

Étude

*Le potentiel des véloroutes et des
voies vertes comme support de la
mobilité quotidienne*

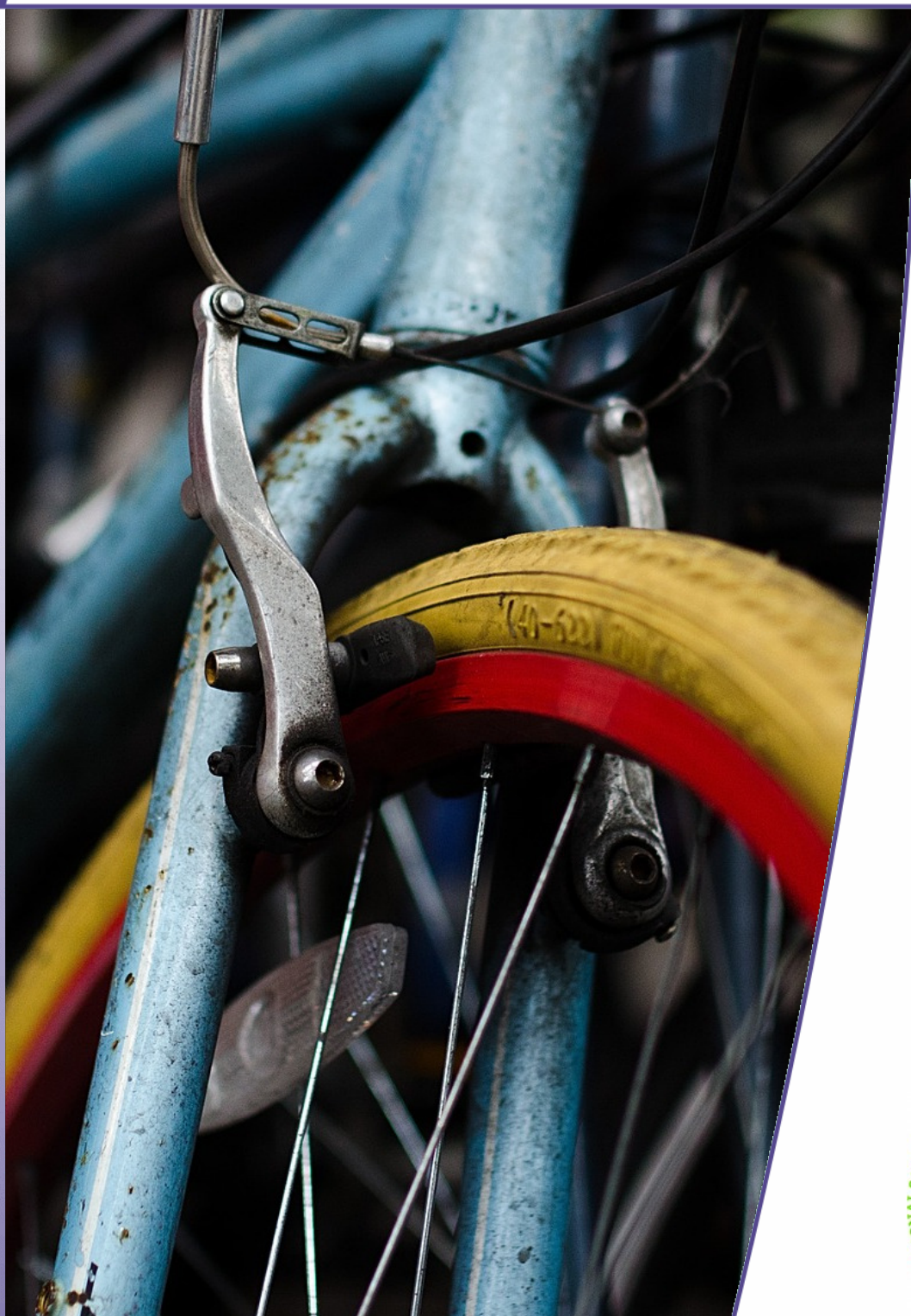
**Annexe F : fiches détaillées par
secteur**

**ANALYSES
ET CONNAISSANCE**

Collection
n° 210



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE



Rapport réalisé par Carto'Cité et C-Mobilité, pour le compte de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Pays de la Loire.



Auteurs : Charles Millet (Carto'Cité), Antoine Riche (Carto'Cité), Corentin Lemaitre (Ad'Missions, C-Mobilité),

Maîtrise d'ouvrage : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Pays de la Loire – Service Intermodalité Aménagement Logement – Division Intermodalité

Assistance à maîtrise d'ouvrage : centre d'études sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) – Direction Territoriale Ouest – Département infrastructures, mobilité, environnement et risques (DIMER – groupe sécurité des déplacements)



Cette étude contribue à la mise en œuvre du troisième plan régional santé environnement (PRSE 3)

Crédit photo page de garde : ©multisport.ph

Fiches détaillées par secteur

Les portions de véloroutes et voies vertes ayant le plus de potentiel pour les déplacements quotidiens, ont été définies en considérant leur capacité à relier les pôles générateurs de déplacement (traitement cartographique/géomatique). Pour aller plus loin, ce travail nécessite une analyse de terrain complémentaire pour vérifier la réalité de ce potentiel, et pouvoir proposer des leviers d'actions, des recommandations pour mettre en place les conditions favorables au développement de l'usage du vélo et des modes actifs en général.

Dans le cadre de cette étude, 26 communes (regroupées en 9 secteurs) ont fait l'objet d'une analyse plus détaillée suite à un travail d'observation sur le territoire. Il s'agit de communes plutôt rurales qui sont, pour certaines d'entre elles, engagées dans une politique de développement des modes actifs.

Département	Secteur	Commune
44	Blain	Blain
	Saint-Brévin-les-Pins	Corsept
		Saint-Brévin-les-Pins
		Saint-Michel-Chef-Chef
49	Saumur	Artannes-sur-Thouet
		Distré
		Rou-Marson
		Saumur
		Souzay-Champigny
		Vivy
53	Mayenne	Mayenne
		Saint-Fraimbault-de-Prières
	Château-Gontier	Château-Gontier
		Ménil
		Saint-Fort
72	Sablé-sur-Sarthe	Juigné-sur-Sarthe
		Sablé-sur-Sarthe
	La Flèche	La Flèche
85	Luçon	Les Magnils-Reigniers
		Luçon
		Péault
	Montaigu	Cugand
		La Bernardière
		Montaigu
		Saint-Georges-de-Montaigu
		Saint-Hilaire-de-Loulay

Communes étudiées

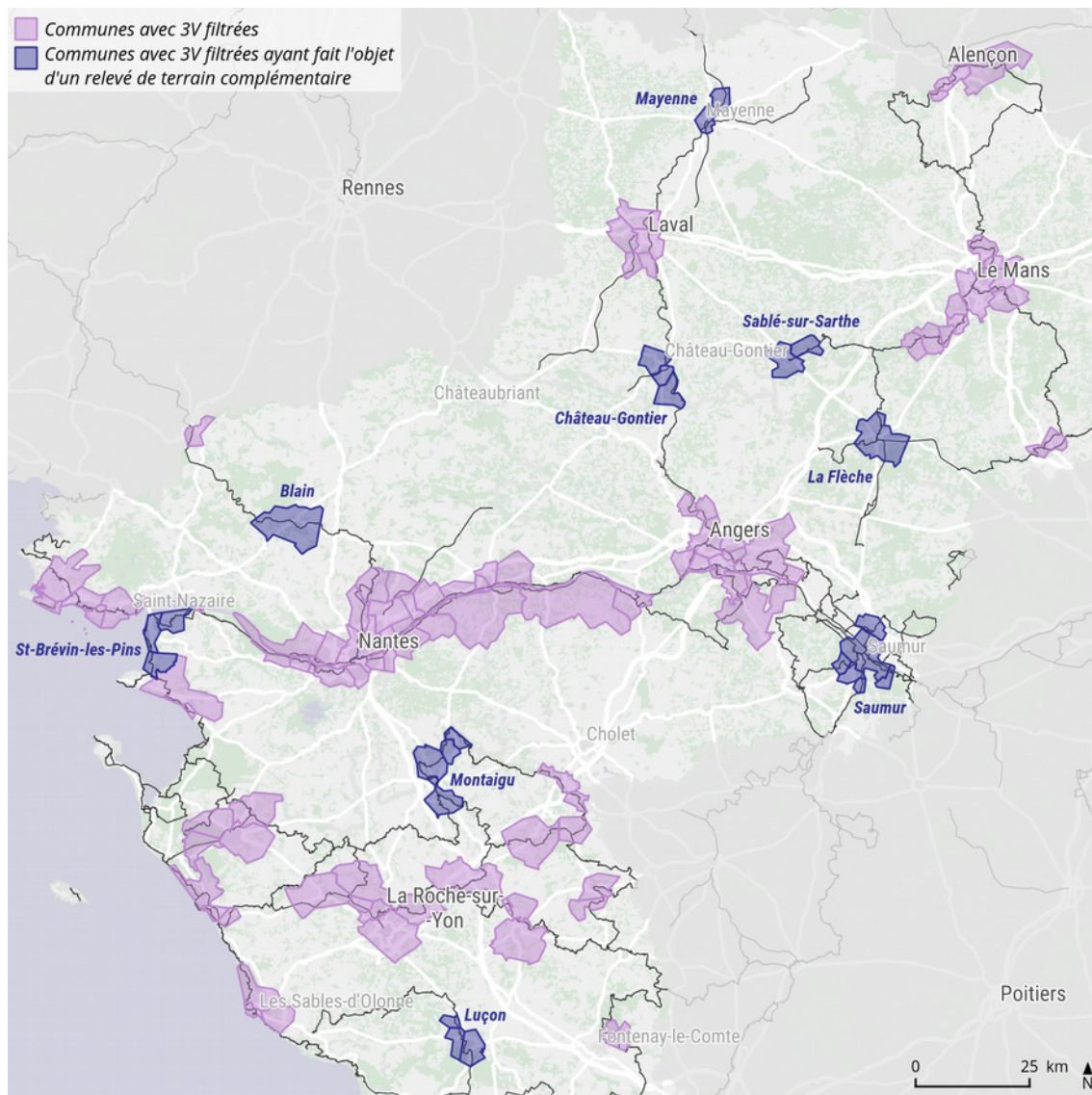
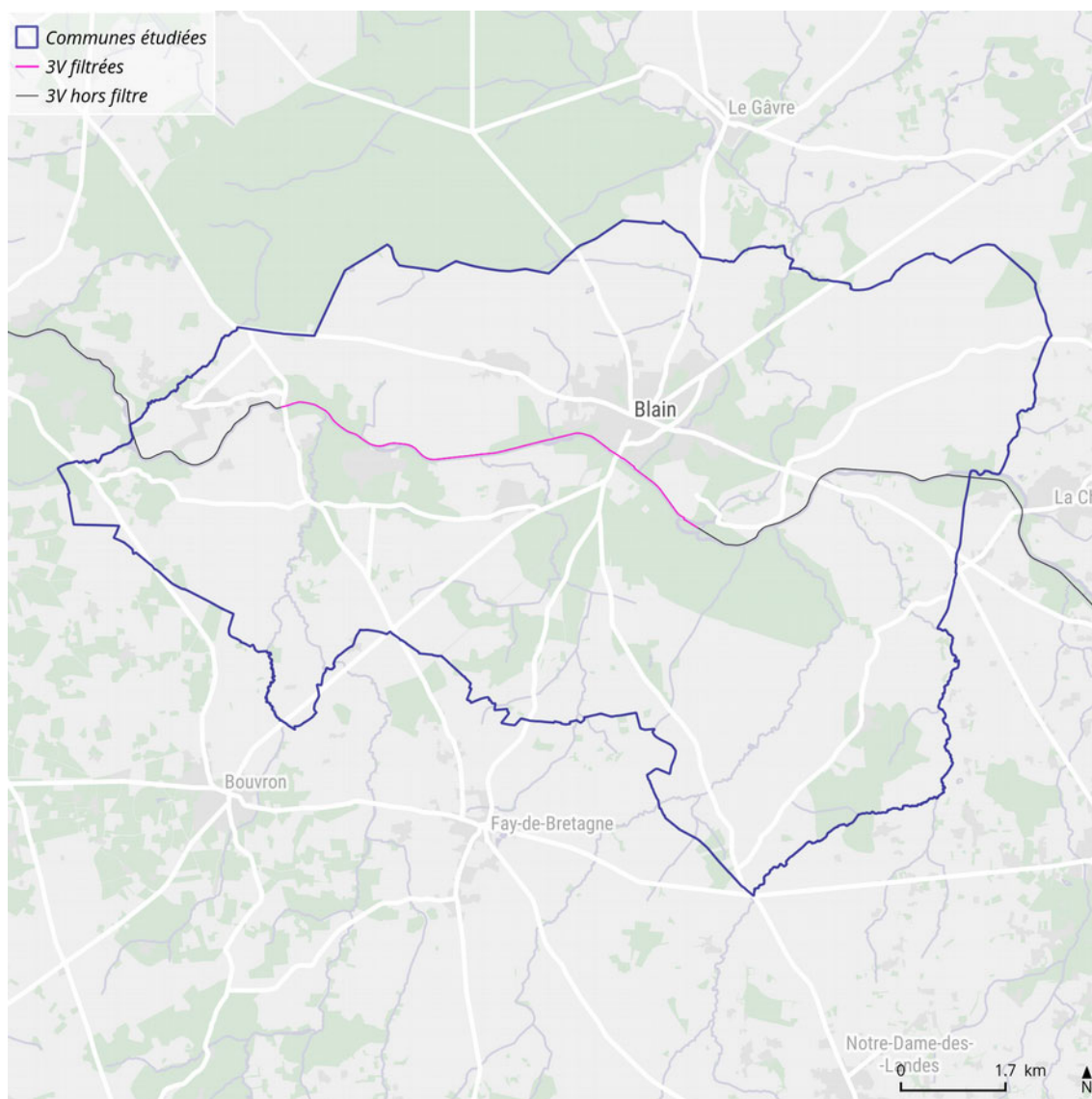


Table des matières

Secteur de Blain.....	5	Château-Gontier.....	56
Blain.....	6	Ménil.....	60
Secteur Saint-Brévin-les-Pins.....	11	Saint-Fort.....	63
Corsept.....	12	Secteur de Sablé-sur-Sarthe.....	67
Saint-Brévin-les-Pins.....	16	Juigné-sur-Sarthe.....	68
Saint-Michel-Chef-chef.....	20	Sablé-sur-Sarthe.....	71
Secteur de Saumur.....	23	Secteur de La Flèche.....	75
Artannes-sur-Thouet.....	24	La Flèche.....	76
Distré.....	27	Secteur de Luçon.....	81
Rou-Marson.....	31	Les Magnils-Reigniers.....	82
Saumur.....	35	Luçon.....	86
Souzay-Champigny.....	39	Péault.....	91
Vivy.....	43	Secteur de Montaigu.....	95
Secteur de Mayenne.....	47	Cugand.....	96
Mayenne.....	48	La Bernardière.....	99
Saint-Fraimbault-de-Prières.....	51	Montaigu.....	102
Secteur de Château-Gontier.....	55	Saint-Georges-de-Montaigu.....	105
		Saint-Hilaire-de-Loulay.....	108

Secteur de Blain

La commune de Blain est traversée par une section filtrée de la Vélodyssée, qui utilise le canal de Nantes à Brest.



Analyse générale

Sur cette première carte du secteur on peut réaliser des observations sur le tracé de la véloroute, sa directivité et la desserte permise par la 3V. L'itinéraire vélo traverse la commune sur un axe Est-Ouest, il passe au Sud de la zone agglomérée de Blain et du bourg Saint-Omer-de-Blain. La section filtrée de la véloroute se termine avant de dépasser les limites communales.

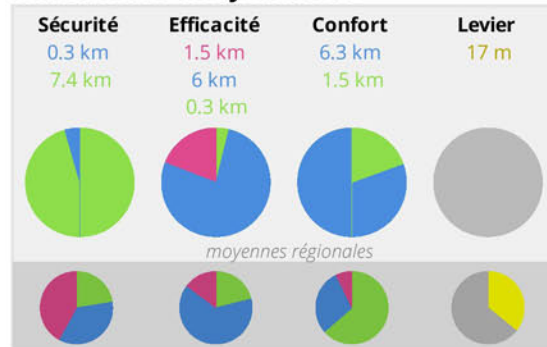
La commune de **Blain** comporte **7.8 km** de Véloroutes et Voies Vertes filtrées (cf. *Présentation de l'étude*). À moins de 2 km des 3V on compte environ **9000 habitants** et **5000 actifs**. Elle est traversée par la véloroute suivante : EV1 : Redon ↔ Nantes.

*Étude du potentiel des
Véloroutes et Voies Vertes
comme support de la mobilité
quotidienne en Pays de la Loire*



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

Indicateurs de cyclabilité



La notation des critères fonctionne de la manière suivante : **bon, moyen, mauvais**.

La **Sécurité** témoigne de la sécurisation des aménagements cyclables et des limites de vitesse des portions partagées.

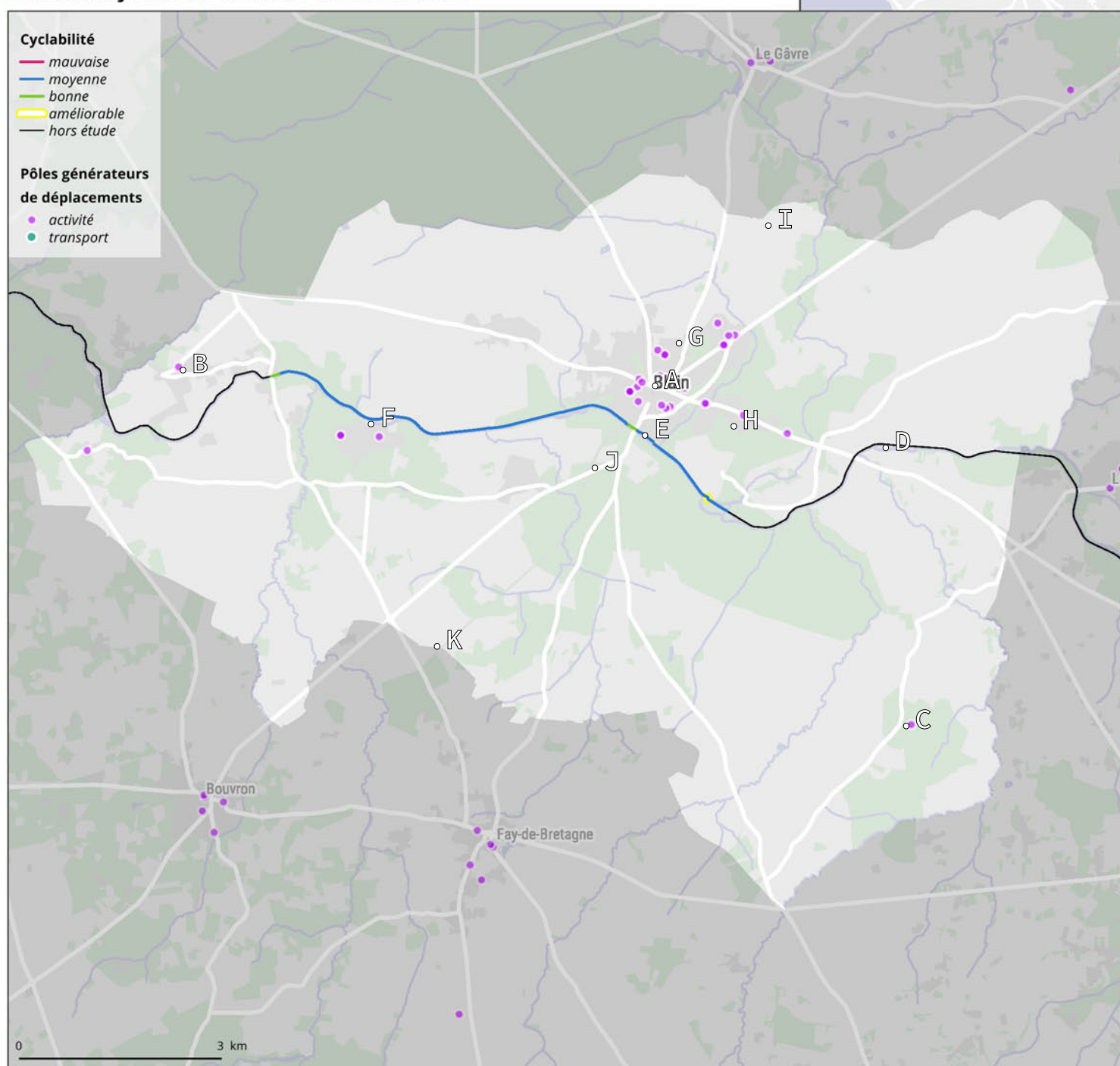
L'**Efficacité** témoigne de la capacité à rejoindre et sortir de la véloroute ainsi que son caractère rectiligne.

Le **Confort** témoigne de la qualité du revêtement et de la topographie.

Le **Levier** témoigne du potentiel d'amélioration, soit sur la qualité et la surface des aménagements, soit en sécurisant les portions partagées.



Indice de cyclabilité et levier d'amélioration



Blain

Liaisons des pôles structurants à la 3V

La carte ci-avant présente les résultats de l'étude géomatique. On y observe le tracé de la véloroute et la section ayant le plus fort potentiel d'utilisation pour des déplacements quotidiens. Les sites commentés dans le texte et les photos sont localisés par des lettres (A B C...).

La commune de Blain est traversée par le canal de Nantes à Brest. L'itinéraire de la Vélodyssée utilise le halage du canal depuis Nantes jusqu'à Carhaix puis se dirige vers Roscoff. Le halage sur cette section du canal est non revêtu. Il est réservé aux vélos et aux piétons.

La population est rassemblée dans la ville de Blain A et dans les deux autres bourgs : Saint-Emilien-de-Blain C et Saint-Omer-de-Blain B. Le bourg concentre de nombreux pôles générateurs de déplacements : un lycée, des entreprises et deux zones commerciales.

Réseau 3V trop isolé

L'itinéraire vélo emprunte le chemin de halage au bord du canal. Entre le lieu-dit du Terrier D et le port de Blain E (4,6 km) le chemin ne croise pas le réseau viaire. Ceci limite les possibilités d'utilisation du halage pour des déplacements quotidiens de courte distance. Cependant cette séparation de l'itinéraire et du réseau viaire est un avantage pour une utilisation en balade ou du tourisme.

Essayer d'aménager de nouvelles connexions entre le halage et le réseau viaire particulièrement entre D et E.



Centre hospitalier spécialisé

Pour sélectionner les sections de 3V à plus fort potentiel de déplacement quotidien, l'étude se base sur l'estimation du nombre de déplacements. Cette estimation est construite à partir de la proximité de lieux d'activité et d'habitation. Le centre hospitalier spécialisé de Pont Piétin (en F) est un employeur majeur de la commune et est situé à proximité de la 3V. Seulement celui-ci ne peut pas être desservi par la 3V, il est sur l'autre rive du canal.

Évaluer la possibilité de relier ce pôle générateur de déplacement au réseau vélo.



Nouvel itinéraire 3V

Le Pays de Blain a pour projet de créer une continuité cyclable en site propre sur une ancienne voie ferrée. Cet itinéraire relie Blain au Gâvre (au Nord de **I**) en 5 km et Bouvron (au Sud-Ouest de **K**) en 9 km. Entre ces bourgs l'itinéraire est direct, plat et disposera d'un revêtement roulant. Cela lui permet d'être attractif pour des déplacements quotidiens à vélo entre ces bourgs.



Profiter de la création de cet itinéraire pour réaliser une liaison cyclable structurante traversant la ville de Blain. Sécuriser la traversée de la RN 171 en **J** sans allonger démesurément le parcours du cycliste (à voir avec le maître d'ouvrage).

Aménagements vélo et piéton

Hors du réseau 3V la ville de Blain dispose de quelques aménagements pour les cyclistes. Une piste cyclable permet de longer la RN 171 en sécurité dans la partie centrale. Certaines rues disposent de double sens cyclable permettant de raccourcir le trajet du cycliste. Dans toute la zone agglomérée on trouve également des cheminements réservés aux cyclistes et à la marche (autour de la médiathèque, de l'étang de la mairie ou pour relier les impasses des lotissements).



Aménager les continuités entre ces différentes sections pour les transformer en un véritable réseau. Le parcours jalonné par des pictogrammes « hermine » au sol est un exemple de réalisation réussi pour les piétons.

Apaisement des vitesses

De nombreuses zones limitées à 30 km/h ont été aménagées dans la commune. Afin que la vitesse soit réellement respectée, des aménagements et une information renforcée ont été mis en place. Les écluses avec by-pass vélo aménagés dans les zones 30 de Saint-Omer-de-Blain et de Saint-Emilien-de-Blain sont des exemples de réalisations réussies.

Renforcer l'apaisement de la circulation sur les grands axes de circulation, ou séparer le trafic vélo et voiture.



Freins et leviers

La commune de Blain dispose d'un potentiel d'utilisation du vélo au quotidien grâce à la concentration d'activité et d'emploi dans son bourg. Cependant la grande majorité des déplacements pouvant potentiellement être réalisée à vélo n'utilisent pas le réseau 3V. Ce réseau dispose de peu de connexions avec le reste du réseau viaire et est situé hors des flux de déplacement principaux. Ce réseau est principalement le support d'une pratique loisir importante, il est connu de tous et valorise l'image de la pratique du vélo.

Certains déplacements de plus longue distance pourraient être réalisés essentiellement sur le réseau 3V, notamment pour relier Blain et Saint-Omer-de-Blain (8 km par le canal) ou Blain et la Chevalerais (9 km). Le niveau de sécurité et l'efficacité du tracé favorisent ce type de déplacement à vélo « longue distance », mais l'utilisation de la voiture reste plus efficace et ne permet pas à ce type de déplacement d'être réalisé quotidiennement à vélo.

Un potentiel de développement de la pratique du vélo existe pour des déplacements de courte distance et notamment ceux internes à la zone agglomérée. L'ensemble scolaire (lycée, collège et école) en **G** et les espaces commerciaux en **E** sont des pôles générateurs de déplacements importants. La création de liaisons continues entre ces lieux et le centre bourg permettrait de favoriser la pratique du vélo au quotidien dans la commune.

En dehors de la création d'aménagements, de nombreuses actions peuvent être réalisées pour promouvoir la pratique du vélo. La communication vers les usagers des pôles générateurs de déplacement, la mise en place de stationnements vélos, la diffusion d'informations et la concertation avec les habitants peuvent y contribuer.

Secteur Saint-Brévin-les-Pins

Le secteur de Saint-Brévin-les-Pins est traversé par deux itinéraires 3V européens ainsi qu'un itinéraire local : la Loire à vélo, la Vélodyssée et la Vélocéan.



Analyse générale

La 3V filtrée sur ce territoire est séparée en deux portions, une partie proche du littoral et une autre plus à l'Est jusqu'à Paimbœuf et Corsept en bord de Loire.

Communes étudiées

Corsept.....	12
Saint-Brévin-les-Pins.....	16
Saint-Michel-Chef-chef.....	20

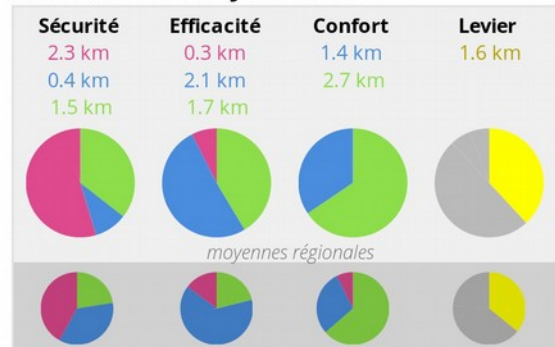
La commune de **Corsept** comporte **4.2 km** de Véloroutes et Voies Vertes filtrées (cf. *Présentation de l'étude*). À moins de 2 km des 3V on compte environ **9500 habitants** et **2400 actifs**. Elle est traversée par les véloroutes suivantes : La Loire à Vélo, EV1 : Nantes ↔ Saint-Brevin-les-Pins.

*Étude du potentiel des
Véloroutes et Voies Vertes
comme support de la mobilité
quotidienne en Pays de la Loire*



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

Indicateurs de cyclabilité



La notation des critères fonctionne de la manière suivante : **bon, moyen, mauvais**.

La **Sécurité** témoigne de la sécurisation des aménagements cyclables et des limites de vitesse des portions partagées.

L'**Efficacité** témoigne de la capacité à rejoindre et sortir de la véloroute ainsi que son caractère rectiligne.

Le **Confort** témoigne de la qualité du revêtement et de la topographie.

Le **Levier** témoigne du potentiel d'amélioration, soit sur la qualité et la surface des aménagements, soit en sécurisant les portions partagées.



Indice de cyclabilité et levier d'amélioration



Corsept

Liaison des pôles structurants à la 3V

La carte ci-avant présente les résultats de l'étude géomatique. On y observe le tracé de la véloroute et la section ayant le plus fort potentiel d'utilisation pour des déplacements quotidiens. Les sites commentés dans le texte et les photos sont localisés par des lettres (A B C...).

La commune est desservie par l'itinéraire de la Loire à vélo qui traverse le bourg de Corsept puis les hameaux à l'Ouest de la commune. L'itinéraire entre le bourg de Corsept et la commune de Saint-Brévin est encore temporaire en attendant la construction d'une voie en bord de Loire, prévue pour être mise en place début 2018.

Les portions de 3V filtrées dans la commune sont séparées en deux blocs, à l'Est avec l'influence du bourg de Corsept et de Paimbœuf et à l'Ouest grâce à la proximité du bourg de Saint-Brévin qui sont les pôles générateurs de déplacements majeurs autour de la commune.

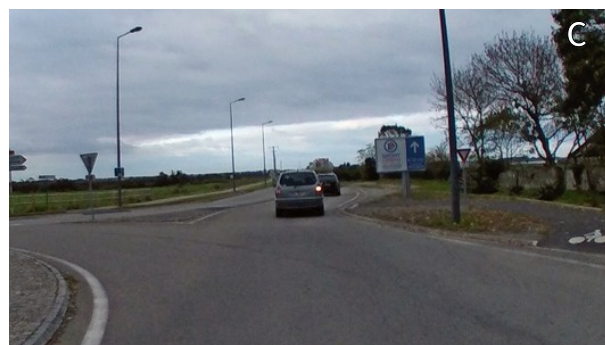
Piste cyclable entre Paimbœuf et Corsept

Une piste cyclable a été construite récemment le long de la D77 et permet de rejoindre les deux bourgs de Corsept et Paimbœuf en sécurité. Cet aménagement a été réalisé pour créer une continuité sur l'itinéraire de la Loire à vélo. Pour rejoindre la piste cyclable depuis Paimbœuf, on doit traverser la route départementale à l'Ouest du rond-point A, mais aucun aménagement n'est construit pour sécuriser la traversée.

Aménager la traversée en A

Après avoir rejoint la piste cyclable on peut rejoindre le bourg de Corsept en traversant une seule route secondaire (au point B). La piste est séparée de la chaussée par un espace enherbé, son revêtement est en gravillons fins. Cette piste est pertinente pour des déplacements quotidiens, elle permet à tous publics (enfants et personnes âgées inclus) de rejoindre de manière sécurisée les deux bourgs distants de 1,5 km seulement (5 minutes à vélo)

Améliorer la connexion avec le réseau viaire à l'entrée du bourg de Corsept au point C



La 3V dans le bourg de Corsept

La piste cyclable s'arrête juste après l'entrée dans le bourg en [C]. L'itinéraire 3V continue sans aménagement jusqu'à l'église [D] où l'itinéraire passe en zone 30. Des plateaux surélevés au niveau de chaque carrefour permettent de limiter la vitesse. À partir de [G] l'itinéraire devient une voie verte sur trottoir.



Limitier l'utilisation de trottoirs mixtes à des cas sans solution alternative.

Itinéraire hors du bourg

Hors du bourg à partir de [H] le jalonnement de l'itinéraire 3V jaune signale que le parcours est transitoire (en attendant le passage de la 3V par l'aménagement présenté au point suivant). Cette partie de l'itinéraire circule sur des routes secondaires en traversant des villages. Le jalonnement directionnel et la signalisation de la présence de cyclistes ou de randonneurs sont rappelés avec une fréquence suffisante.



Apaiser la vitesse de circulation dans les hameaux notamment la Mulotais en [I] qui est sinueux, a minima via une signalisation comme dans le village en [J] limité à 50 km/h. Cela peut être pertinent même après la mise en place du futur itinéraire pour les habitants de ces villages.

Nouveau tracé de la Loire à vélo

Le futur parcours entre Corsept et Saint-Brévin circule entre le bord de la Loire et un étier depuis [E] jusqu'à [F] puis continue à longer la Loire jusqu'au pont de Saint-Nazaire. Il sera normalement ouvert pour la saison 2018. Ce nouvel itinéraire est intégralement en site propre, sans aucun dénivelé et offre une perspective sur la Loire. La connexion entre le parcours actuel et le futur parcours n'est pas connu entre [D] et [E], mais des aménagements vélos permettent de traverser la D77 de manière sécurisée.



Le tracé sera beaucoup plus direct que le trajet actuel (4 km en moins pour rejoindre Saint-Brévin), par contre l'itinéraire est isolé du reste du territoire sans aucune connexion au réseau viaire entre **E** et **F** (5 km). Son utilisation pour des déplacements quotidiens implique que le trajet réalisé fait plus de 7 km. Même si le cycliste bénéficie d'un itinéraire sécurisé confortable et efficace, la réalisation de déplacements à vélo de cette longueur sans contrainte automobile sur le territoire nécessite un engagement de la part de l'utilisateur.



Faire connaître cet itinéraire auprès des habitants et des potentiels utilisateurs (par exemple les personnes travaillant à Métalu en **F**). Prendre soin de connecter de manière directe l'itinéraire aux pôles générateurs de déplacement depuis **E**.

Démarches de développement du vélo

Hors du réseau 3V, certains équipements et aménagements participent au développement de la pratique du vélo au quotidien. Le réseau de cheminement doux à l'intérieur du bourg et la perméabilité des impasses de lotissement pour les piétons et cyclistes sont exemplaires. Les stationnements vélo mis en place à proximité de la salle de sport (au Sud de **C**) ou à proximité de l'église **D** participent également à développer cette pratique quotidienne.



Freins et leviers

La commune de Corsept dispose d'un potentiel d'utilisation du vélo au quotidien qui est amélioré par la présence de la 3V sur le territoire. La piste cyclable qui relie le bourg de Corsept à Paimbœuf permet de favoriser la pratique du vélo sur cet itinéraire. La qualité de l'aménagement, le niveau de sécurité et sa visibilité permettent une utilisation par tout type d'utilisateur. Cela permet aux habitants du bourg de rejoindre le collège, les entreprises ou les commerces présents dans Paimbœuf. La commune peut également s'appuyer sur les générateurs de déplacements locaux pour mettre en place des actions favorisant la pratique du vélo (notamment auprès des écoles).

La présence de la 3V génère un flux important de touristes à vélo. Cette fréquentation participe à la considération du vélo comme un moyen de déplacement pertinent malgré le contexte rural de la commune.

Saint-Brevin-les-Pins 44

La commune de **Saint-Brevin-les-Pins** comporte **17.3 km** de Véloroutes et Voies Vertes filtrées (cf. *Présentation de l'étude*). À moins de 2 km des 3V on compte environ **18900 habitants** et **5100 actifs**. Elle est traversée par les véloroutes suivantes : Vélocéan : Saint-Molf ↔ Saint-Nazaire, Vélocéan : Les Moutiers-en-Retz - Saint-Michel-Chef-Chef ↔ Mindin, La Loire à Vélo, EV1 : Nantes ↔ Saint-Brevin-les-Pins, EV1 Saint-Brevin ↔ La Barre de Monts - Fromentine - île de Noirmoutier.

Indicateurs de cyclabilité



La notation des critères fonctionne de la manière suivante : **bon, moyen, mauvais**.

La **Sécurité** témoigne de la sécurisation des aménagements cyclables et des limites de vitesse des portions partagées.

L'**Efficacité** témoigne de la capacité à rejoindre et sortir de la véloroute ainsi que son caractère rectiligne.

Le **Confort** témoigne de la qualité du revêtement et de la topographie.

Le **Levier** témoigne du potentiel d'amélioration, soit sur la qualité et la surface des aménagements, soit en sécurisant les portions partagées.

