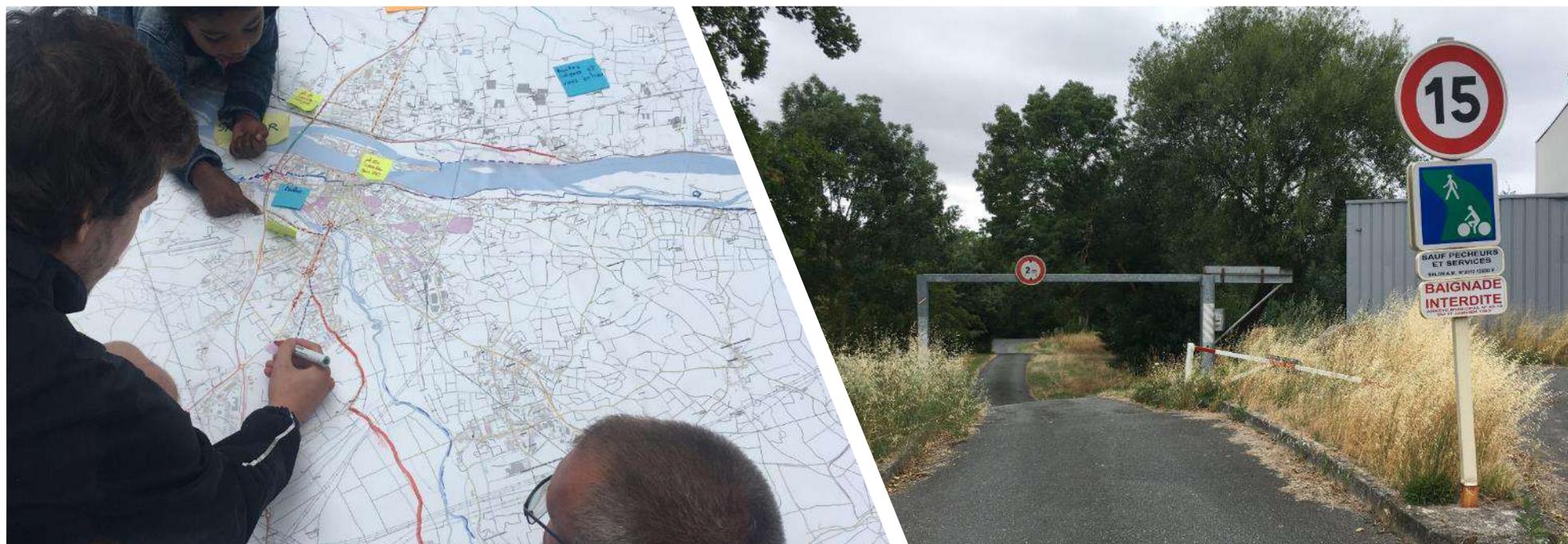


LANCEMENT DU CLUB VELO
EXTRAITS DU DIAGNOSTIC CYCLABLE

6 Octobre 2020



Contact BL Evolution

Julien Langé



Contact Client

Emmanuelle Favier

SOMMAIRE

Introduction

Présentation du diagnostic vélo du territoire

Morphologie du territoire

Analyse de la demande potentielle

Analyse de l'offre

Grands axes de réponse aux enjeux

Annexes

Introduction

Contexte national et local



Plan national vélo, 4 grands axes :

- Sécurité : développer les aménagements cyclables et améliorer la sécurité routière
- Sûreté : mieux lutter contre le vol
- Créer un cadre incitatif reconnaissant pleinement l'usage du vélo comme un mode de transport vertueux
- Développer une culture vélo

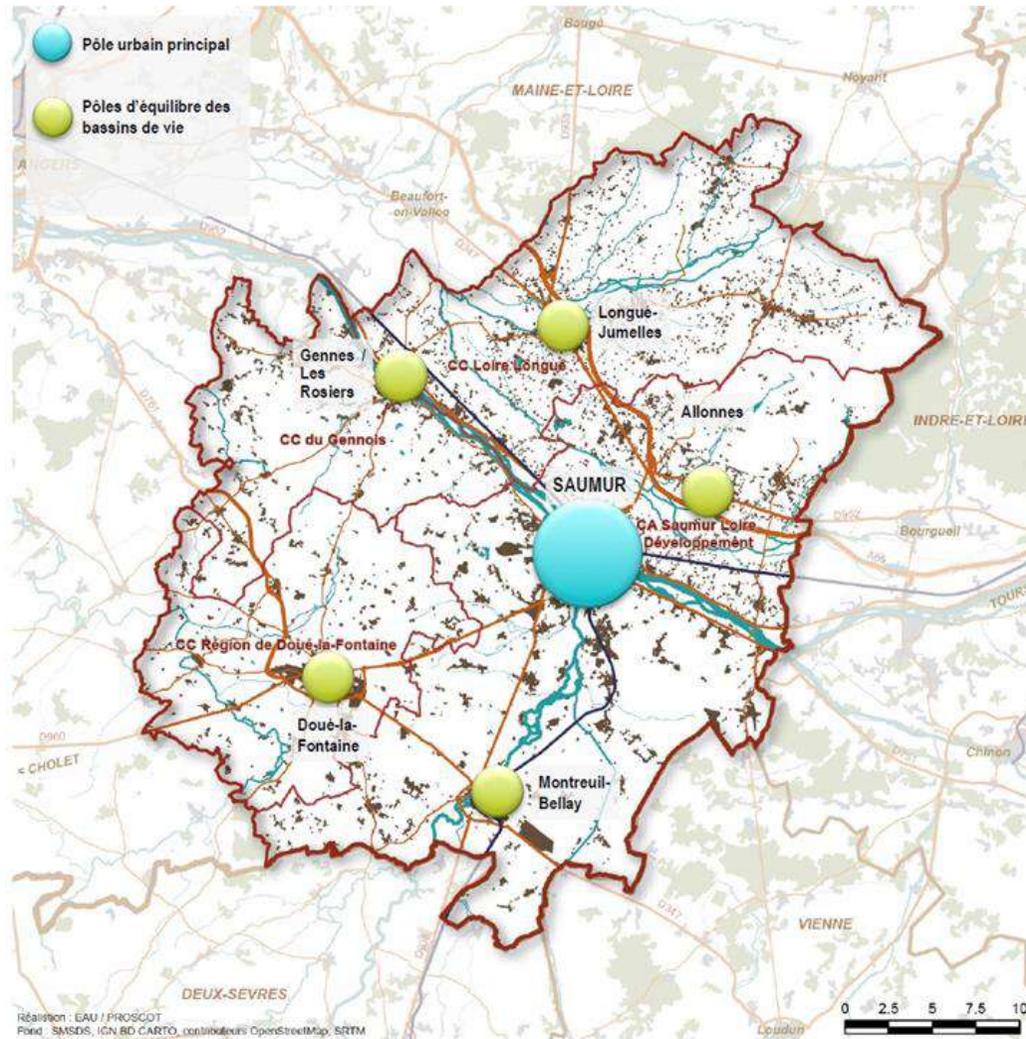
Le développement de la mobilité cyclable du quotidien est un objectif inscrit dans les différentes démarches menées par la CASVL :

- Axe 2 du PCAET : développer la mobilité durable et bas carbone.
- Orientation 3.1 du SCoT : Organiser les mobilités pour un même accès aux services et à l'emploi, et l'adaptation au changement climatique.
- Orientation 2.3.E. du PLUi : Améliorer la mobilité des personnes.
- Orientation 2.1. du projet de territoire : Améliorer les transports en commun et la mobilité douce.

