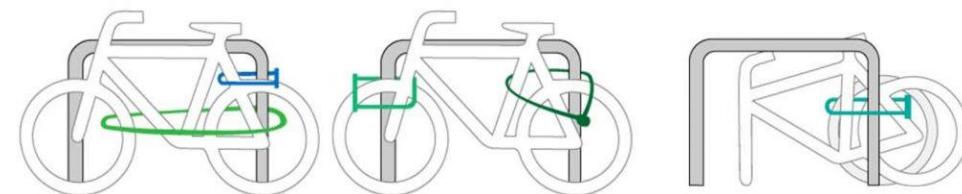
Application

- Disposer régulièrement des arceaux près des équipements publics et lieux générateurs de trafic (école, marché, mairie, cinéma, piscine etc...).
- Supprimer une place de stationnement en amont de chaque passage piéton permet de garer 10 vélos et aux piétons d'avoir une meilleure visibilité sur la route avant de traverser.
- Enfin, les arceaux peuvent être munis d'un abris, afin de protéger les vélos des intempéries.



Exemple d'arceaux de qualité –

Crédits photo : gtsm.ch



Accrochages vélo sur arceaux

Crédits photo : citycycle.fr



Une vélostation est un abri vélo, ou parking souterrain, capacitaire à proximité d'une gare et/ou dans un centre-ville. Elle est à la fois destinée à faciliter l'intermodalité et à compléter le stationnement résidentiel.

Caractéristiques

- Aujourd'hui, les vélostations sous forme d'abris sont faciles d'utilisation
- Elles sont souvent autonomes en énergie, alimentées par un système de panneaux photovoltaïques disposé sur le toit.
- Stationnement en double racks conseillé (exemple : Chambéry)
- **Coût d'installation** (20 places): 22 000 € – 30 000 €
- Il peut aussi s'agir de simples parkings souterrains dont une partie peut être aménagée pour accueillir des vélos.

Application

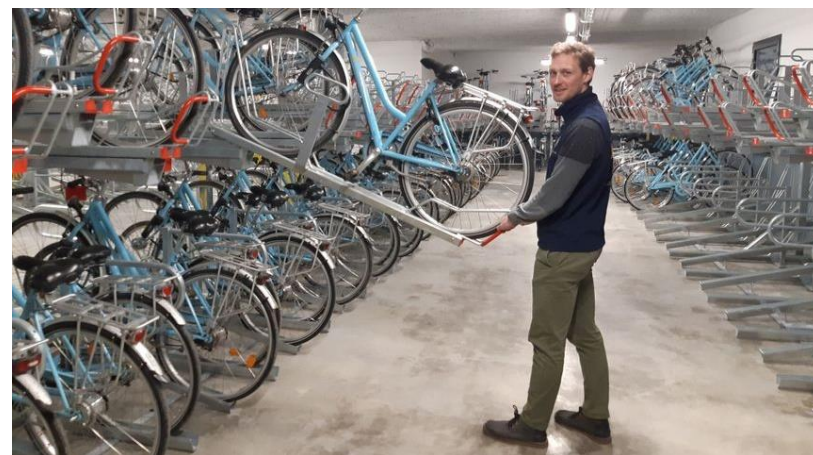
- En gare : Elles permettent de réaliser le trajet vers la gare à vélo, avant de prendre le train, sans se soucier du problème du vol.
- En centre-ville : Elles permettent du stationnement longue durée pour les habitants, les personnes qui y travaillent ou de faciliter l'intermodalité avec des lignes de bus, métro, tramway etc...
- Cyclo-tourisme : Pallier le manque fréquent de stationnement vélo dans les hôtels et chambres-d'hôtes.

- **Tarifs** : La grille tarifaire doit être claire et la vélostation doit permettre à tou.te.s de pouvoir stocker son vélo même au dernier moment.
Déployer des tarifs adaptés à différents usages.



Box vélo sécurisé – Lille

Crédits photo : altinnova.fr



Intérieur vélostation – Chambéry

Crédits photo : Francebleu.fr

Services de maintenance de vélo et de flottes de vélo



Réparateur à domicile



Atelier d'auto-réparation

Services de logistique à vélo en boucle locale



Déménagements à vélo, Association Carton plein, Paris



Livraison à domicile, entrepreneur à Angers

Services de transport à la personne



Triporteur senior

<https://cyclingwithoutage.ie/>



Vélotaxi

<https://www.viavelo.fr/>

<https://urlz.fr/cjfn>

Action permanente de vélo-école

Vélo-école



Stage de remise en selle



Plans de mobilité d'entreprises avec incitations fortes sur le vélo



Flotte de vélos d'entreprise



LABEL EMPLOYEUR PRO-VÉLO

EMPLOYEURS, ENCOURAGEZ LA PRATIQUE DU VÉLO !