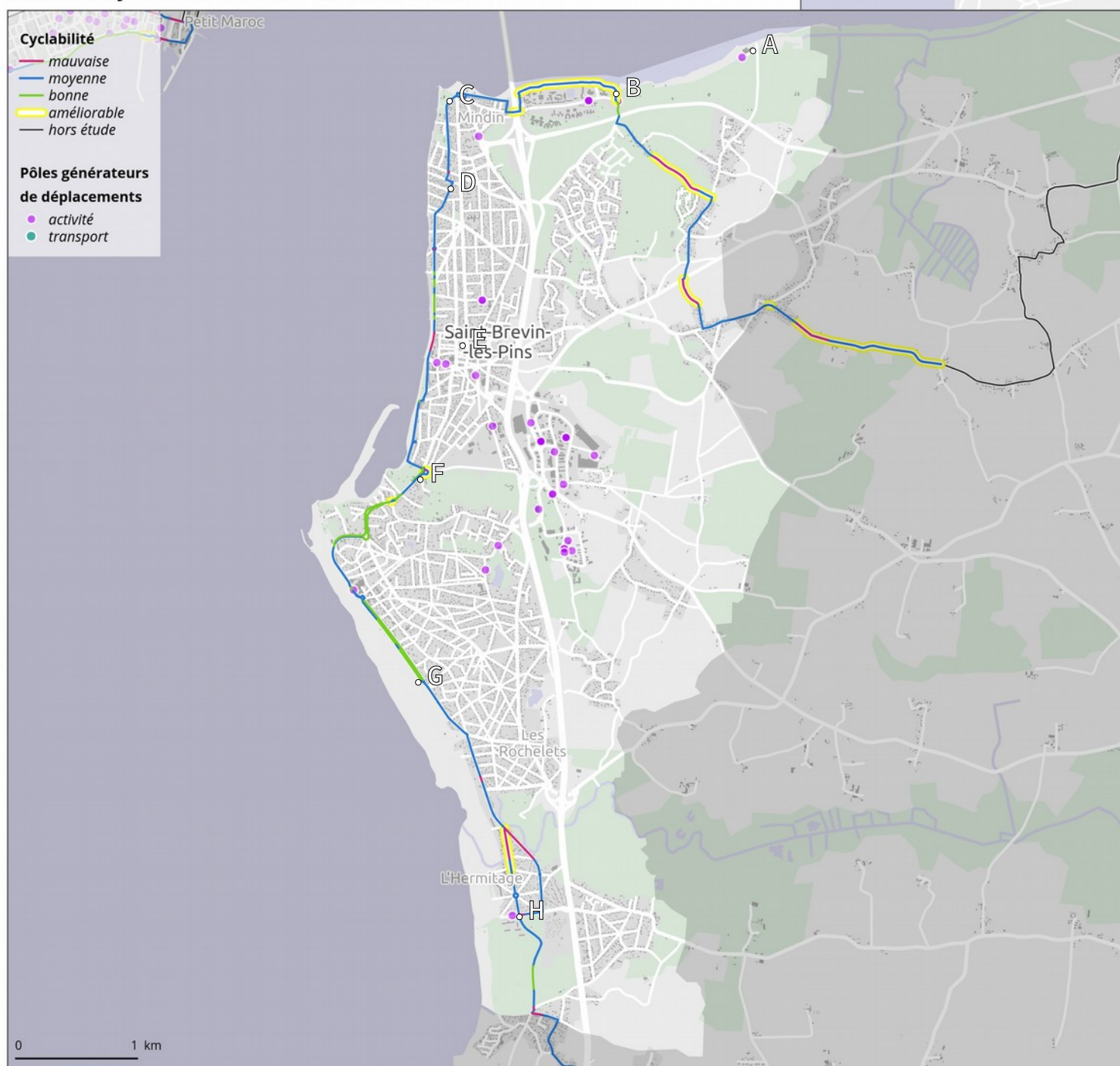
*Étude du potentiel des
Véloroutes et Voies Vertes
comme support de la mobilité
quotidienne en Pays de la Loire*



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE



Indice de cyclabilité et levier d'amélioration



Saint-Brévin-les-Pins

Liaisons des pôles structurants à la 3V

La carte ci-avant présente les résultats de l'étude géomatique. On y observe le tracé de la véloroute et la section ayant le plus fort potentiel d'utilisation pour des déplacements quotidiens. Les sites commentés dans le texte et les photos sont localisés par des lettres (A B C...).

La commune est le point de départ de la Loire à vélo et de la Vélocéan Sud ; elle est traversée par la Vélodyssée. Ces itinéraires empruntent les mêmes sections de route à l'intérieur de la commune et desservent la plus grande partie des zones habitées de la commune en longeant le littoral.

La commune rassemble de nombreux équipements ainsi qu'une variété de commerces et de services. La particularité de cette commune est d'avoir une dynamique touristique qui implique une très forte augmentation de sa population lors de la saison estivale.

Directivité de la Loire à vélo actuelle

Le parcours de la 3V actuelle dans la partie Nord de la commune engendre des détours importants depuis Corsept jusqu'à B, qui ne favorisent pas les déplacements quotidiens. Le tracé de la nouvelle 3V (ouverte pour la saison 2018) longe la Loire de A jusqu'à B où elle rejoint l'itinéraire actuel. Ce nouvel itinéraire sera plus directif et plus sécurisé (notamment en évitant la traversée de la D277). Par contre cet itinéraire sera plus isolé des zones habitées et des lieux d'activités (sauf Métalu en A) : son intérêt pour des déplacements quotidiens de courte distance sera donc limité.



Pont de Saint-Nazaire

Le pont de Saint-Nazaire (entre B et C) dispose de bandes cyclables étroites qui permettent de connecter Saint-Brévin à Saint-Nazaire. Il semble important d'informer les cyclistes se dirigeant vers le pont sur le niveau de circulation et l'importante pente. C'est un pont routier, ceci limite le potentiel d'utilisation pour des déplacements au quotidien.

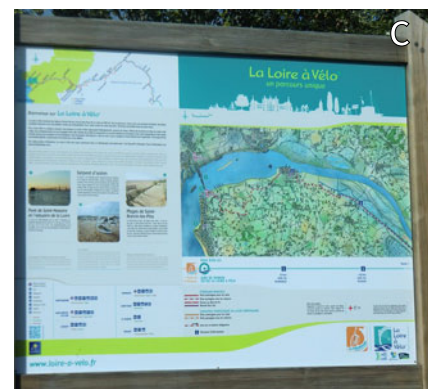
Mettre en place un jalonnement vers Saint-Nazaire via le pont et indiquer à chaque entrée les informations pour prévenir et sécuriser le parcours des cyclistes qui s'y engagent.



Point de départ des itinéraires vélo

Le point **C** est situé au plus proche de l'embouchure du fleuve, c'est le point de départ de la Loire à vélo et de la partie Sud de la Vélocéan. Des plans des différents itinéraires ainsi qu'un jalonnement indiquent les destinations pouvant être atteintes depuis ce point de croisement. Aucun jalonnement n'indique de lieu lié à des besoins quotidiens.

Ajouter un jalonnement utilitaire.



Variation de l'aménagement 3V

À partir du point **C** et jusqu'à la limite sud de la commune l'itinéraire 3V change de nombreuses fois de type d'aménagement. Entre **C** et **D** la 3V serpente parmi les rues secondaires ou résidentielles. Ensuite l'itinéraire passe en site propre et rejoint des rues plus importantes. À certains endroits l'itinéraire est aménagé : bande cyclable à Saint-Brévin-l'Océan **G**, piste cyclable sur trottoir en **F**.



Renforcer la lisibilité de la présence de l'itinéraire pour les cyclistes itinérants et pour les automobilistes.

Aménagements spécifiques vélos

Comme on l'a vu dans le point précédent des aménagements cyclables ont été réalisés le long de la 3V. Cependant on en trouve plus régulièrement hors du réseau 3V. Dans le centre l'avenue Édouard Branly **E** est équipée de deux bandes cyclables, sur la chaussée au Nord et sur le trottoir Sud.

Structurer le réseau d'aménagements pour le rendre continu et maillé, et favoriser la pratique du vélo.



Apaisement de la circulation

L'apaisement de la circulation automobile garantit la sécurité des piétons et des vélos et favorise la vie locale. La réglementation de la vitesse de circulation est le premier outil pour cela. Elle est d'autant plus respectée qu'elle est accompagnée d'aménagement urbain comme en **H** (ralentisseur).



Continuer à apaiser la circulation en ville en cohérence avec les aménagements vélo et la hiérarchisation des voies. Varier les outils pour limiter la vitesse : carrefours avec priorité à droite, schéma de circulation, doubles sens cyclables (exemple : rue de la Résistance, ).

Freins et levier :

Au vu du nombre d'habitants et d'emplois à proximité (voir la carte du secteur), la 3V dispose d'un grand nombre d'utilisateurs potentiels. Afin de favoriser les déplacements quotidiens, la 3V doit être reliée au réseau cyclable déjà existant.

Une pratique du vélo estivale importante existe dans la commune, notamment du fait des difficultés de circulation en voiture. Cette pratique est un avantage pour développer une utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens tout au long de l'année. La démarche d'apaisement de la circulation automobile et la correction des discontinuités cyclables est nécessaire pour développer la pratique du vélo.

Saint-Michel-Chef-Chef 44

La commune de **Saint-Michel-Chef-Chef** comporte **3.4 km** de Véloroutes et Voies Vertes filtrées (cf. *Présentation de l'étude*). À moins de 2 km des 3V on compte environ **8700 habitants** et **800 actifs**. Elle est traversée par les véloroutes suivantes : Vélocéan : Saint-Molf ↔ Saint-Nazaire, Vélocéan : Les Moutiers-en-Retz - Saint-Michel-Chef-Chef ↔ Mindin, EV1 : Saint-Brevin ↔ La Barre de Monts - Fromentine - île de Noirmoutier.

Indicateurs de cyclabilité



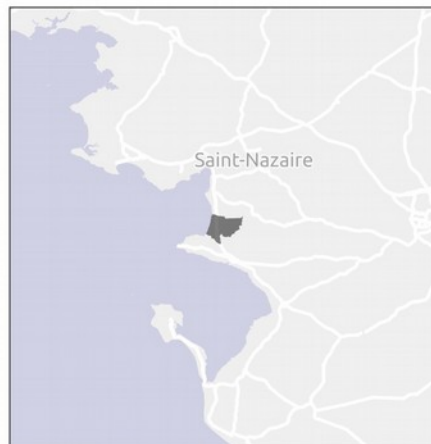
La notation des critères fonctionne de la manière suivante : **bon, moyen, mauvais**.

La **Sécurité** témoigne de la sécurisation des aménagements cyclables et des limites de vitesse des portions partagées.

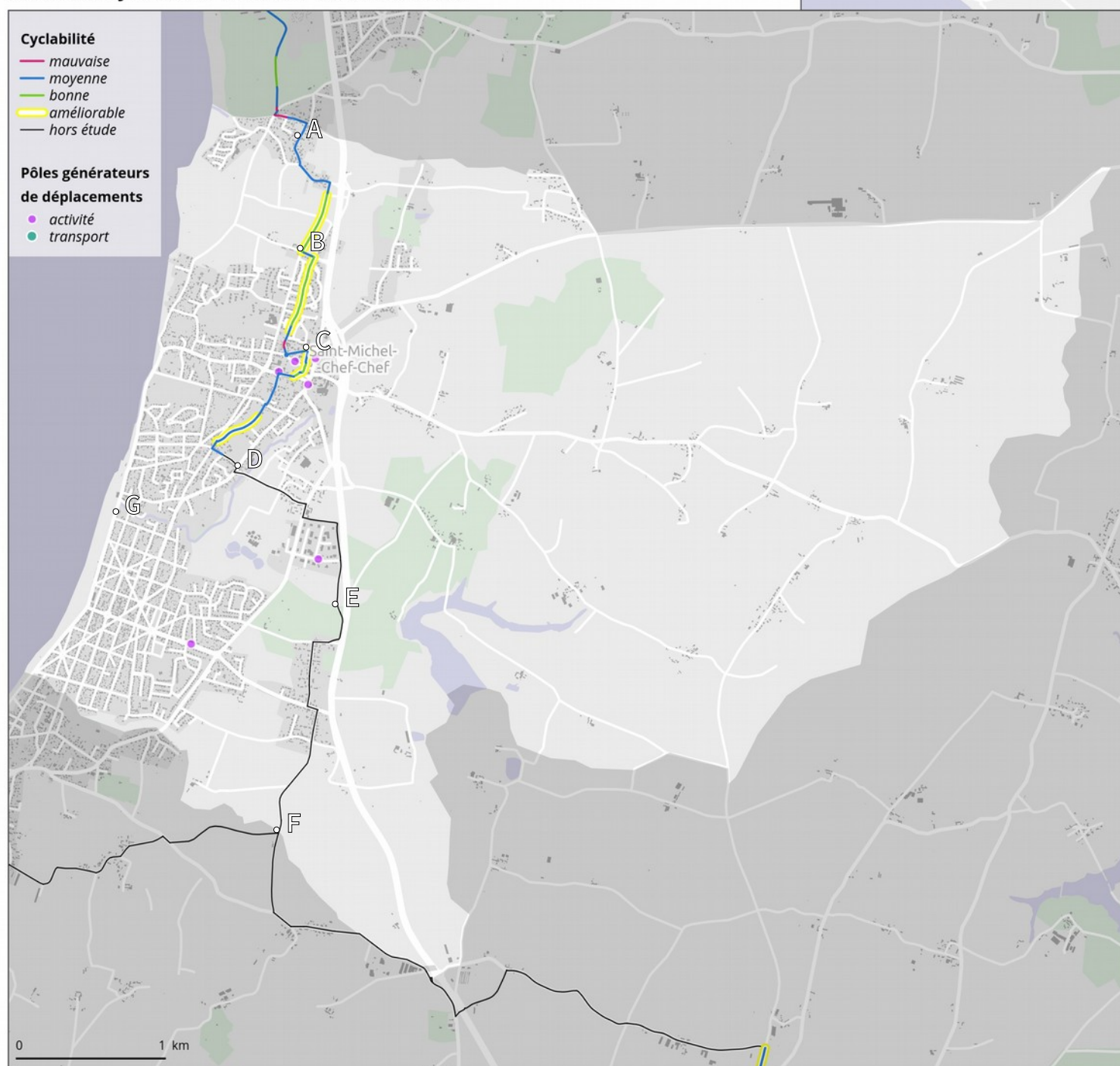
L'**Efficacité** témoigne de la capacité à rejoindre et sortir de la véloroute ainsi que son caractère rectiligne.

Le **Confort** témoigne de la qualité du revêtement et de la topographie.

Le **Levier** témoigne du potentiel d'amélioration, soit sur la qualité et la surface des aménagements, soit en sécurisant les portions partagées.



Indice de cyclabilité et levier d'amélioration



Saint-Michel-Chef-chef

Liaisons des pôles structurants à la 3V

La carte ci-avant présente les résultats de l'étude géomatique. On y observe le tracé de la véloroute et la section ayant le plus fort potentiel d'utilisation pour des déplacements quotidiens. Les sites commentés dans le texte et les photos sont localisés par des lettres ([A] [B] [C]...).

La commune est traversée par la Vélodyssée et la Vélocéan Sud. Ces itinéraires empruntent les mêmes sections de routes à l'intérieur de la commune jusqu'au point [F] où une variante de la Vélocéan bifurque vers l'Ouest pour relier la Plaine-sur-Mer.

La commune a une dominante résidentielle et touristique, elle dispose de quelques équipements (école, médiathèque) ainsi que des commerces de proximité au niveau du centre bourg [C]. La particularité de cette commune est d'avoir deux cœurs, le bourg de Saint-Michel-Chef-Chef [C] dans les terres et le bourg de Tharon-plage [G] sur le littoral.

Partie Nord de la 3V

Le parcours dans la partie Nord de [A] jusqu' à [D] est de qualité et permet de se déplacer en vélo de manière sécurisée. La seule amélioration possible est de limiter le détour à parcourir en [C] car non compatible avec des déplacements quotidiens. Plusieurs solutions existent comme le passage par la place de la Poste récemment réaménagée ou par la rue de l'Horizon. La zone autour de l'église était en réaménagement au cours du passage sur le terrain en novembre et le passage par le centre du bourg et l'utilisation de la rue de Tharon offre un trajet plus direct et aménagé jusqu'à [D].

Évaluer les différentes possibilités d'amélioration de la directivité en prenant en compte la desserte des lieux du quotidien.



Partie Sud de la 3V

À partir du point [D], la partie Sud de la 3V présente un contraste avec la partie Nord. L'itinéraire se dirige vers la quatre-voies en [E] puis continue vers le Sud en zone rurale [F]. Le passage le long de la quatre-voies est très désagréable. De plus, le passage par cette partie de la commune impose un dénivelé important aux cyclistes et l'écarte de la zone agglomérée où les activités et les emplois sont rassemblés. Ce parcours paraît peu pertinent car une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée sur le front de mer en [G] qui dessert les commerces de Tharon et limite le dénivelé.



Dévier l'itinéraire vers la corniche [G], en connectant [D] à [G] ou utiliser les aménagements sur la route de la Plaine (à l'Est de [E]). Une alternative est d'étudier la possibilité d'aménager la route en [F] afin sécuriser les cyclistes et d'ajouter un jalonnement utilitaire au jalonnement touristique existant.

Coupure de la 3V par des voies mineures

Entre [B] et [C] la 3V emprunte des venelles ouvertes ou non à la circulation. Ces voies croisent de nombreuses rues résidentielles et un aménagement oblige les cyclistes à ralentir voire à s'arrêter. L'utilisation de ce parcours en vélo pour la balade est agréable mais n'est pas compatible pour un usage quotidien. Une signalisation de traversée de cyclistes permet d'avertir les automobilistes.

Rendre la 3V prioritaire quand la visibilité le permet (traversée de rue résidentielle)



Apaisement des vitesses

De nombreuses zones de limitation de la vitesse ont été créées sur la commune. Certaines zones ne disposent d'aucun aménagement pour permettre de réduire réellement la vitesse (par exemple en [B]). D'autres zones au contraire disposent d'aménagements conséquents comme la zone de rencontre au niveau de la place de La Poste en [C] ou bien la zone 30 proche de [D].



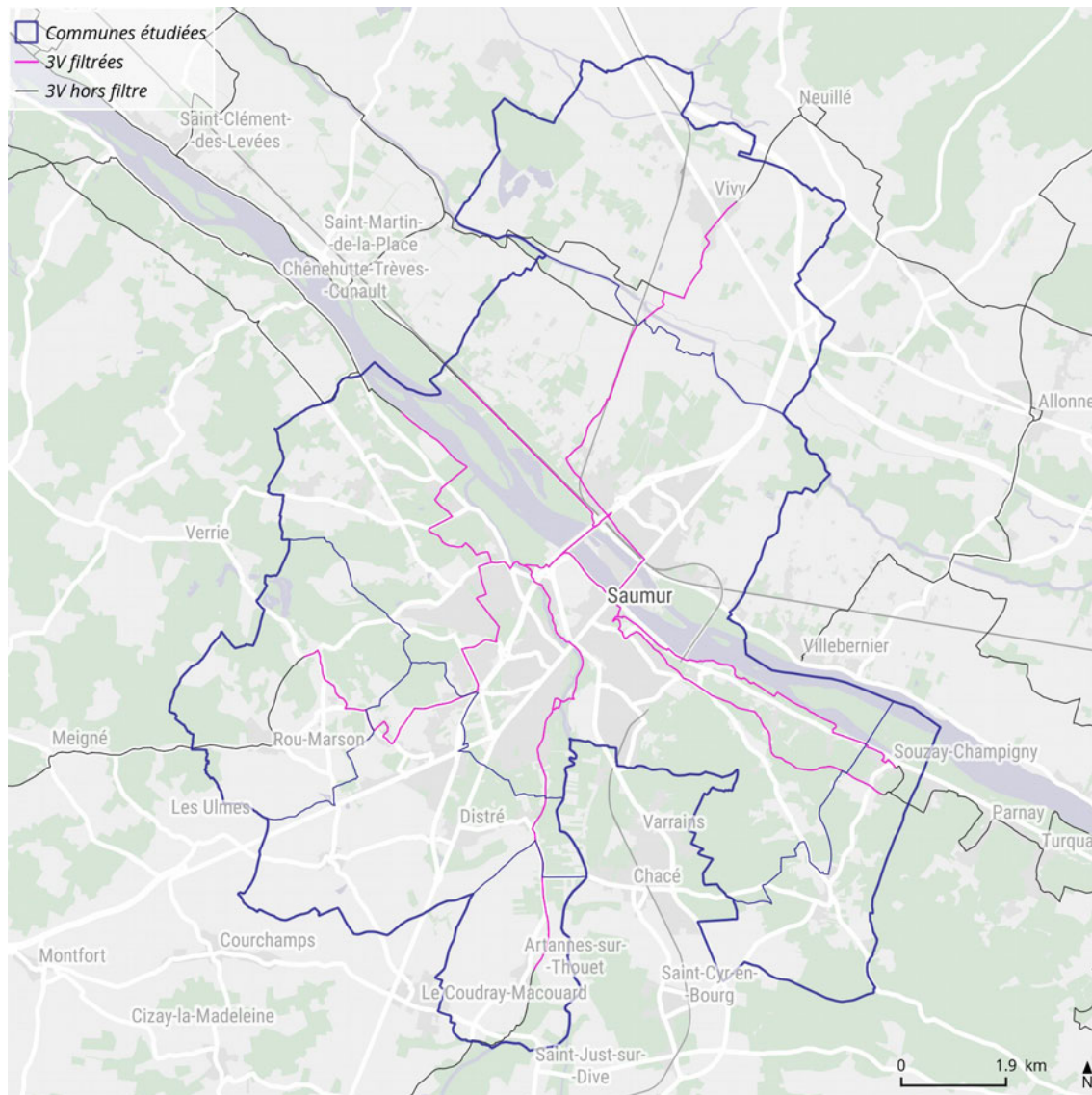
connecter le plan de régulation des vitesses avec les pôles générateurs de déplacements comme cela est déjà le cas pour l'école et la médiathèque (rue interdite à la circulation).

Freins et levier

La commune de Saint-Michel-Chef-Chef présente de nombreuses zones à vitesse limitée récentes ainsi que des aménagements cyclables structurants hors du parcours de la 3V. Ceux-ci démontrent la volonté politique de prioriser les déplacements doux et la vie locale. Le réseau 3V présente un intérêt pour supporter des déplacements quotidiens à vélo, particulièrement dans la partie Nord. Un renforcement de la 3V au Nord et un nouvel itinéraire au Sud valoriseraient d'autant plus cet itinéraire pour des déplacements quotidiens.

Secteur de Saumur

Dans le secteur de Saumur de nombreuses véloroutes et voies vertes (3V) se croisent sur le territoire. Ce réseau est très diversifié, on trouve des véloroutes d'envergure nationale (comme la Loire à vélo) et des itinéraires régionaux ou locaux. Un réseau d'aménagements cyclables vient se superposer à ce réseau de 3V. Il illustre la volonté des collectivités locales à agir pour le développement du vélo.



Communes étudiées

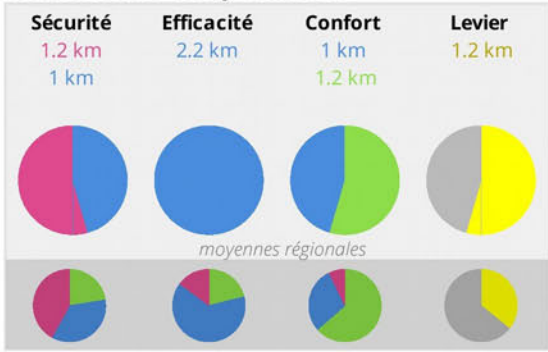
Artannes-sur-Thouet.....	24
Distré.....	27
Rou-Marson.....	31
Saumur.....	35
Souzay-Champigny.....	39
Vivy.....	43

La commune de **Artannes-sur-Thouet** comporte **2.2 km** de Véloroutes et Voies Vertes filtrées (cf. *Présentation de l'étude*). À moins de 2 km des 3V on compte environ **4000 habitants** et **1200 actifs**. Elle est traversée par la véloroute suivante : La Vélo Francette.

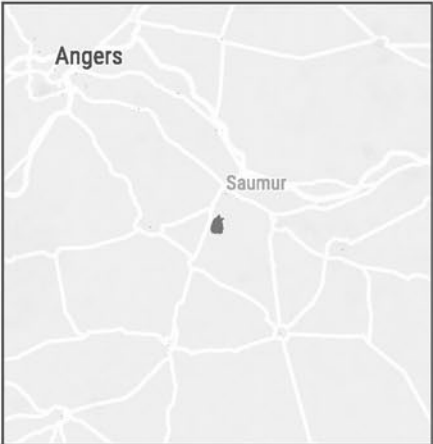
Étude du potentiel des
Véloroutes et Voies Vertes
comme support de la mobilité
quotidienne en Pays de la Loire



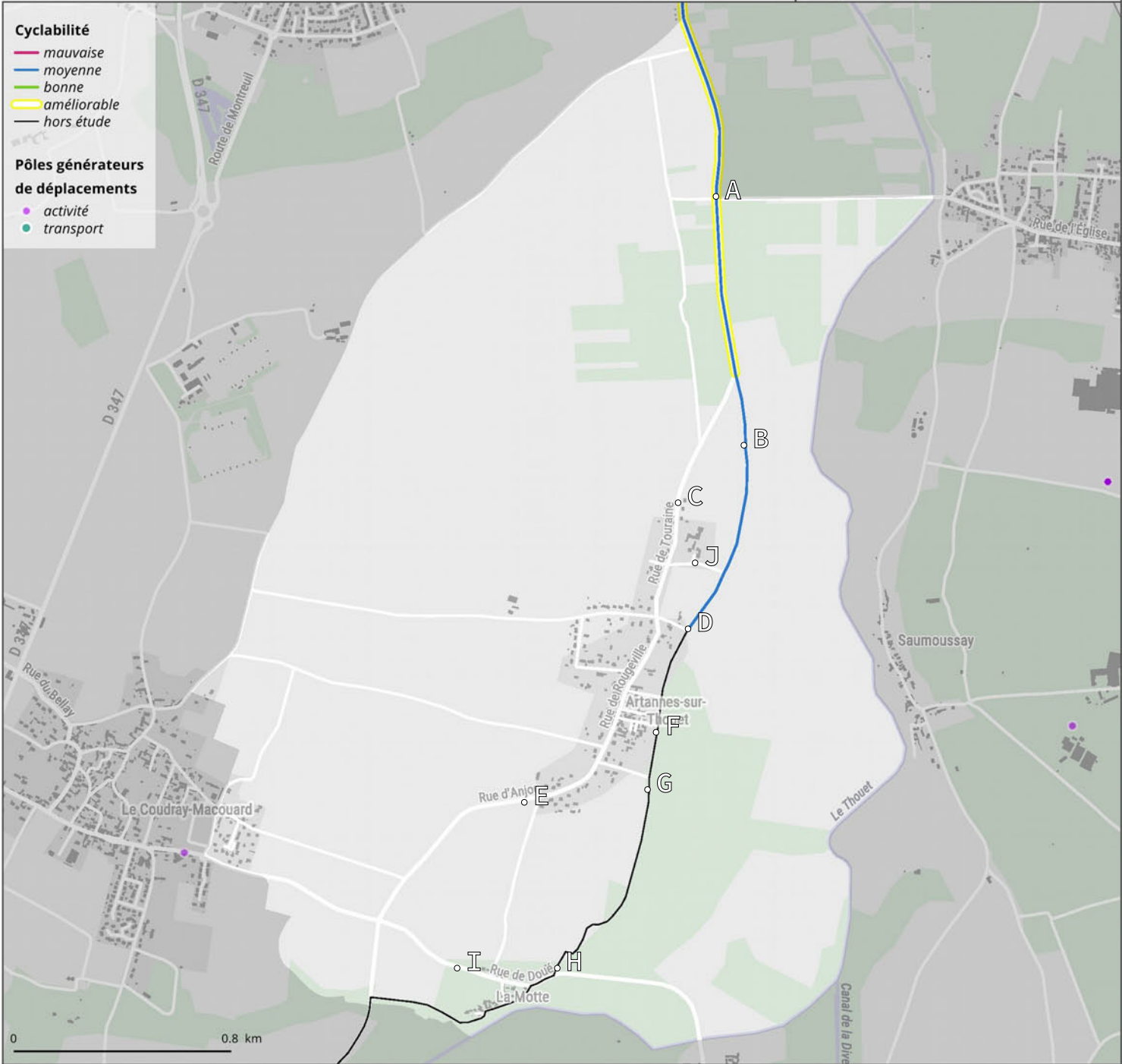
Indicateurs de cyclabilité



La notation des critères fonctionne de la manière suivante : **bon, moyen, mauvais**.
La **Sécurité** témoigne de la sécurisation des aménagements cyclables et des limites de vitesse des portions partagées.
L'**Efficacité** témoigne de la capacité à rejoindre et sortir de la véloroute ainsi que son caractère rectiligne.
Le **Confort** témoigne de la qualité du revêtement et de la topographie.
Le **Levier** témoigne du potentiel d'amélioration, soit sur la qualité et la surface des aménagements, soit en sécurisant les portions partagées.



Indice de cyclabilité et levier d'amélioration



Artannes-sur-Thouet

Liaisons des pôles structurants à la 3V

La carte ci-avant présente les résultats de l'étude géomatique. On y observe le tracé de la véloroute et la section ayant le plus fort potentiel d'utilisation pour des déplacements quotidiens. Les sites commentés dans le texte et les photos sont localisés par des lettres (A B C ...).

La commune est traversée du Nord au Sud par la véloroute du Thouet, déclinaison régionale de l'itinéraire Vélo Francette. Le bourg est assez bien desservi par la 3V mais ne comporte pas d'activité ou de service. Le village de La Motte I est également desservi par la 3V. L'itinéraire pour rejoindre le bourg en vélo est plus direct par la voie verte qu'en voiture : ceci est très favorable à la pratique du vélo. Cependant on peut imaginer que ce type de déplacements concerne très peu de personnes du fait du caractère résidentiel exclusif des deux lieux.

Les pôles touristiques de la commune : le pont mégalithique F est visible en suivant l'itinéraire mais l'église du 13^e siècle J n'est pas valorisée pour les usagers de la 3V alors qu'elle n'est située qu'à 150 m de la 3V.

Partage de la voirie

Au Nord de la commune l'itinéraire 3V emprunte la D360 en voie partagée A. Un aménagement spécifique vélo n'apparaît pas nécessaire sur cette route, car le trafic automobile est faible. La signalisation verticale « *partageons la route* » mise en place à chaque intersection permet d'éveiller l'attention des automobilistes sur les cyclistes. Le marquage au sol de pictogrammes *vélo* permet aux cyclistes d'assumer leurs places sur la voirie et ainsi de ne pas se mettre en danger.

réduire l'inter-distance entre les pictogrammes.



Perméabilité vélo et piéton

En continuant vers le Sud l'itinéraire quitte la D360 B pour prendre un chemin parallèle qui longe le bourg d'Artannes-sur-Thouet par l'Est en contrebas. À partir de D le chemin devient une voie revêtue jusqu'à G. Cette voie est intégralement accessible aux voitures, mais des blocages physiques (aux points G D B) permettent de limiter le trafic automobile. Ce type de configuration permet des perméabilités pour les autres modes de déplacements.



Valoriser cette voie et l'espace naturel environnant auprès des habitants du bourg par du jalonnement notamment.

Voie en site propre

En continuant vers le Sud l'itinéraire emprunte un chemin en site propre **G**, jusqu'à la traversée de la D162 **H**. Au niveau des entrées et sorties de cette voie un potelet central bloque le passage de véhicules. La voie est interdite au trafic motorisé et la vitesse maximale autorisée est inférieure à 50 km/h ce qui n'est pas cohérent.

Mettre en cohérence la signalisation en enlevant le panneau de limitation à 50 km/h



Traversée de la D162

À partir de **H** le réseau de 3V emprunte la D162 sur 170 m et contraint les cyclistes à traverser cette voie dans l'intérieur d'un virage. Malgré la vitesse maximale autorisée à 50 km/h dans le village de La Motte (entre **H** et **I**), la vitesse des voitures est trop importante. Les marquages au sol présents et la signalisation verticale mise en place sont nécessaires mais pas suffisants.

Apaiser la circulation automobile ou renforcer le marquage au sol des traversées vélo.



Aménagement hors 3V

Actuellement la voirie dans le bourg est avant tout une voie de circulation et pas un espace public. L'apaisement de la circulation permettrait de laisser une place aux modes actifs. Des rétrécissements de chaussée sont situés aux entrées du bourg **C** et **E** pour réduire la vitesse.

Renforcer les aménagements d'apaisement de la circulation aux entrées et ajouter des aménagements dans le bourg afin de réduire la vitesse.



Frein et levier

Artannes-sur-Thouet est une commune rurale majoritairement résidentielle et agricole. La grande majorité des déplacements quotidiens dépassent les limites communales. Le contexte rural favorise l'utilisation de la voiture pour tout déplacement. Cependant les déplacements de courte distance ou vers Saumur gardent le potentiel d'être réalisés à vélo avec un certain engagement ou des contraintes particulières. L'usage du vélo pour les publics captifs (élèves à Le Coudray-Macouard) et la pratique du vélo loisir (balade et déplacement dans un cadre loisir ou événementiel) sont les principaux leviers de développement de la pratique du vélo dans la commune.

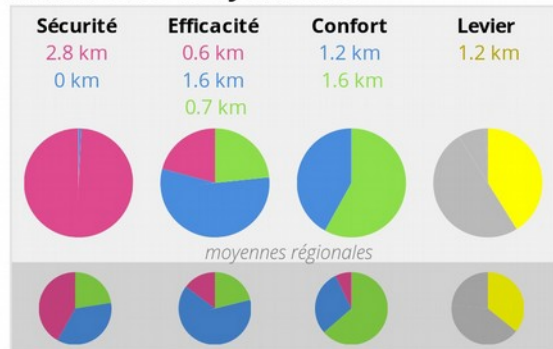
La commune de **Distré** comporte **2.8 km** de Véloroutes et Voies Vertes filtrées (cf. *Présentation de l'étude*). À moins de 2 km des 3V on compte environ **15700 habitants** et **3300 actifs**. Elle est traversée par les véloroutes suivantes : La Vélo Francette, Boucle Sud Saumurois.

*Étude du potentiel des
Véloroutes et Voies Vertes
comme support de la mobilité
quotidienne en Pays de la Loire*



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

Indicateurs de cyclabilité



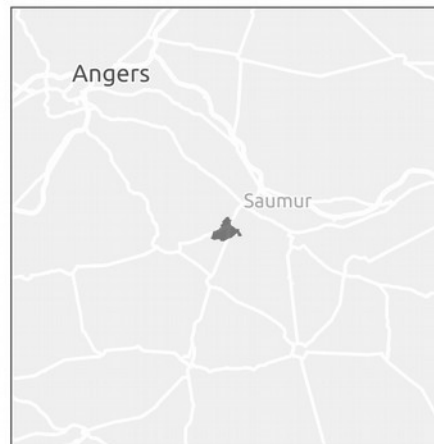
La notation des critères fonctionne de la manière suivante : **bon, moyen, mauvais**.

La **Sécurité** témoigne de la sécurisation des aménagements cyclables et des limites de vitesse des portions partagées.

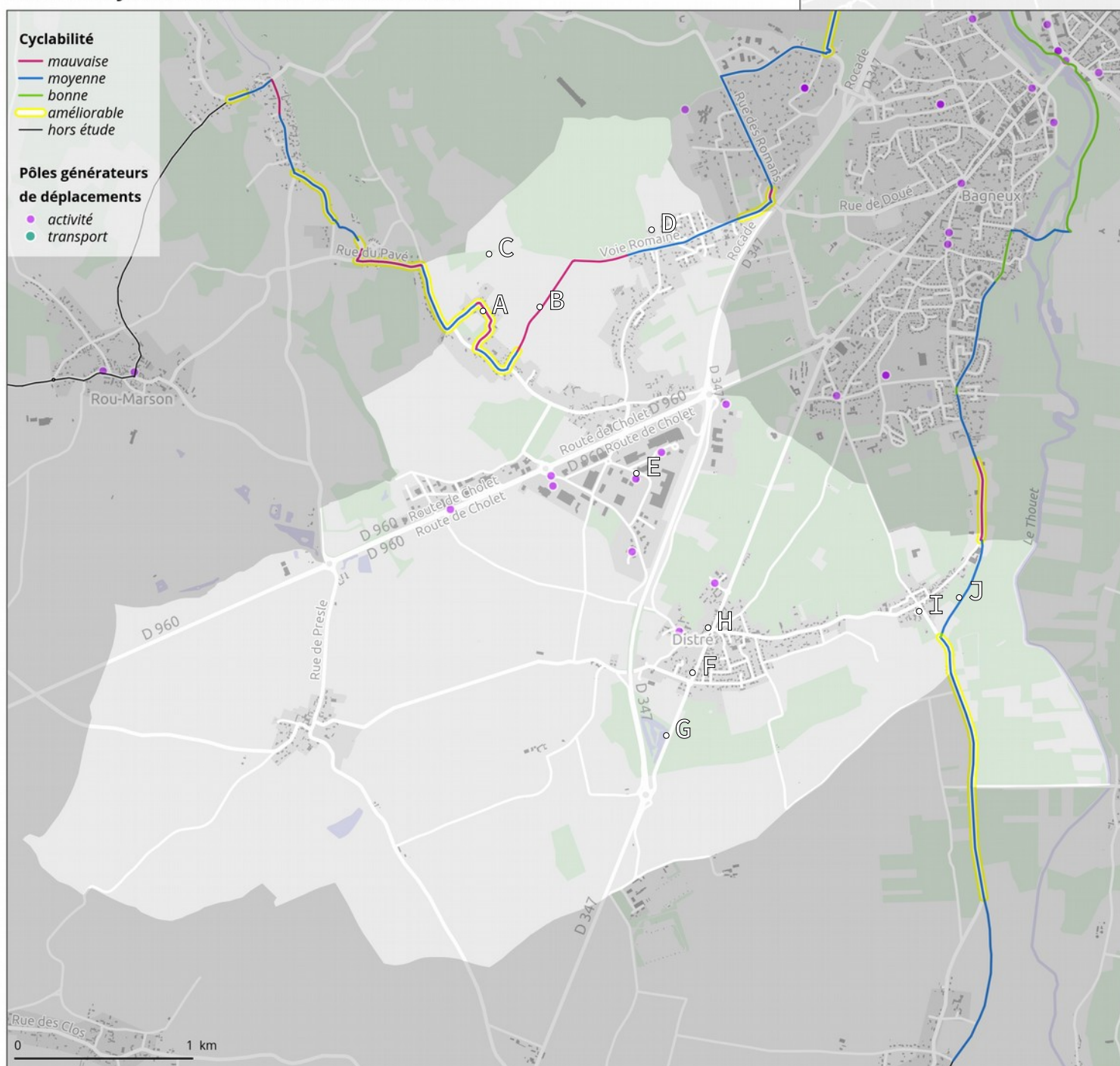
L'**Efficacité** témoigne de la capacité à rejoindre et sortir de la véloroute ainsi que son caractère rectiligne.