Présentation du diagnostic vélo du territoire

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

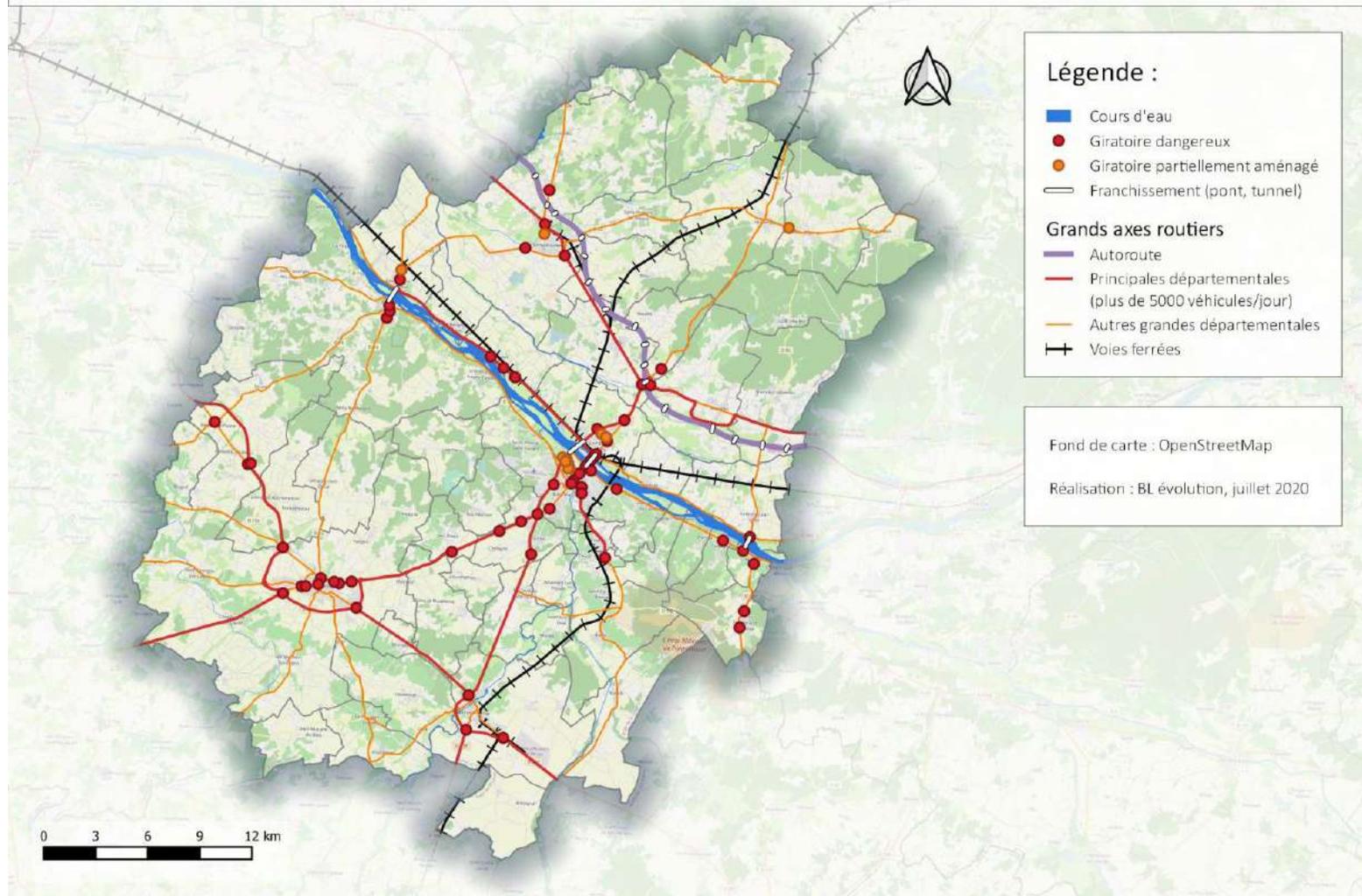
Morphologie du territoire



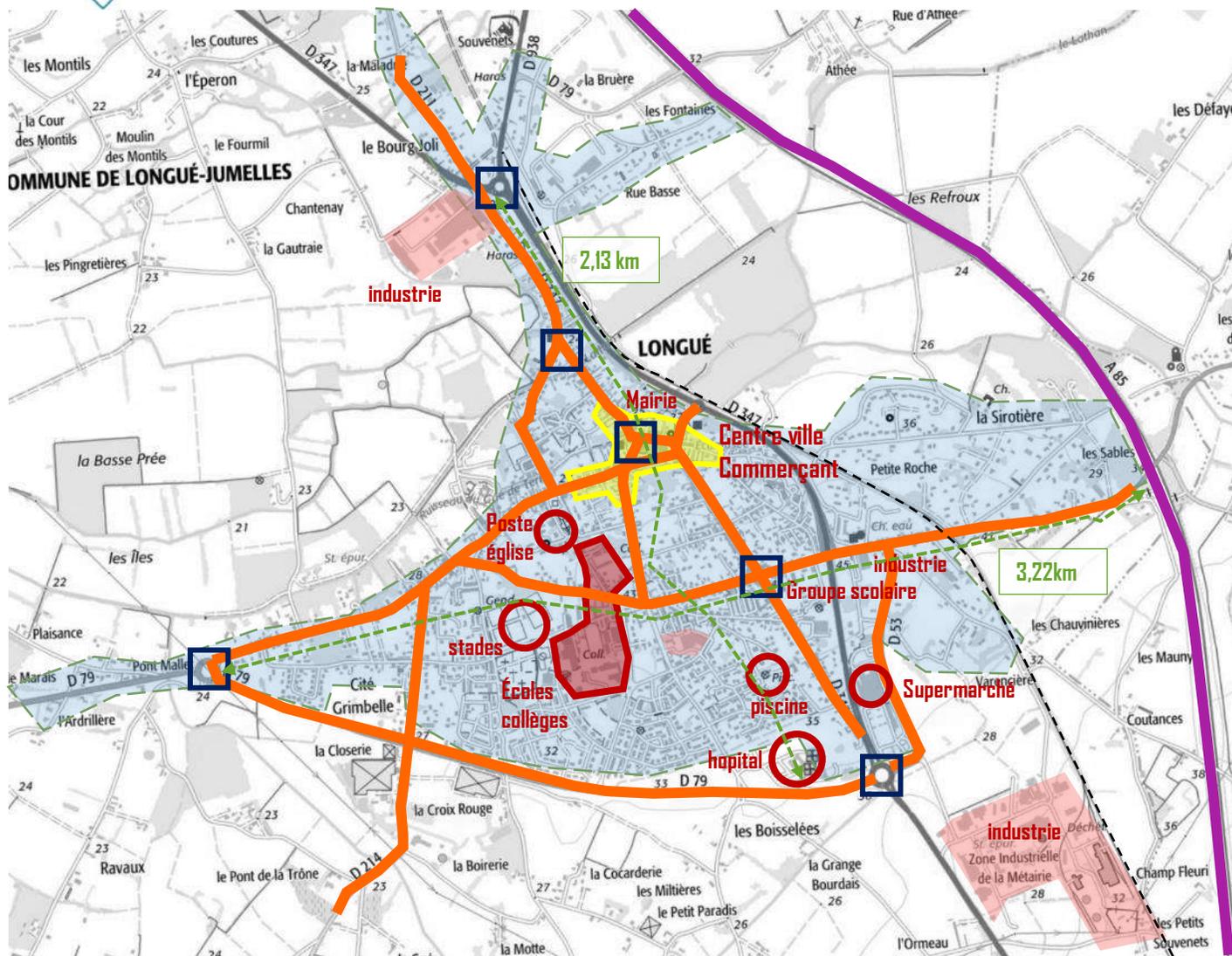
L'architecture actuelle et proposée à long terme pour le Grand Saumurois

Morphologie du territoire

Coupures et discontinuités territoriales



Morphologie du territoire – zoom sur les pôles urbains



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

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.**
- Une **population jeune et active** (nombreux écoliers, collégiens et actifs en milieu de carrière) plus **susceptibles 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.

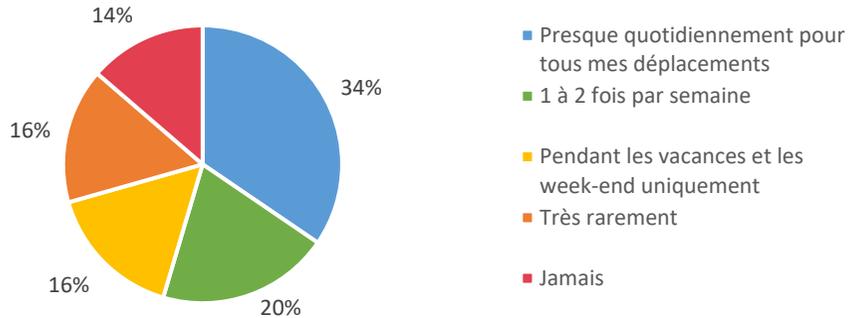
Présentation du diagnostic vélo du territoire