**AU TRAVAIL
J'Y VAIS
AUTREMENT !**

Participez au challenge inter-entreprises

Encourager les déplacements
utilitaires (courses) et de
loisirs (activités de w.e.) à vélo



Arceaux



Abri vélo

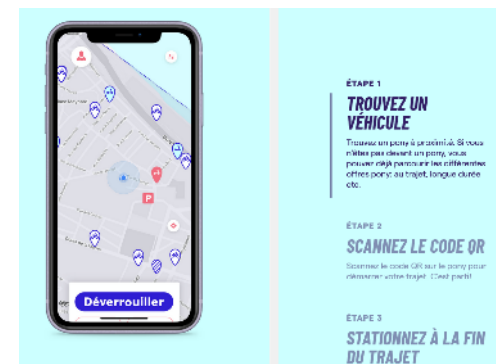


Courses à vélo

Location de vélo, courte et longue durée



Location longue durée



VLS – offre digitale
<https://getapony.com/fr>



Location courte durée

Scénarios

Partie A : Scénarios d'aménagement cyclable communautaire

Partie B : Zoom sur l'aménagement des pôles

Partie C : Stationnement, services et communication

Suite de la démarche

Annexes



Aménagements

Concertations avec les partenaires (communes, département...).
Modification et validation du scénario retenu.

Phase 2



Services

Elaboration d'un plan de développement des services



Communication

Elaboration d'un plan de communication : Importance de
l'accompagnement au changement

Phase 3



Aménagements

Fiche par tronçon + guide des aménagements

Annexes

Résumé du Diagnostic

Proposition d'aménagements par tronçon

Présentation des scénarios d'aménagements des pôles

Stationnement, étude détaillée des besoins et des coûts



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.



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



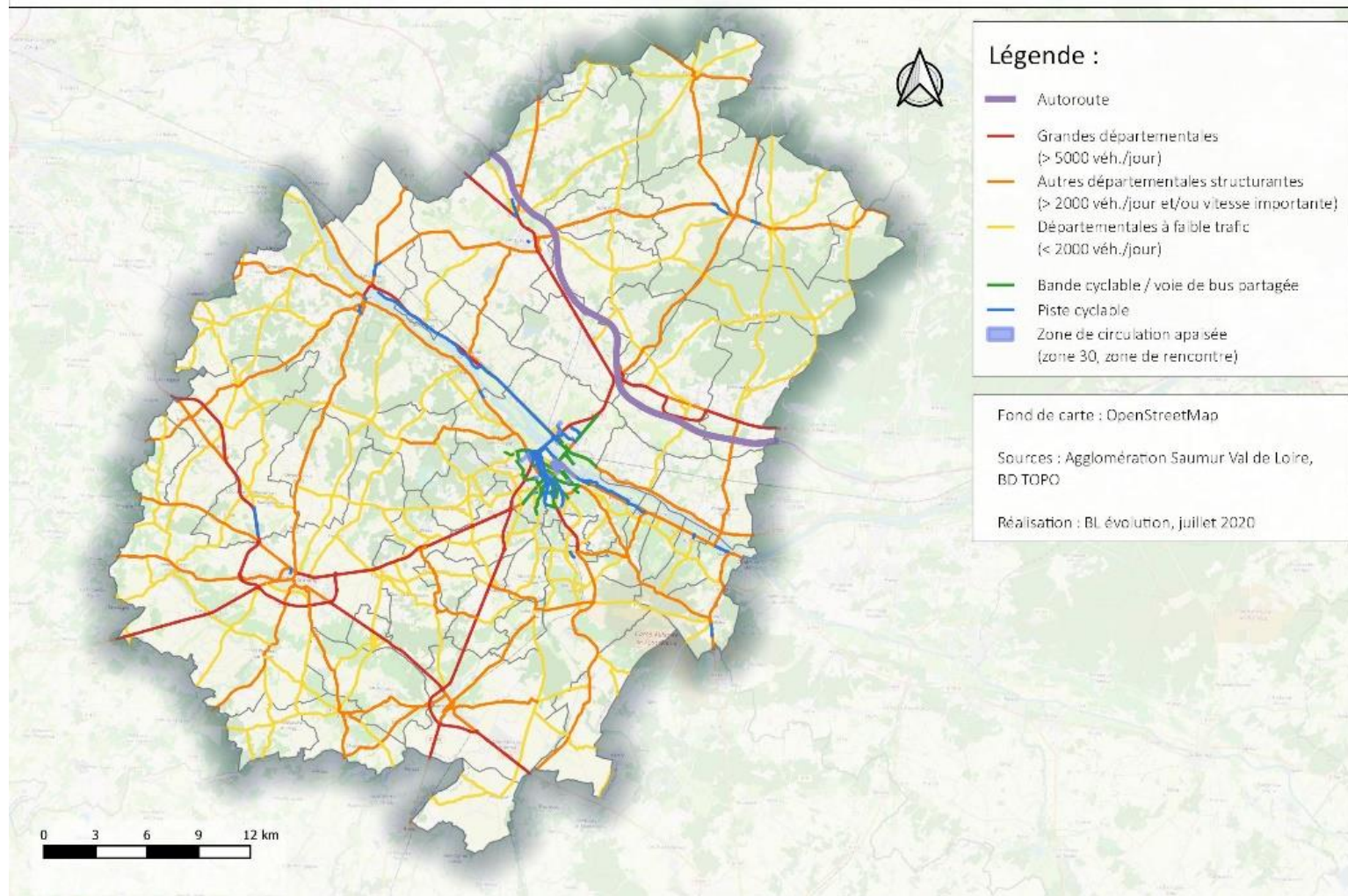
Le territoire n'est pas encore adapté à l'usage du vélo du quotidien