Le **Confort** témoigne de la qualité du revêtement et de la topographie.

Le **Levier** témoigne du potentiel d'amélioration, soit sur la qualité et la surface des aménagements, soit en sécurisant les portions partagées.



Indice de cyclabilité et levier d'amélioration



Distré

Liaisons des pôles structurants à la 3V

La carte ci-avant présente les résultats de l'étude géomatique. On y observe le tracé de la véloroute et la section ayant le plus fort potentiel d'utilisation pour des déplacements quotidiens. Les sites commentés dans le texte et les photos sont localisés par des lettres (A B C ...).

La commune est desservie par deux itinéraires 3V. La boucle du Sud Saumurois traverse le Nord de la commune et dessert une zone résidentielle en D. La véloroute du Thouet, déclinaison régionale de l'itinéraire Vélo Francette, traverse l'Est de la commune J à 1 km du bourg. Le bourg H et la zone d'activité E sont deux pôles générateurs de déplacements majeurs dans la commune et ne sont pas desservis par le réseau 3V, ils sont situés entre les deux itinéraires.

3V tourisme ou utilitaire

Dans le nord de la commune l'itinéraire de 3V ne dispose d'aucun aménagement ni d'aucune signalisation à destination des automobilistes. Le jalonnement vélo est le seul indice visible de la présence de l'itinéraire (B2). L'itinéraire 3V passe par un village A dans des rues étroites offrant peu de visibilité. Le passage par A engendre un détour de 500 m (2 minutes à vélo) sans raison pour un déplacement quotidien.

Évaluer les autres itinéraires possibles notamment l'ancienne voie romaine C en site propre.

Apaisement des vitesses

En B la voie est rectiligne, assez étroite et sans aménagement de réduction de la vitesse. Cela génère une perception d'insécurité pour les modes non-motorisés à cause de la vitesse de circulation automobile et de l'entrecroisement des véhicules.

Apaiser la vitesse de circulation ou éventuellement mettre une chaussée à voie centrale banalisée.



Liaison à la zone commerciale

La zone commerciale **E** est un pôle majeur de la commune pour les déplacements liés à des achats ou pour le déplacement des personnes travaillant dans la zone. En venant du Nord de la commune l'accès à la zone commerciale est presque impossible pour les modes de déplacements alternatifs à la voiture. Il faut traverser la quatre-voies par un simple passage piéton marqué au niveau d'une intersection. Les aménagements routiers aux abords de la zone commerciale comme la RD 347 ou RD 960 sont des obstacles aux déplacements des piétons et cyclistes et coupent le territoire communal en deux.

Rendre la RD 347 plus perméable.

Bourg de Distré

Le bourg dispose d'aménagements pour donner plus de place aux modes de déplacements non motorisés. Par exemple des bandes cyclables sont aménagées en **G** malheureusement sans continuité vers le Sud. De larges trottoirs sont présents dans le bourg notamment au point **F** qui semble avoir été réaménagé récemment. Ces aménagements permettent d'apaiser la vitesse dans le centre bourg **H** pour prioriser la vie locale.

La zone agglomérée s'étend vers l'Est sur environ 1 km en direction de la 3V **J**. Quelques aménagements tendent à limiter la vitesse et le flux des voitures comme le stationnement alternant de chaque côté de la route, des passages piétons surélevés ou encore une double écluse plus à l'Est **I**.

Renforcer les aménagements d'apaisement de la circulation au plus proche du bourg entre **H** et **I**.



3V à l'Est de la commune

Au niveau de **J** l'itinéraire 3V est en site propre sur une voie non revêtue mais en bon état. Cette voie permet aux cyclistes de passer en contrebas du village. La circulation automobile est ouverte sur des parties mais un blocage à l'extrémité nord (voir photo) empêche l'utilisation du chemin comme un raccourci. Au Nord et au Sud de cette voie l'itinéraire emprunte une route peu fréquentée avec des marquages au sol et une signalisation verticale.

Aménager les traversées de voies



Freins et leviers

Distré est traversée par deux véloroutes, celles-ci favorisent l'utilisation du vélo pour certains déplacements quotidiens. Les deux itinéraires sont situés à deux extrémités de la commune hors des flux de déplacements principaux. Ces cheminements permettent de rejoindre le centre de Saumur à vélo depuis le bourg de Distré mais en allongeant l'itinéraire par rapport à l'utilisation du réseau viaire.

Le bourg dispose de quelques services et commerces permettant d'imaginer des déplacements de courte distance pouvant être réalisés à vélo ou à pied, en particulier les déplacements vers l'école. Hors du réseau 3V de nombreux aménagements tendent à apaiser la circulation automobile et favorisent l'utilisation de modes de déplacements doux. La route de Cholet est un obstacle très important pour les déplacements internes à la commune. La création de liaisons cyclables sans coupure entre les pôles générateurs de déplacements de la commune et la 3V permettrait de faciliter l'usage du vélo pour des déplacements quotidiens.

Rou-Marson 49

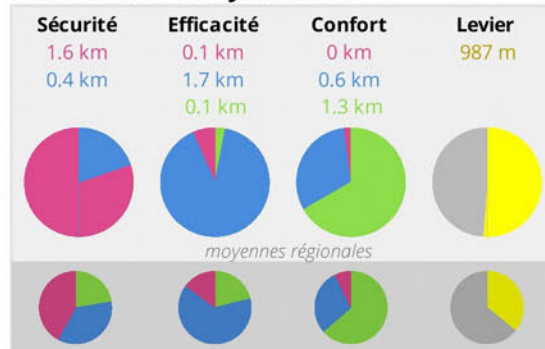
La commune de **Rou-Marson** comporte **1.9 km** de Véloroutes et Voies Vertes filtrées (cf. *Présentation de l'étude*). À moins de 2 km des 3V on compte environ **2300 habitants** et **400 actifs**. Elle est traversée par la véloroute suivante : Boucle Sud Saumurois.

Étude du potentiel des Véloroutes et Voies Vertes comme support de la mobilité quotidienne en Pays de la Loire



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

Indicateurs de cyclabilité



La notation des critères fonctionne de la manière suivante : **bon, moyen, mauvais**.

La **Sécurité** témoigne de la sécurisation des aménagements cyclables et des limites de vitesse des portions partagées.

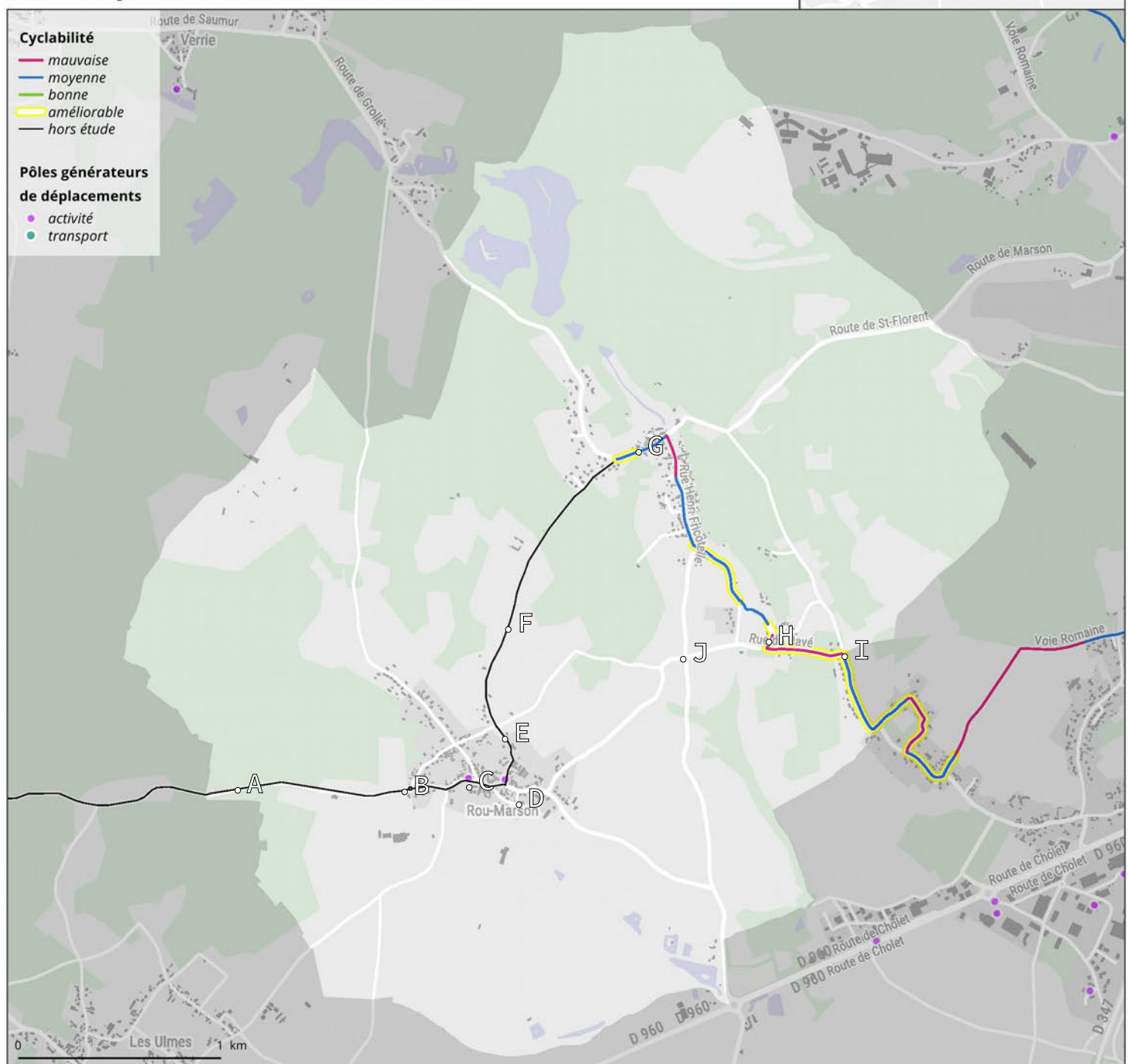
L'**Efficacité** témoigne de la capacité à rejoindre et sortir de la véloroute ainsi que son caractère rectiligne.

Le **Confort** témoigne de la qualité du revêtement et de la topographie.

Le **Levier** témoigne du potentiel d'amélioration, soit sur la qualité et la surface des aménagements, soit en sécurisant les portions partagées.



Indice de cyclabilité et levier d'amélioration



Rou-Marson

Liaisons des pôles structurants à la 3V

La carte ci-avant présente les résultats de l'étude géomatique. On y observe le tracé de la véloroute et la section ayant le plus fort potentiel d'utilisation pour des déplacements quotidiens. Les sites commentés dans le texte et les photos sont localisés par des lettres (A B C ...).

La commune est desservie par la boucle du Sud-Saumurois. Celle-ci traverse la commune et dessert les trois bourgs (Rou C Riou H et Marson G) qui sont les 3 pôles générateurs de déplacements majeurs. On trouve également des habitations sur l'ensemble du territoire communal, réparties dans des hameaux ou isolées. Sur une partie du tracé l'itinéraire suit une ancienne voie romaine.

La commune Rou-Marson fait partie de l'agglomération de Saumur et compte un peu moins de 700 habitants. Elle présente une dominante résidentielle et agricole. Du fait de sa situation hors des grandes voies de circulation et de la densité du bâti dans les bourgs, la commune ne semble pas souffrir d'un trafic automobile de transit.

Voirie hors des bourgs

L'itinéraire 3V dans la partie la plus à l'Ouest de la commune suit la D177 A sans aucun aménagement spécifique ni signalisation pour les vélos. Le trafic semble relativement faible sur la route mais la vitesse de circulation observée est importante malgré le peu de visibilité sur certaines parties. Entre les 3 bourgs le réseau 3V utilise des routes partagées avec une vitesse limitée à 50 km/h (par exemple en F) et offre plus de sécurité pour le cycliste (si cette vitesse est respectée).

Signaler en A l'itinéraire 3V aux automobilistes par un marquage au sol ou une signalisation verticale.



Apaisement des vitesses de circulation

Pour garantir une réduction de la vitesse dans les zones agglomérées il est important d'aménager des espaces de transition. Dans Rou un rond-point B marque l'entrée dans la zone agglomérée et permet de rompre avec la vitesse pratiquée sur la route départementale. Le bourg de Marson G est un bon exemple de diminution de vitesse par paliers. L'automobiliste entre dans une zone à 70 km/h puis dans la zone agglomérée limitée à 50 km/h et enfin dans la zone 30 dans le cœur du bourg G.



Renforcer l'apaisement de la circulation dans la zone agglomérée.

Bourg de Rou

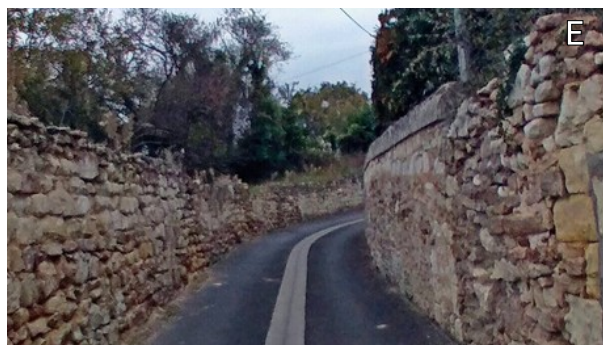
Une grande partie des équipements de la commune sont rassemblés dans le bourg de Rou en [C]. L'école est mitoyenne de la mairie et à proximité immédiate de la bibliothèque et d'un terrain de sport. Ces équipements sont situés au Sud de la voie, et des parkings sont présents au Nord de la voie. Une barrière empêche de stationner « juste devant » la porte de l'école et sécurise le parcours des élèves se déplaçant à pied ou à vélo.

Apaiser la circulation pour la traversée de la route au niveau de l'école (à minima lors de l'entrée et sortie des classes) et mettre en place un stationnement pour les vélos comme ceux mis en place à la maison du pressoir [D].



Rues très étroites

Les trois bourgs sont anciens. Les rues étroites et sinueuses ne permettent pas de mettre en place des voies séparées pour les vélos ou des trottoirs pour les piétons (en [E] et [H]). La rue [E] est un bon exemple, elle est bordée de murs de pierre, en montée, sans visibilité et sans trottoir. La vitesse maximale autorisée de 10 km/h permet de conserver un minimum de sécurité pour les usagers non motorisés.



Jalonnement contradictoire

Au niveau du point [I] le jalonnement routier indique Riou à l'Ouest et Marson au Nord. Au même endroit, le jalonnement spécifique vélo n'indique pas la desserte de Marson par l'Ouest en suivant le même itinéraire.

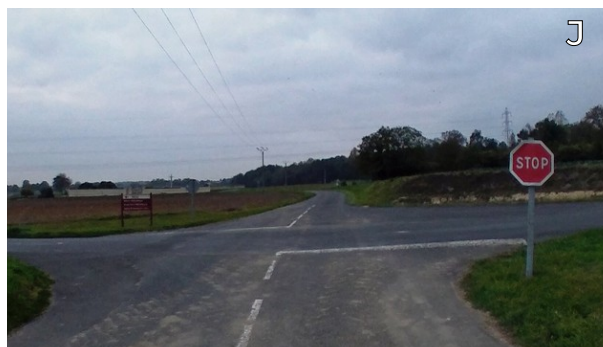
Signaler Marson par un jalonnement vélo vers l'Ouest.



Tracé

Le passage de l'itinéraire véloroute par le bourg de Marson pour relier Rou à Riou engendre un détour très important (3,5 km au lieu de 1,5 km). Cela n'est pas compatible avec un déplacement utilitaire et n'est pas toujours apprécié pour du loisir.

Utiliser la route C5 pour relier Rou et Riou et offrir un trajet plus direct, plus plat et avec le même niveau de sécurité que la 3V. Le carrefour indiqué par le point [J] serait éventuellement à sécuriser.



Freins et levier

La commune de Rou-Marson est traversée par une véloroute qui ne dispose pas d'aménagement et dont la signalisation est insuffisante. Le parcours de la véloroute impose des détours aux cyclistes et accroît le dénivelé. Ces contraintes n'incitent pas les cyclistes à utiliser le réseau 3V plutôt que le réseau viaire pour des déplacements au quotidien.

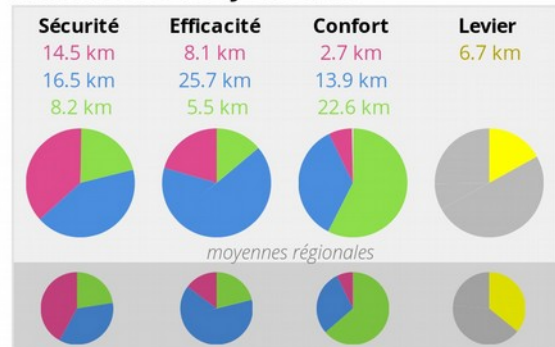
Les bourgs étant relativement compacts, ils favorisent une utilisation de mode de déplacement non motorisé. Les rues étroites des bourgs de la commune sont un problème pour la circulation automobile mais peuvent être une opportunité pour un apaisement de la circulation automobile dans les cœurs de bourgs. Hors des déplacements internes aux bourgs, le contexte rural de la commune allonge les distances parcourues et limite la pertinence de la pratique du vélo pour les déplacements du quotidien.

La commune de **Saumur** comporte **39.3 km** de Véloroutes et Voies Vertes filtrées (cf. *Présentation de l'étude*). À moins de 2 km des 3V on compte environ **39200 habitants** ; **15500 actifs** ; **1800 déplacements quotidiens en train**. Elle est traversée par les véloroutes suivantes : La Loire à Vélo, La Vélo Francette, La Sarthe à Vélo, L'Authion à Vélo, Boucle Sud Saumurois, Entre Loire et Forêt.

Étude du potentiel des Véloroutes et Voies Vertes comme support de la mobilité quotidienne en Pays de la Loire



Indicateurs de cyclabilité



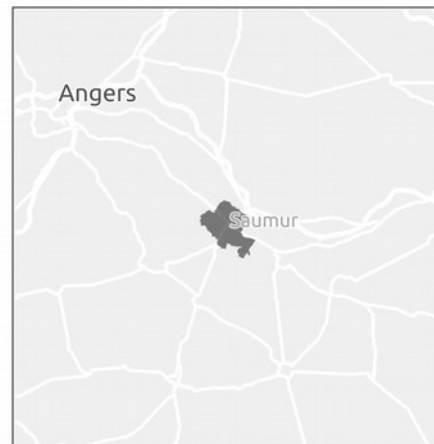
La notation des critères fonctionne de la manière suivante : **bon, moyen, mauvais**.

La **Sécurité** témoigne de la sécurisation des aménagements cyclables et des limites de vitesse des portions partagées.

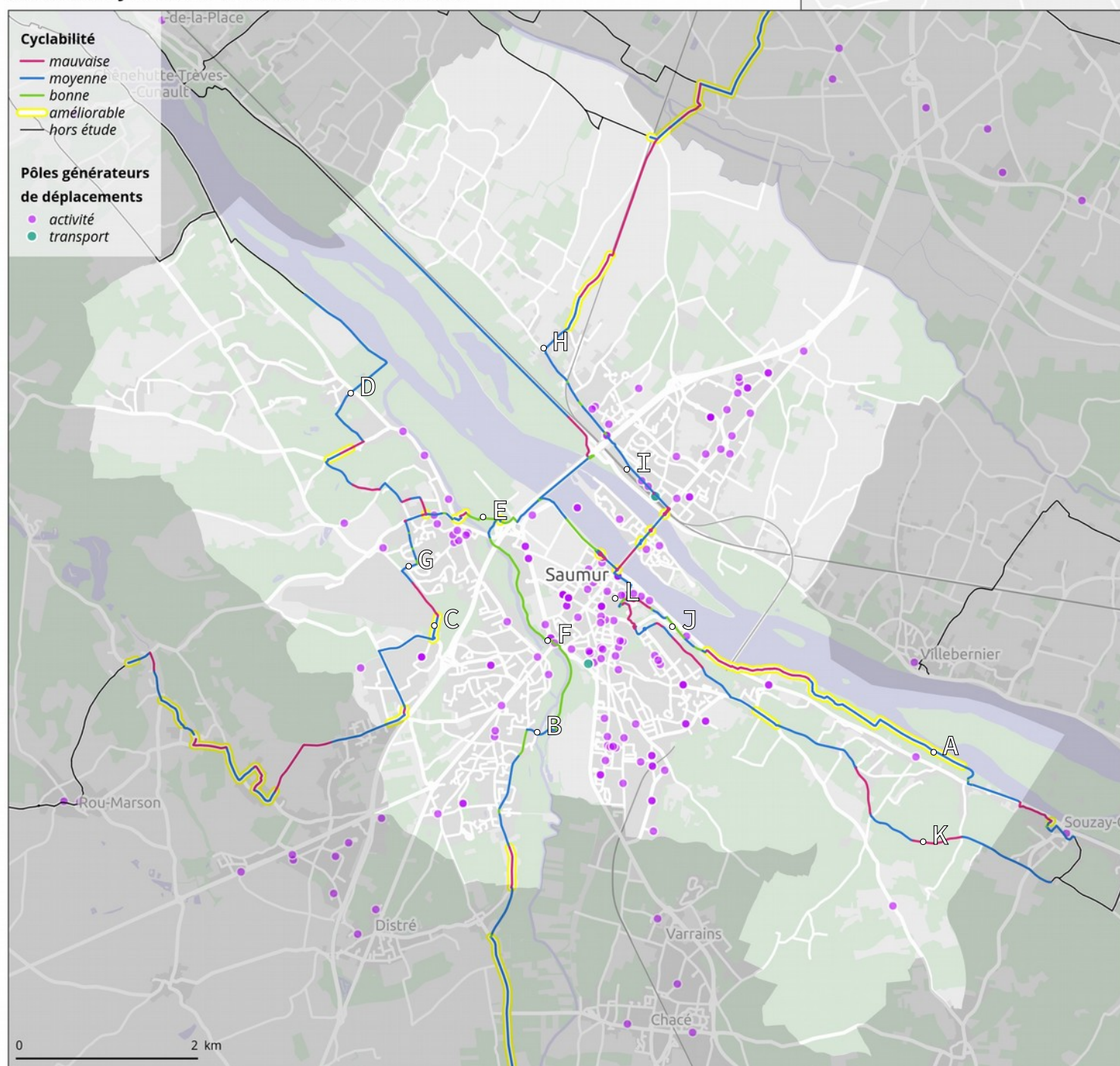
L'**Efficacité** témoigne de la capacité à rejoindre et sortir de la véloroute ainsi que son caractère rectiligne.

Le **Confort** témoigne de la qualité du revêtement et de la topographie.

Le **Levier** témoigne du potentiel d'amélioration, soit sur la qualité et la surface des aménagements, soit en sécurisant les portions partagées.



Indice de cyclabilité et levier d'amélioration



Saumur

Liaisons des pôles structurants à la 3V

La carte ci-avant présente les résultats de l'étude géomatique. On y observe le tracé de la véloroute et la section ayant le plus fort potentiel d'utilisation pour des déplacements quotidiens. Les sites commentés dans le texte et les photos sont localisés par des lettres (**A** **B** **C** ...).

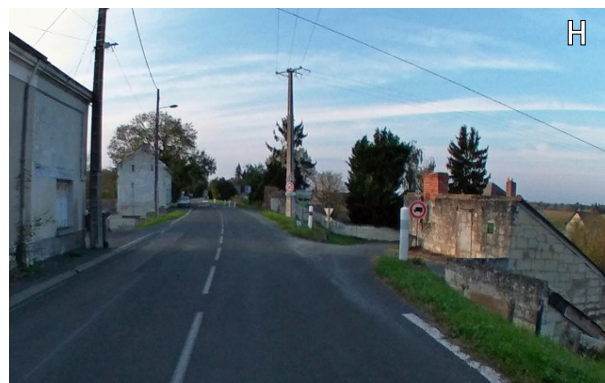
La commune de Saumur dispose d'un réseau important et varié d'itinéraires vélo. La commune est traversée par la Loire à vélo d'Est en Ouest avec deux variantes d'itinéraires à l'Est de la commune, le long de la Loire **A** ou par les coteaux **K**. Venant de la Rochelle l'itinéraire de la Vélo Francette rejoint l'itinéraire de la Loire à vélo à Saumur en **E**. La commune est également le point de départ de l'itinéraire de l'Authion à vélo vers le Nord et de nombreuses boucles touristiques locales comme celles du Sud-Saumurois ou « Entre Loire et forêt ».

La commune de Saumur compte 25 000 habitants et est le centre de l'agglomération de Saumur Val de Loire (100 000 habitants). La commune concentre la plupart des activités et des équipements et attire une grande part des déplacements des communes de l'agglomération.

Certaines 3V sans aménagement ...

La comparaison des aménagements réalisés sur les différents itinéraires de 3V montre une forte hétérogénéité sur le territoire de la commune. Par exemple l'itinéraire « entre Loire et forêt » en direction du Nord est intégralement sur route partagée. Cet itinéraire est matérialisé uniquement par un jalonnement discontinu (absent du changement de direction en **H**). Parfois le réseau viaire hors des 3V est plus adapté à un déplacement à vélo que le réseau d'itinéraire 3V.

Renforcer la visibilité de la 3V, la présence de jalonnement seul ne permet pas à la 3V de favoriser la pratique du vélo pour des déplacements quotidiens.



... et multi-aménagements en parallèle

A contrario du premier constat, certains itinéraires 3V disposent de nombreux aménagements en parallèle. Par exemple entre **B** et **E** on trouve 3 aménagements importants parallèles distants de moins de 50 m : une bande cyclable ; une voie verte le long de la route ; la 3V au bord de la rivière plus à l'Est.



Offrir une diversité d'aménagement sur le même faisceau ne permet pas de développer la pratique autant qu'un réseau maillé. Mettre en place une stratégie d'aménagement vélo.

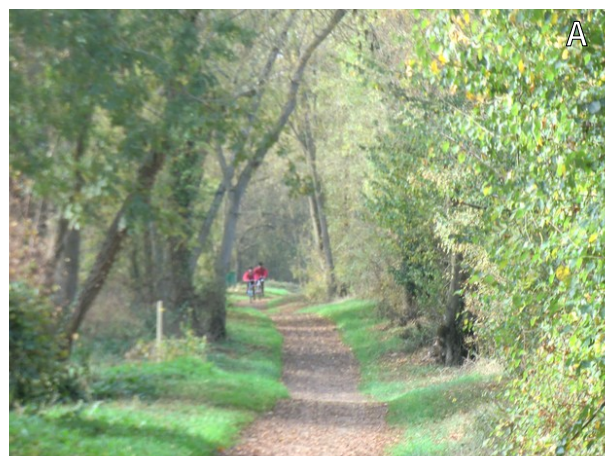
Efficacité d'un déplacement sur la 3V

Le relief et la distance sont les deux contraintes les plus importantes lors d'un déplacement à vélo. L'itinéraire 3V qui passe par le point **C** pour relier **E** alterne montées et descentes avec en **G** une pente trop importante pour être parcourue à vélo au quotidien (sauf à utiliser un VAE). De plus la distance de l'itinéraire 3V est plus importante que le trajet en voiture via la D347 (qui n'est pas accessible aux vélos). Cette perte de temps et d'énergie défavorise la pratique du vélo pour ce trajet. Ce constat est également valable pour rejoindre **D** depuis **E** par la 3V. Prioriser la prise en compte de ces contraintes pour le choix du parcours d'un itinéraire 3V.



Deux variantes perfectibles

La Loire à vélo dispose de deux tracés parallèles en **A** et en **K**, ces deux alternatives ont des inconvénients pour supporter des déplacements quotidiens à vélo. L'itinéraire en voie verte longeant la Loire **A** reste perfectible, car il manque des connexions avec le reste du réseau viaire et donc des lieux de destination. L'absence de revêtement et sa position en bordure immédiate de la Loire exclut son utilisation à certaines périodes de l'année. La variante au Nord par les coteaux **K** est en intégralité sur voirie partagée au cœur des vignes. La vitesse pratiquée par les automobilistes, la largeur de la voie et la sinuosité du tracé impliquent un sentiment d'insécurité pour le cycliste.



Réseau 3V et réseau cyclable relié

Pour supporter des déplacements quotidiens le réseau 3V doit être connecté avec le réseau viaire classique et de préférence avec des continuités cyclables. Le pont **F** est un bon exemple, car il dispose d'une voie de bus partagée avec les vélos qui permet la liaison des deux rives depuis la 3V. Un autre exemple réussi de liaison entre voirie classique et 3V est au point **E**. La mise en place de ces continuités malgré les contraintes liées aux aménagements routiers aux alentours est exemplaire. Il permet de favoriser la directivité des déplacements vélo et la vie locale.



Des aménagements exemplaires

Au niveau du point **J** un aménagement est idéalement construit pour les déplacements quotidiens. L'aménagement de la rue est composé d'une piste cyclable en parallèle d'une voie voiture à sens unique. À chaque intersection la voie en sens unique change de sens ce qui freine l'utilisation par les voitures pour une desserte uniquement. Un autre élément exemplaire est que tous les ponts traversant la Loire sont aménagés pour permettre la traversée des cyclistes, des bandes cyclables dans le centre de Saumur, une piste cyclable avec séparateur sur le pont routier à l'Ouest



Les leviers de développement de la pratique du vélo

Pour une ville de cette taille le réseau d'aménagements cyclables de Saumur est qualitatif et bien maillé. Pour participer au développement de la pratique quotidienne du vélo il faut agir sur tous les leviers.

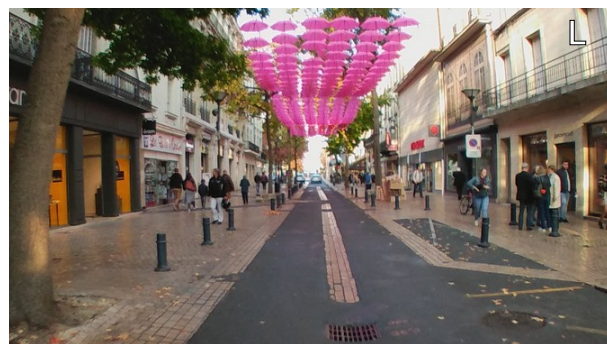
Diffuser de l'information sur le réseau de 3V et cyclable dont la commune dispose, par des plans répartis dans la ville. Ajouter au jalonnement touristique, un jalonnement vers les lieux de déplacements du quotidien avec des temps de trajet. De même, la quantité de stationnements vélos disponibles doit être renforcée, avant tout dans le centre-ville .

Freins et levier

Le réseau 3V dans la ville de Saumur présente un potentiel très important pour l'usage du vélo au quotidien. En effet un grand nombre d'actifs et d'habitants est desservi par les itinéraires 3V. De plus la concentration des activités et des services de l'agglomération dans la ville-centre permet de générer des déplacements de courte distance pour ses habitants.



On trouve une très grande hétérogénéité parmi les itinéraires 3V. Certains parcours évitent les zones agglomérées. Cela diminue l'intérêt de la 3V pour les déplacements quotidiens. Le linéaire d'aménagements accessibles aux vélos est très étendu. Les aménagements vélo sont entretenus au même titre que les aménagements routiers (photo ci-contre entre **E** et **F**) ce qui témoigne de la prise en compte du vélo en tant que mode de déplacement.



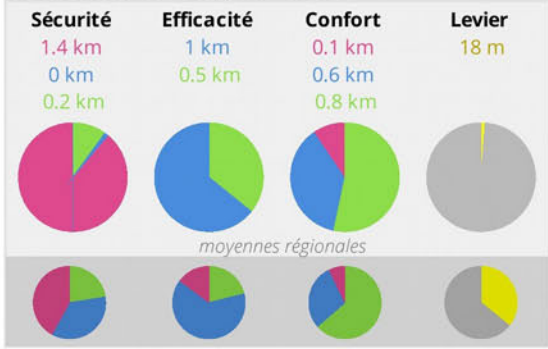
Continuer à développer un réseau d'aménagements cyclables en s'appuyant sur la 3V. Renforcer les zones de circulation apaisée existantes par des éléments qui réduisent la vitesse.

La commune de Souzay-Champigny comporte 1.5 km de Véloroutes et Voies Vertes filtrées (cf. Présentation de l'étude). À moins de 2 km des 3V on compte environ 3400 habitants et 100 actifs. Elle est traversée par la véloroute suivante : La Loire à Vélo.

Étude du potentiel des
Véloroutes et Voies Vertes
comme support de la mobilité
quotidienne en Pays de la Loire



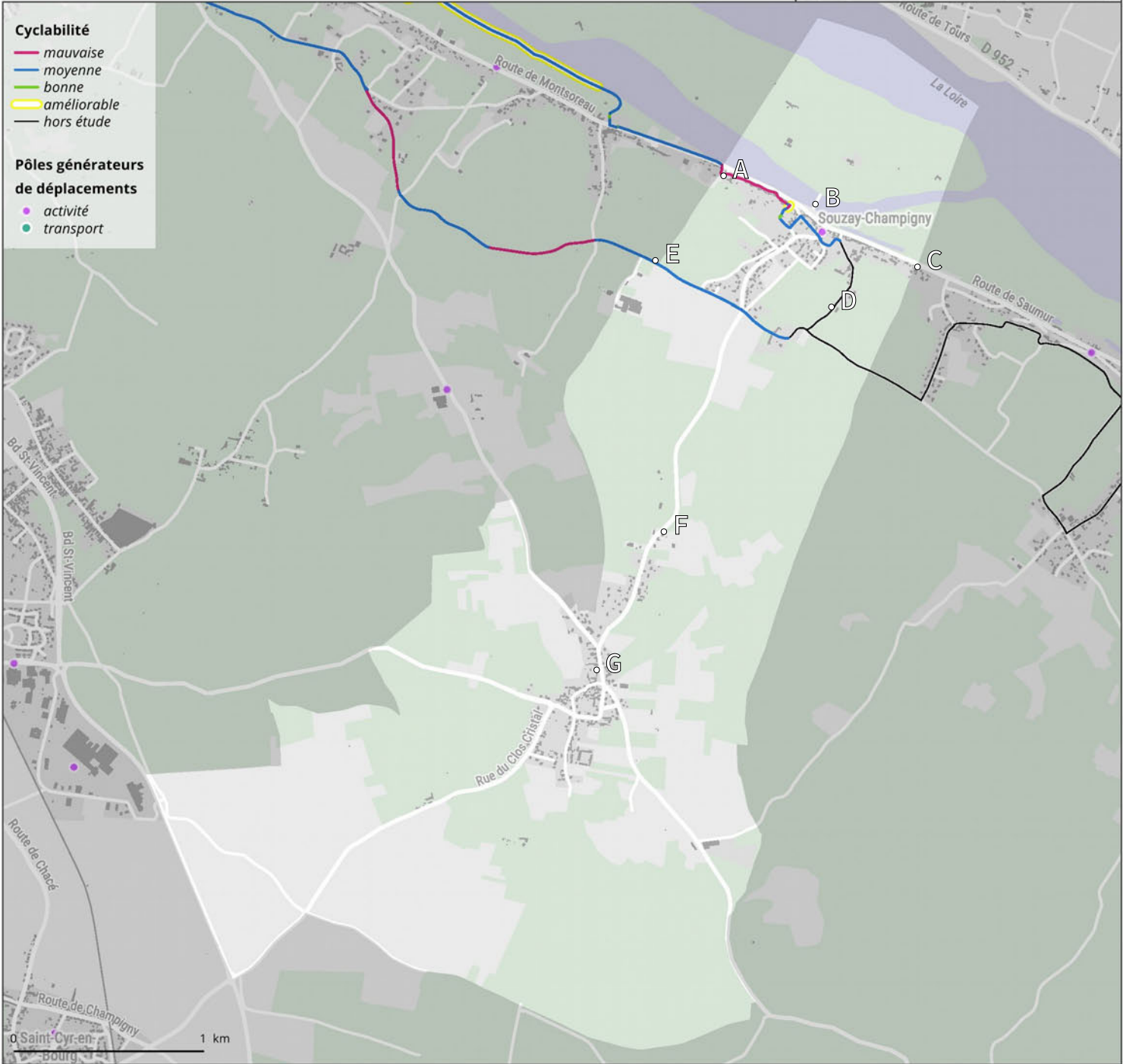
Indicateurs de cyclabilité



La notation des critères fonctionne de la manière suivante : **bon, moyen, mauvais**.
La **Sécurité** témoigne de la sécurisation des aménagements cyclables et des limites de vitesse des portions partagées.
L'**Efficacité** témoigne de la capacité à rejoindre et sortir de la véloroute ainsi que son caractère rectiligne.
Le **Confort** témoigne de la qualité du revêtement et de la topographie.
Le **Levier** témoigne du potentiel d'amélioration, soit sur la qualité et la surface des aménagements, soit en sécurisant les portions partagées.