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

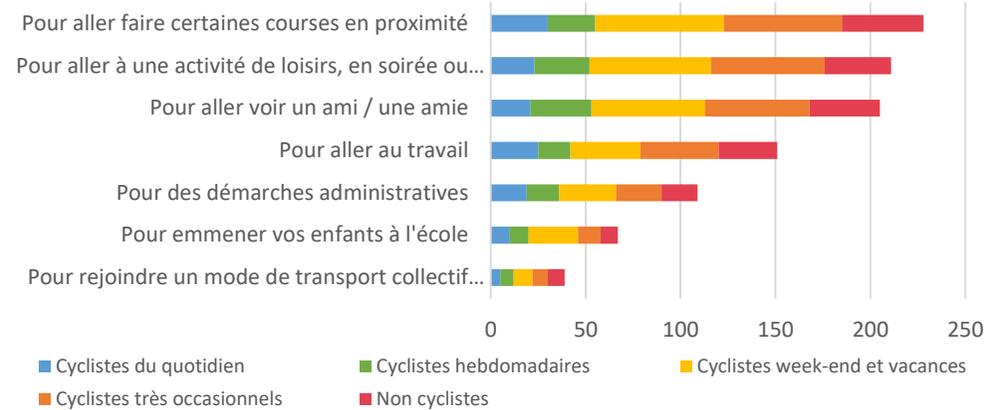
Analyse de la demande

Enquête

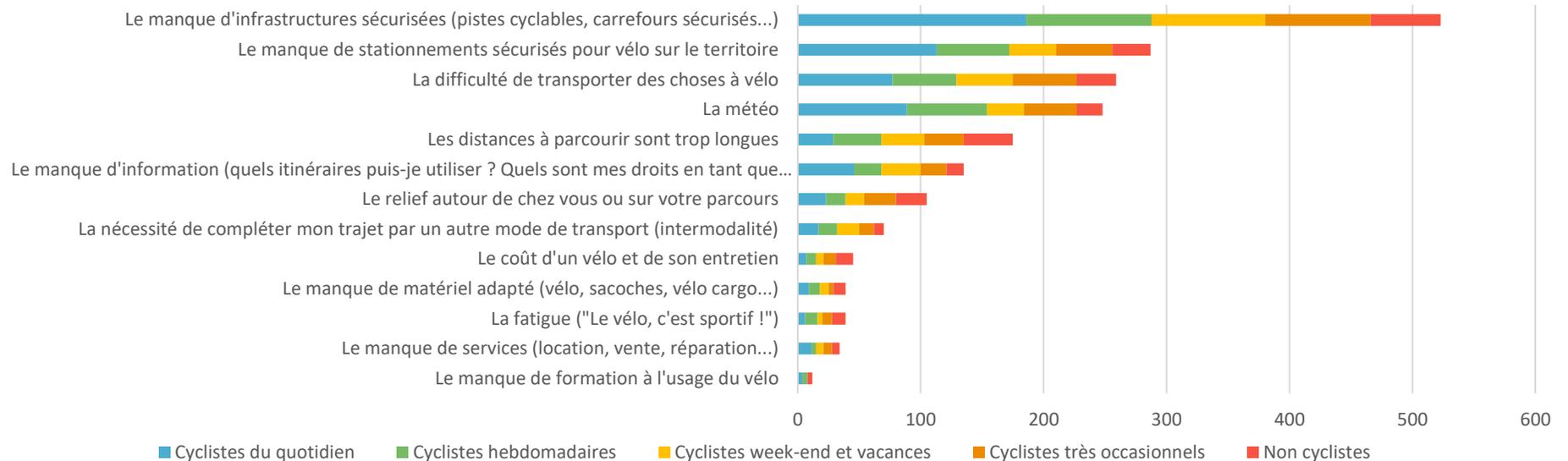
Utilisez-vous le vélo pour vos déplacements du quotidien ?



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



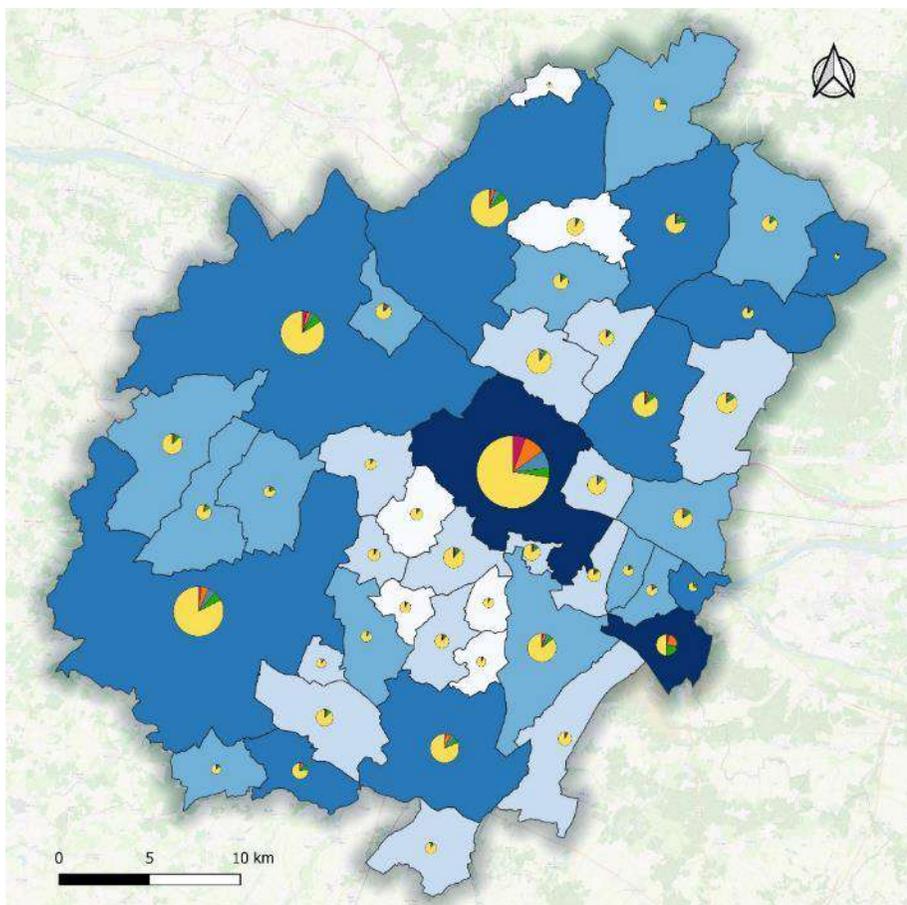
Quelles sont les raisons qui vous empêchent de faire du vélo, ou davantage de vélo ?



Analyse de la demande

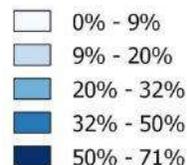
Flux domicile-travail – Un fort usage de la voiture pour aller travailler, parfois dans sa commune

Habitudes de transport des actifs ayant un emploi

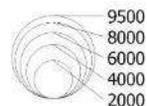


Légende :

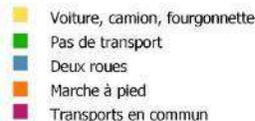
Part des actifs travaillant dans leur commune de résidence



Nombre d'actifs ayant un emploi au lieu de résidence



Moyen de transport utilisé pour se rendre au travail



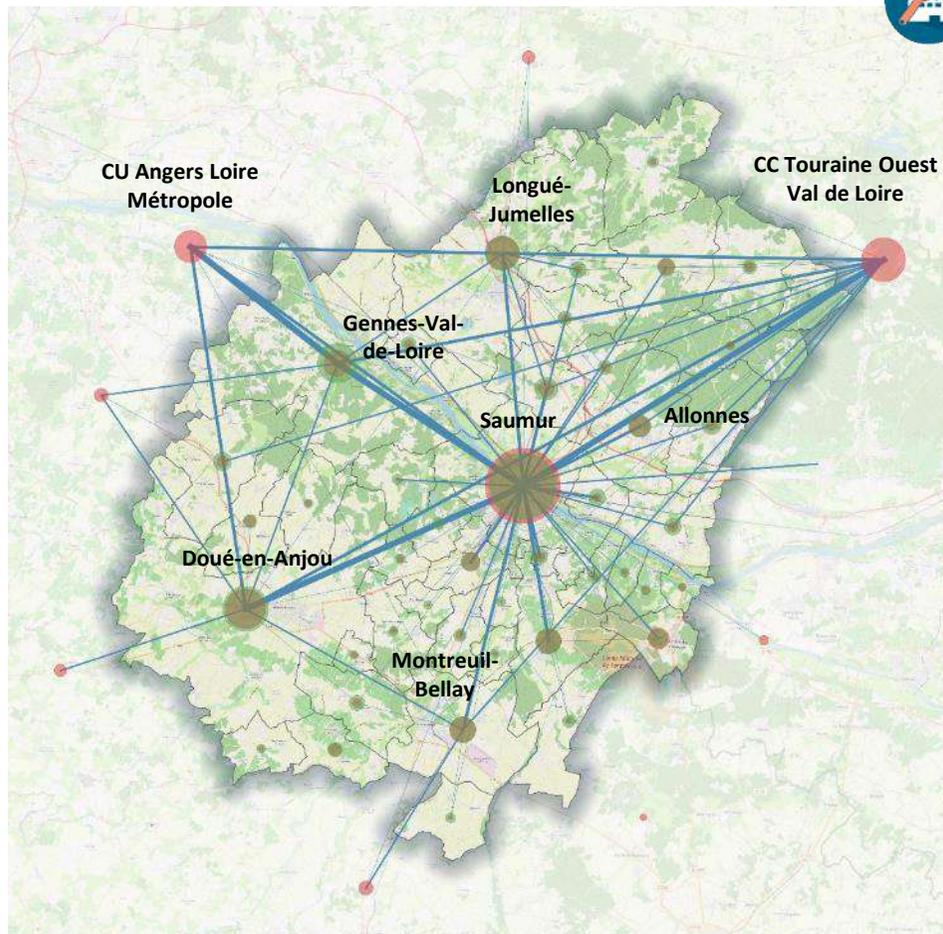
- 40% des actifs du territoire ayant un emploi travaillent dans leur commune de résidence, ce qui représente 15 200 personnes
- 82% des actifs de CASVL ayant un emploi utilisent la voiture pour se rendre au travail, même en proximité
- 63% des actifs résidant à Saumur et ayant un emploi travaillent à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