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

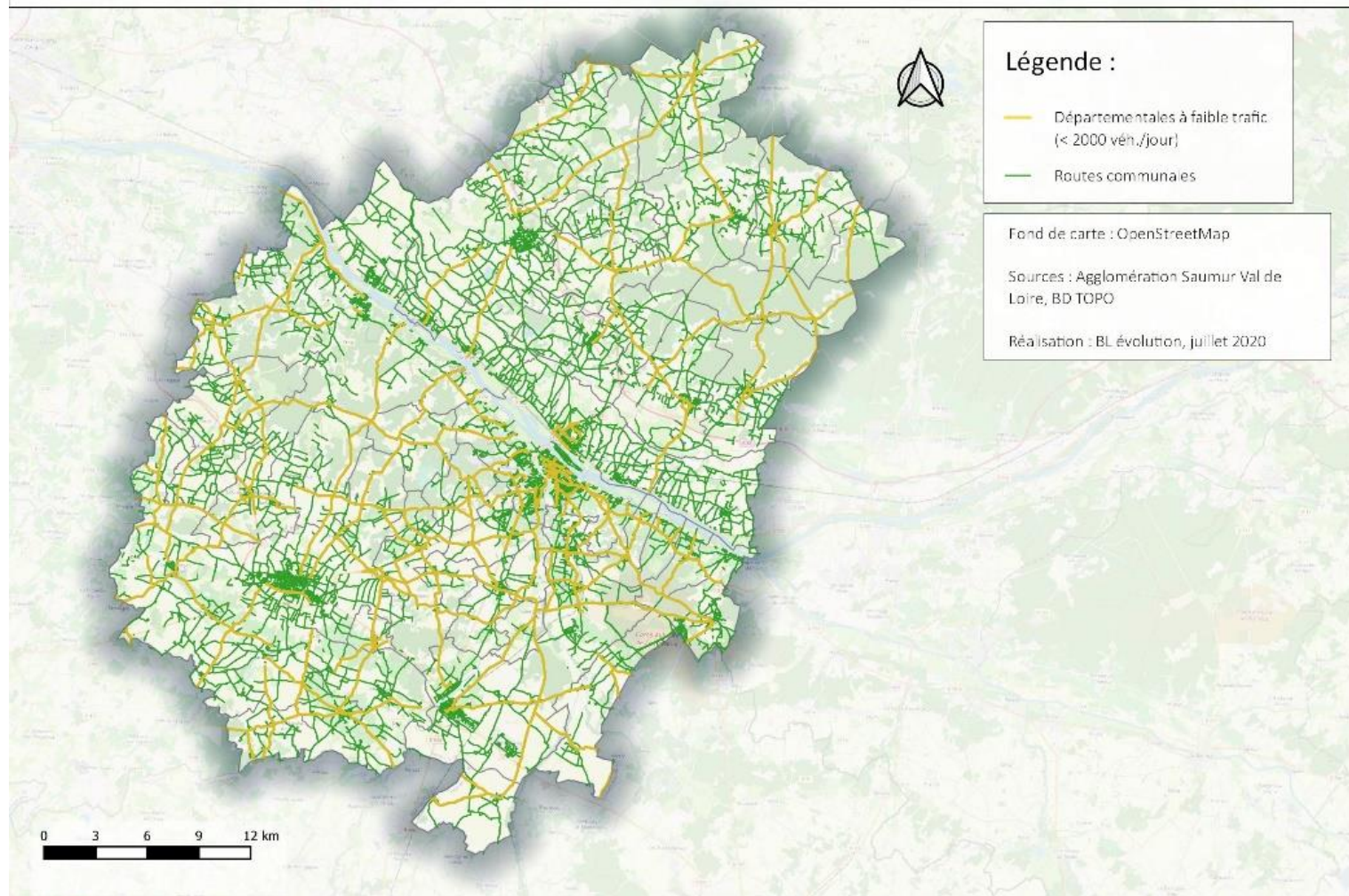


Cyclabilité du réseau existant





Réseau routier communal et départemental à faible trafic





Offre cyclable touristique de Saumur Val de Loire Agglomération