Indice de cyclabilité et levier d'amélioration



Souzay-Champigny

Liaisons des pôles structurants à la 3V

La carte ci-avant présente les résultats de l'étude géomatique. On y observe le tracé de la véloroute et la section ayant le plus fort potentiel d'utilisation pour des déplacements quotidiens. Les sites commentés dans le texte et les photos sont localisés par des lettres (A B C ...).

La commune de Souzay-Champigny est desservie par deux variantes de l'itinéraire Loire à vélo suivant la même direction en étant écarté de 800 m et se rejoignant en D. Les deux itinéraires sont dans la partie Nord de la commune au niveau de l'ancien Bourg de Souzay B. Les deux variantes permettent de longer la Loire par le bas ou le haut du coteau.

La commune a la spécificité d'avoir deux bourgs, celui de Souzay B et celui de Champigny en G. La commune présente une dominante agricole et résidentielle, les pôles majeurs de déplacements dans la commune sont l'école B et les lieux d'activité viticole majeurs.

3V troglodyte

La spécificité de la Loire à vélo dans la commune de Souzay-Champigny est d'être troglodyte sur une partie (depuis A jusqu'à B). Le passage par la zone troglodyte est atypique et surtout adapté à un usage touristique, la pente en A est trop importante pour un usage quotidien.

Conserver le même niveau d'aménagement le long de la Loire pour permettre aux cyclistes quotidiens d'éviter la montée.



Aménagement aux abords de l'école

Le bourg de Souzay dispose d'une école en B qui fait partie d'un groupement scolaire intercommunal. La 3V dessert cette école en suivant le chemin des écoliers qui est fermé à la circulation des véhicules motorisés au Sud. Du côté Nord de l'école et le long de la Loire les traversées sont matérialisées par un marquage en résine.



Continuité vers Parnay

Le bourg de Parnay est mitoyen au bourg de Souzay. Ce bourg dispose de quelques commerces et d'une école, qui permettent de générer des déplacements quotidiens. La Loire à vélo permet de rejoindre Parnay par D, mais elle impose un dénivelé de plus de 25 m. La liaison le long de la Loire est plus directe et une piste cyclable sécurise le déplacement des cyclistes à partir de C, mais il n'y a pas de continuité d'aménagements entre B et C.

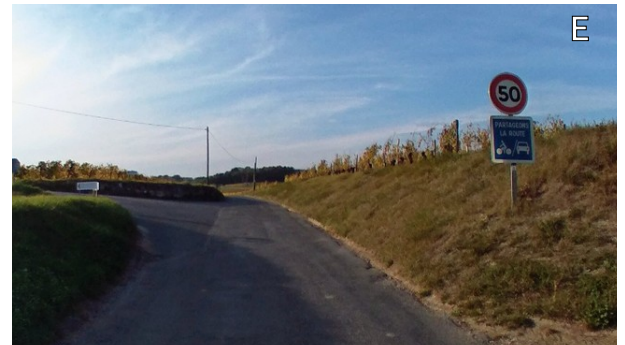


Sécuriser le trajet de [B] à [C] par un aménagement ou un marquage au sol ou une signalisation.

3V dans les vignes

L'alternative Nord de la Loire à vélo passe par les vignes entre [D] et [E]. Aucun aménagement n'est réalisé pour la circulation des cyclistes et les routes sont étroites et sans signalisation sauf au point [E] en limite de commune où un panneau « Partager la route » est visible.

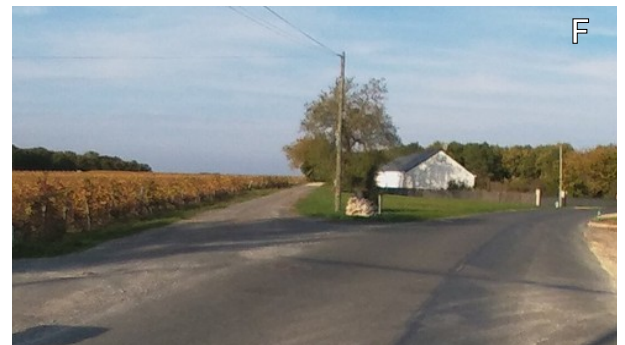
Multiplier la signalisation de la présence de cyclistes par exemple grâce à un marquage au sol de matérialisation de trajectoire vélo (pictogramme vélo et chevrons).



Relier les deux bourgs

Le trajet entre Souzay [B] et Champigny [G] ne fait que 3 km ce qui offre la possibilité d'être réalisé à vélo par tous. Aucun aménagement vélo n'est réalisé sur la route principale et certains virages ont une visibilité très limitée. L'accotement disponible est trop étroit pour pouvoir mettre en place un aménagement vélo. Un chemin agricole existe en parallèle de la route qui mène jusqu'à [D].

Étudier la possibilité de mettre en place cet itinéraire entre Souzay et Champigny avec une signalisation à minima au croisement [F].



Bourg de Champigny

Le bourg de Champigny [G] est la deuxième zone d'habitat de la commune. Ce bourg s'étend sur plus d'un km le long de la D205. Il n'y a pas d'aménagement visant à apaiser la circulation. Le trottoir existant est discontinu. La place centrale du bourg est grande et arborée, mais elle est traversée par la D205. Une seule traversée piétonne est aménagée au centre de cette place.

Apaiser la circulation dans le bourg de Champigny ou à minima réaliser de nouvelles traversées piétonnes et éventuellement des aménagements vélos.



Freins et Leviers

Le contexte rural de la commune implique que la plus grande part des déplacements dépassent les limites communales. Les déplacements entre le bourg de Souzay et Saumur peuvent être réalisés simplement à vélo grâce au réseau 3V. Cependant, la distance de déplacement inter-communale est telle que seuls les utilisateurs contraints ou les personnes les plus motivées l'emprunteront (Saumur est à 25 minutes en vélo depuis Souzay).

Des déplacements plus courts pourraient être réalisés à vélo par tous. La liaison entre les deux bourgs de la commune ou entre les bourgs de Souzay et de Parnay sont des exemples de déplacements réalisables à vélo. Cependant, le réseau de 3V ne servirait pas de support à ces déplacements. La fréquentation de l'itinéraire Loire à vélo par les touristes participe à la démocratisation de l'image du vélo dans la commune.

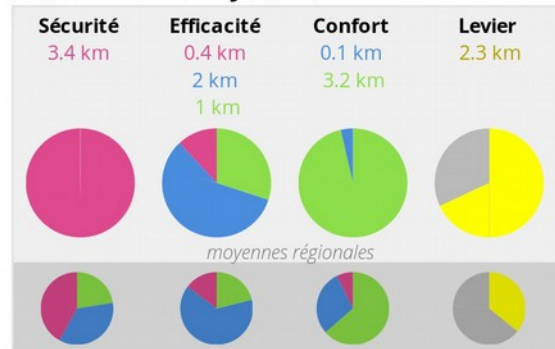
La commune de **Vivy** comporte **3.4 km** de Véloroutes et Voies Vertes filtrées (cf. *Présentation de l'étude*). À moins de 2 km des 3V on compte environ **2400 habitants** et **600 actifs**. Elle est traversée par la véloroute suivante : Entre Loire et Forêt.

Étude du potentiel des Véloroutes et Voies Vertes comme support de la mobilité quotidienne en Pays de la Loire



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

Indicateurs de cyclabilité



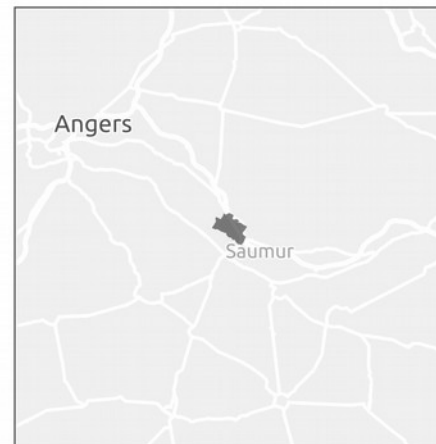
La notation des critères fonctionne de la manière suivante : **bon, moyen, mauvais**.

La **Sécurité** témoigne de la sécurisation des aménagements cyclables et des limites de vitesse des portions partagées.

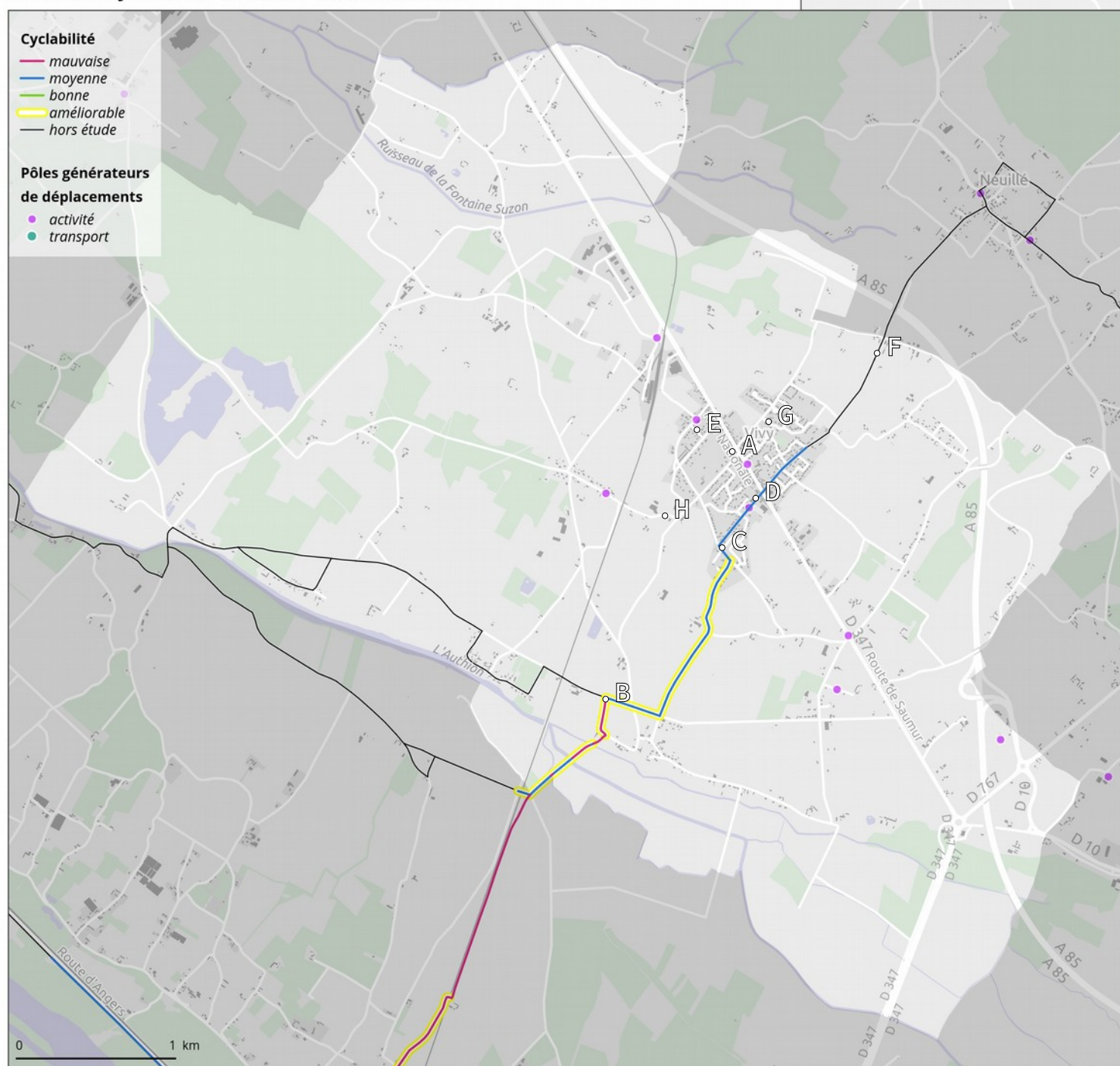
L'**Efficacité** témoigne de la capacité à rejoindre et sortir de la véloroute ainsi que son caractère rectiligne.

Le **Confort** témoigne de la qualité du revêtement et de la topographie.

Le **Levier** témoigne du potentiel d'amélioration, soit sur la qualité et la surface des aménagements, soit en sécurisant les portions partagées.



Indice de cyclabilité et levier d'amélioration



Liaisons des pôles structurants à la 3V

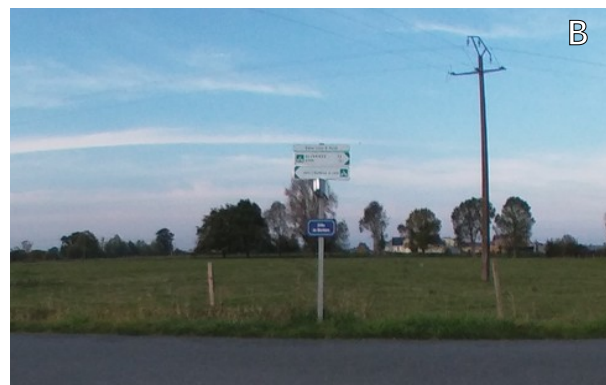
La carte ci-avant présente les résultats de l'étude géomatique. On y observe le tracé de la véloroute et la section ayant le plus fort potentiel d'utilisation pour des déplacements quotidiens. Les sites commentés dans le texte et les photos sont localisés par des lettres (A B C ...).

La commune de Vivy est desservie par la boucle vélo « entre Loire et Forêt ». Cet itinéraire vélo traverse la commune en passant par le bourg de Vivy A. L'intégralité de cette 3V est sur une voirie partagée sans aménagement spécifique.

La commune présente une dominante résidentielle et quelques pôles générateurs de déplacements sont présents sur le territoire. En effet, il y a deux écoles (en D et en E), des commerces, des petites ou moyennes industries et des équipements comme la salle de loisir ou le terrain de foot en H. Une partie des habitations est située dans le bourg, le reste est réparti de manière éparse sur le territoire communal.

Confusion dans le jalonnement

Dans la commune de Vivy, la 3V est matérialisée uniquement par un jalonnement qui est parfois confus. Un code couleur complexe est parfois utilisé pour représenter les différents itinéraires, par exemple un jalonnement de couleur bleue avec une pastille rose (nord du point F). Autre problème de jalonnement : au croisement entre la rue Jean Moulin C et la rue des Bassauges H il n'y a théoriquement pas d'itinéraire vélo mais une signalisation 3V est présente. A contrario, le jalonnement au croisement des itinéraires en B est un exemple réussi.



Clarifier le tracé de l'ensemble des itinéraires et vérifier la cohérence du jalonnement et les moyens de distinction des itinéraires. Diffuser l'information grâce à un plan visible dans la commune.



Mitage du territoire

Des habitations sont réparties sur tout le territoire de la commune. Ce mitage allonge le réseau routier et les distances de déplacements. Certaines zones au coeur du bourg ne sont pas aménagées (au Sud de E) alors que des équipements sont construits en dehors du bourg comme la salle de loisirs des Bassauges en H. Cette répartition limite la pertinence de l'utilisation du vélo sur le territoire par l'allongement des distances.

Mettre en cohérence les politiques d'urbanisation pour limiter l'étalement urbain et éliminer les dents creuses.

Correction de l'effet de coupure

La commune est coupée en deux par la circulation importante sur la route D347. Des traversées piétonnes ont été sécurisées, notamment par des feux piétons avec un îlot central en **D**. Ces traversées permettent des déplacements piétons entre l'Est et l'Ouest du bourg.



Poursuivre l'aménagement des traversées sécurisées, renforcer le marquage au sol quand celui-ci est effacé ; apaiser la circulation sur la route départementale.

Zone de lotissements apaisé

Le bourg de Vivy dispose de nombreux lotissements, en **G**, en **C**, entre **E** et **H** et entre **D** et **H**. À l'intérieur de chaque lotissement la vitesse est limitée à 30 km/h avec ou sans aménagement de réduction de la vitesse. Des voies réservées aux piétons et vélos permettent de se déplacer sans détour.



Renforcer l'utilisation de ces rues résidentielles comme des lieux de vie ou de jeux.

Les écoles

Deux écoles sont présentes sur le territoire (ajoutées sur OpenStreetMap à posteriori). L'école en **D** est située sur le passage de la véloroute. Des croix de Saint-André sécurisent la sortie de classes des élèves. La deuxième école en **E** est dans une zone limitée à 30 km/h. La voie d'accès depuis la route départementale est en sens interdit. Cela permet d'apaiser la circulation devant l'école. Les stationnements vélos incitent à l'utilisation du vélo pour se rendre à l'école.



Apaiser la circulation devant l'école **D** et inciter à la pratique de la marche ou du vélo par du jalonnement ou l'organisation de pédibus ou vélobus.

Freins et levier

Une partie des déplacements quotidiens des habitants de la commune de Vivy dépassent les limites communales notamment vers Saumur. Le tracé de la 3V conduit à Saumur en 30 minutes à vélo. Cependant l'absence d'aménagement sur cet itinéraire 3V et la longueur du déplacement dans un contexte rural limitent son potentiel d'être réalisé à vélo.

Les déplacements quotidiens internes à la commune ont un plus grand potentiel. Cela concerne particulièrement les scolaires (vers l'école ou vers le collège en intermodalité vélo puis car) et les déplacements loisirs ou d'achats du quotidien. Les aménagements réalisés constituent le premier squelette d'un réseau dont les continuités restent à construire.

Secteur de Mayenne

Le secteur de Mayenne est traversé par une section filtrée de la Vélo Francette ainsi qu'une section de la Voie Verte de Mayenne à Javron.

Deux communes ont été choisies pour une étude sur le terrain : Mayenne et Saint-Fraimbault-de-Prières.



Analyse générale

Les deux itinéraires vélos circulent en site propre sur la majorité de leur parcours. La Vélo Francette utilise le chemin de halage de la Mayenne au Sud puis rejoint les anciennes emprises ferroviaires au niveau du croisement avec la voie verte de Mayenne à Javron. Ces itinéraires se croisent dans la commune de Mayenne au centre de la zone agglomérée. Dans la commune de Saint-Fraimbault-de-Prières, la section filtrée de la Vélo Francette se termine à environ 1 km à l'Est du bourg.

Communes étudiées

Mayenne.....	48
Saint-Fraimbault-de-Prières.....	51

Mayenne 53

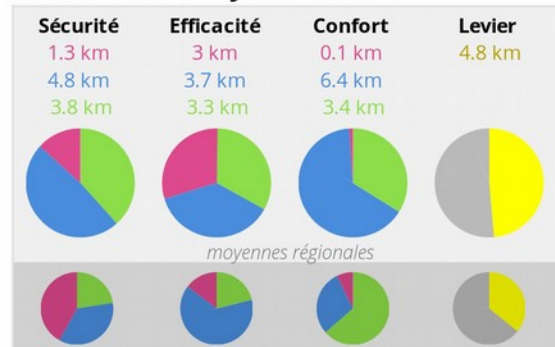
La commune de **Mayenne** comporte **9.9 km** de Véloroutes et Voies Vertes filtrées (cf. *Présentation de l'étude*). À moins de 2 km des 3V on compte environ **16100 habitants** et **9400 actifs**. Elle est traversée par les véloroutes suivantes : Voie Verte de Mayenne à Javron, Voie Verte de La Chapelle-Anthenaise à Ambrières-les-Vallées, Chemin de halage de la Mayenne, La Vélo Francette.

Étude du potentiel des Véloroutes et Voies Vertes comme support de la mobilité quotidienne en Pays de la Loire



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

Indicateurs de cyclabilité



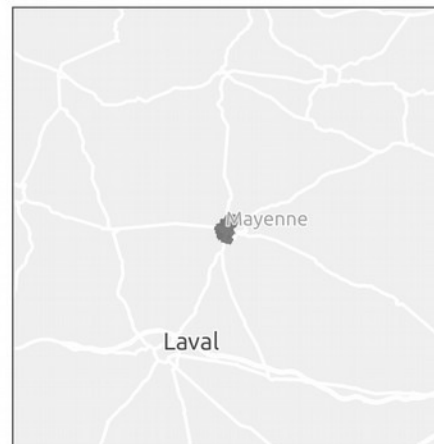
La notation des critères fonctionne de la manière suivante : **bon, moyen, mauvais**.

La **Sécurité** témoigne de la sécurisation des aménagements cyclables et des limites de vitesse des portions partagées.

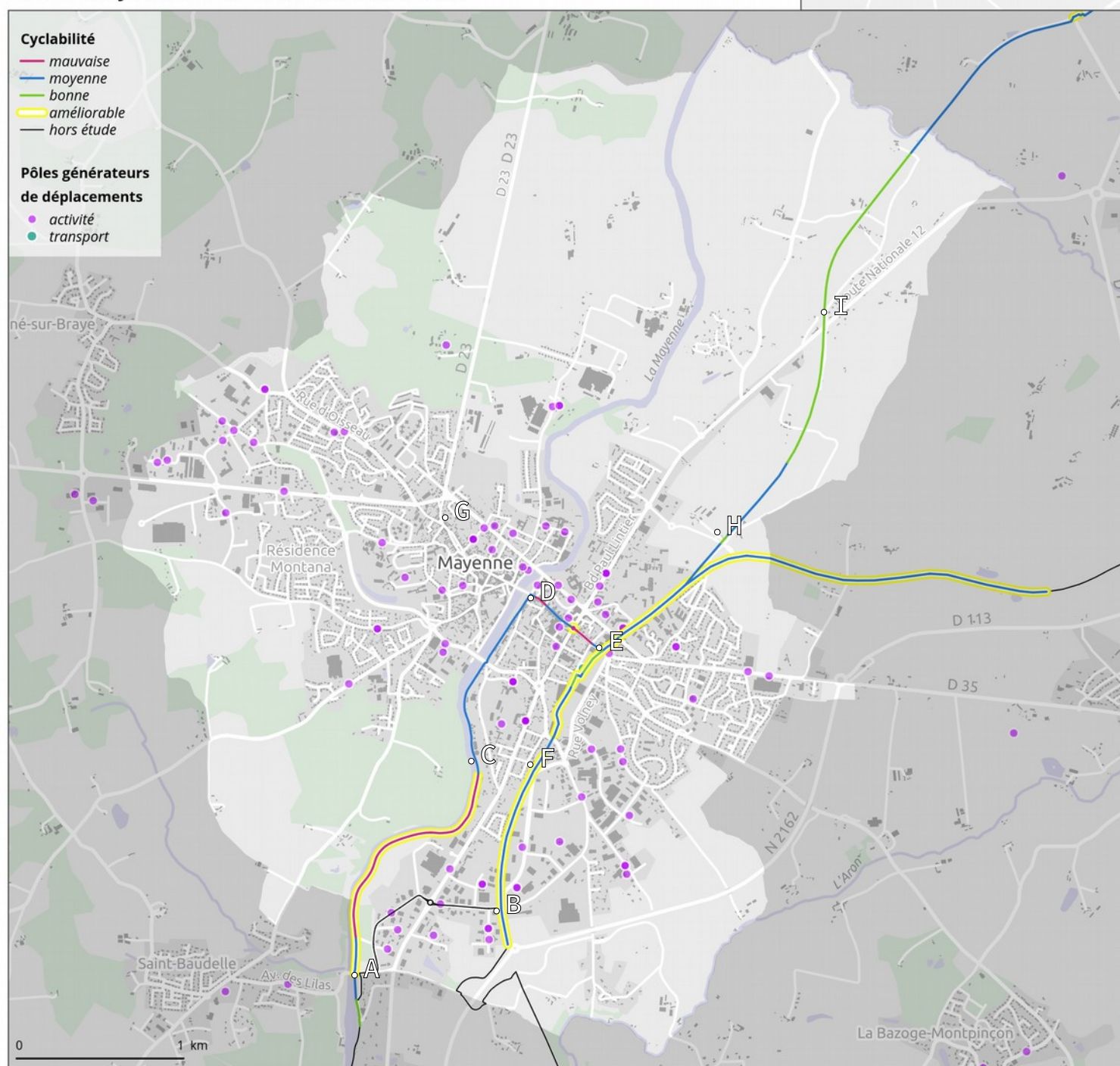
L'**Efficacité** témoigne de la capacité à rejoindre et sortir de la véloroute ainsi que son caractère rectiligne.

Le **Confort** témoigne de la qualité du revêtement et de la topographie.

Le **Levier** témoigne du potentiel d'amélioration, soit sur la qualité et la surface des aménagements, soit en sécurisant les portions partagées.



Indice de cyclabilité et levier d'amélioration



Mayenne

Liaisons des pôles structurants à la 3V

La carte ci-avant présente les résultats de l'étude géomatique. On y observe le tracé de la véloroute et la section ayant le plus fort potentiel d'utilisation pour des déplacements quotidiens. Les sites commentés dans le texte et les photos sont localisés par des lettres (**A** **B** **C**...).

La commune de Mayenne est traversée par deux itinéraires : la Vélo Francette et la voie verte de Laval à Ambrières-les-Vallées. Dans le territoire de la commune, ces itinéraires empruntent majoritairement des voies en site propre, le chemin de halage de la Mayenne et d'anciennes voies ferroviaires, sauf dans le centre de l'agglomération (entre **C** et **E**).

La population et les activités dans la commune de Mayenne sont réparties entre les deux rives de la Mayenne. Cette ville dispose de nombreux équipements, services et commerces, lui permettant d'être une centralité locale (présence du Centre hospitalier du Nord Mayenne notamment).

Voie verte sur ancienne voie ferrée

Entre **B** et **I** l'itinéraire croise uniquement quatre fois le réseau viaire en parcourant 5 km : en **F**, en **H**, et deux fois à proximité de **E**. La longueur des sections sans croisement est parfois supérieure à 1 km en traversant la zone agglomérée. Ceci est défavorable à leur utilisation pour des déplacements quotidiens.



Augmenter le nombre de liaisons entre la voie verte et le réseau viaire, particulièrement dans le centre-ville au niveau de l'ancienne gare (entre **F** et **E**) pour aller vers l'Ouest. Le pont passant anciennement au-dessus des rails doit se connecter avec l'itinéraire vélo (voir photo entre **E** et **F**)

Itinéraire le long de la Mayenne

Entre **A** et **C**, notre traitement géomatique a déterminé que la cyclabilité était mauvaise. Cette note a été dépréciée par la méthode de prise en compte du relief (autour de l'itinéraire). Cette section est en réalité parfaitement plane et offre un cadre paysager très agréable favorisant la pratique du vélo au quotidien. Cependant, cette section manque de connexion avec des pôles générateurs de déplacements, notamment entre **A** et le passage sous la D304, où l'itinéraire parcourt 2,5 km sans croiser le réseau viaire.



Créer des connexions avec le réseau viaire, si possible au niveau du point **C**. Améliorer le revêtement pour le rendre utilisable tout au long de l'année et permettre une utilisation pour des déplacements jusqu'à Saint-Baudelle.

Confusion entre les itinéraires vélo

La Vélo Francette longe la Mayenne par le chemin de halage depuis [A] jusqu'au centre-ville de Mayenne où elle rejoint la voie verte en [E]. Aucun jalonnement ne guide les cyclistes à travers le centre-ville. Entre les points [B] et [A] un jalonnement porte le macaron Vélo Francette et relie le chemin de halage à la voie verte.



Mettre en cohérence le plan de l'itinéraire et le jalonnement, signaler si le parcours entre [A] et [B] devient le parcours principal ou si c'est un itinéraire de liaison.

Les aménagements vélo

Hors du réseau 3V, la ville a aménagé certaines rues de bandes cyclables ou de pistes sur trottoir. Ces aménagements permettent de sécuriser les cyclistes ponctuellement. En complément, plusieurs zones de circulation apaisée ont été aménagées (zone de rencontre ou zone limitée à 30 km/h).

Développer des continuités cyclables permettant de constituer un réseau vélo à partir des aménagements existants. Aménager a minima un des ponts pour rejoindre l'Ouest de la ville.



Traiter les croisements de la 3V

Au niveau du croisement [H], les aménagements réalisés permettent de prioriser le vélo par rapport à la voiture et facilitent les déplacements à vélo au quotidien. Le croisement [I] avec la route nationale devrait être mieux signalé, afin de contraindre le cycliste à s'arrêter et éviter de se mettre en danger en continuant tout droit.



Prioriser le flux vélo aux intersections lorsque cela est possible.

Freins et leviers

Malgré un relief important, la commune de Mayenne dispose d'un potentiel de développement de la pratique du vélo élevé. Le réseau 3V dans l'Est de la ville constitue un maillage presque intégralement en site propre. Ce réseau peut être un support pour les déplacements quotidiens sans aménagement supplémentaire. Communiquer auprès des pôles générateurs de déplacements desservis par la 3V (collège Jules Ferry, centre hospitalier) permet de favoriser la pratique du vélo au quotidien et l'usage du réseau 3V.

La mise en place de liaisons cyclables perpendiculaires au réseau 3V permettra de multiplier le nombre d'utilisateurs potentiels (notamment au niveau du centre hospitalier, de la gare routière, du Leader Price et du relais Enedis).

Saint-Fraimbault-de-Prières 53

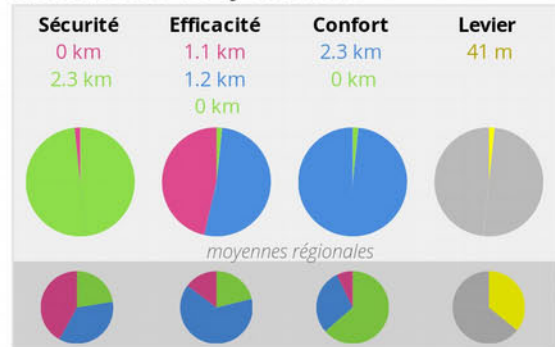
La commune de **Saint-Fraimbault-de-Prières** comporte **2.4 km** de Véloroutes et Voies Vertes filtrées (cf. *Présentation de l'étude*). À moins de 2 km des 3V on compte environ **1100 habitants** et **300 actifs**. Elle est traversée par les véloroutes suivantes : Voie Verte de La Chapelle-Anthenaise à Ambrières-les-Vallées, La Vélo Francette.

Étude du potentiel des Véloroutes et Voies Vertes comme support de la mobilité quotidienne en Pays de la Loire



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

Indicateurs de cyclabilité



La notation des critères fonctionne de la manière suivante : **bon, moyen, mauvais**.

La **Sécurité** témoigne de la sécurisation des aménagements cyclables et des limites de vitesse des portions partagées.

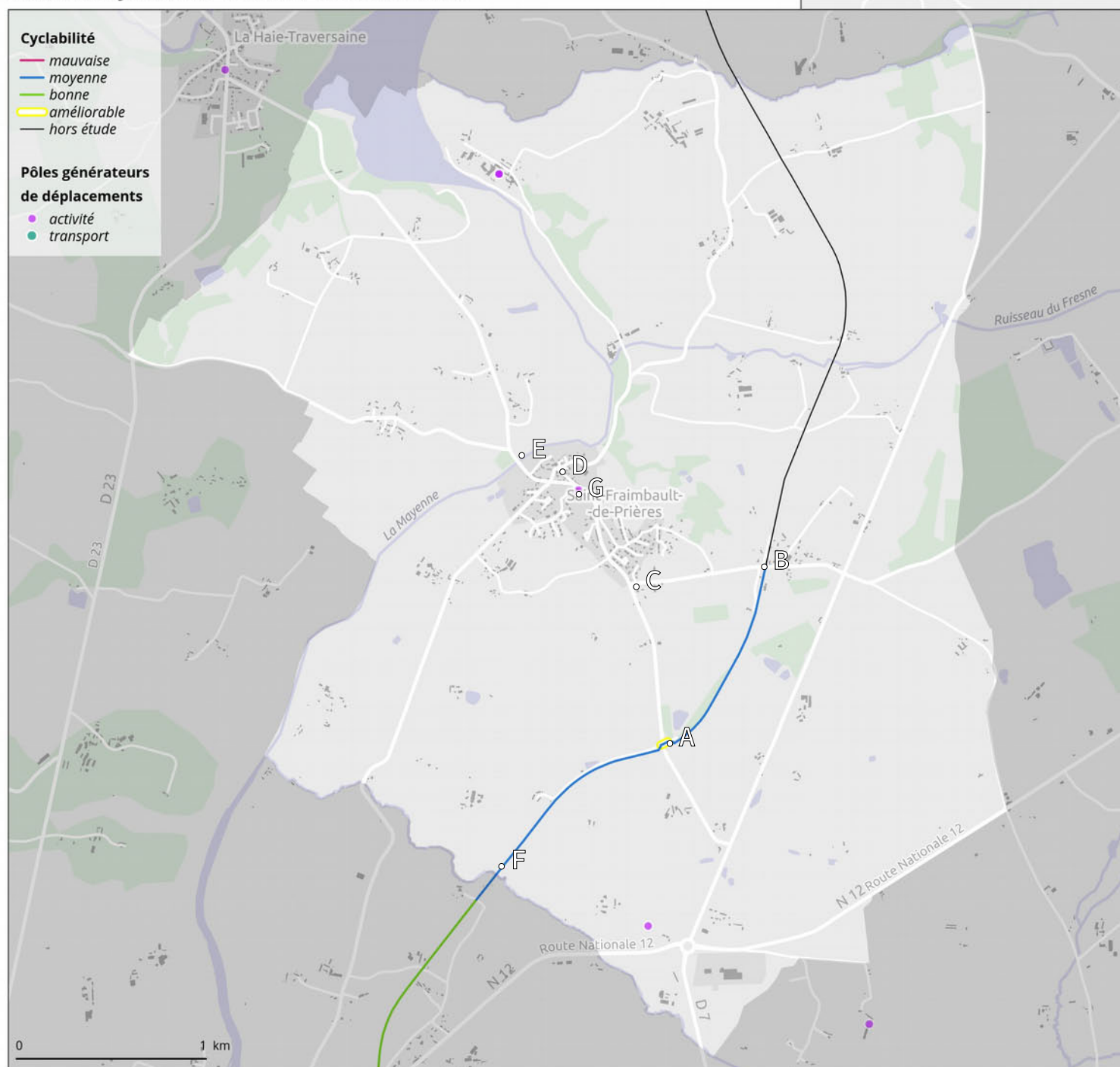
L'**Efficacité** témoigne de la capacité à rejoindre et sortir de la véloroute ainsi que son caractère rectiligne.

Le **Confort** témoigne de la qualité du revêtement et de la topographie.

Le **Levier** témoigne du potentiel d'amélioration, soit sur la qualité et la surface des aménagements, soit en sécurisant les portions partagées.



Indice de cyclabilité et levier d'amélioration



Saint-Fraimbault-de-Prières

Liaisons des pôles structurants à la 3V

La carte ci-avant présente les résultats de l'étude géomatique. On y observe le tracé de la véloroute et la section ayant le plus fort potentiel d'utilisation pour des déplacements quotidiens. Les sites commentés dans le texte et les photos sont localisés par des lettres (A B C...).

La commune de Saint-Fraimbault-de-Prières est traversée par la Vélo Francette à plus d'1 km à l'Ouest du bourg. Cet itinéraire est intégralement en site propre et suit la voie verte aménagée sur une ancienne voie ferrée.

La commune est essentiellement résidentielle et agricole, la population est rassemblée dans le bourg le long de la D151. L'école G est le pôle générateur de déplacement principal de la commune.

L'itinéraire 3V

Dans la commune, l'itinéraire 3V suit le tracé d'une ancienne voie de chemin de fer transformée en voie verte. Le parcours est assez direct et permet d'accéder au centre de Mayenne depuis F en 4 km. Cet itinéraire ne dessert pas directement le bourg mais permet d'y accéder depuis l'intersection A ou B.

Mettre en place un jalonnement valorisant la liaison entre la 3V et le bourg et ses commerces.



Apaisement de la circulation

Le cycliste qui quitte la 3V depuis A ou B pour se diriger vers le bourg emprunte une route départementale avec une vitesse limitée à 70 km/h. À partir de C des aménagements permettent d'apaiser la circulation jusqu'au centre bourg D.

Étendre les zones de circulation apaisée au-delà du bourg.



Le centre du bourg

Le nouvel aménagement du centre du bourg de Saint-Fraimbault-de-Prières met en valeur l'église et laisse la place aux modes non-motorisés. La mise à niveau de l'espace automobile et de l'espace piéton permet de garantir une accessibilité universelle et d'abaisser les vitesses de circulation. Des perméabilités piétonnes vers la Mayenne **E** ainsi que le double sens cyclable de la Rue de la Croix du bourg permettent de favoriser les modes actifs.

Mettre en place un jalonnement valorisant l'accès au bourg et à ses commerces depuis la 3V et inversement.



Liaison modes actifs

Des lotissements en impasse ont été construits à l'Ouest de l'école **G**. Afin de sécuriser et de raccourcir le parcours du cycliste ou du piéton, des cheminements doux ont été créés pour relier les impasses. Ce type d'aménagement permet d'offrir un trajet plus court et de favoriser le vélo et la marche.



Développer des cheminements pour les modes actifs entre les différents lotissements, le centre-bourg et l'école.