Analyse de la demande

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 :

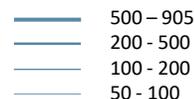
Nombre d'actifs résidant dans la CASVL et travaillant dans la commune



Nombre d'actifs ayant un emploi résidant dans la commune



Flux domicile – travail en nombre de personnes



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)**

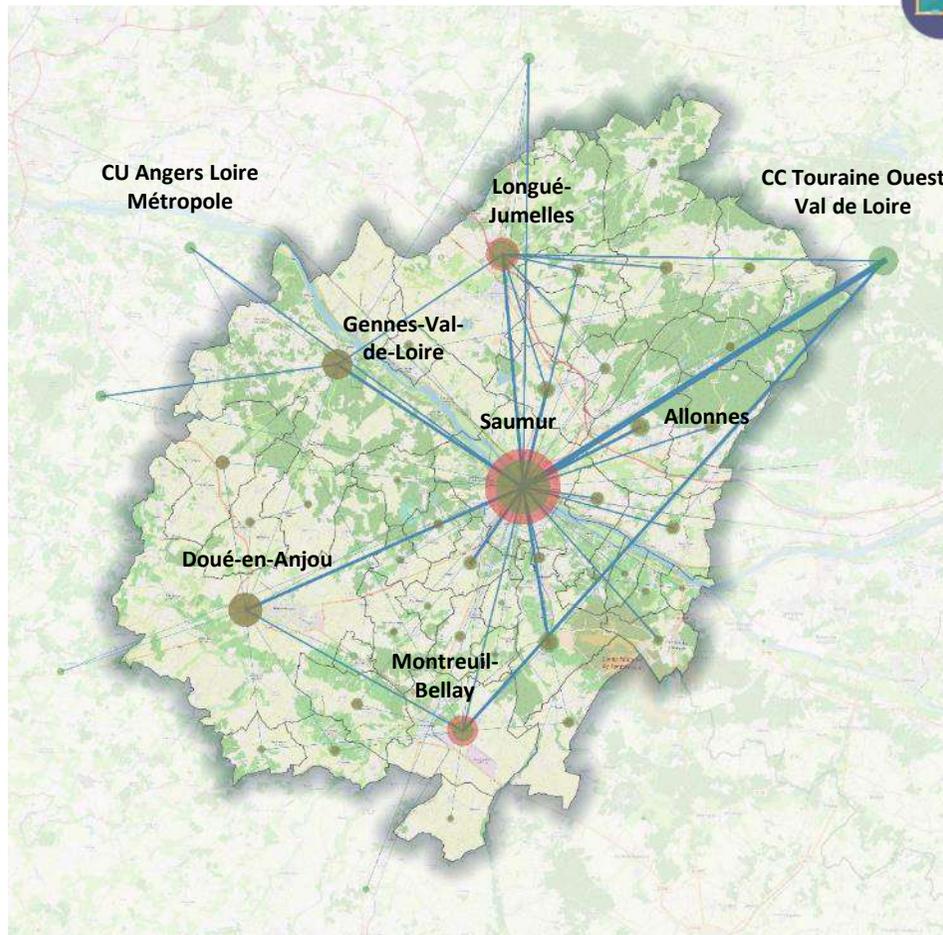
Flux domicile-travail au départ de la CASVL les plus importants

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

Analyse de la demande

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 :

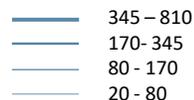
Nombre d'élèves étudiant dans la commune



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



Flux domicile – lieu d'étude en nombre de personnes



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.

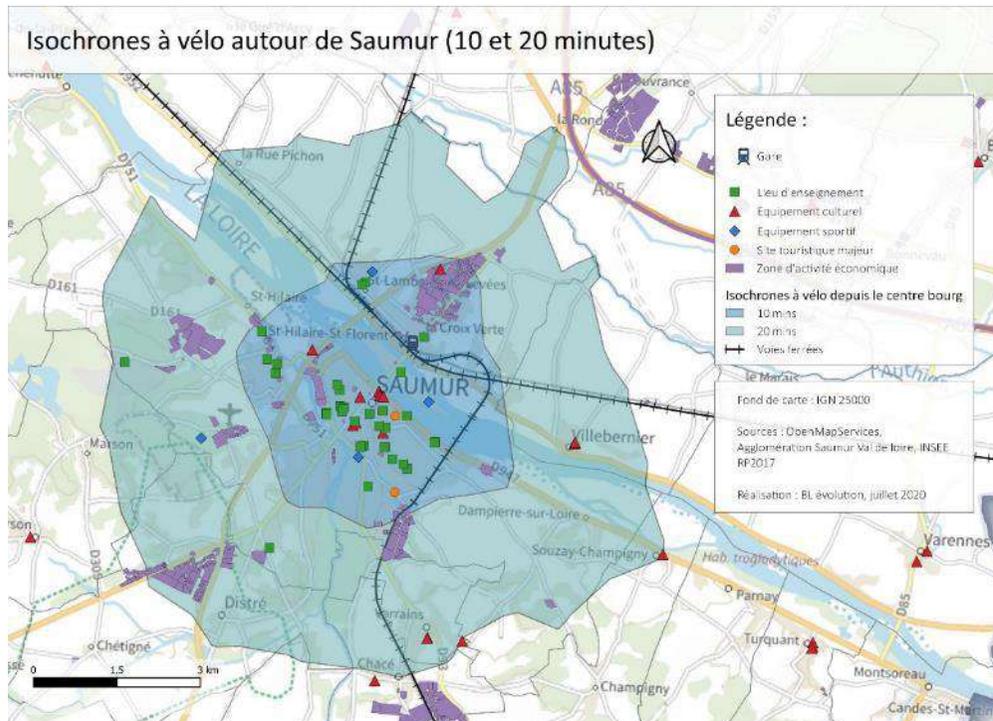
- **Saumur, Montreuil-Bellay, Doué-en-Anjou, Gennes-Val-de-Loire et Longué-Jumelles sont les principaux pôles d'étude de l'agglomération générant des déplacements inter-communes**
- **Saumur attire 53% des flux inter-communes d'élèves étudiant sur le territoire (4 960 élèves)**

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

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	

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.