Freins et levier

La commune de Saint-Fraimbault-de-Prières dispose d'un potentiel de développement du vélo pour des déplacements quotidiens notamment vers Mayenne en utilisant la 3V. Cependant le contexte rural donne un avantage à l'utilisation de la voiture. Les nombreux aménagements mis en place dans la commune favorisent la pratique des modes actifs à l'intérieur de la commune (déplacement vers l'école, déplacement de loisir...). La démarche d'apaisement de la circulation doit être poursuivie pour développer durablement la pratique de la marche ou du vélo.

Secteur de Château-Gontier

Le secteur de Château-Gontier est traversé par une section filtrée de la Vélo Francette ainsi qu'une section de la Voie Verte de Château-Gontier à Segré. Trois communes ont été choisies pour une étude sur le terrain : Château-Gontier, Ménil et Saint-Fort.



Analyse générale

Sur cette première carte du secteur, des observations peuvent être réalisées sur le tracé de la véloroute, sa directivité et la desserte permise par la 3V. Les deux itinéraires cyclables circulent presque exclusivement en site propre. La Vélo Francette utilise le chemin de halage de la Mayenne ; la Voie Verte de Château-Gontier à Segré utilise les emprises d'une ancienne voie ferrée. Ces itinéraires se croisent au Nord-Est de la commune de Saint-Fort, hors de la zone agglomérée. Dans les communes de Ménil et Saint-Fort, la section filtrée des itinéraires vélo se termine aux limites du bourg.

Communes étudiées

Château-Gontier.....	56
Ménil.....	60
Saint-Fort.....	63

Château-Gontier 53

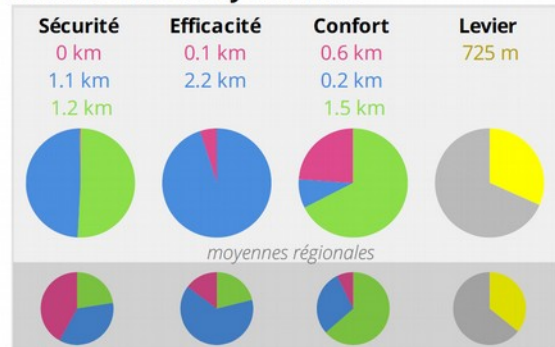
La commune de **Château-Gontier** comporte **2.3 km** de Véloroutes et Voies Vertes filtrées (cf. *Présentation de l'étude*). À moins de 2 km des 3V on compte environ **15100 habitants** et **8500 actifs**. Elle est traversée par les véloroutes suivantes : Chemin de halage de la Mayenne, Voie Verte Château-Gontier Segré, La Vélo Francette.

*Étude du potentiel des
Véloroutes et Voies Vertes
comme support de la mobilité
quotidienne en Pays de la Loire*



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

Indicateurs de cyclabilité



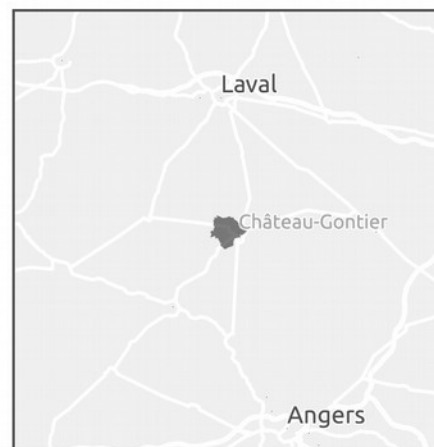
La notation des critères fonctionne de la manière suivante : **bon, moyen, mauvais**.

La **Sécurité** témoigne de la sécurisation des aménagements cyclables et des limites de vitesse des portions partagées.

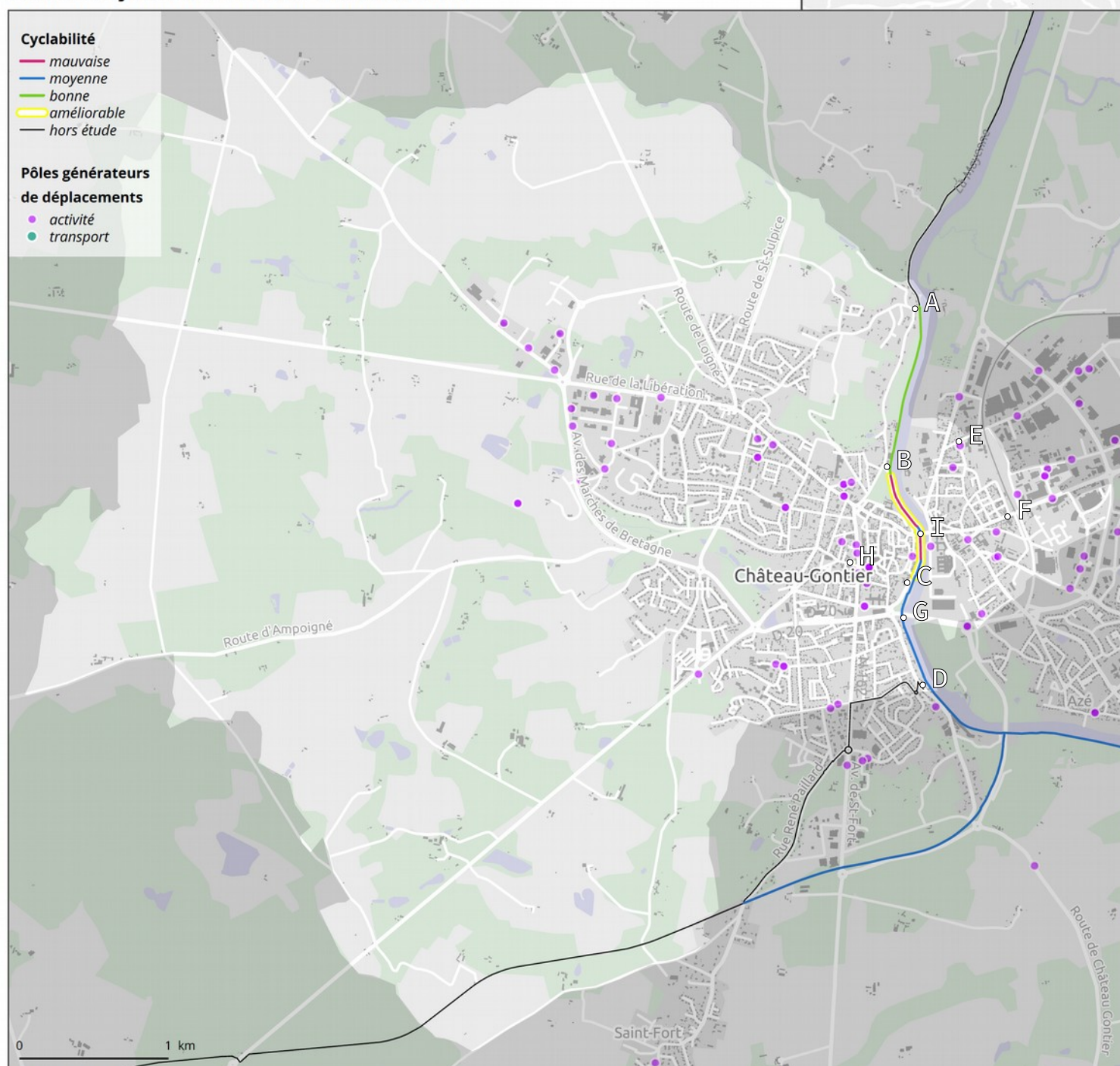
L'**Efficacité** témoigne de la capacité à rejoindre et sortir de la véloroute ainsi que son caractère rectiligne.

Le **Confort** témoigne de la qualité du revêtement et de la topographie.

Le **Levier** témoigne du potentiel d'amélioration, soit sur la qualité et la surface des aménagements, soit en sécurisant les portions partagées.



Indice de cyclabilité et levier d'amélioration



Château-Gontier

Liaisons des pôles structurants à la 3V

La carte ci-avant présente les résultats de l'étude géomatique, le tracé de la véloroute et de la section ayant le plus fort potentiel d'utilisation pour des déplacements quotidiens ainsi que la localisation des points commentés dans le texte et les photos ci-après (voir les indications **A** **B** **C**...).

La commune de Château-Gontier est traversée par la Mayenne. L'itinéraire Vélo Francette longe la Mayenne depuis Angers jusqu'à Mayenne. Sur le territoire de la commune, l'itinéraire emprunte la rive Est de la Mayenne. Il circule en site propre sur le secteur non urbanisé de la commune et en voirie partagée sur la zone agglomérée.

La ville de Château-Gontier est très compacte, la population est rassemblée dans le bourg. Cette ville dispose de nombreux équipements, services et commerces lui permettant d'être une centralité locale (présence d'un hôpital notamment). L'ensemble des pôles générateurs est réparti sur le territoire entre le centre historique, la première périphérie et le long des grands axes.

Itinéraire en quasi site propre

Entre **A** et **B** puis entre **C** et **D** l'itinéraire vélo utilise des voies de desserte où le trafic automobile est autorisé sous condition. Ces cheminements longent au plus près la Mayenne et sont revêtus d'asphalte permettant une pratique confortable en toute saison.

Afin de légitimer la place du vélo, matérialiser la trajectoire du cycliste ou sa priorité sur la chaussée.



Voie verte sur trottoir

L'itinéraire vélo dans le centre de Château-Gontier se transforme en voie verte sur trottoir depuis **B** jusqu'à **C**. Cet aménagement est également partagé avec les piétons se baladant le long de la rivière, ce qui rend sa largeur insuffisante.

Récupérer de la place sur les stationnements pour élargir la voie verte et valoriser les berges. Donner de la place aux piétons et aux cyclistes pour circuler ou s'arrêter.



Franchissement de la Mayenne

Deux ponts successifs traversent la Mayenne dans la ville de Château-Gontier, en **G** et en **I**. La commune de Château-Gontier étant établie sur les deux rives de la Mayenne, la traversée est nécessaire pour un grand nombre de déplacements quotidiens. Les ponts sont des points de passages obligatoires pour les automobilistes et les cyclistes engendrant une circulation dense : c'est un facteur de danger.

Mettre en place des aménagements pour sécuriser la circulation des cyclistes sur un des deux ponts traversant la Mayenne a minima.



Aménagement vélo hors 3V

En parcourant la commune on découvre différents aménagements vélo hors du réseau 3V. Quelques rues disposent de bandes cyclables. Cependant, les aménagements présents ne constituent pas un réseau. Les aménagements découverts ont été référencés sur OpenStreetMap. Point positif, les rues à sens unique sont généralement équipées de double-sens cyclables.

Élaborer un schéma directeur cyclable pour transformer cet ensemble de sections de voies aménagées en un réseau. Rénover le marquage au sol effacé sur certaines sections.



Pôles générateurs de déplacement vélo

La commune de Château-Gontier dispose de nombreux établissements scolaires secondaires. Le Lycée Pierre et Marie Curie **E** ne dispose ni de stationnement vélo ni de dispositif d'apaisement de la circulation. En revanche le collège dispose d'un aménagement pour encadrer la dépose des élèves et des stationnements vélo sont disponibles à l'entrée de l'établissement.

Aménager les abords des collèges, lycées et écoles pour faciliter l'accès à pied ou à vélo.



Freins et leviers

Grâce à la diversité d'équipements et d'activités ainsi qu'à la compacité de sa forme urbaine, la commune de Château-Gontier dispose d'un potentiel important d'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens. Le tissu ancien du centre-ville ne permet pas une circulation aisée en voiture. Cela favorise la pratique de la marche ou des modes doux malgré la présence d'un relief important.

Le réseau 3V traverse la commune du Nord au Sud et la zone agglomérée semble être structurée autour de l'axe Est-Ouest. Cela atténue le potentiel d'utilisation du réseau 3V pour des déplacements quotidiens. Le développement d'une continuité cyclable entre l'Est et l'Ouest permettrait de participer au développement du vélo sur le réseau 3V et autour (la section sur l'Avenue de la Division Leclerc est déjà aménagée).

Des zones artisanales ou commerciales se développent autour de la ville. Le développement de ces zones périphériques allonge les distances de déplacement pour les habitants et limite la possibilité de pratiquer le vélo pour ses déplacements quotidiens.

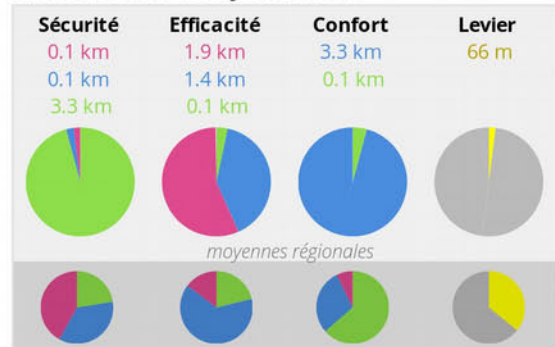
La commune de **Ménil** comporte **3.4 km** de Véloroutes et Voies Vertes filtrées (cf. *Présentation de l'étude*). À moins de 2 km des 3V on compte environ **5900 habitants** et **1000 actifs**. Elle est traversée par les véloroutes suivantes : Chemin de halage de la Mayenne, La Vélo Francette.

*Étude du potentiel des
Véloroutes et Voies Vertes
comme support de la mobilité
quotidienne en Pays de la Loire*



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

Indicateurs de cyclabilité



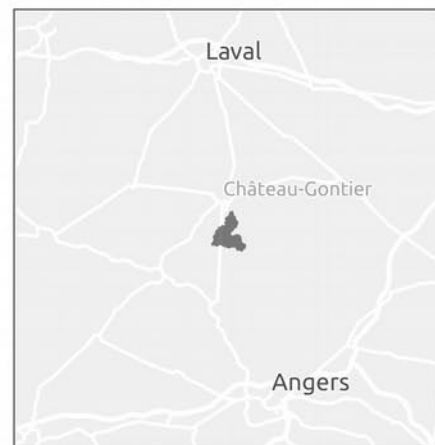
La notation des critères fonctionne de la manière suivante : **bon, moyen, mauvais**.

La **Sécurité** témoigne de la sécurisation des aménagements cyclables et des limites de vitesse des portions partagées.

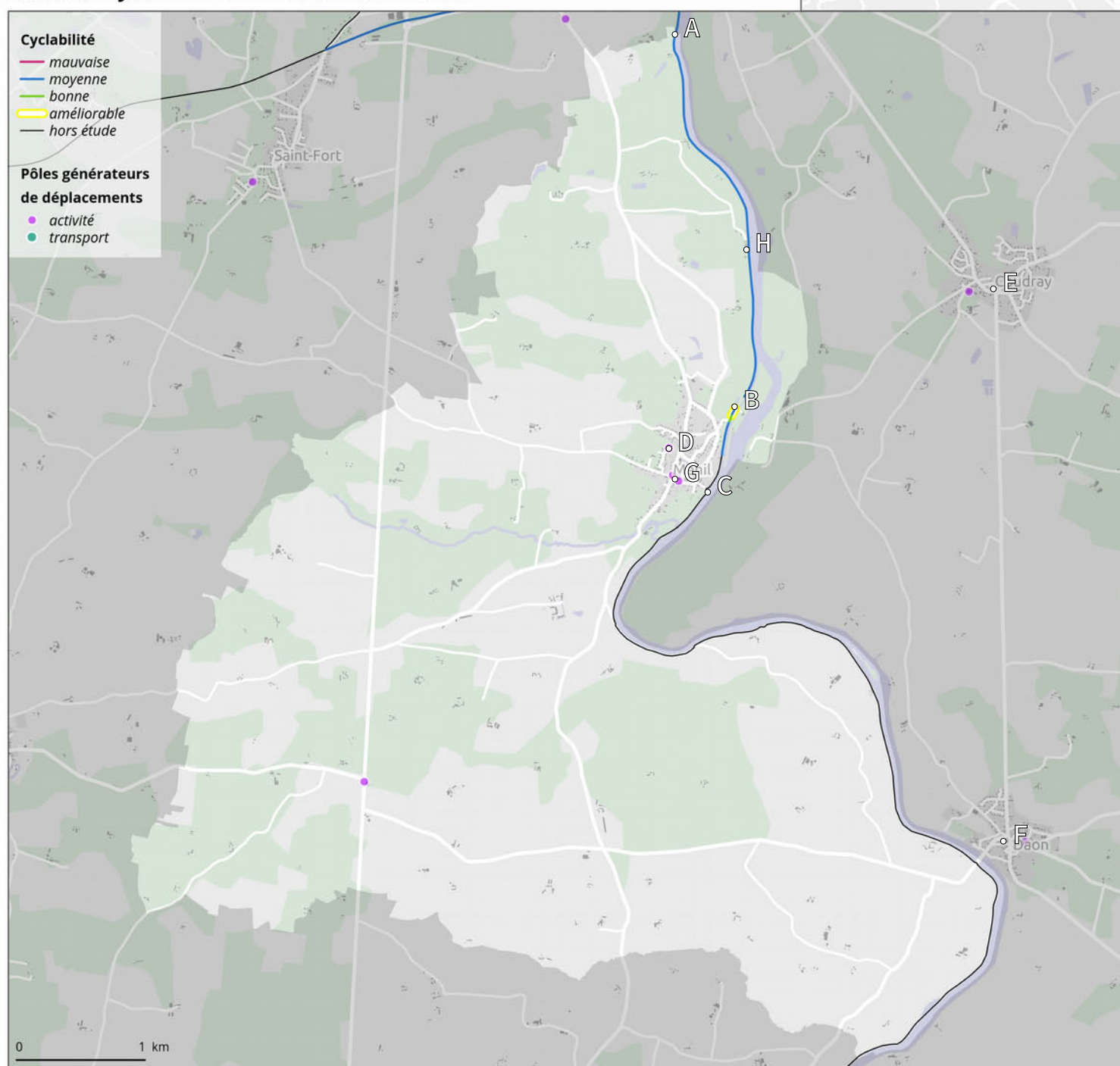
L'**Efficacité** témoigne de la capacité à rejoindre et sortir de la véloroute ainsi que son caractère rectiligne.

Le **Confort** témoigne de la qualité du revêtement et de la topographie.

Le **Levier** témoigne du potentiel d'amélioration, soit sur la qualité et la surface des aménagements, soit en sécurisant les portions partagées.



Indice de cyclabilité et levier d'amélioration



Ménil

Liaisons des pôles structurants à la 3V

La carte ci-avant présente les résultats de l'étude géomatique, le tracé de la véloroute et de la section ayant le plus fort potentiel d'utilisation pour des déplacements quotidiens ainsi que la localisation des points commentés dans le texte et les photos ci-après (voir les indications **A** **B** **C**...).

La commune de Ménil est longée à l'Est par la Mayenne. Sur le territoire de la commune, l'itinéraire emprunte le chemin de halage de la Mayenne.

La commune de Ménil compte 987 habitants au recensement de 2015, elle fait partie de la communauté de communes du Pays de Château-Gontier. La population est répartie entre le bourg **G** et de nombreux hameaux. L'école **D** est le pôle générateur de déplacement principal sur le territoire.

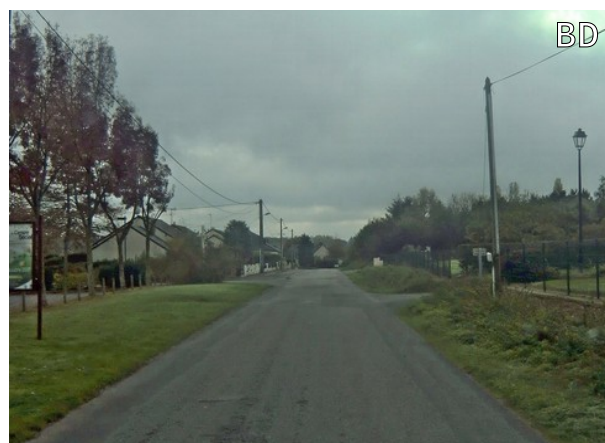
L'itinéraire 3V

Entre **A** et **B** l'itinéraire 3V suit le halage de la Mayenne. Sur cette section le cheminement n'est pas revêtu mais reste très roulant. L'entrée dans le bourg est marquée par le croisement en **B**. Un pont relie la 3V à une île sur la Mayenne. Une autre voie permet de rejoindre les lotissements à l'Ouest de **B**. Depuis le bourg de Ménil **G** la liaison via la 3V jusqu'au centre-ville de Château-Gontier dure environ 25 min. à vélo contre 10 min. en voiture. Cette différence ne favorise pas la pratique du vélo au quotidien.



Le bourg de Ménil

Le bourg de Ménil s'est agrandi par la construction de lotissements. Des espaces verts ont été conservés et permettent de relier les lotissements entre eux sans passer par la route. Ceci favorise la pratique de la marche ou du vélo sur de courtes distances. Au Nord de **G**, la circulation sur les principales voies n'est pas apaisée et la vitesse observée semble être supérieure à celle autorisée. Au Sud de **G**, deux aménagements réduisent la largeur et permettent d'abaisser la vitesse pratiquée en voiture.



Apaiser la circulation automobile au Nord de **G**, a minima aménager des traversées piétonnes sécurisées.

Desserte de l'école

L'école du petit prince **D** est dans une voie sans issue qui limite la vitesse de circulation des automobilistes. L'école dispose de stationnements pour les vélos (voir photo ci-contre). De plus des cheminements en modes doux permettent d'accéder à l'école à vélo par des voies d'accès séparées.

Valoriser ces aménagements auprès des parents d'élèves et les inciter à mettre en place vélobus ou pédibus.



Bac de la traversée de la Mayenne

Un seul pont permet la traversée de la Mayenne sur le territoire communal, à l'Ouest de **F**. Les écluses présentes au niveau des points **H** et **B** régulent le niveau d'eau de la Mayenne mais ne permettent pas de traverser la rivière. Un bateau passeur dans le bourg de Ménil **C** permet la traversée de la Mayenne uniquement pour les piétons et les cyclistes. Cela permet de rejoindre le bourg de Coudray **E** en autant de temps à vélo qu'en voiture.



Afin d'avoir un effet sur les déplacements quotidiens, l'usage du bateau doit être possible en toute saison même si les déplacements vers Coudray semblent peu nombreux.

Freins et leviers

La 3V dans la commune dispose d'aménagements en site propre qui sont déjà utilisés aujourd'hui mais majoritairement pour la balade ou le loisir. Une majorité des déplacements dépassent les limites communales. Sans contrainte particulière sur la voiture, la distance à parcourir pour ces déplacements limite la pertinence de la pratique du vélo au quotidien malgré la qualité de la liaison vers Château-Gontier.

Les déplacements internes à la commune, notamment ceux vers ou depuis l'école, ont le potentiel d'être réalisés à vélo par les habitants mais n'utilisent pas le réseau de 3V en bordure de rivière. L'apaisement de la circulation dans le centre bourg permettrait d'inciter à la réalisation de ces déplacements à pied ou à vélo. D'autre part, le ralentissement des vitesses de circulation rendrait le cœur de bourg plus agréable et plus attractif. L'ouverture de liaisons douces entre les différentes rues des lotissements via les espaces verts favoriserait la pratique du vélo.

La mise en place d'un jalonnement depuis la rive **C** vers l'église et le cœur de bourg **G** permettrait de valoriser le patrimoine de la commune auprès des touristes circulant sur la 3V.

Saint-Fort 53

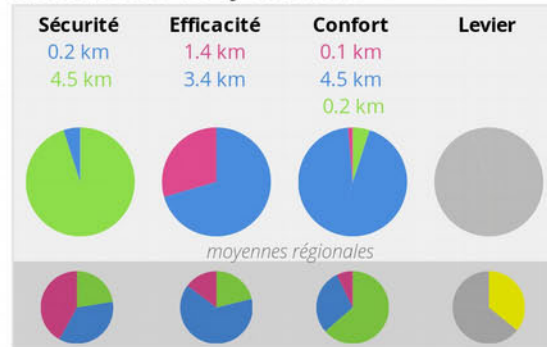
La commune de **Saint-Fort** comporte **4.8 km** de Véloroutes et Voies Vertes filtrées (cf. *Présentation de l'étude*). À moins de 2 km des 3V on compte environ **13800 habitants** et **7700 actifs**. Elle est traversée par les véloroutes suivantes : Chemin de halage de la Mayenne, Voie Verte Château-Gontier Segré, La Vélo Francette.

Étude du potentiel des Véloroutes et Voies Vertes comme support de la mobilité quotidienne en Pays de la Loire



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

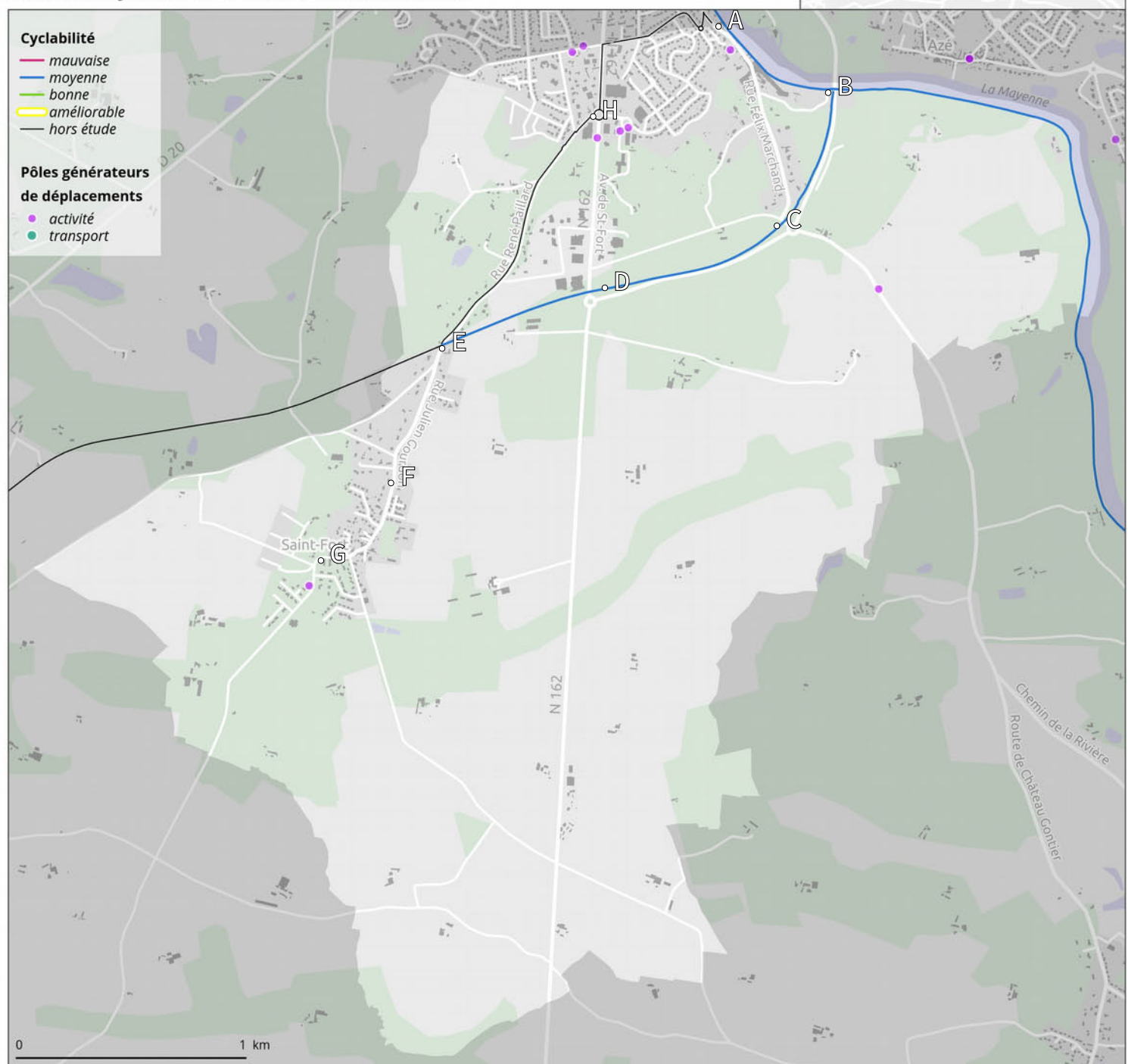
Indicateurs de cyclabilité



La notation des critères fonctionne de la manière suivante : **bon, moyen, mauvais**.
La **Sécurité** témoigne de la sécurisation des aménagements cyclables et des limites de vitesse des portions partagées.
L'**Efficacité** témoigne de la capacité à rejoindre et sortir de la véloroute ainsi que son caractère rectiligne.
Le **Confort** témoigne de la qualité du revêtement et de la topographie.
Le **Levier** témoigne du potentiel d'amélioration, soit sur la qualité et la surface des aménagements, soit en sécurisant les portions partagées.



Indice de cyclabilité et levier d'amélioration



Saint-Fort

Liaisons des pôles structurants à la 3V

La carte ci-avant présente les résultats de l'étude géomatique, le tracé de la véloroute et de la section ayant le plus fort potentiel d'utilisation pour des déplacements quotidiens ainsi que la localisation des points commentés dans le texte et les photos ci-après (voir les indications **A** **B** **C**...).

La commune de Saint-Fort est située au Sud de Château-Gontier. La commune est traversée par deux itinéraires vélo : la Vélo Francette et la Voie Verte de Château-Gontier à Segré. Sur le territoire de la commune les itinéraires sont intégralement en site propre et empruntent le chemin de halage de la Mayenne et une ancienne emprise ferroviaire.

La commune fait partie de la communauté de communes du pays de Château-Gontier. La population est répartie entre le bourg (entre **F** et **G**) et la zone agglomérée à la périphérie immédiate de Château-Gontier **H**. Sur le territoire les pôles générateurs de déplacements principaux sont situés à proximité de Château-Gontier autour de **H** jusqu'à **D**.

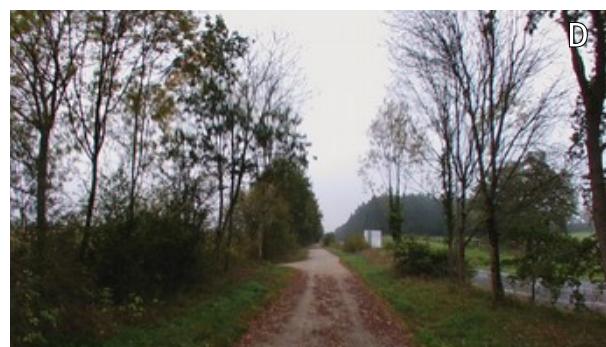
La Vélo Francette

L'itinéraire de la Vélo Francette borde la commune par l'Est. Cet itinéraire permet de rejoindre Château-Gontier situé à 1 km au nord de **A**. Dans la commune cet itinéraire ne dessert aucun pôle générateur de déplacements exceptée l'usine située en **A**. Cet itinéraire est relié à l'ancienne voie de chemin de fer au niveau du pont **B**. Malgré la différence de hauteur entre ces deux itinéraires une liaison a été aménagée (voir photo).



Itinéraire 3V sur la voie ferrée

Cet itinéraire circule en site propre et croise très peu le réseau viaire, comme de nombreuses voies vertes utilisant les emprises ferroviaires. Ceci est très positif pour la sécurité et le confort du cycliste mais peut limiter les possibilités d'utilisations pour des déplacements quotidiens. En effet, les points de départ et d'arrivée du déplacement doivent être situés à proximité d'une connexion de la voie avec le réseau viaire, ce qui n'existe actuellement qu'en **B** **C** **D** et **E**.



Sécuriser les connexions depuis cette voie vers le réseau viaire notamment en **D**.

Trottoir mixte

Entre le bourg de Saint-Fort **G** et la limite de Château-Gontier **H**, une voie verte sur trottoir a été aménagée le long de la D288. Cette voie est en revêtement stabilisé qui la démarque du reste de la voirie. Elle permet de relier le bourg de Saint-Fort à l'école Jean de la Fontaine et au supermarché situé à proximité de **H**

Valoriser cette liaison auprès des publics scolaires pour développer l'utilisation du vélo pour aller à l'école. Sécuriser les nombreux croisements avec les entrées d'habitations en sensibilisant les habitants. Étudier la réalisation d'une continuité cyclable vers le Nord en lien avec la commune de Château-Gontier.



Le bourg de Saint-Fort

Le bourg de Saint-Fort est construit autour de la départementale D288. Afin d'apaiser la circulation, des zones limitées à 30 km/h et des aménagements visant la réduction de la vitesse ont été mis en place. Les voies construites au cours des différentes opérations de lotissement sont presque intégralement en impasse et augmentent les distances à parcourir.

Ouvrir des perméabilités piétonnes et vélo dans les voies sans issue pour raccourcir les distances et favoriser la pratique des modes non motorisés (exemple présenté sur la photo en **G**).



Freins et leviers

La commune de Saint Fort dispose d'un potentiel important d'utilisation du vélo au quotidien. Le réseau de 3V sur la commune permet une liaison directe vers la partie Est de Château-Gontier. La présence d'une voie verte hors 3V permet une liaison avec la partie Sud de Château-Gontier.

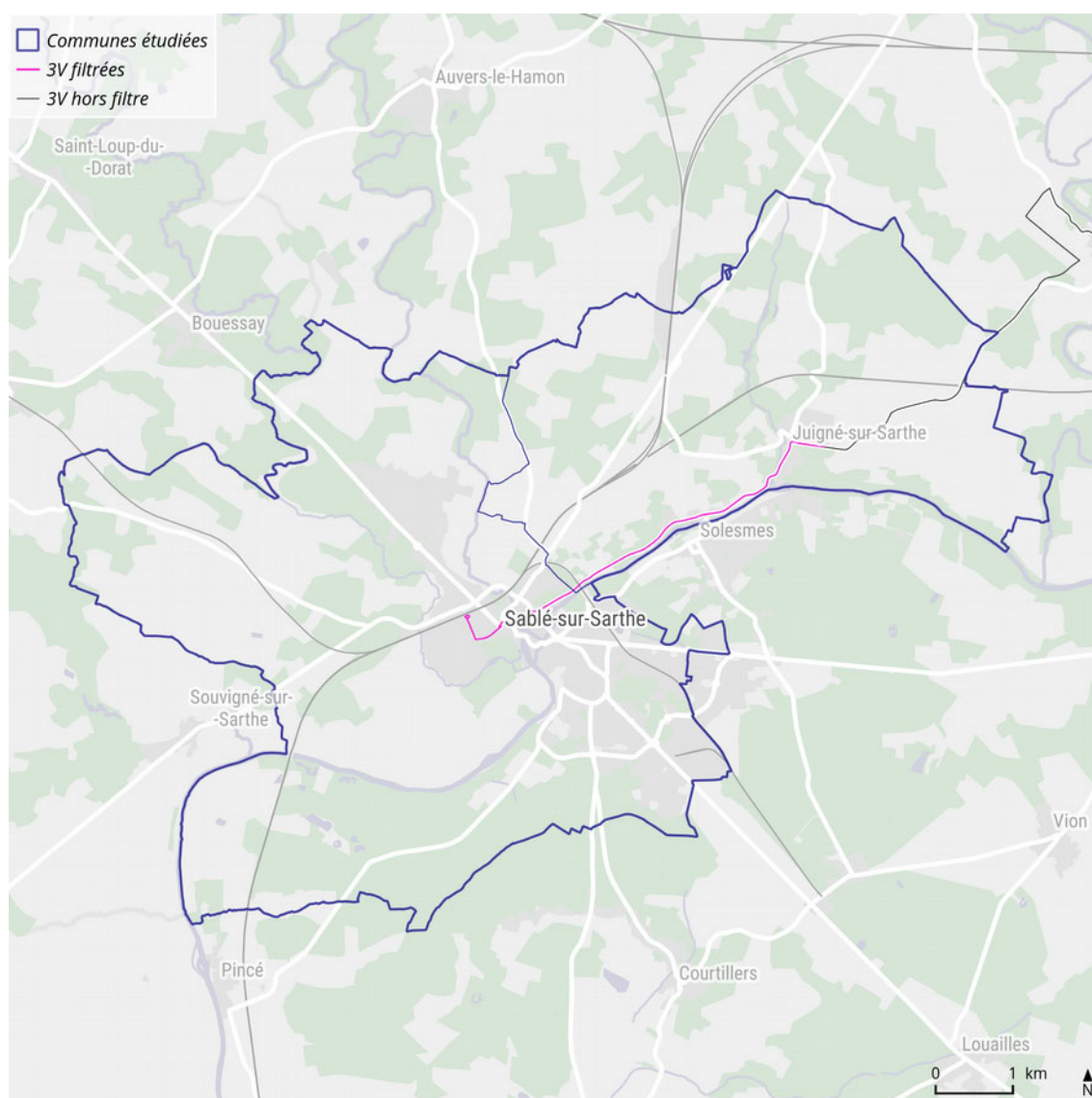
Le réseau est aménagé de manière qualitative et permet de favoriser la pratique auprès de tous les publics (personnes âgées et enfants compris).

Pour agir sur la pratique du vélo, le réseau d'aménagements existants doit être valorisé auprès des habitants via un jalonnement utilitaire. Celui-ci pourrait par exemple indiquer le temps de trajet à vélo vers l'école, vers l'hôpital ou le lycée professionnel de Château-Gontier.

Promouvoir la pratique du vélo auprès des habitants en incitant les parents d'élèves, les organisateurs d'événements et autres acteurs du territoire à se saisir de cette question.

Secteur de Sablé-sur-Sarthe

Le secteur de Sablé-sur-Sarthe est traversé par une section filtrée de la véloroute La Sarthe à vélo.