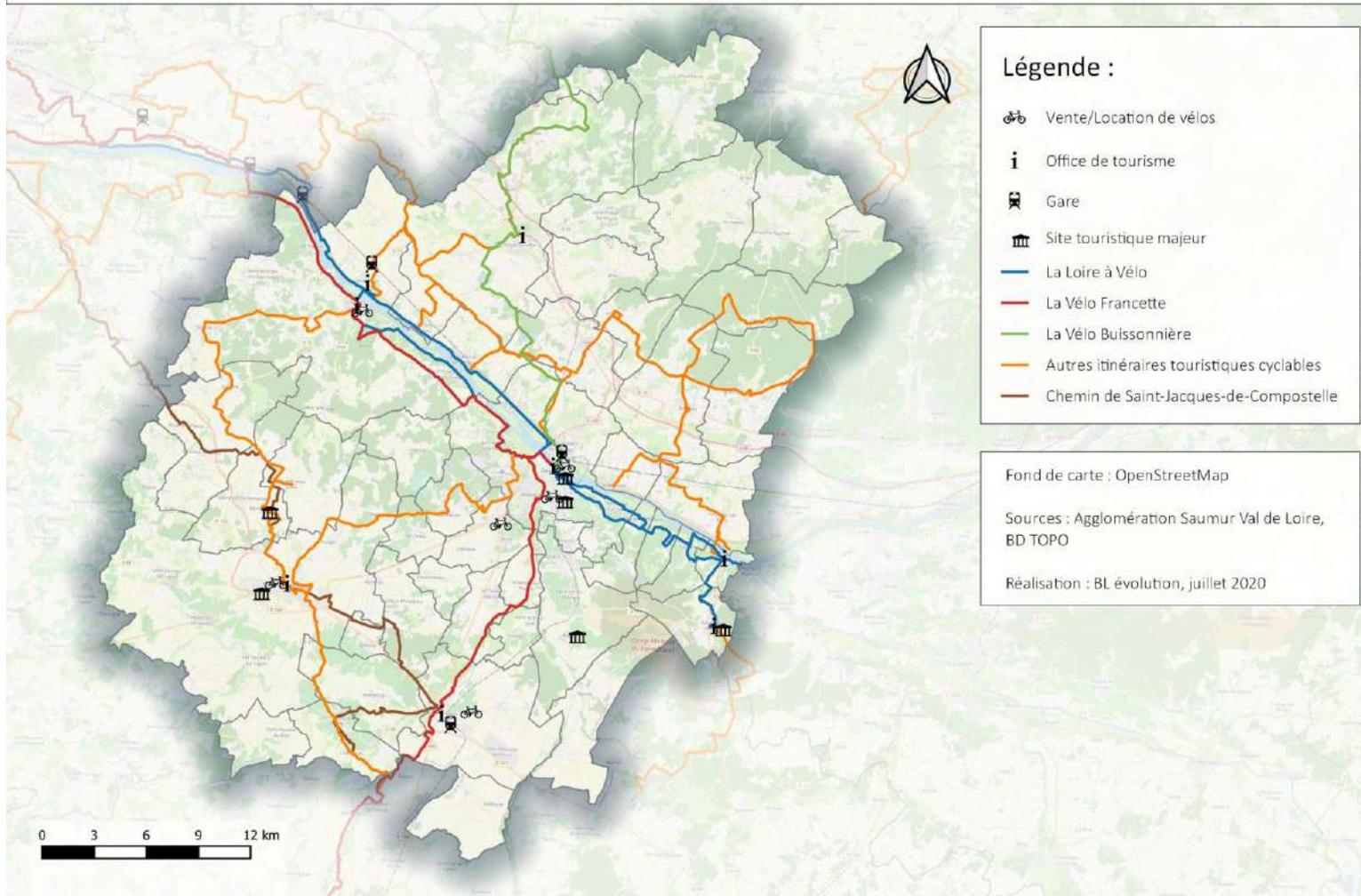
Diagnostic

- **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)** 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

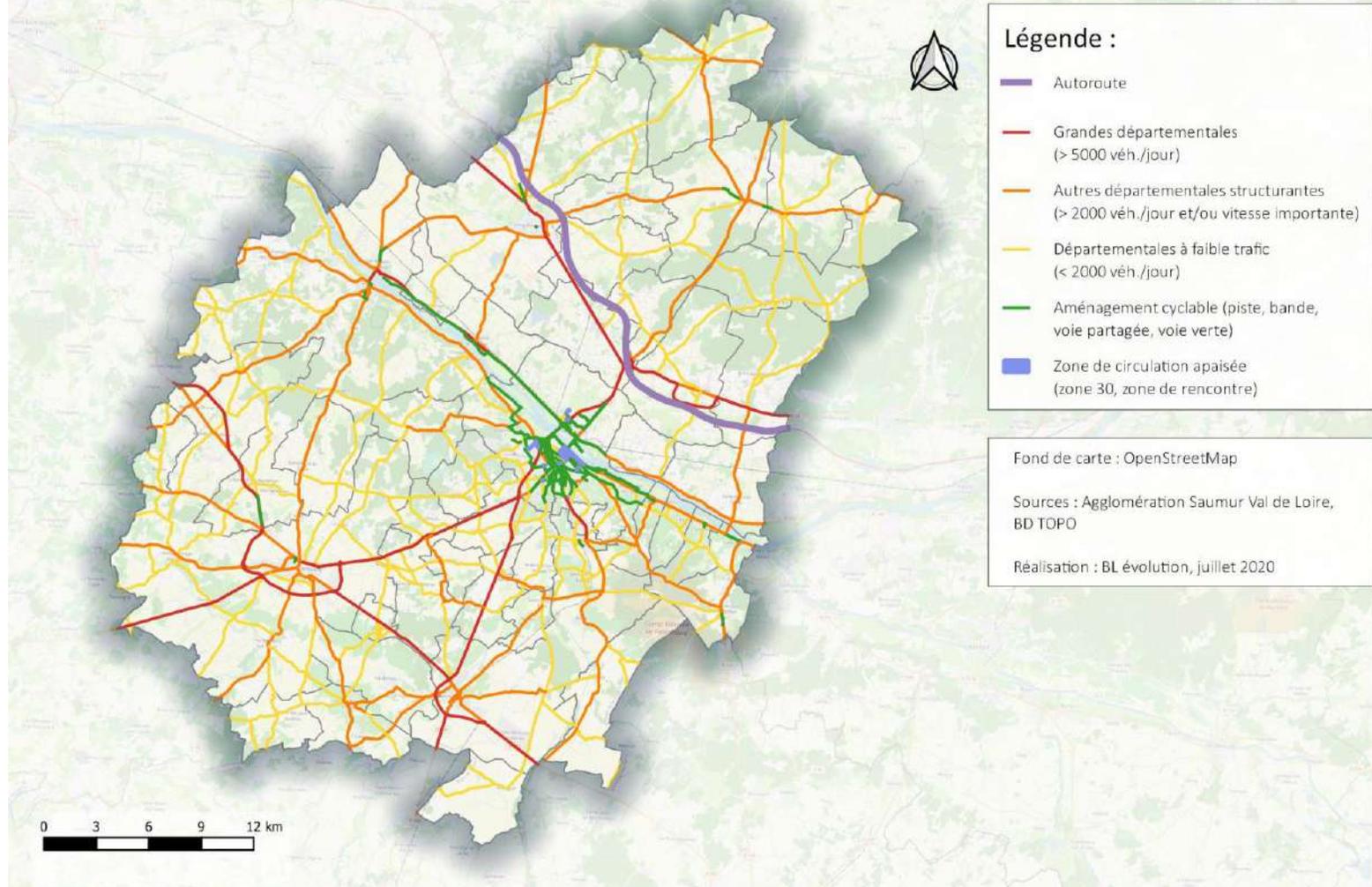
Présentation du diagnostic vélo du territoire

- 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

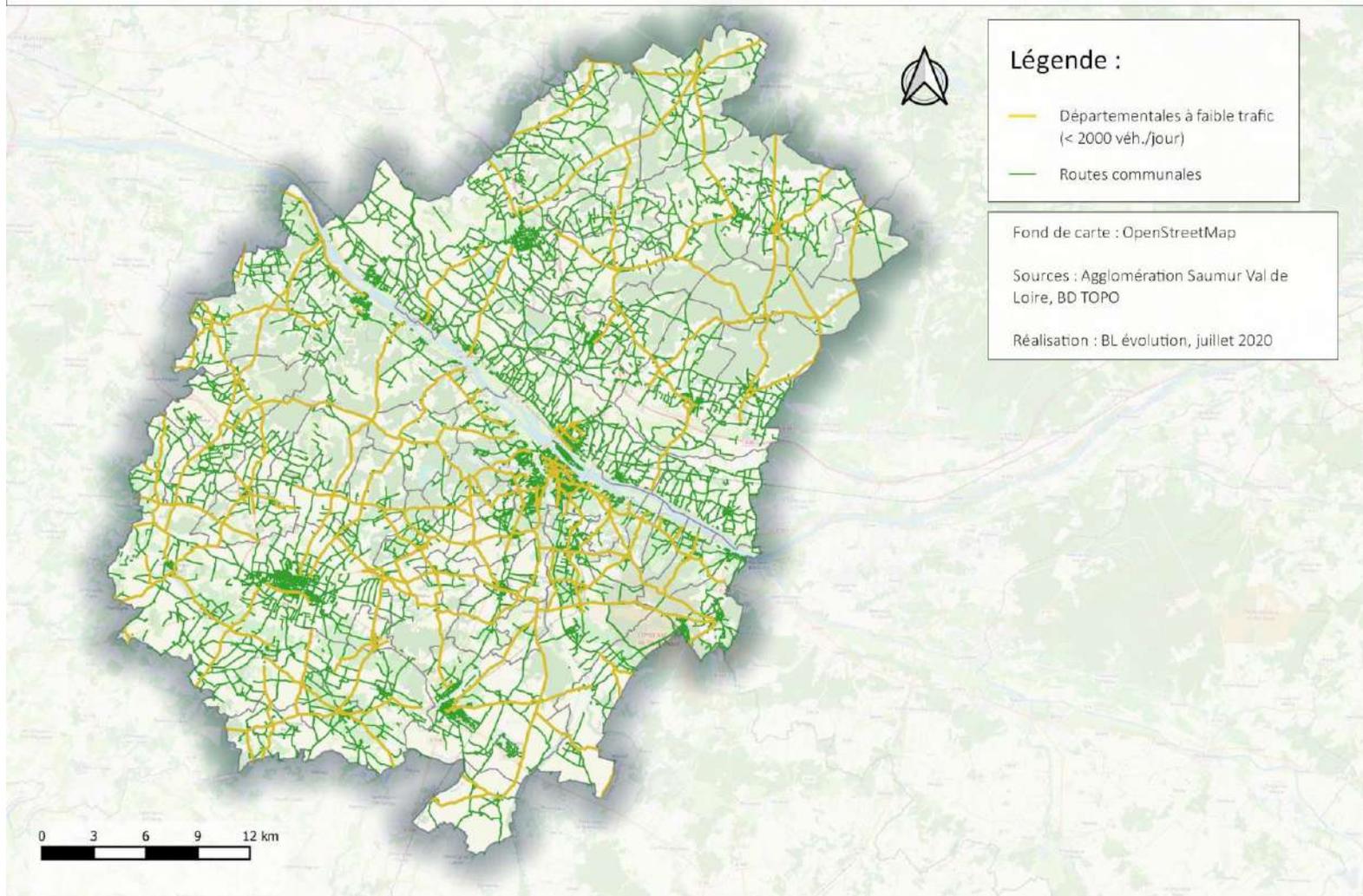
Offre cyclable touristique de Saumur Val de Loire Agglomération



Cyclabilité du réseau existant



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. 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.