Analyse générale

Sur cette première carte du secteur on peut réaliser des observations sur le tracé de la véloroute, sa directivité et la desserte permise par la 3V. L'itinéraire vélo traverse la zone agglomérée de Sablé-sur-Sarthe pour se diriger vers Juigné-sur-Sarthe. La section filtrée se termine à l'Est du bourg, après l'avoir traversé.

Remarque : l'itinéraire présenté sur la carte ne correspond pas intégralement avec l'itinéraire découvert sur le terrain. Les modifications ont été reportées sur OpenStreetMap et les détails sont expliqués dans chaque fiche communale.

Communes étudiées

Juigné-sur-Sarthe.....	68
Sablé-sur-Sarthe.....	71

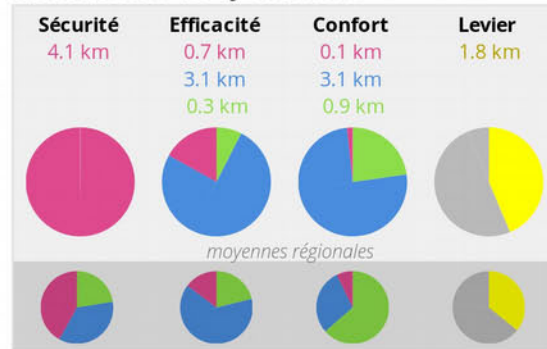
Juigné-sur-Sarthe 72

La commune de **Juigné-sur-Sarthe** comporte **4.1 km** de Véloroutes et Voies Vertes filtrées (cf. *Présentation de l'étude*). À moins de 2 km des 3V on compte environ **13400 habitants ; 7700 actifs ; 1400 déplacements quotidiens en train**. Elle est traversée par la véloroute suivante : La Sarthe à vélo : Noyen-sur-Sarthe ↔ Sablé-sur-Sarthe.

Étude du potentiel des Véloroutes et Voies Vertes comme support de la mobilité quotidienne en Pays de la Loire



Indicateurs de cyclabilité



La notation des critères fonctionne de la manière suivante : **bon, moyen, mauvais**.

La **Sécurité** témoigne de la sécurisation des aménagements cyclables et des limites de vitesse des portions partagées.

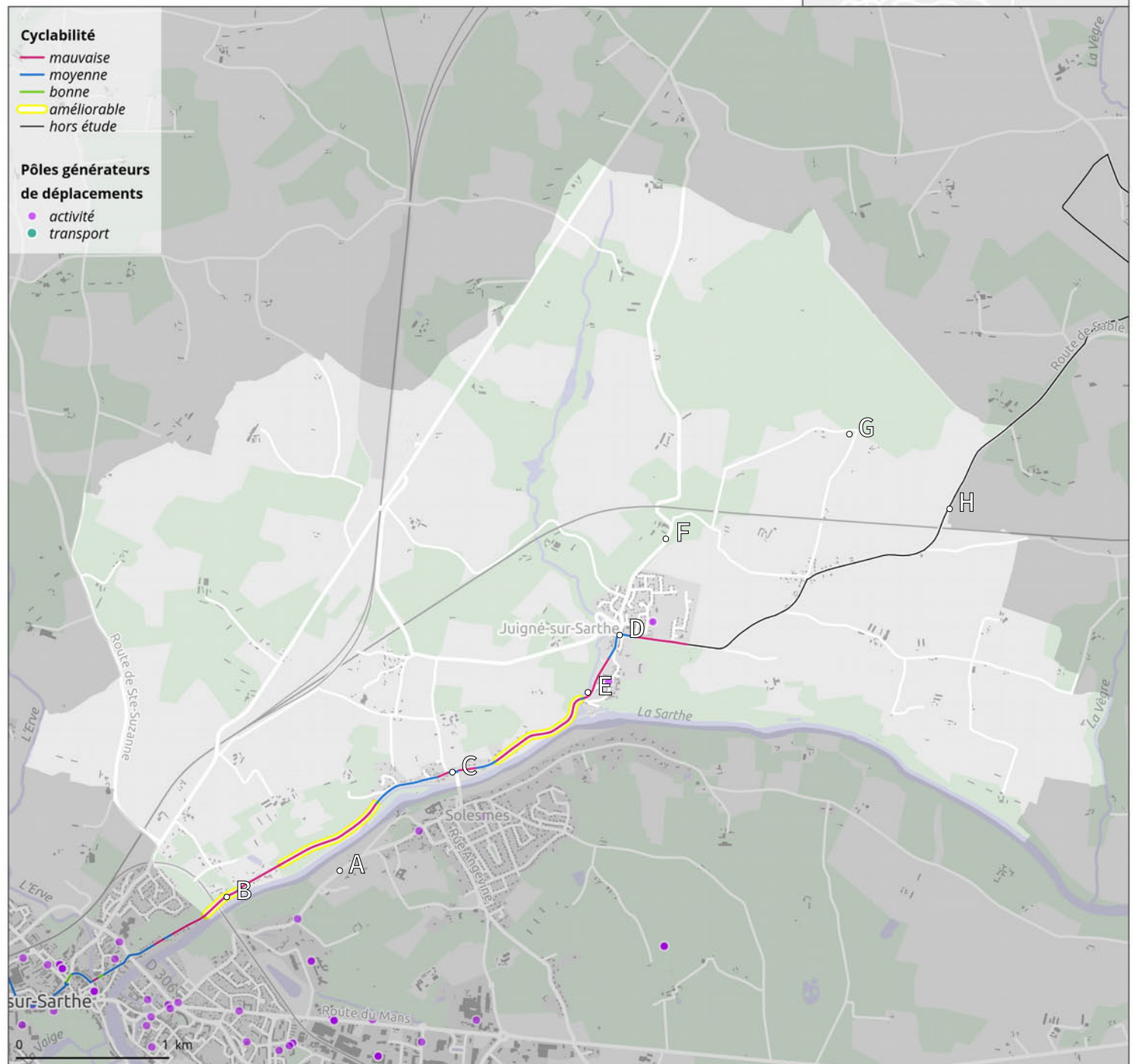
L'**Efficacité** témoigne de la capacité à rejoindre et sortir de la véloroute ainsi que son caractère rectiligne.

Le **Confort** témoigne de la qualité du revêtement et de la topographie.

Le **Levier** témoigne du potentiel d'amélioration, soit sur la qualité et la surface des aménagements, soit en sécurisant les portions partagées.



Indice de cyclabilité et levier d'amélioration



Juigné-sur-Sarthe

Liaisons des pôles structurants à la 3V

La carte ci-avant présente les résultats de l'étude géomatique. On y observe le tracé de la véloroute et la section ayant le plus fort potentiel d'utilisation pour des déplacements quotidiens. Les sites commentés dans le texte et les photos sont localisés par des lettres (**A** **B** **C**...).

La commune de Juigné-sur-Sarthe est traversée au Sud par un itinéraire vélo sur route partagée sans aménagement vélo jusqu'aux limites de la commune (raison du niveau de l'indicateur de sécurité).

La majorité des habitations est rassemblée dans le bourg de Juigné-sur-Sarthe. Celui-ci contient également les pôles générateurs de déplacements de la commune : l'école et quelques commerces. La section de 3V filtrée va du bourg de Juigné jusqu'à Sablé-sur Sarthe.

Itinéraire par Solesmes

Le tracé de l'itinéraire présenté sur la carte ne correspond pas au jalonnement présent sur le terrain. En direction de Sablé l'itinéraire ne passe pas par rive Nord **B** mais par la rive Sud **A** et traverse la Sarthe au niveau du pont **C**. Cette modification de parcours est bénéfique pour son utilisation au quotidien, grâce à la desserte d'un plus grand nombre de lieux de vie et d'activité dans Solesmes. Ce nouveau tracé améliore également les conditions de circulation des cyclistes. Sécuriser la traversée de la Sarthe en aménageant le pont **C**.



Partie Est de l'itinéraire

L'itinéraire ne suit pas le tracé affiché sur la carte à l'Est. Depuis le bourg de Juigné **D** l'itinéraire rejoint **F** puis passe en dessous de la voie ferrée pour atteindre **G**. Entre **G** et **H** l'itinéraire emprunte un chemin agricole qui n'est pas indiqué sur la carte. Ce nouveau tracé permet d'améliorer la sécurité du cycliste en évitant la D22. Cette modification d'itinéraire permet une desserte plus complète du bourg de Juigné.

Augmenter la visibilité de l'itinéraire et diffuser le parcours aux Départements et Régions Cyclables pour qu'il soit mis à jour sur l'ON3V (observatoire national des véloroutes et vertes).



Accès à la rivière

Entre **C** et **E** l'itinéraire vélo longe la Sarthe sans avoir accès à la rive en contrebas. Un parcours au plus proche de la rivière permettrait de limiter le dénivelé, d'être plus direct et, lorsque l'aménagement est en site propre, d'améliorer la sécurité et le confort des utilisateurs.

Modifier l'itinéraire pour passer au plus proche de la Sarthe quand cela est possible.



Apaisement des vitesses

Dans le centre du bourg de Juigné une zone limitée à 30 km/h a été mise en place. Des ralentisseurs en coussin berlinois ont été implantés à chaque entrée de la zone 30. Cependant la vitesse de circulation observée semble dépasser nettement la vitesse autorisée. Dans le port de Juigné une zone 30 a été aménagée récemment.



Accentuer la matérialisation de la zone 30 et les aménagements ralentisseurs en amont de la zone.

Tracé de l'itinéraire dans le bourg

La circulation des vélos entre **E** et **D** n'est pas sécurisée. La route principale devient étroite et sinueuse. Le relief ralentit le cycliste et peut déstabiliser sa trajectoire. Ceci rend cette section d'itinéraire dangereuse pour le cycliste, malgré la zone 30 mise en place en fin de section.

Étudier les voies d'accès alternatives depuis **E** : utiliser le cheminement vers le Nord (sur la gauche de la photo) ou traverser l'écluse puis monter la Rue des Sœurs ou encore utiliser la rue de la Mairie (en impasse perméable).



Freins et leviers

La majorité des déplacements quotidiens dépassent les limites communales en raison du contexte rural de Juigné-sur-Sarthe. Cependant, la commune dispose d'un potentiel important d'utilisation de la 3V notamment pour relier le bourg à Solesmes (8 min. à vélo) ou celui de Sablé-sur-Sarthe (15 min.). Actuellement l'absence d'aménagement et de matérialisation rend cet itinéraire peu attractif. Quelques aménagements et modifications d'itinéraires permettraient de rendre les déplacements à vélo confortables, efficaces et sécurisés. La liaison entre le bourg et le port favorisera la prise en compte du vélo comme un moyen de déplacement comparable à la voiture.

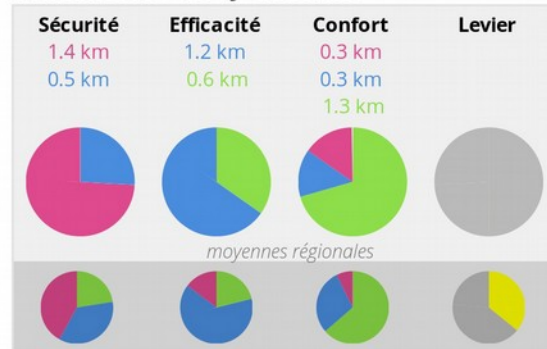
La commune de **Sablé-sur-Sarthe** comporte **1.8 km** de Véloroutes et Voies Vertes filtrées (cf. *Présentation de l'étude*). À moins de 2 km des 3V on compte environ **14500 habitants ; 9700 actifs ; 1400 déplacements quotidiens en train**. Elle est traversée par la véloroute suivante : La Sarthe à vélo : Noyen-sur-Sarthe ↔ Sablé-sur-Sarthe.

*Étude du potentiel des
Véloroutes et Voies Vertes
comme support de la mobilité
quotidienne en Pays de la Loire*



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

Indicateurs de cyclabilité



La notation des critères fonctionne de la manière suivante : **bon, moyen, mauvais**.

La **Sécurité** témoigne de la sécurisation des aménagements cyclables et des limites de vitesse des portions partagées.

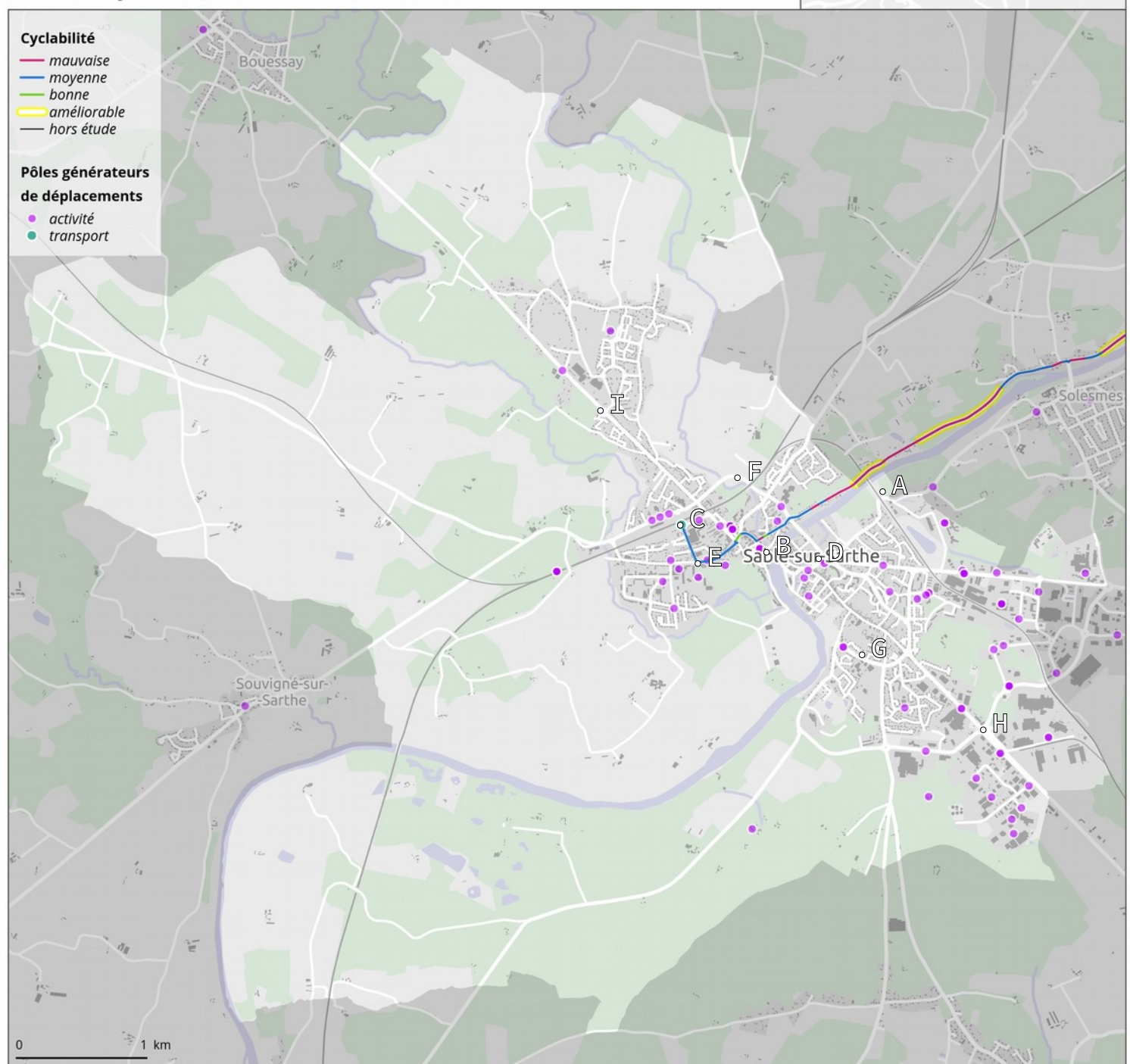
L'**Efficacité** témoigne de la capacité à rejoindre et sortir de la véloroute ainsi que son caractère rectiligne.

Le **Confort** témoigne de la qualité du revêtement et de la topographie.

Le **Levier** témoigne du potentiel d'amélioration, soit sur la qualité et la surface des aménagements, soit en sécurisant les portions partagées.



Indice de cyclabilité et levier d'amélioration



Sablé-sur-Sarthe

Liaisons des pôles structurants à la 3V

La carte ci-avant présente les résultats de l'étude géomatique. On y observe le tracé de la véloroute et la section ayant le plus fort potentiel d'utilisation pour des déplacements quotidiens. Les sites commentés dans le texte et les photos sont localisés par des lettres (A B C...).

La commune est le point de départ de l'itinéraire de la Sarthe à Vélo (départ de la gare en C). Cet itinéraire traverse la zone agglomérée de Sablé-sur-Sarthe et crée une possibilité de desserte de pôles générateurs de déplacements. L'itinéraire occupe exclusivement des routes partagées sans aménagement spécifique pour les vélos.

L'intégralité de la 3V à Sablé-sur-Sarthe est filtrée comme ayant un potentiel. De nombreux emplois et lieux d'habitat se situent à proximité de la 3V. Un projet prévoit d'allonger l'itinéraire vers l'Ouest en direction de Château-Gontier, son tracé n'est pas défini pour l'instant.

Modification de l'itinéraire

L'itinéraire présenté sur la carte ci-avant ne correspond pas au jalonnement présent sur le terrain. Au lieu d'emprunter la rive Nord, l'itinéraire emprunte la rive Sud. Depuis la gare C l'itinéraire suit le tracé cartographié jusqu'à B où il traverse la Sarthe. L'itinéraire continue vers D puis rejoint A. La modification de parcours est au bénéfice des déplacements quotidiens : il permet la desserte de plus nombreux lieux de vie et d'activité à l'intérieur de Sablé-sur-Sarthe.

Augmenter la visibilité de l'itinéraire bénéficiant du jalonnement présent sur le terrain et transmettre le parcours aux Départements et Régions Cyclables pour qu'il soit mis à jour sur l'ON3V (observatoire national des véloroutes et voies vertes).



Aménagements aux abords de la gare

Entre la gare C et la traversée de la Sarthe B l'itinéraire ne dispose d'aucun aménagement spécifique vélo sauf une section en double sens cyclable. Les gares et les établissements scolaires sont des pôles générateurs de déplacements majeurs pour la pratique du vélo. Les rues d'accès à la gare ne disposent d'aucun aménagement et souffrent d'un stationnement anarchique.

La rue Saint-Denis dispose d'une largeur suffisante pour aménager une bande ou une piste cyclable et desservir à la fois la gare et le lycée polyvalent E.



Accès aux rives de la Sarthe

La ville de Sablé-sur-Sarthe est traversée par la Sarthe mais l'accès aux rives est impossible sur certaines sections. La présence de la rivière dans la ville pourrait être valorisée.

Étudier la possibilité de modifier l'itinéraire entre **D** et **A** pour être au plus proche des rives. Un aménagement pourrait également profiter à tous en donnant un meilleur accès à la Sarthe.



Apaisement de la circulation

De nombreuses zones de circulation apaisée sont aménagées dans le centre-ville de Sablé-sur-Sarthe. Sur l'île (**B**), une zone de rencontre permet de prioriser la vie locale et de ne pas dénaturer le patrimoine par la circulation sur la D309. Des rues ont été aménagées en zone limitée à 30 km/h comme les abords du collège Anjou **G** ou une section de la Rue Saint-Nicolas.



Continuer à apaiser la circulation hors des axes principaux par une réglementation et des aménagements (ralentisseur, chicane, écluses, priorité à droite). Cela favorise la pratique du vélo ou de la marche.

Aménagements cyclables

Une continuité d'aménagement cyclable est aménagée dans la ville de Sablé-sur-Sarthe, celle-ci ne partage pas de section avec l'itinéraire 3V. Cet aménagement cyclable permet de rejoindre **H** à **I** en passant par **F**. L'aménagement est composé de bandes cyclables et de sections sur trottoir aménagé pour recevoir le trafic vélo (voir sur OpenStreetMap les détails). Les feux présents sur le parcours disposent pour la plupart de sas vélo.



Mettre en cohérence la démarche d'aménagement vélo locale et l'itinéraire de la 3V afin de favoriser un usage à la fois touristique et quotidien.

Freins et levier

La ville de Sablé-sur-Sarthe est une centralité locale qui dispose d'une variété d'équipements, de services et d'activités. Cela permet aux habitants de la commune de réaliser des déplacements quotidiens de courte distance. La ville dispose donc d'un potentiel notable de déplacements quotidiens pouvant être réalisés à vélo.

La forme de la ville s'est allongée autour des axes routiers et de la D306 en particulier. Une continuité cyclable est aménagée le long de cet axe et permet de supporter la pratique du vélo en desservant la majorité des pôles générateurs de déplacements de la ville.

Le réseau 3V traverse la ville d'Est en Ouest mais l'absence d'aménagement et le faible jalonnement ne permettent pas à cet itinéraire d'être attractif ni visible. L'aménagement d'une continuité cyclable pour l'itinéraire 3V permettrait d'avoir un nouvel axe perpendiculaire au premier (celui sur la D306) et d'établir un réseau cyclable structurant.

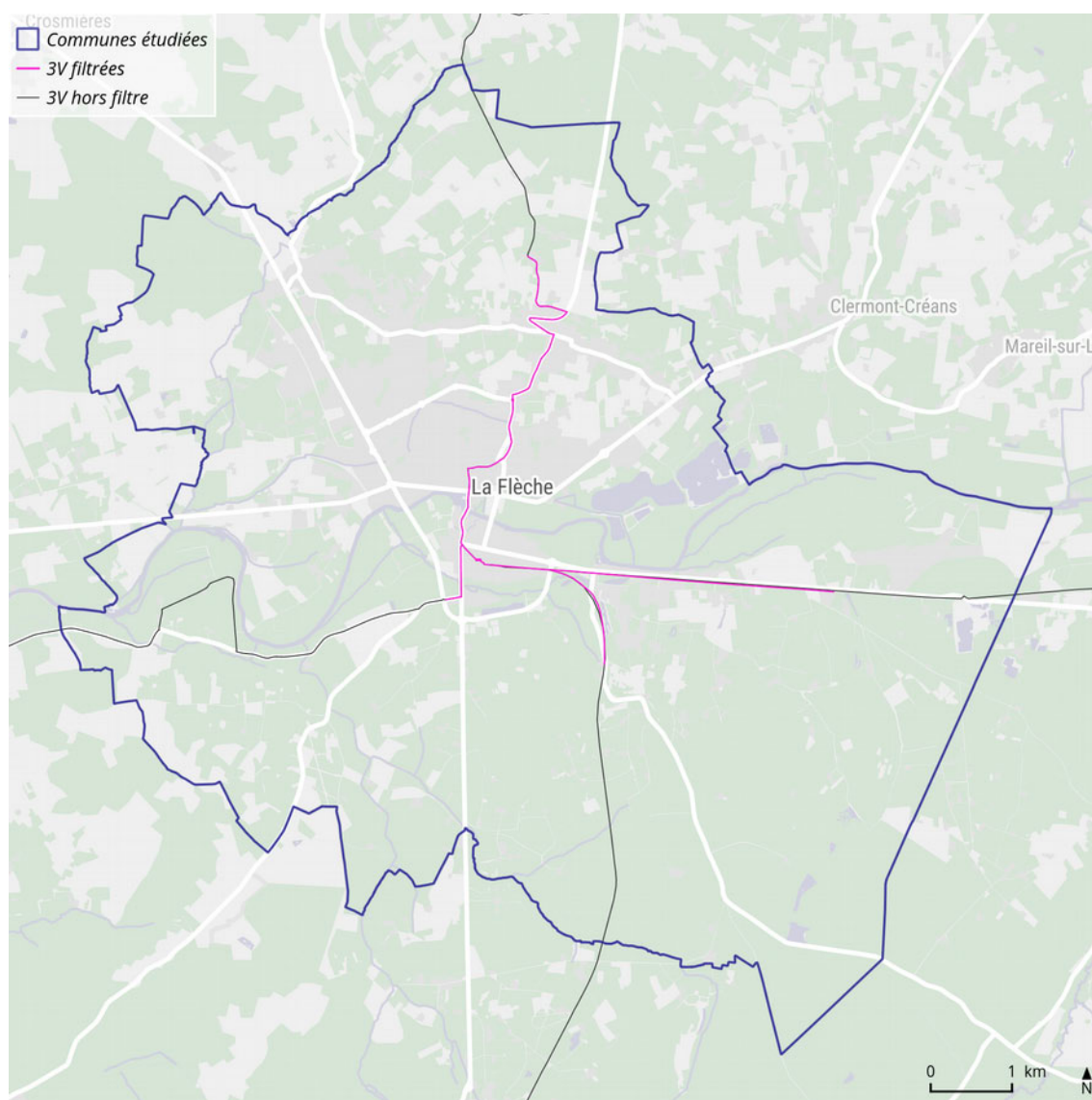
Secteur de La Flèche

Description

La commune de La Flèche se présente comme une polarité locale (non polarisée vers un grand centre urbain). Ce type de configuration de territoire permet des déplacements de distance relativement courte. Elle est desservie par plusieurs itinéraires vélo régionaux :

- La Sarthe à vélo traversant la commune du Nord au Sud
- La vallée du Loir à vélo traversant la commune d'Est en Ouest

La commune étant étendue, les communes voisines n'ont pas été étudiées.



Analyse générale

Sur cette première carte du secteur on peut déjà faire des observations sur le tracé de la véloroute, sa directivité et la desserte que la 3V permet. Les deux 3V sur ce territoire se croisent dans la zone agglomérée de la commune. La partie filtrée est centrée sur La Flèche et a des branches particulièrement longues vers l'Est et le Nord.

La Flèche 72

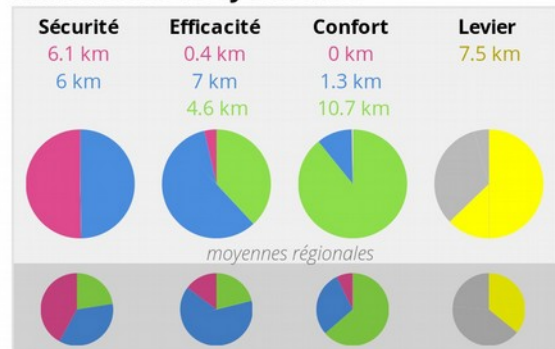
La commune de **La Flèche** comporte **12 km** de Véloroutes et Voies Vertes filtrées (cf. *Présentation de l'étude*). À moins de 2 km des 3V on compte environ **14700 habitants** et **6700 actifs**. Elle est traversée par les véloroutes suivantes : La Sarthe à Vélo, La Vallée du Loir à Vélo.

Étude du potentiel des Véloroutes et Voies Vertes comme support de la mobilité quotidienne en Pays de la Loire



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

Indicateurs de cyclabilité



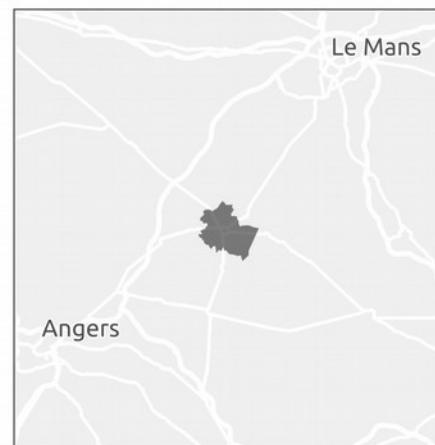
La notation des critères fonctionne de la manière suivante : **bon, moyen, mauvais**.

La **Sécurité** témoigne de la sécurisation des aménagements cyclables et des limites de vitesse des portions partagées.

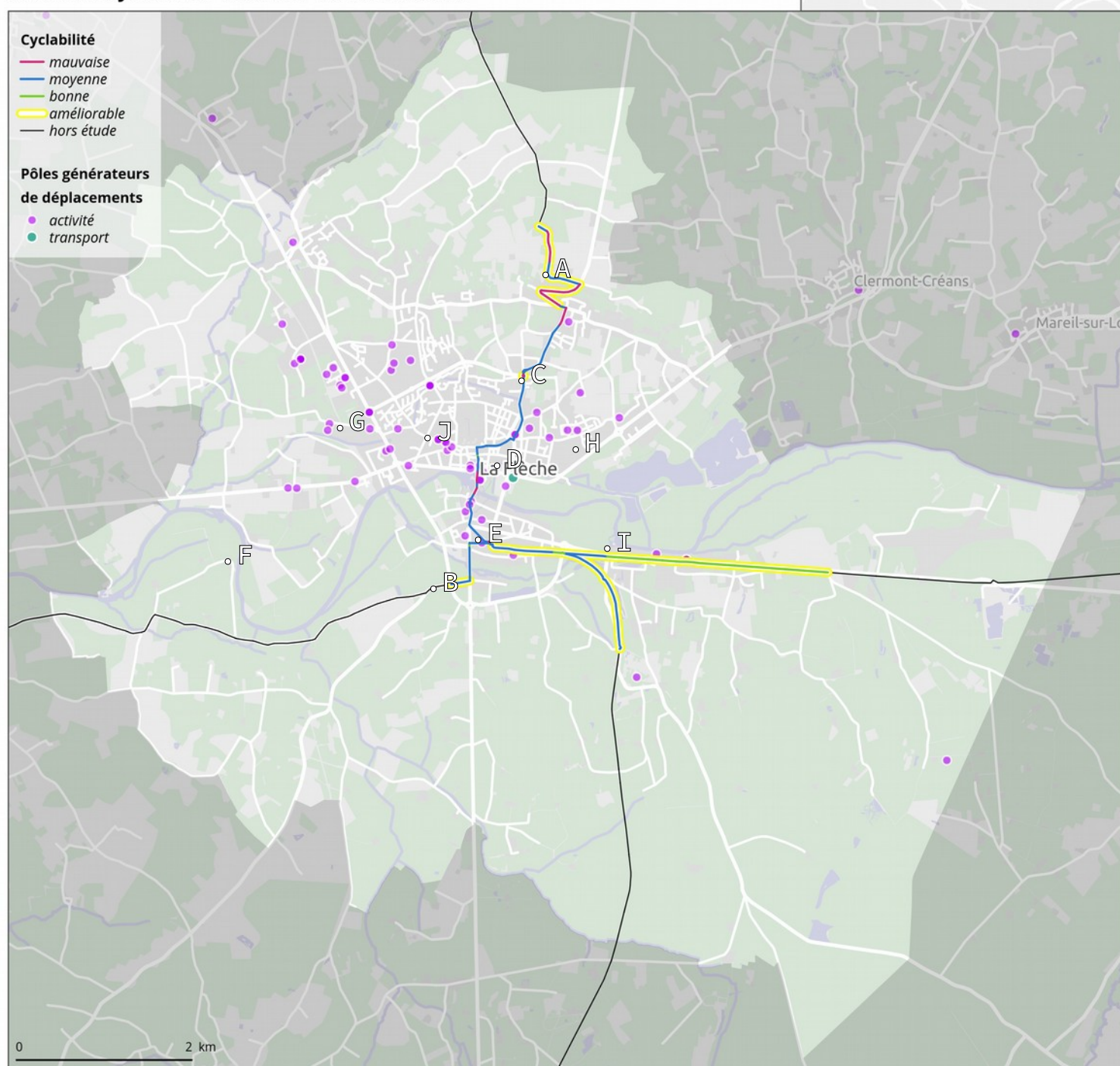
L'**Efficacité** témoigne de la capacité à rejoindre et sortir de la véloroute ainsi que son caractère rectiligne.

Le **Confort** témoigne de la qualité du revêtement et de la topographie.

Le **Levier** témoigne du potentiel d'amélioration, soit sur la qualité et la surface des aménagements, soit en sécurisant les portions partagées.



Indice de cyclabilité et levier d'amélioration



La Flèche

Liaisons des pôles structurants à la 3V

La carte ci-avant présente les résultats de l'étude géomatique. On y observe le tracé de la véloroute et la section ayant le plus fort potentiel d'utilisation pour des déplacements quotidiens. Les sites commentés dans le texte et les photos sont localisés par des lettres (**A** **B** **C**...).

La commune est traversée par deux itinéraires qui se croisent dans la partie agglomérée de la Flèche maximisant la possibilité de desserte de pôles générateurs de déplacements. Ces deux itinéraires circulent en partie en site propre (sur des anciennes voies ferrées notamment) et en partie sur route partagée, parfois avec des aménagements vélo.

NOTE : Une erreur s'est glissée sur la carte, le tracé de l'itinéraire passant par **B** passe par le point **F**.

Site propre excellent

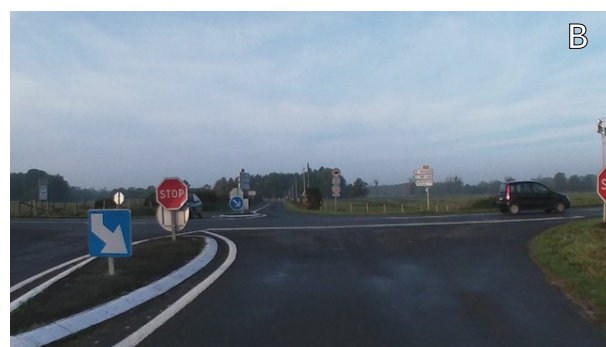
La mise en place d'itinéraires cyclables sur les anciennes voies ferrées permet d'avoir un itinéraire efficace (sans relief et sans détour), confortable et sécurisé (en site propre). Dans la commune ces voies sont bien connectées avec le reste du réseau viaire : il y a 4 connexions possibles entre **E** et **I**, alors qu'habituellement, ce type de site propre sur d'anciennes emprises ferroviaires sont peu reliées avec le reste du réseau (longues portions sans connexion)



Évaluer la possibilité de créer des itinéraires vélo sur les autres emprises de voies ferrées.

3V sans aménagement hors agglomération

Une partie des itinéraires de la commune (au Nord de **A** et à l'Ouest de **B**) emprunte des routes secondaires sans aménagement ni réglementation des vitesses. Cependant, comme la circulation est faible et que la visibilité est bonne, un aménagement n'est pas prioritaire.



Mettre en place une signalisation de 3V a minima au niveau des croisements comme en **B** ou dans les zones avec une circulation plus importante comme en **A**.

Aménagements cyclables hors 3V

La commune de La Flèche dispose d'un linéaire d'aménagements cyclables important (bandes et pistes cyclables) le long des grands axes comme la voie allant vers l'Est au niveau de **C** ou encore depuis **G** jusqu'à **H**. Ces aménagements sont presque tous hors du réseau 3V. Ces aménagements sont connectés aux lieux d'habitat et d'activité et peuvent être de bons supports de déplacements quotidiens.

Mettre en cohérence le schéma 3V avec les aménagements vélo. Profiter des 3V pour créer des continuités vélos structurant le réseau cyclable.



Double sens cyclable et perméabilité

Les voies en sens unique impliquent de manière générale un allongement des distances, ce qui peut vite devenir rédhibitoire pour les modes non motorisés. Certaines rues sont aménagées en double sens cyclable comme la rue de la Magdelaine **J**. D'autres voies permettent une circulation uniquement non motorisée comme la voie verte entre **H** et **I**. Raccourcir la distance de déplacement à vélo permet de favoriser ce mode.

Multiplier les doubles sens cyclables (par exemple rue de la Nation entre **C** et **D**)



Centre-ville à apaiser

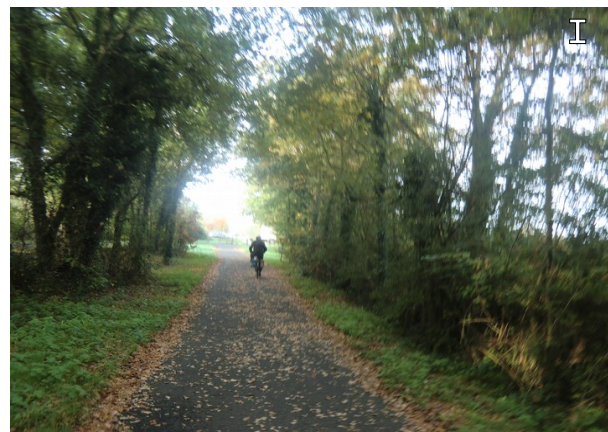
La commune de la Flèche dispose d'un patrimoine culturel riche en son centre-ville **D**, avec ses rues pavées, son Prytanée et son château. Ce patrimoine peut continuer de rayonner tout en réduisant la place accordée à la voiture qui, aujourd'hui, ne favorise pas la vie locale et diminue l'attractivité au profit de la périphérie, notamment pour les achats.

Hors des grands axes, apaiser la circulation pour favoriser l'utilisation de la rue comme un espace de vie. Prioriser les modes actifs tels que la marche et le vélo.



Freins et levier

Les 3V dans la commune de la Flèche sont très contrastées. Sur la moitié Ouest le réseau de 3V ne dispose d'aucun aménagement, mais il dessert des lieux de vie et d'activités. Sur la moitié Est on observe l'inverse, les aménagements sont presque parfaits mais desservent peu de pôles générateurs de déplacements locaux. La pertinence de l'utilisation du réseau 3V pour des déplacements quotidiens est donc limitée.