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**.

Analyse de l'offre

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



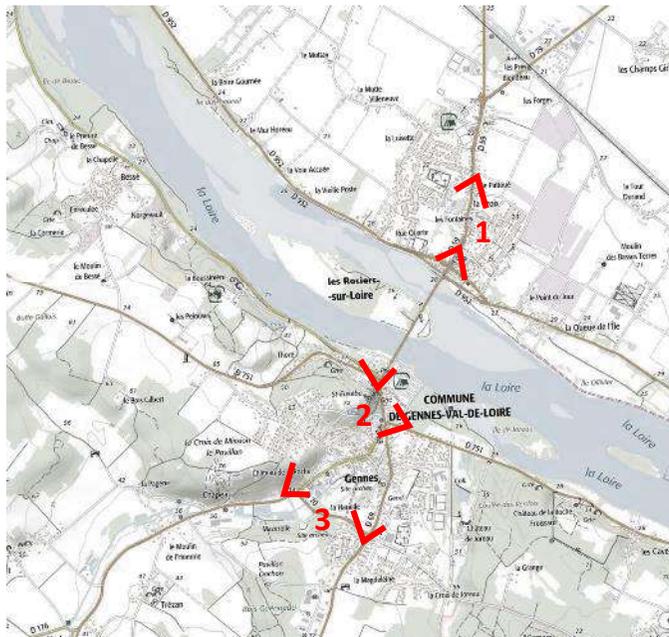
D347 entre Longué-Jumelles et Vivy



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

Analyse de l'offre – les pôles urbains



Conditions d'accessibilité cyclable à Gennevilliers et Les Rosiers

Côté Gennevilliers, 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 Gennevilliers, 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.

Analyse de l'offre

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'emportierage (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 de l'offre

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 de l'offre

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 de l'offre

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-Jumelles :

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



Analyse de l'offre

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.

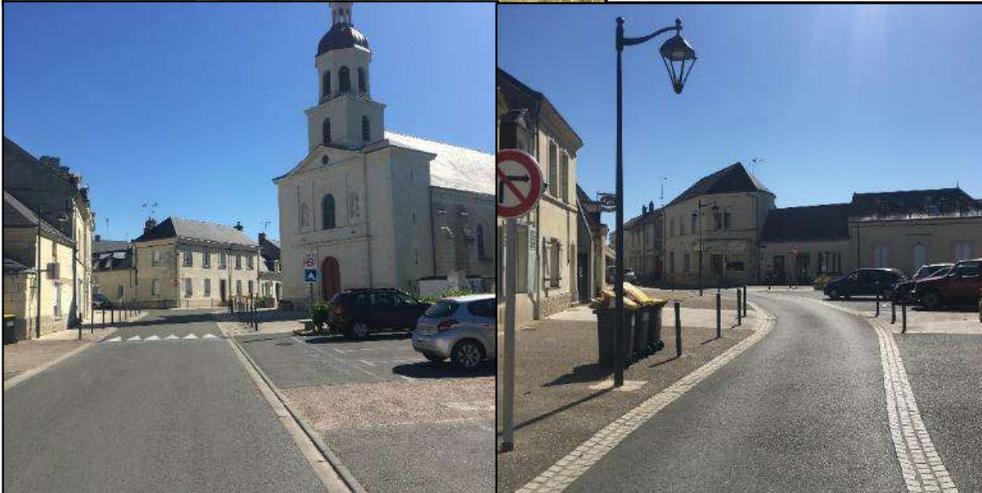
Analyse de l'offre

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.



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 :

Pôle de Saumur :

- **Axes structurants peu ou mal aménagés :**
 - **D347E sur la traversée nord-sud de Saumur :** bande cyclable trop étroite avec risque d'emportierage 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. Difficulté pour rejoindre la voie verte du Thouet avec un vélo cargo, une carriole ou un vélo allongé (barrières à franchir).
 - **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 René 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...

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 sécurisé, 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).

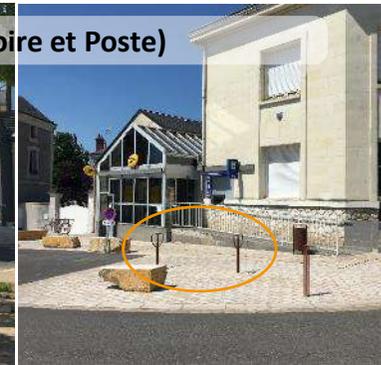
- Grands axes structurants, carrefours et ronds-points : manque général d'aménagements cyclables ou d'itinéraires alternatifs.
- Centres bourgs : souvent un manque d'apaisement (beaucoup de circulation et de vitesse) et des aménagements cyclables pas toujours très lisibles.
- Pistes et bandes cyclables existantes :
 - Localisation : de nombreuses bandes cyclables le long de stationnements voiture avec des risques élevés d'emportierage, 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

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

Analyse de l'offre

Offre de stationnement vélo actuelle



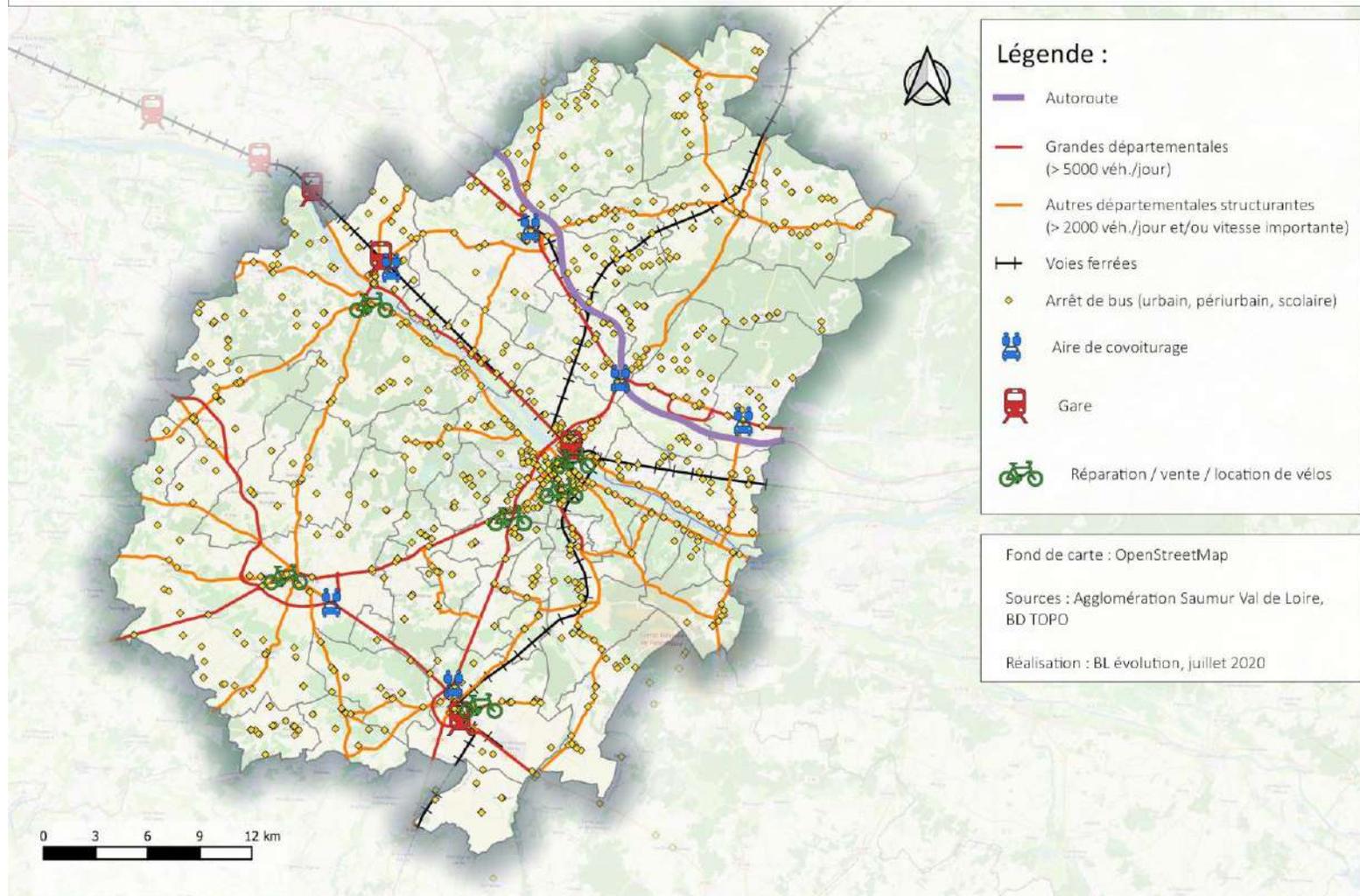
Les **stationnements cyclables** sont **globalement peu nombreux et parfois sous dimensionnés** (762 référencés dans le SIG de l'agglomération sur le périmètre de Saumur Loire Développement). On compte notamment peu de stationnements cyclables à proximité des pôles d'attractivité (supermarchés, centres-villes, 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.