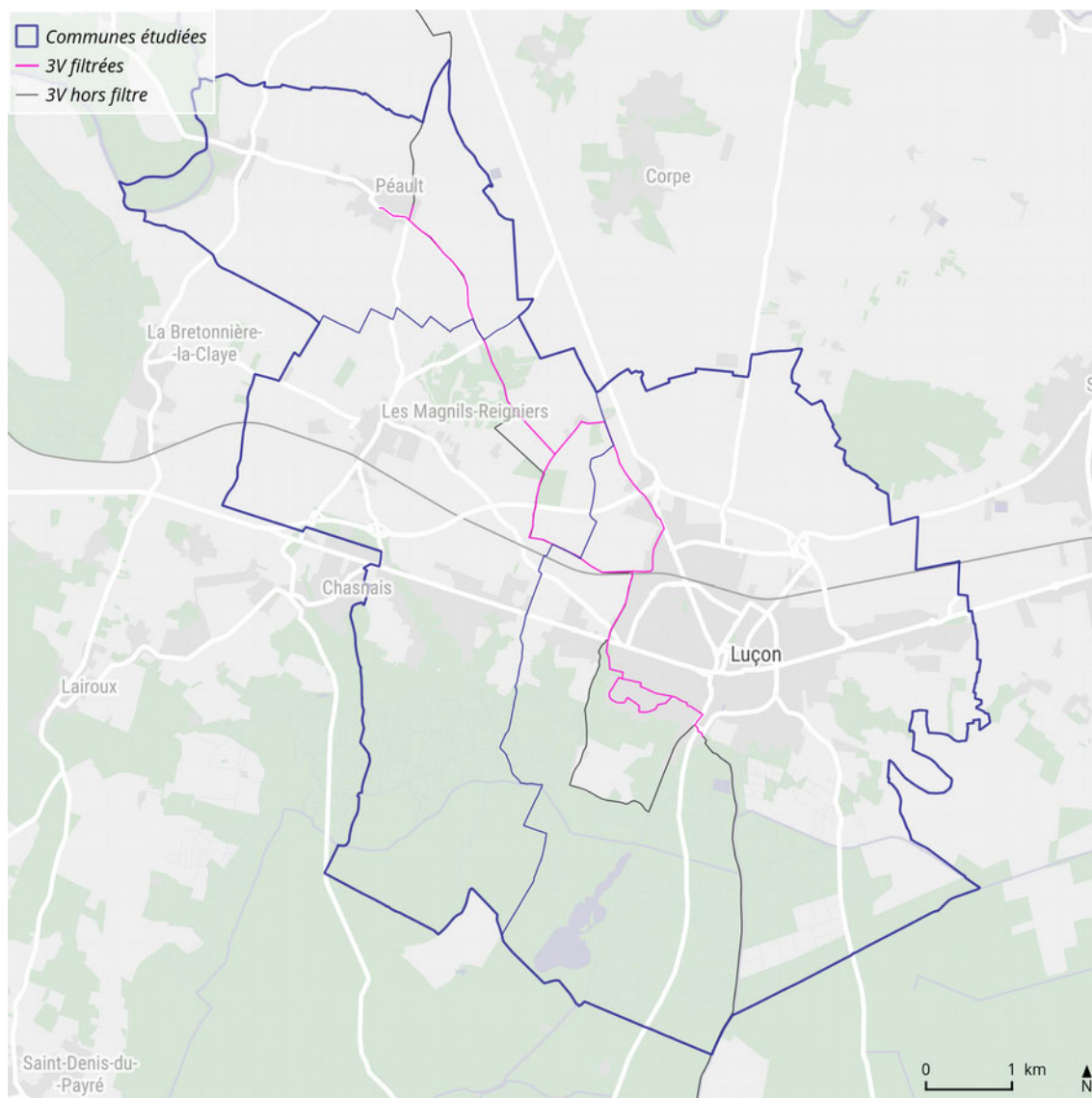


Hors du réseau de 3V, la commune a construit un maillage d'aménagements cyclables conséquent qui permet de favoriser la pratique du vélo au quotidien. La Flèche dispose d'un potentiel de pratique cyclable non négligeable dû à sa densité d'activité et sa population importante. Le développement de la pratique du vélo peut être bénéfique pour les quartiers autour du centre-ville de la Flèche en favorisant le commerce de proximité via une multiplication des déplacements de courte distance.

Afin de développer la pratique du vélo sur le territoire, la mise en cohérence des itinéraires 3V avec le réseau cyclable et le plan de modération des vitesses est nécessaire. Au vu du peu de contraintes sur les déplacements en voiture (réseau de voirie conséquent et stationnement non saturé), la pratique du vélo doit en premier lieu être développée auprès des captifs (élèves de collèges et lycées) et pour des déplacements de loisir.

Secteur de Luçon

Le secteur de Luçon est traversé par l'itinéraire Vendée vélo 21 qui relie La Rochelle à La Roche sur Yon.



Analyse générale

Sur cette première carte du secteur on peut déjà faire des observations sur le tracé de la véloroute et la desserte que cet itinéraire permet. Luçon concentrant la majorité des pôles générateurs de déplacements du secteur, la véloroute filtrée ne s'étend pas au-delà de Péault situé à 7,5 km de Luçon. Ces raisons nous ont conduit à choisir 3 communes dans le secteur de Luçon disposant de 3V filtrée et à les analyser sur le terrain.

Communes étudiées

Les Magnils-Reigniers.....	82
Luçon.....	86
Péault.....	91

Les Magnils-Reigniers 85

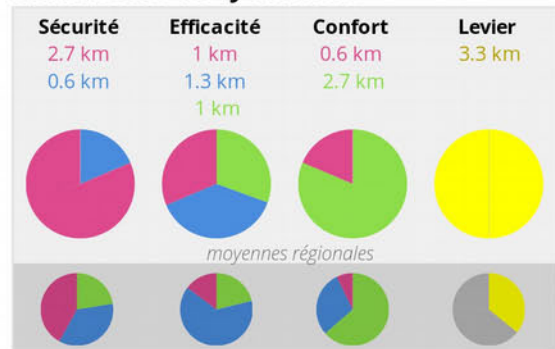
La commune de **Les Magnils-Reigniers** comporte **3.3 km** de Véloroutes et Voies Vertes filtrées (cf. *Présentation de l'étude*). À moins de 2 km des 3V on compte environ **10100 habitants** ; **3300 actifs** ; **200 déplacements quotidiens en train**. Elle est traversée par la véloroute suivante : Itinéraire Vendée Vélo 21 Luçon à Mareuil.

*Étude du potentiel des
Véloroutes et Voies Vertes
comme support de la mobilité
quotidienne en Pays de la Loire*



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

Indicateurs de cyclabilité



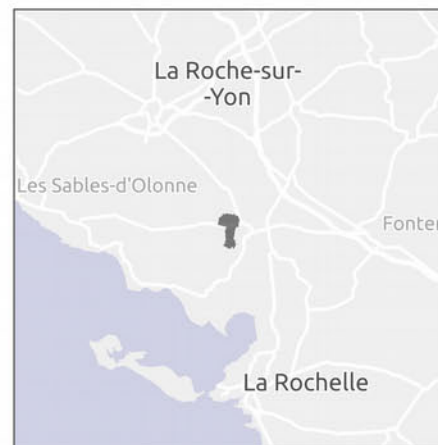
La notation des critères fonctionne de la manière suivante : **bon, moyen, mauvais**.

La **Sécurité** témoigne de la sécurisation des aménagements cyclables et des limites de vitesse des portions partagées.

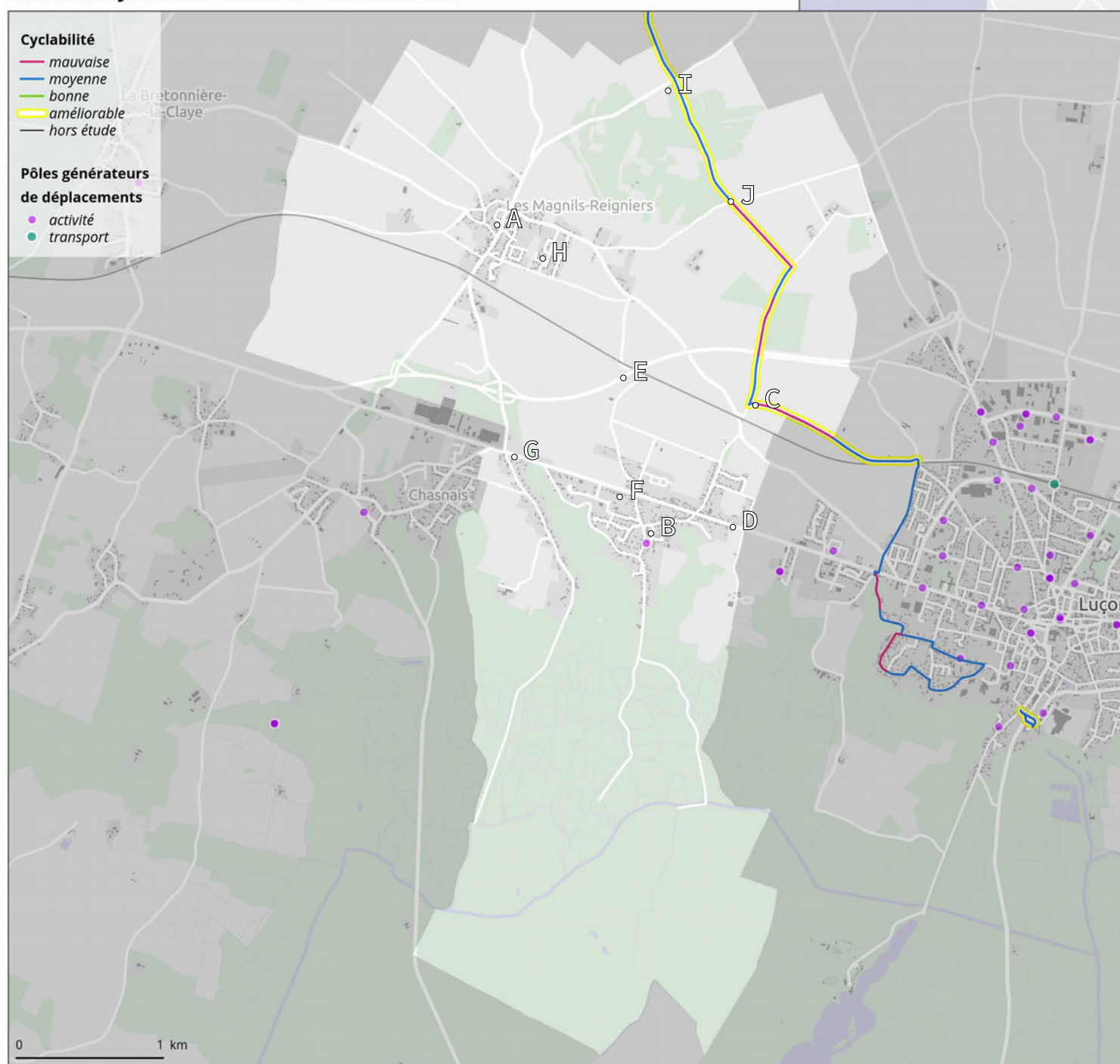
L'**Efficacité** témoigne de la capacité à rejoindre et sortir de la véloroute ainsi que son caractère rectiligne.

Le **Confort** témoigne de la qualité du revêtement et de la topographie.

Le **Levier** témoigne du potentiel d'amélioration, soit sur la qualité et la surface des aménagements, soit en sécurisant les portions partagées.



Indice de cyclabilité et levier d'amélioration



Les Magnils-Reigniers

Liaisons des pôles structurants à la 3V

La carte ci-avant présente les résultats de l'étude géomatique. On y observe le tracé de la véloroute et la section ayant le plus fort potentiel d'utilisation pour des déplacements quotidiens. Les sites commentés dans le texte et les photos sont localisés par des lettres (**A** **B** **C**...).

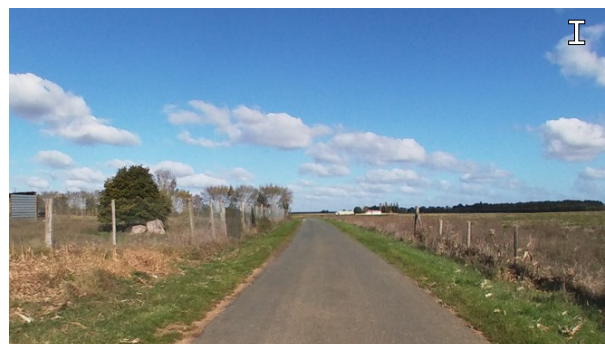
La commune est desservie par l'itinéraire Vendée vélo 21 qui traverse la partie Nord de la commune hors des zones habitées. L'itinéraire ne dispose d'aucun aménagement spécifique mais utilise des routes à faible trafic et des chemins.

La commune a la particularité d'avoir deux bourgs, les Magnils-Reigniers en **A** et Beugné-l'Abbé **B** qui sont les pôles générateurs de déplacements majeurs de la commune. Hors de ces deux bourgs, on trouve peu d'habitations. La commune présente une dominante résidentielle et agricole.

La 3V comme support de déplacements

Le bourg de Magnils-Reigniers **A** est à 1,3 km de la 3V **J**, à 1,6 km de **I** et à 2,3 km de **C**. Ces distances réduisent la possibilité d'utiliser la 3V pour de la mobilité quotidienne à vélo. D'autre part, les deux destinations de la 3V les plus proches (Luçon et Péault) peuvent être atteintes en parcourant moins de distance via le réseau viaire classique. Pour un déplacement quotidien depuis ou vers le bourg de Magnils-Reigniers il n'y a aucune raison d'utiliser la 3V.

Évaluer les itinéraires alternatifs tant que la 3V ne dispose d'aucun aménagement.



Coupures sur le territoire

Deux grandes infrastructures découpent le territoire communal, la D949 pour le contournement de Luçon et la voie ferrée. Ces deux infrastructures ne disposent pas d'aménagement permettant aux usagers de modes actifs de les traverser simplement, ce qui peut allonger les distances et être défavorable aux modes de déplacement non motorisés. Sur son territoire la commune dispose de 5 traversées sur 3 km (exemple en **E**).

Profiter de ces nombreuses traversées pour prioriser les modes alternatifs à la voiture sur certaines d'entre elles.



Le bourg de Magnils-Reigniers

Le bourg de Magnils-Reigniers **A** ne dispose que d'une église et d'une mairie. Le cœur de bourg est assez ancien et les voies sont étroites et sinueuses. Afin de conserver la sécurité des habitants, des aménagements ont été mis en place pour apaiser la vitesse de circulation au niveau des entrées Nord et Sud.

Mettre en place des aménagements de régulation de la vitesse sur les deux entrées à l'Est du bourg.



Le lotissement

À l'Est du bourg de Magnils-Reigniers en **H** un groupe de maisons a été construit plus récemment. Ce nouveau quartier dispose d'un réseau de voies pour les modes doux permettant de raccourcir les trajets par rapport à l'utilisation de la voiture. Malheureusement ce réseau de voies ne rejoint pas l'ancien bourg. Les informations sur ces voies ont été ajoutées dans OpenStreetMap afin d'être visibles par tous.

Finaliser la liaison présentée en **H** entre le bourg et le lotissement.



Le bourg de Beugné-l'Abbé

Le deuxième bourg de la commune, Beugné-l'Abbé, dispose d'une école primaire **B** et de quelques commerces. Les abords de l'école primaire et la rue centrale (rue des Sables) ont été réaménagés récemment pour apaiser la circulation et offrir plus de place aux modes doux. À chaque entrée **D** et **F**, des doubles écluses ont été aménagées pour réduire la vitesse. Entre ces deux points les vélos peuvent circuler sur des bandes cyclables et au-delà une piste cyclable existe au Sud de la chaussée **G**.

La situation est déjà exemplaire, la matérialisation des accès de l'école par un marquage au sol pourrait être une légère amélioration.



Freins et Levier

Sur le territoire de la commune, la 3V a un faible potentiel pour supporter les déplacements quotidiens à vélo. Le parcours actuel ne dessert pas de pôles générateurs de déplacement, engendre des détours pour les utilisateurs et ne dispose d'aucun aménagement. Toutes ces raisons rendent actuellement la 3V peu pertinente pour des déplacements quotidiens.

A contrario, les aménagements dans les bourgs favorisent la mobilité des modes de déplacement non-motorisés. La liaison cyclable entre Beugné-l'Abbé et Luçon est un exemple de réalisation exemplaire, avec une adaptation des aménagements en fonction du contexte (bande cyclable dans le bourg et piste en dehors de la zone agglomérée).

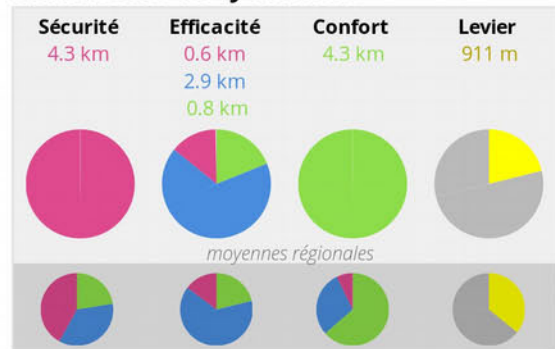
Afin de développer l'utilisation de la 3V pour les déplacements quotidiens, il faudrait soit renforcer la structure de la 3V pour la rendre attractive et la matérialiser, soit évaluer un changement d'itinéraire pour le rendre plus direct, le faire passer par les bourgs et s'appuyer sur les aménagements déjà existants entre Luçon et Beugné-l'Abbé.

La commune de **Luçon** comporte **4.3 km** de Véloroutes et Voies Vertes filtrées (cf. *Présentation de l'étude*). À moins de 2 km des 3V on compte environ **12100 habitants ; 4900 actifs ; 200 déplacements quotidiens en train**. Elle est traversée par la véloroute suivante : Itinéraire Vendée Vélo 21 Luçon à Mareuil.

Étude du potentiel des Véloroutes et Voies Vertes comme support de la mobilité quotidienne en Pays de la Loire



Indicateurs de cyclabilité



La notation des critères fonctionne de la manière suivante : **bon, moyen, mauvais**.

La **Sécurité** témoigne de la sécurisation des aménagements cyclables et des limites de vitesse des portions partagées.

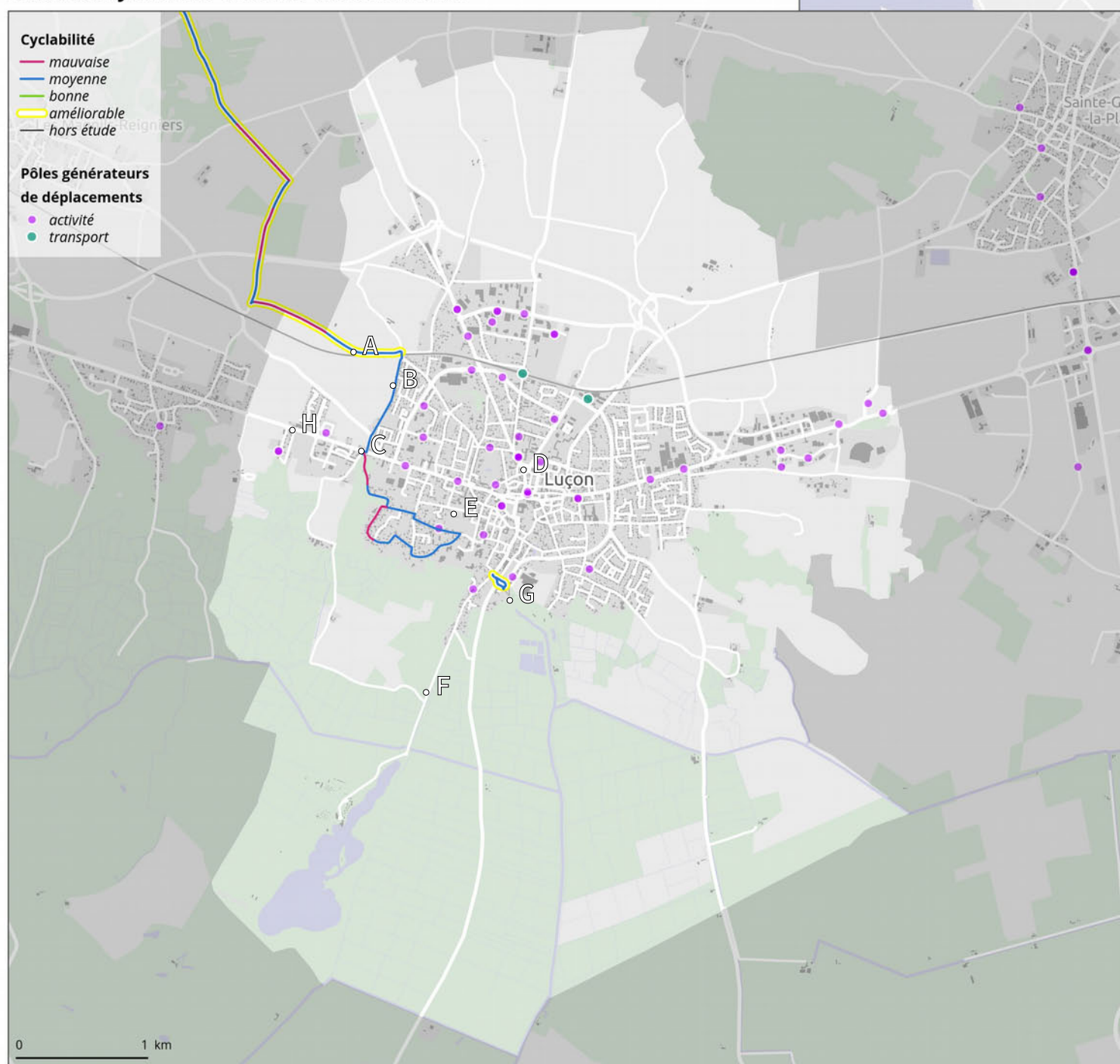
L'**Efficacité** témoigne de la capacité à rejoindre et sortir de la véloroute ainsi que son caractère rectiligne.

Le **Confort** témoigne de la qualité du revêtement et de la topographie.

Le **Levier** témoigne du potentiel d'amélioration, soit sur la qualité et la surface des aménagements, soit en sécurisant les portions partagées.



Indice de cyclabilité et levier d'amélioration



Luçon

Liaisons des pôles structurants à la 3V

La carte ci-avant présente les résultats de l'étude géomatique. On y observe le tracé de la véloroute et la section ayant le plus fort potentiel d'utilisation pour des déplacements quotidiens. Les sites commentés dans le texte et les photos sont localisés par des lettres (A B C...).

La commune est le point de départ de l'itinéraire Vendée vélo 21 qui circule autour du centre-ville avant de quitter la zone agglomérée au Nord-Est. L'itinéraire utilise majoritairement des rues résidentielles ou à faible trafic, il n'y a pas plus d'aménagement spécifique vélo le long de l'itinéraire que sur le reste de la voirie.

La commune est une centralité locale, elle rassemble de nombreuses entreprises ainsi qu'une variété de commerces et de services. La particularité de cette commune est de disposer d'un contournement et d'avoir un développement récent d'une grande zone commerciale à l'Est.

Erreur d'information sur le parcours

La carte ci-avant présente l'itinéraire vélo tel qu'il est défini dans la base de ON3V (Observatoire national des véloroutes et voies vertes). L'étude terrain a permis d'observer des différences avec le plan présenté au point G. Le jalonnement au sol suit le même trajet que celui qui figure sur le plan pris en photo G.

Pour la suite de cette note nous prendrons en compte le tracé comme décrit sur le plan G.

Mettre en concordance les différentes informations sur le parcours (ON3V, carte en ligne, jalonnement).



Directivité de la 3V

Le parcours de la 3V engendre des détours importants, ce qui n'est pas compatible avec un déplacement quotidien. Par exemple pour relier le point G à A, le trajet par la véloroute est long de 5,4 km au lieu de 2,6 km. Au-delà de la distance à parcourir, le tracé ne dessert ni les points d'intérêt touristiques comme la cathédrale ni les pôles générateurs de déplacements. À 300 m au Nord de B, un jalonnement vélo indique Luçon à 2,1 km alors qu'une rue directe conduit jusqu'au centre de Luçon en parcourant seulement 1,5 km.

Revoir le tracé de la 3V, définir un axe et des points d'intérêts à desservir puis le ou les tracés possibles et enfin les aménagements à mettre en place.



Bande cyclable

La seule portion de 3V aménagée sur la commune, en **F**, est une bande cyclable marquée par un gravillonnage et des barrières de sécurisation ponctuelles ainsi qu'une limitation de vitesse à 70 km/h. Cette route est à usage récréatif essentiellement puisqu'elle relie le bourg de Luçon au plan d'eau des Guifettes et à l'hippodrome des Encloses uniquement. Au Sud de **F** le pont est aménagé pour contraindre les cyclistes à traverser la route pied à terre.



Intégration d'aménagements 3V et hors 3V

Hors du marquage au sol de jalonnement et de la bande cyclable en **F**, la 3V sur le territoire communal ne dispose d'aucun aménagement spécifique vélo. Les aménagements cyclables sont plus nombreux sur le réseau viaire classique que le long de l'itinéraire 3V. La piste cyclable qui dessert le collège **H** depuis le point **C** et depuis le bourg de Beugné-L'Abbé est un bon exemple.



Ne pas dissocier la 3V du reste du réseau mais l'intégrer dans la réflexion comme un potentiel axe structurant et si nécessaire modifier son tracé.

Apaisement de la circulation

Le centre de Luçon **D** a été tout récemment réaménagé. Une zone de rencontre limitée à 20 km/h a été mise en place et toute la chaussée a été mise au même niveau, ce qui garantit une accessibilité universelle et efface le caractère routier de la voie. D'autres aménagements plus légers permettent de réduire la vitesse comme les doubles écluses par exemple dans la rue résidentielle très large en **B**. Un apaisement de la circulation dans le centre-ville est permis grâce au contournement de Luçon.



Renforcer l'apaisement de la circulation.

Porosité différenciée

De manière générale, les impasses perméables aux modes doux (comme au point **C**) et les double-sens cyclables permettent d'obtenir des distances de déplacement plus courtes qu'en voiture, et ainsi de favoriser les déplacements en vélo.

Mettre en place des double-sens cyclables dans les voies en sens unique de la commune.



Autres actions que l'aménagement

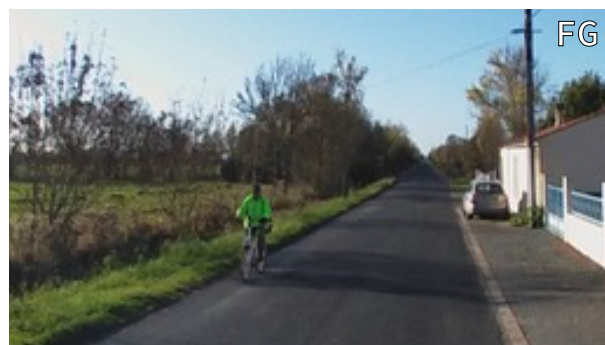
La mise en place de stationnements vélo comme à la piscine **E** ou dans le centre **D** participe au développement du vélo (le modèle présenté a tendance à abîmer les roues). La diffusion d'informations sur le réseau cyclable comme le plan présenté en **G** est un autre facteur de réussite.



Utiliser tous les leviers pour le développement du vélo, notamment de la sensibilisation dans le cadre d'événements (exemple : challenge à vélo au match...)

Freins et levier :

La commune de Luçon rassemble une diversité d'équipements et de services permettant à ses habitants de réaliser la plus grande partie de leurs déplacements à l'intérieur de la commune. La distance de ces déplacements est réalisable par tous à vélo.



Un autre avantage de la commune est qu'elle dispose d'un aménagement de contournement. Cet aménagement permet de limiter le trafic automobile de transit, et de laisser plus de place aux autres modes de déplacement.

Le contexte rural du secteur de Luçon n'implique pas de contrainte sur les déplacements en voiture qui restent plus performants que le vélo, notamment en temps de parcours. Pour inciter à la pratique du vélo, il faut donner un nouvel intérêt pour ce mode de déplacement et agir sur tous les types de pratiques : le vélo loisir (tourisme à vélo et vélo sport), le déplacement vers un loisir (aller à la piscine ou à un événement) et le déplacement purement utilitaire (école, travail, achat).

La rénovation du centre-bourg et la piste cyclable reliant le collège et Beugné-l'Abbé illustrent la volonté de favoriser la mobilité active. Le réseau de 3V dans la commune (dans l'état actuel) a un impact limité sur les pratiques de déplacements quotidiens.

L'observation de nombreux utilisateurs du vélo dans la commune témoigne de l'existence d'une pratique du vélo. C'est un élément essentiel pour permettre le développement de la pratique du vélo, autant que la politique cyclable menée par la collectivité.



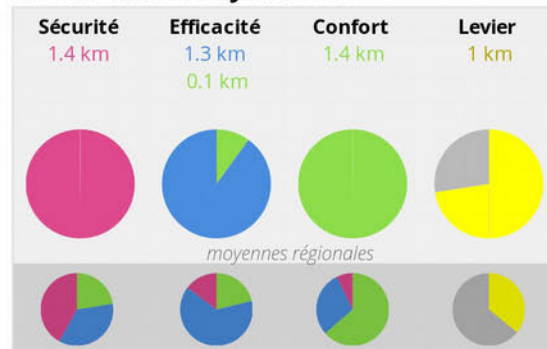
La commune de **Péault** comporte **1.4 km** de Véloroutes et Voies Vertes filtrées (cf. *Présentation de l'étude*). À moins de 2 km des 3V on compte environ **2100 habitants** et **100 actifs**. Elle est traversée par la véloroute suivante : Itinéraire Vendée Vélo 21 Luçon à Mareuil.

*Étude du potentiel des
Véloroutes et Voies Vertes
comme support de la mobilité
quotidienne en Pays de la Loire*



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

Indicateurs de cyclabilité



La notation des critères fonctionne de la manière suivante : **bon, moyen, mauvais**.

La **Sécurité** témoigne de la sécurisation des aménagements cyclables et des limites de vitesse des portions partagées.

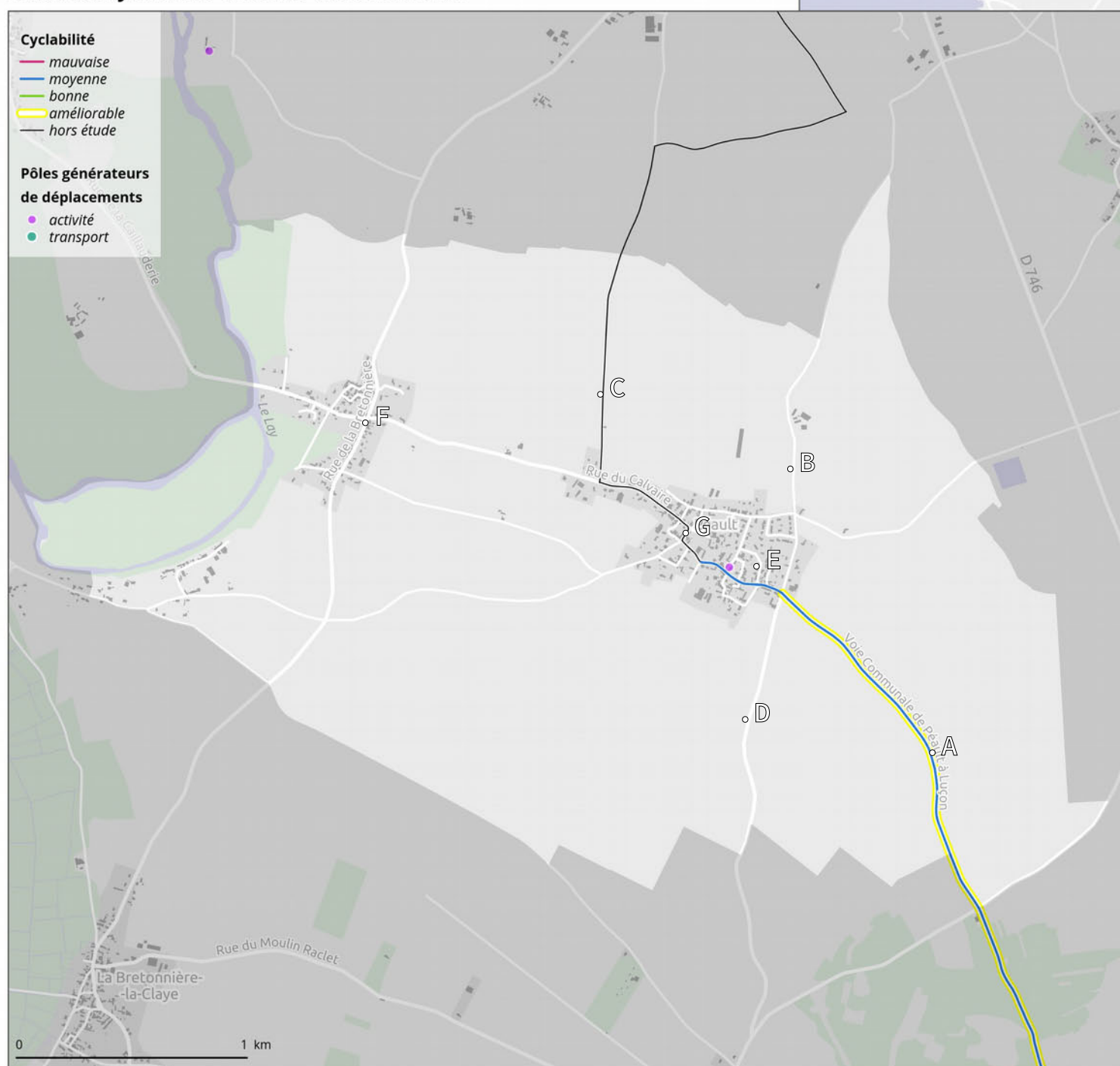
L'**Efficacité** témoigne de la capacité à rejoindre et sortir de la véloroute ainsi que son caractère rectiligne.

Le **Confort** témoigne de la qualité du revêtement et de la topographie.

Le **Levier** témoigne du potentiel d'amélioration, soit sur la qualité et la surface des aménagements, soit en sécurisant les portions partagées.



Indice de cyclabilité et levier d'amélioration



Péault

Liaisons des pôles structurants à la 3V

La carte ci-avant présente les résultats de l'étude géomatique. On y observe le tracé de la véloroute et la section ayant le plus fort potentiel d'utilisation pour des déplacements quotidiens. Les sites commentés dans le texte et les photos sont localisés par des lettres (**A** **B** **C**...).

La commune est desservie par l'itinéraire Vendée vélo 21 qui traverse la commune en passant par son bourg. L'itinéraire ne dispose d'aucun aménagement spécifique vélo mais utilise des routes à faible trafic.

La commune présente une dominante résidentielle et agricole. La majorité de la population est rassemblée dans le bourg **G** et dans le village de Lavaud **F**. Les pôles générateurs de déplacements majeurs de la commune sont l'école, la mairie et l'église.

Correction concernant l'itinéraire

L'itinéraire présent sur la base de données de l'ON3V (Observatoire national des véloroutes et voies vertes) ne correspond pas à l'itinéraire retrouvé sur le terrain. La carte présentée en première page illustre l'itinéraire de l'ON3V (passant par **C**). Dans la réalité, l'itinéraire passe par **B**, ce qui est confirmé par les plans d'informations présentés en **G**.

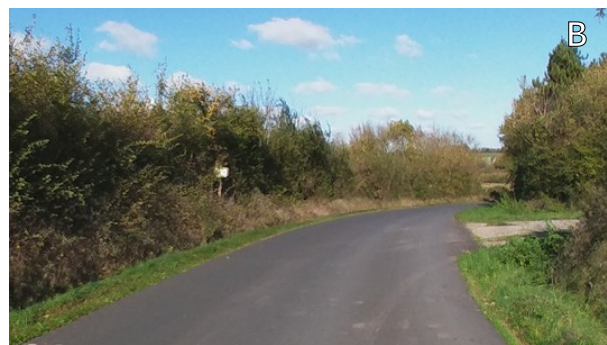
Mettre en cohérence les informations avec l'ON3V.



Une 3V : zéro aménagement

Il y a pas d'aménagement cyclable, même si un jalonement est présent, mais parfois caché par la végétation. Certaines routes, bien que supportant peu de circulation, peuvent donner un sentiment d'insécurité à cause des virages et du relief diminuant la visibilité comme en **B**.

Entretenir le jalonement ou le renforcer par un marquage au sol.



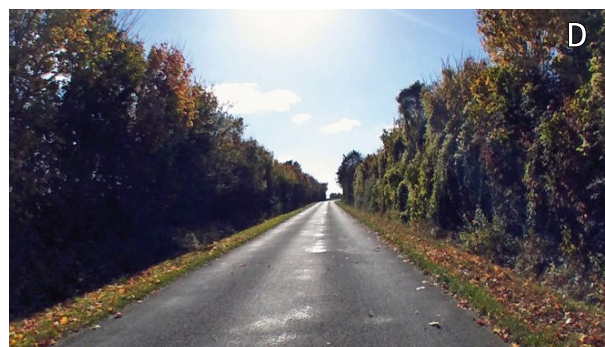
La 3V support de déplacement quotidien

À l'intérieur de la commune, la 3V n'offre pas de liaison avec le centre du bourg. Les déplacements sont soit internes au bourg et n'empruntent pas la 3V, soit directement vers l'extérieur de la commune. Les pôles situés à proximité de la véloroute les plus proches sont Luçon à 7,5 km vers **A** au Sud et Mareuil-sur-Lay à 5 km au Nord en direction de **B**.