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



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.

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.

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.

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

Diagnostic

- **Une pratique du vélo qui demeure encore essentiellement 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-Jumelles...
- Quelques axes secondaires suffisamment calmes pour être jalonnés, mais 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.**

Présentation du diagnostic vélo du territoire

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

Grands axes de réponse aux enjeux

7 grands axes 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



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



Assurer des rabattements efficaces et sécurisés vers les véloroutes-voies vertes



Mettre en place un jalonnement sécurisant et facilitant les déplacements sur les axes calmes non aménagés, voire les chemins carrossables



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



Développer une première boucle de services autour du conseil, de la réparation et de la location



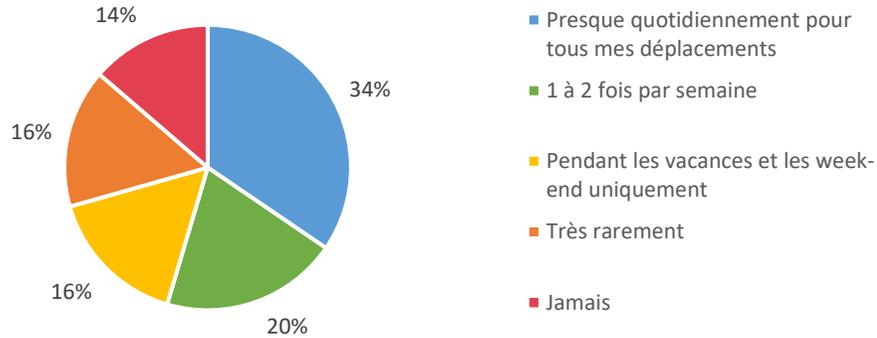
Elaborer une communication dynamique favorisant les changements d'usages

Annexes

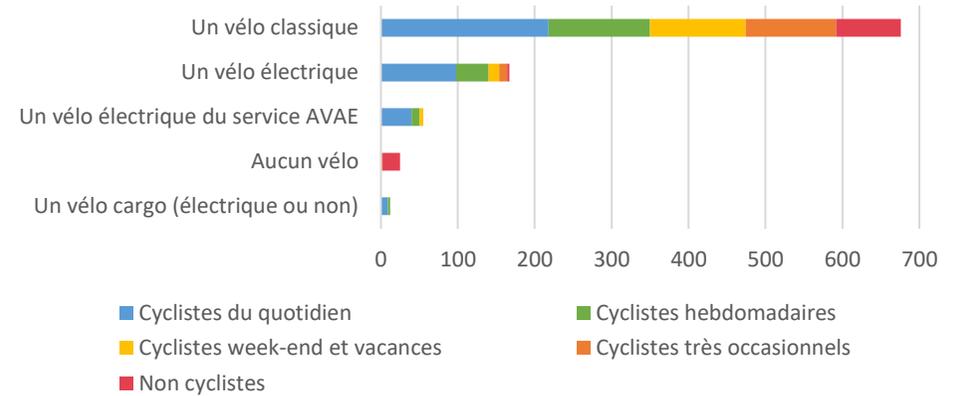
- Analyses complémentaires de l'enquête

Annexe : analyse complémentaire de l'enquête en ligne

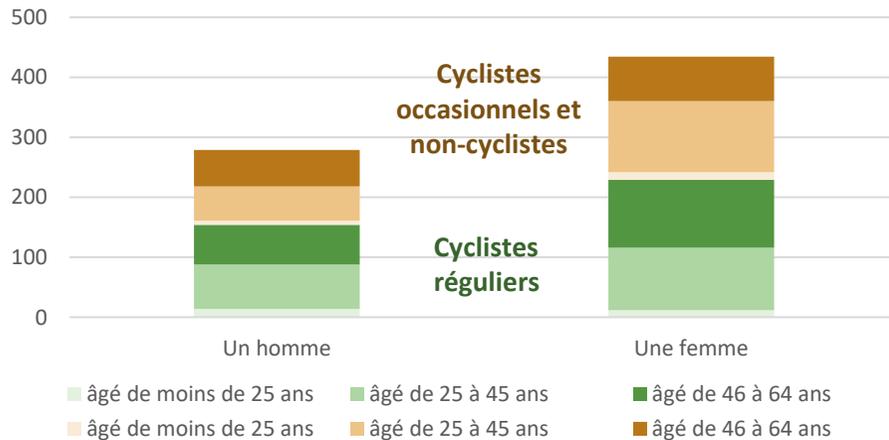
Utilisez-vous le vélo pour vos déplacements du quotidien ?



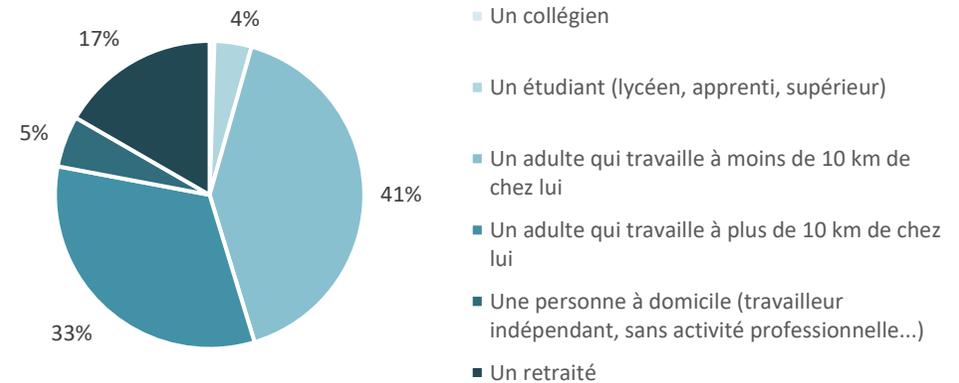
De quel(s) vélo(s) êtes-vous équipés ?



Profil des répondants

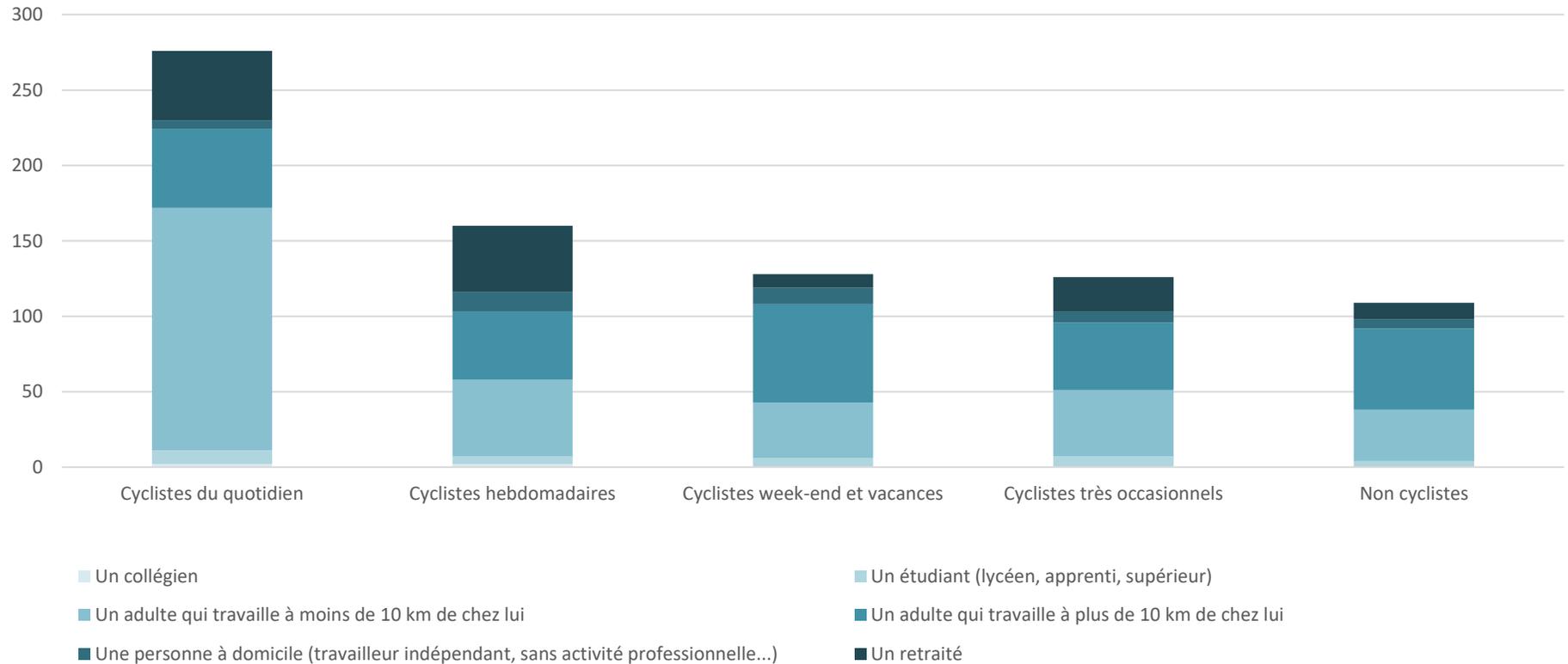


Activité des répondants



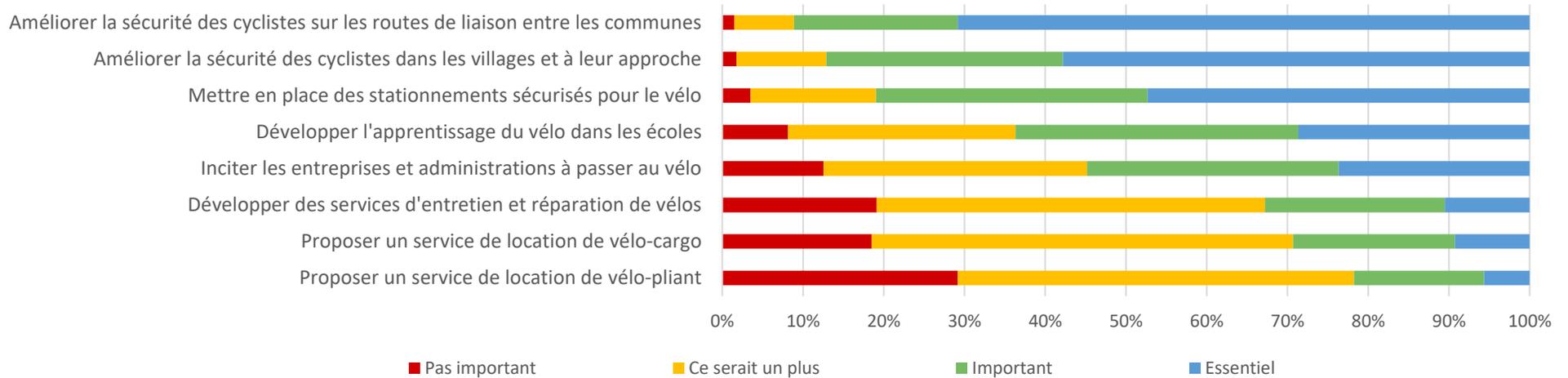
Annexe : analyse complémentaire de l'enquête en ligne

Profil des répondants

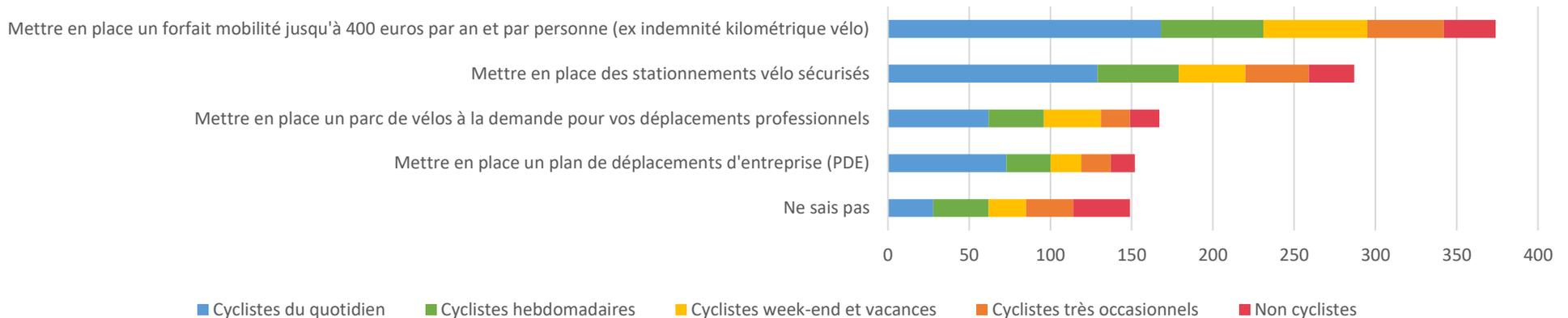


Annexe : analyse complémentaire de l'enquête en ligne

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

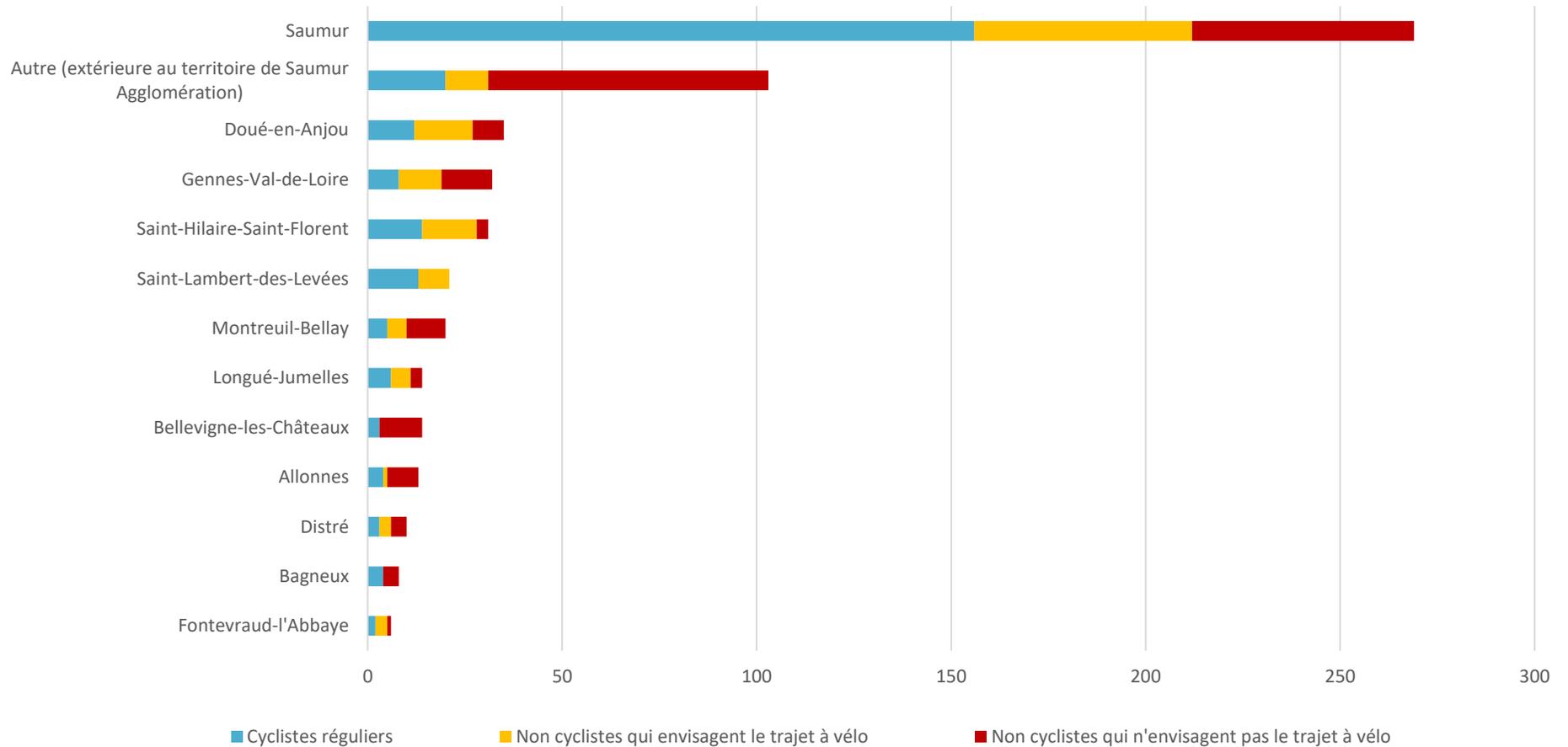


D'après vous, que pourrait faire votre entreprise, votre employeur, pour encourager l'usage du vélo des salariés ?



Annexe : analyse complémentaire de l'enquête en ligne

Répartition des répondants à l'enquête en fonction de la commune où ils travaillent et de leur prétention à réaliser leur trajet domicile-travail à vélo



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