D'autres liaisons à valoriser

Le village de Magnils-Reigniers est le plus proche du bourg (moins de 3 km). La réalisation d'un déplacement de cette distance est envisageable. La route **D** offre le même niveau de service que la 3V, elle est peu circulée et est assez large pour permettre l'entrecroisement de véhicules. De plus elle est en continuité du parcours entre **B** et le bourg et n'allonge pas excessivement la desserte finale de Luçon.

Évaluer une liaison vers les Magnils-Reignier ou un changement de tracé complet de la 3V.



Le bourg ancien

Le centre du bourg **G** comporte de nombreux bâtiments en pierre, les rues sont étroites et sinueuses. Ces voies n'ont pas été construites pour la circulation automobile. La circulation a pris sa place et a tendance à couper le bourg et à dévaloriser la place centrale et l'église, à l'enclaver. À noter : un panneau d'information présente le plan du réseau 3V au niveau du point **G** (hors du réseau 3V).

Apaiser la vitesse de circulation dans le bourg pour prioriser la vie locale.



Le village de Lavaud

Le village de Lavaud est situé à moins de 2 km du bourg. Le croisement central du village **F** a été récemment réaménagé, un plateau surélevé permet d'abaisser la vitesse de circulation sur les deux axes de circulation.



L'école

Une école est présente au niveau du point **E** (ajoutée dans OpenStreetMap suite à l'étude terrain). La rue de l'école est peu large mais ouverte aux deux sens de circulation. Devant l'école, il n'y a aucun aménagement spécifique qui sécurise les écoliers du flux automobile. Cela peut avoir un effet pervers et conduire à augmenter le sentiment d'insécurité routière des parents qui seraient tentés d'amener leurs enfants en voiture à la porte de l'école.

Apaiser la circulation, a minima lors de l'entrée et de la sortie des classes.



Freins et Leviers

L'utilisation du vélo à l'intérieur de la zone agglomérée a le potentiel le plus important. Cela concerne les déplacements liés à un usage loisir ou pour se rendre à l'école.

L'éloignement du bourg par rapport aux autres zones agglomérées et le peu de service à disposition dans le village allongent les distances des déplacements quotidiens. L'absence d'aménagement sur la 3V ne favorise pas l'utilisation du vélo pour ce type de distance (vers Mareuil ou Luçon).

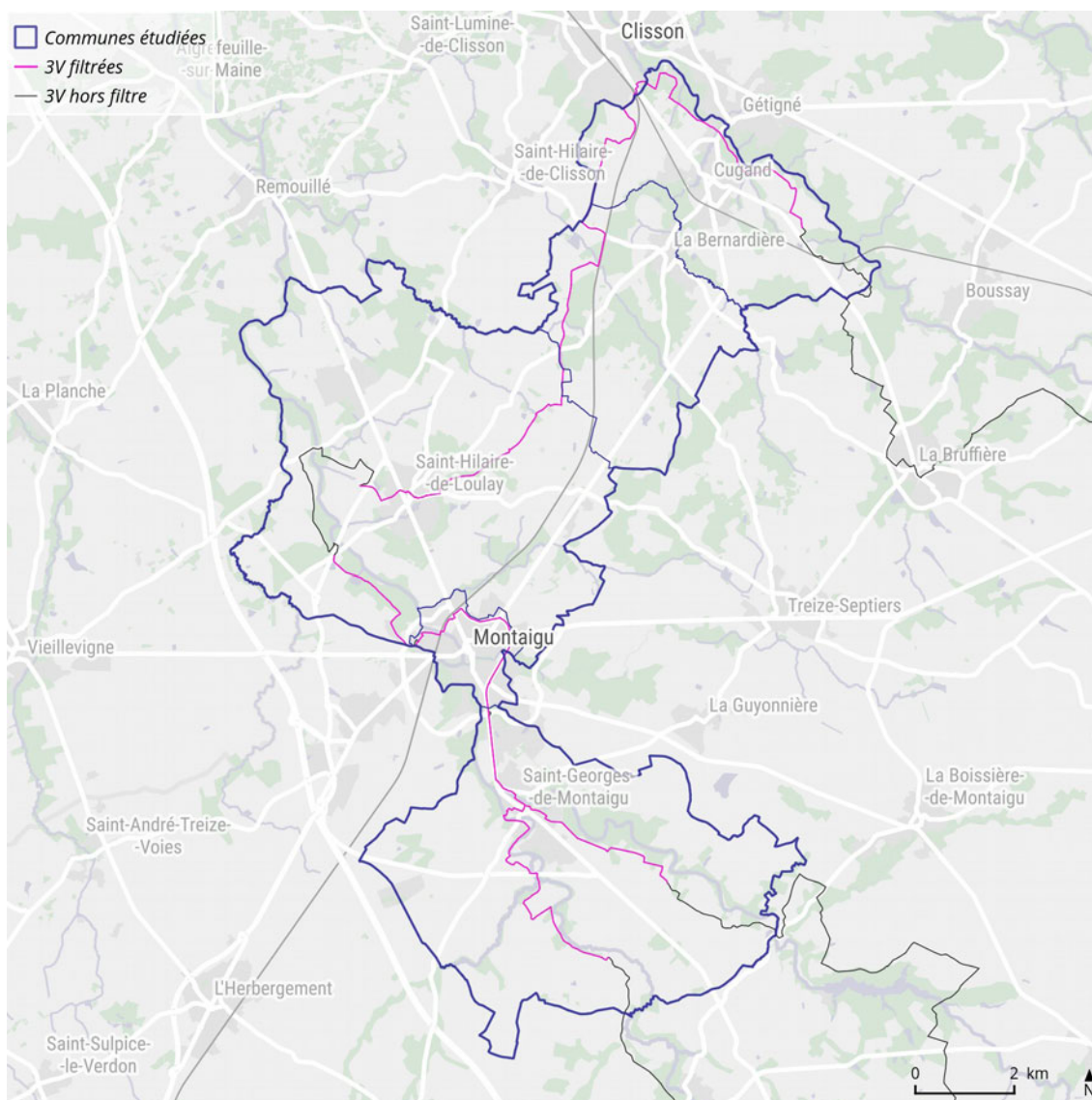
Une pratique du vélo existe à l'intérieur de la zone agglomérée, notamment par les enfants pour aller à l'école. Le bourg dispose de certaines voies en impasse qui seraient propices à l'ouverture de perméabilités réservées aux piétons et aux cyclistes pour favoriser ces modes de déplacement.



Secteur de Montaigu

Le secteur de Montaigu est traversé par une section filtrée de la Véloroute du Haut Bocage Vendéen.

Cinq communes ont été choisies pour une étude sur le terrain : Cugand, La Bernardière, Montaigu, Saint-Hilaire-de-Loulay et Saint-Georges-de-Montaigu.



Analyse générale

L'itinéraire est une véloroute et circule en intégralité sur voie partagée ayant une circulation modérée. La véloroute est très peu directive pour un déplacement longue distance. La section filtrée de Cugand à Saint-Hilaire-de-Loulay parcourt 19,6 km contre 13 km pour un itinéraire hors 3V. La deuxième section filtrée est de 16 km alors que le trajet par la route est de 12 km. Cependant à une plus petite échelle les sections ont une meilleure directivité.

Communes étudiées

Cugand.....	96	Saint-Georges-de-Montaigu.....	105
La Bernardière.....	99	Saint-Hilaire-de-Loulay.....	108
Montaigu.....	102		

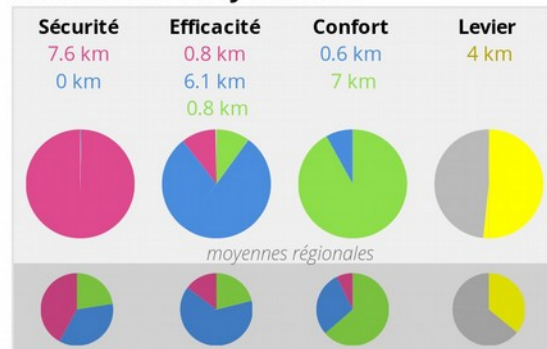
La commune de **Cugand** comporte **7.6 km** de Véloroutes et Voies Vertes filtrées (cf. *Présentation de l'étude*). À moins de 2 km des 3V on compte environ **14500 habitants** ; **6300 actifs** ; **2100 déplacements quotidiens en train**. Elle est traversée par la véloroute suivante : Véloroute du Haut Bocage.

*Étude du potentiel des
Véloroutes et Voies Vertes
comme support de la mobilité
quotidienne en Pays de la Loire*



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

Indicateurs de cyclabilité



La notation des critères fonctionne de la manière suivante : **bon, moyen, mauvais**.

La **Sécurité** témoigne de la sécurisation des aménagements cyclables et des limites de vitesse des portions partagées.

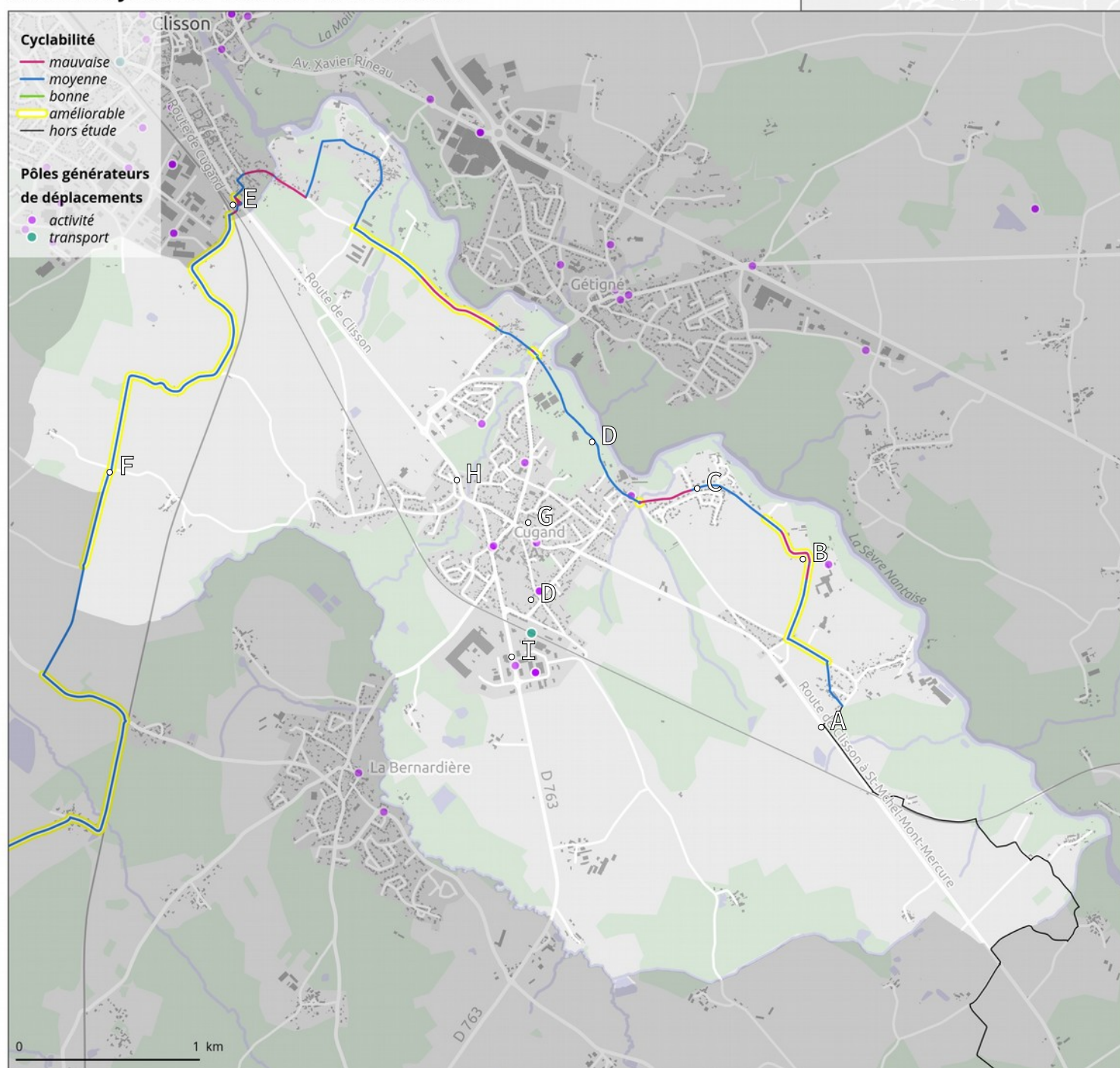
L'**Efficacité** témoigne de la capacité à rejoindre et sortir de la véloroute ainsi que son caractère rectiligne.

Le **Confort** témoigne de la qualité du revêtement et de la topographie.

Le **Levier** témoigne du potentiel d'amélioration, soit sur la qualité et la surface des aménagements, soit en sécurisant les portions partagées.



Indice de cyclabilité et levier d'amélioration



Cugand

Liaisons des pôles structurants à la 3V

La carte ci-avant présente les résultats de l'étude géomatique. On y observe le tracé de la véloroute et la section ayant le plus fort potentiel d'utilisation pour des déplacements quotidiens. Les sites commentés dans le texte et les photos sont localisés par des lettres (**A** **B** **C**...).

La commune de Cugand est traversée par la Véloroute du Haut Bocage Vendéen qui contourne la zone agglomérée. Dans le territoire de la commune cet itinéraire emprunte des routes où la circulation est faible ou restreinte à un usage de services.

La population de la commune est majoritairement rassemblée dans le bourg qui dispose d'une gare **I**, de nombreux emplois, ainsi que de commerces de proximité. La courte distance des déplacements vers ces lieux facilite l'utilisation du vélo au quotidien.

Parcours de la 3V

La commune dispose de plus de 7 km de véloroute sur son territoire qui emprunte majoritairement des routes peu circulées sans aménagement. Le parcours dessert peu de pôles générateurs de déplacements : la MGEN en **B**, un lotissement en **C** et l'extrémité Sud du bourg de Clisson en **E**. Le tracé contourne le bourg de Cugand en **G** et ne permet pas de desservir les pôles de déplacements dans la zone agglomérée.

Pour développer l'utilisation de la 3V au quotidien, modifier le parcours afin de desservir plus de pôles générateurs de déplacements et limiter les détours.

Site propre

Le parcours de la 3V dispose de quelques sites propres. À l'Est de **A** une voie revêtue réservée aux modes non motorisés longe la départementale. Au niveau de **D** la circulation traversante est impossible pour les voitures. Ce type d'aménagement sécurise la pratique du vélo et favorise son utilisation au quotidien.

Créer des liaisons entre **D** et le bourg **H**.



Prioriser les modes doux

Dans le bourg **G** des ralentisseurs et des zones 30 ont été aménagés le long de l'axe principal. Ceci permet d'apaiser la circulation automobile et sécurise les déplacements à pied ou à vélo. La mise au niveau des trottoirs permet de réduire le caractère routier de cet axe et facilite la circulation des PMRs.



Aménagements sur la RD 763

Hors du réseau 3V une continuité cyclable permet de relier **H** à **I**. Cet aménagement sécurise le parcours du cycliste grâce à une bande cyclable en zone agglomérée et par une piste cyclable en sortie d'agglomération.

Renforcer le marquage horizontal qui commence à s'effacer par endroit. Matérialiser la trajectoire cycliste aux intersections. Réaliser une continuité cyclable vers l'Ouest de **H** pour rejoindre le bourg de Clisson.



Freins et leviers

La commune de Cugand dispose de nombreuses qualités favorisant la pratique du vélo au quotidien. Elle dispose notamment d'un grand nombre d'entreprises sur le territoire et de services du quotidien : école, épicerie. Ces déplacements de courte distance pourraient être réalisés en vélo.

La présence d'une gare est également favorable au développement de l'utilisation du vélo. En effet l'intermodalité train + vélo est une solution de déplacement concurrentielle à un déplacement en voiture même sur une longue distance. Afin de favoriser cette pratique, des stationnements vélo de qualité pourraient être mis en place à la gare.

À cause de son parcours et du manque d'aménagement, l'itinéraire 3V a peu d'influence sur le développement de la pratique du vélo pour des déplacements quotidiens. Cependant des aménagements hors 3V, notamment sur les voies principales, permettent d'inciter à la pratique du vélo. Le développement des continuités cyclables doit être poursuivi pour relier les pôles générateurs de déplacements les plus proches du bourg et développer des liaisons avec les bourgs voisins (Gétigné et la Bernardière).



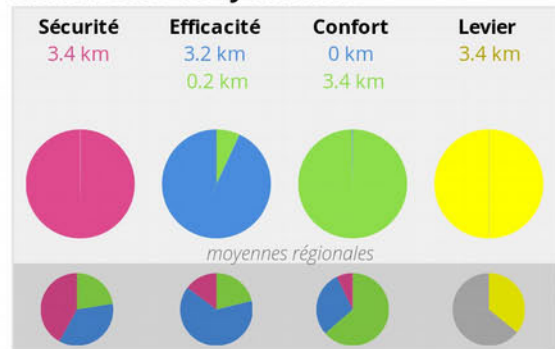
La Bernardière 85

La commune de **La Bernardière** comporte **3.4 km** de Véloroutes et Voies Vertes filtrées (cf. *Présentation de l'étude*). À moins de 2 km des 3V on compte environ **3400 habitants** et **500 actifs**. Elle est traversée par la véloroute suivante : Véloroute du Haut Bocage.

*Étude du potentiel des
Véloroutes et Voies Vertes
comme support de la mobilité
quotidienne en Pays de la Loire*



Indicateurs de cyclabilité



La notation des critères fonctionne de la manière suivante : **bon, moyen, mauvais**.

La **Sécurité** témoigne de la sécurisation des aménagements cyclables et des limites de vitesse des portions partagées.

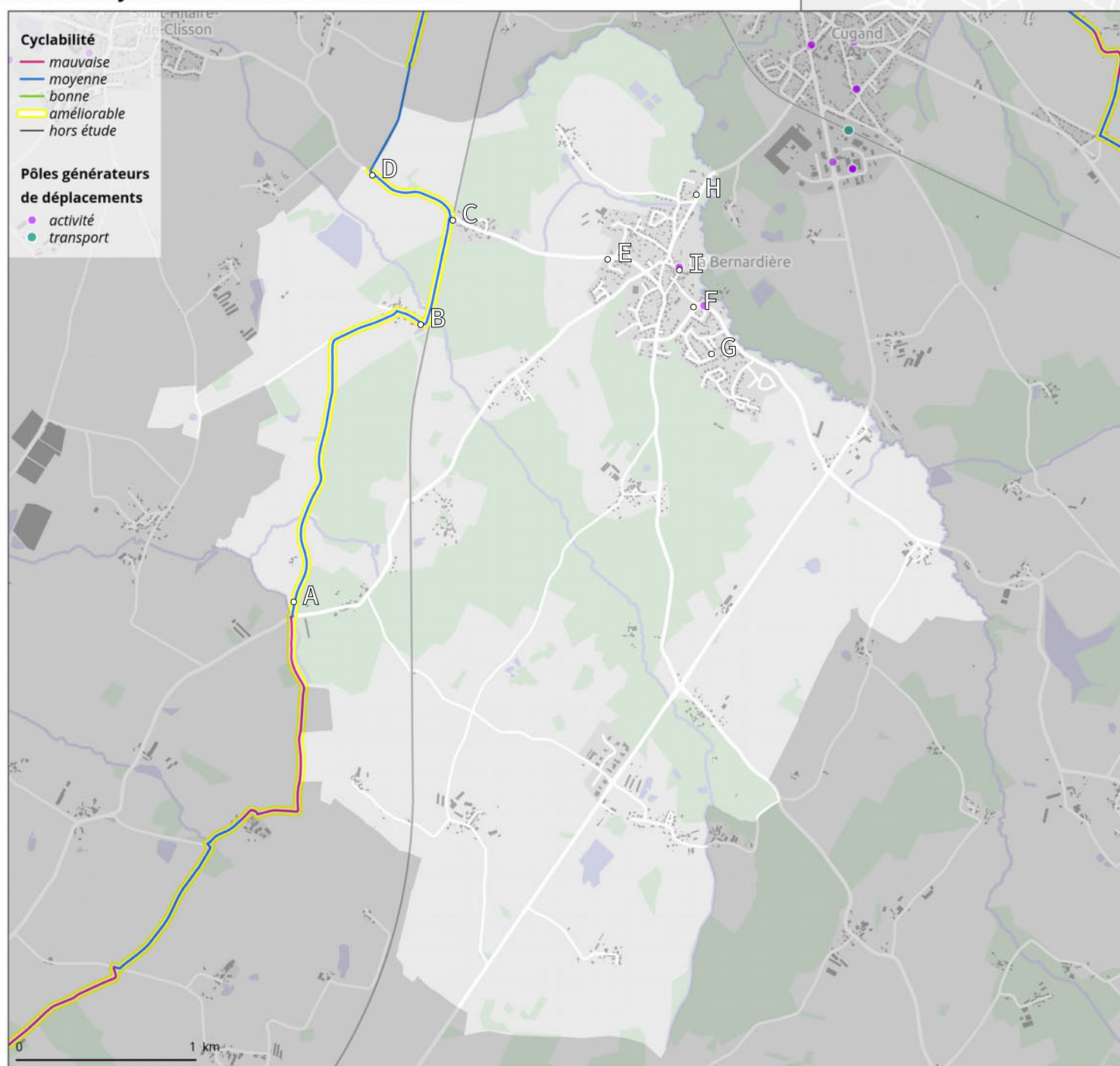
L'**Efficacité** témoigne de la capacité à rejoindre et sortir de la véloroute ainsi que son caractère rectiligne.

Le **Confort** témoigne de la qualité du revêtement et de la topographie.

Le **Levier** témoigne du potentiel d'amélioration, soit sur la qualité et la surface des aménagements, soit en sécurisant les portions partagées.



Indice de cyclabilité et levier d'amélioration



La Bernardière

Liaisons des pôles structurants à la 3V

La carte ci-avant présente les résultats de l'étude géomatique. On y observe le tracé de la véloroute et la section ayant le plus fort potentiel d'utilisation pour des déplacements quotidiens. Les sites commentés dans le texte et les photos sont localisés par des lettres (A B C...).

La véloroute du haut bocage vendéen traverse la partie Ouest de la commune hors de zone agglomérée. Dans le territoire de la commune cet itinéraire emprunte uniquement des routes où la circulation est faible, ainsi que des chemins agricoles.

La commune est essentiellement résidentielle et agricole, la majorité de sa population est rassemblée dans le bourg. L'école F est le pôle générateur de déplacements principal de la commune.

L'itinéraire 3V

L'itinéraire entre dans le territoire communal en A depuis le bourg de Saint-Hilaire-de-Loulay situé à 5 km, puis il emprunte une route secondaire jusqu'à rejoindre un chemin agricole en D. Ce tracé dessert uniquement les deux villages de la Croupillère B et l'Emerière du côté Est de la voie ferrée en C. L'itinéraire ne dispose d'aucun aménagement spécifique vélo et est matérialisé uniquement par un jalonnement. Ceci le rend peu attractif pour des déplacements quotidiens.

Modifier le tracé de l'itinéraire 3V pour qu'il desserve des pôles générateurs de déplacements comme le bourg par exemple.

Liaison entre le bourg et l'itinéraire

Depuis C un jalonnement vélo guide vers le bourg de La Bernardière F. Afin d'apaiser la circulation, des ralentisseurs et des plateaux piétons ont été aménagés dès l'entrée du bourg E. Cela permet de diminuer la vitesse et d'améliorer la prise en compte des modes de déplacement non motorisés. Sécuriser le parcours des cyclistes entre C et E.



Le bourg

Le bourg de La Bernardière est composé de deux parties. Dans le centre ancien les rues étroites limitent la vitesse de circulation automobile. Autour de ce centre des lotissements sont constitués en voies sans issue avec perméabilités piétonnes (par exemple en **G**). Ces cheminements constituent un réseau qui favorise la pratique de la marche ou du vélo pour des déplacements internes à la commune.



Liaison vers Cugand

La commune de La Bernardière est à proximité immédiate de Cugand. L'itinéraire de la 3V permet de rejoindre Cugand en parcourant 9,8 km contre 2 km par la route. La liaison directe par la D77 est déjà partiellement aménagée pour les piétons.

Réaliser une continuité permettant de rejoindre Cugand à vélo depuis **H**.

Freins et leviers

La commune de la Bernardière dispose d'un potentiel de développement du vélo pour des déplacements quotidiens. Son réseau de cheminements doux favorise la pratique du vélo pour les déplacements internes au bourg. Les déplacements vers l'école **F** semblent déjà être réalisés à vélo comme nous montre la photo ci-contre. La modification du parcours actuel de la 3V pour relier les villages desservis à des pôles générateurs de déplacements, permettrait d'en développer son usage.



Montaigu 85

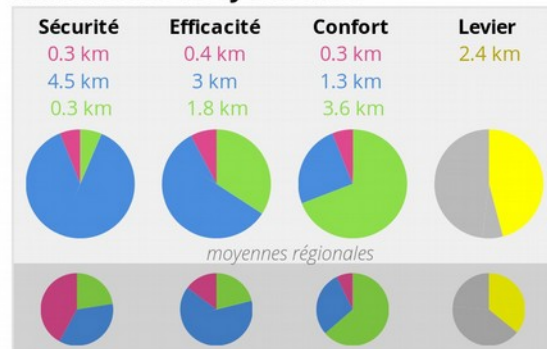
La commune de **Montaigu** comporte **5.2 km** de Véloroutes et Voies Vertes filtrées (cf. *Présentation de l'étude*). À moins de 2 km des 3V on compte environ **10000 habitants** ; **7800 actifs** ; **900 déplacements quotidiens en train**. Elle est traversée par les véloroutes suivantes : Véloroute du Marais au Bocage, Véloroute du Haut Bocage.

*Étude du potentiel des
Véloroutes et Voies Vertes
comme support de la mobilité
quotidienne en Pays de la Loire*



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

Indicateurs de cyclabilité



La notation des critères fonctionne de la manière suivante : **bon, moyen, mauvais**.

La **Sécurité** témoigne de la sécurisation des aménagements cyclables et des limites de vitesse des portions partagées.

L'**Efficacité** témoigne de la capacité à rejoindre et sortir de la véloroute ainsi que son caractère rectiligne.

Le **Confort** témoigne de la qualité du revêtement et de la topographie.

Le **Levier** témoigne du potentiel d'amélioration, soit sur la qualité et la surface des aménagements, soit en sécurisant les portions partagées.



Indice de cyclabilité et levier d'amélioration



Montaigu

Liaisons des pôles structurants à la 3V

La carte ci-avant présente les résultats de l'étude géomatique. On y observe le tracé de la véloroute et la section ayant le plus fort potentiel d'utilisation pour des déplacements quotidiens. Les sites commentés dans le texte et les photos sont localisés par des lettres (A B C...).

La véloroute du haut bocage vendéen dessert la commune de Montaigu. Son parcours est intégralement aménagé par des bandes cyclables, pistes cyclables ou cheminements en site propre.

La commune de Montaigu dispose de nombreux pôles générateurs de déplacements ayant une attractivité intercommunale (collège, lycée, commerces). Sa position comme centralité locale permet à ses habitants de réaliser des déplacements quotidiens plus courts.

Pistes cyclables

Depuis Saint-Georges-de Montaigu, l'itinéraire de la véloroute entre dans la commune côté Sud en longeant la D137 au point A. La piste cyclable aménagée sur le côté Est de la voie permet aux cyclistes de circuler en sécurité malgré le niveau de circulation. Afin de ne pas isoler la piste cyclable, des traversées régulières ont été aménagées et permettent de rejoindre d'autres pistes cyclables vers l'Est ou l'Ouest.



Sécuriser les traversées de cyclistes par de la signalisation verticale et horizontale.

Bande cyclable

À partir de B l'itinéraire se transforme en bande cyclable jusqu'à D. Les deux types d'aménagements sont bien connectés grâce à une matérialisation de la traversée de cyclistes. La circulation automobile sur ces voies est plus faible et les vitesses pratiquées sont compatibles avec la circulation sur bande cyclable. Cet aménagement permet de desservir le nouveau collège au Nord de C et d'autres établissements scolaires au Sud.



Réaliser des marquages au sol matérialisant la trajectoire cycliste au niveau des carrefours giratoires pour parfaire les conditions de sécurité des cyclistes.

Voie en site propre

Après avoir desservi la gare en **D**, l'itinéraire se dirige vers le Sud-Ouest. Jusqu'au point **E** l'itinéraire emprunte des cheminements et un pont sur la Maine qui sont réservés aux piétons et aux cyclistes. Ce cheminement est connecté à des rues résidentielles en impasse. L'aménagement de voies accessibles uniquement aux modes doux permet de réduire les distances de déplacements pour ces modes et de favoriser leur pratique, particulièrement lorsqu'il s'agit d'un franchissement d'une rivière ou d'une connexion pour une voie en impasse.

Multiplier les perméabilités piétonnes et cyclables. Valoriser les distances réduites par un jalonnement.

Apaisement de la circulation

Le centre-ville de Montaigu **F** est compact, les rues sont étroites et sinueuses. Ce type de tissu urbain ancien limite l'utilisation de la voiture. De nombreuses rues ont été aménagées en zone 30 ou en zone de rencontre. Celles-ci permettent aux modes non motorisés d'être privilégiés. Des aménagements ralentisseurs divers ont été construits pour limiter la vitesse avant d'entrer dans ces zones.



Étendre la démarche d'apaisement de la circulation au-delà du centre ancien. Aménager notamment les abords des établissements scolaires.

Freins et leviers.

Le réseau 3V dans la commune de Montaigu dispose d'un potentiel important pour supporter les déplacements quotidiens. En effet, l'intégralité du réseau 3V sur le territoire est aménagé pour les cyclistes et de manière cohérente (piste cyclable hors zone agglomérée, bande cyclable en agglomération). Le parcours de la 3V contourne le centre-ville tout en restant à l'intérieur de la zone agglomérée. Ceci lui permet de desservir la gare, des établissements scolaires, des zones commerciales, etc. Tous ces éléments rendent la 3V attractive pour des déplacements quotidiens.

En complément du réseau 3V, de nombreuses continuités cyclables vers les autres communes sont aménagées et des zones de circulation apaisée ont été mises en place dans le centre-ville. Ces aménagements permettent d'augmenter le potentiel d'utilisation de la 3V grâce à sa connexion au reste du réseau viaire.

Saint-Georges-de-Montaigu 85

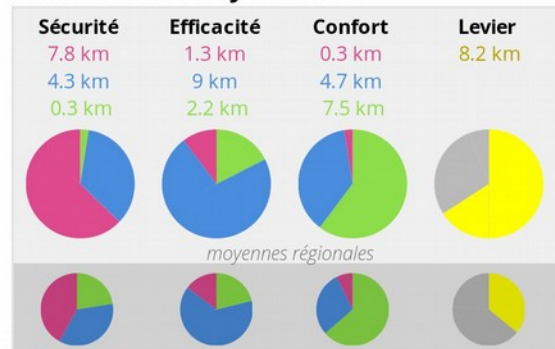
La commune de **Saint-Georges-de-Montaigu** comporte **12.5 km** de Véloroutes et Voies Vertes filtrées (cf. *Présentation de l'étude*). À moins de 2 km des 3V on compte environ **11800 habitants** et **8800 actifs**. Elle est traversée par les véloroutes suivantes : Véloroute du Marais au Bocage, Véloroute La Vendée à Vélo.

*Étude du potentiel des
Véloroutes et Voies Vertes
comme support de la mobilité
quotidienne en Pays de la Loire*



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

Indicateurs de cyclabilité



La notation des critères fonctionne de la manière suivante : **bon, moyen, mauvais**.

La **Sécurité** témoigne de la sécurisation des aménagements cyclables et des limites de vitesse des portions partagées.

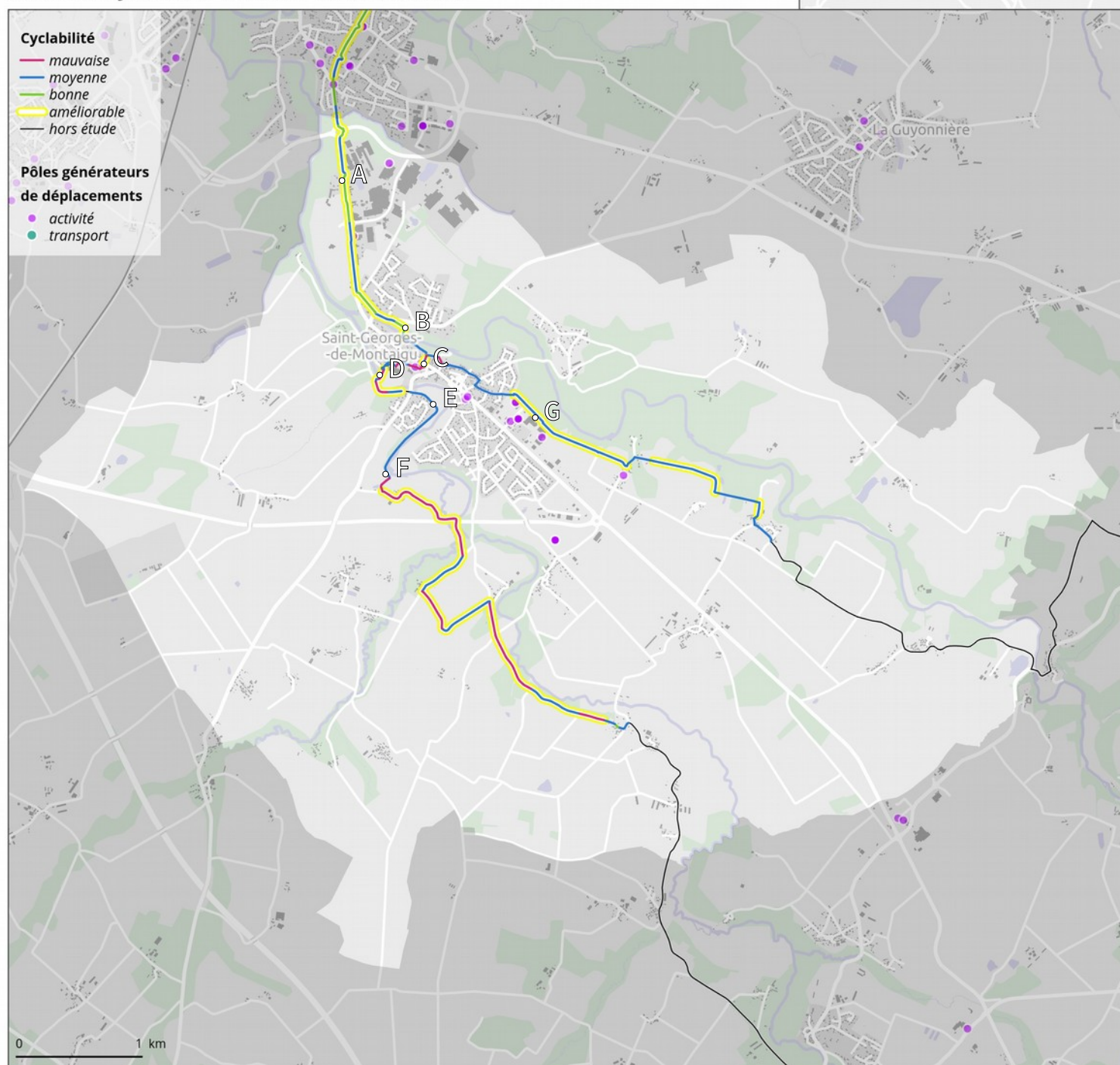
L'**Efficacité** témoigne de la capacité à rejoindre et sortir de la véloroute ainsi que son caractère rectiligne.

Le **Confort** témoigne de la qualité du revêtement et de la topographie.

Le **Levier** témoigne du potentiel d'amélioration, soit sur la qualité et la surface des aménagements, soit en sécurisant les portions partagées.



Indice de cyclabilité et levier d'amélioration



Saint-Georges-de-Montaigu

Liaisons des pôles structurants à la 3V

La carte ci-avant présente les résultats de l'étude géomatique. On y observe le tracé de la véloroute et la section ayant le plus fort potentiel d'utilisation pour des déplacements quotidiens. Les sites commentés dans le texte et les photos sont localisés par des lettres (**A** **B** **C**...).

La véloroute du haut bocage vendéen traverse la commune et se divise en deux branches au niveau du bourg de Saint-Georges-de-Montaigu **C**.

La commune présente un grand nombre d'emplois dans les deux zones d'activités (**A** et **G**) ainsi que quelques commerces et services de proximité dans le bourg (école, boulangerie, épicerie). La population est répartie entre le bourg, les lotissements (entre **F** et **G** notamment) et les hameaux.

Itinéraire en site propre

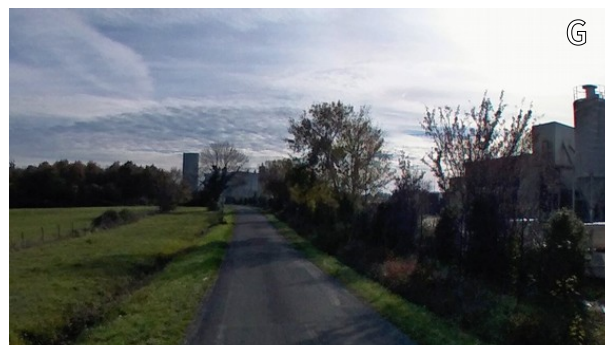
Depuis Montaigu au Nord de **A** jusqu'au bourg **C** ainsi qu'entre **E** et **F**, le parcours de la 3V est en site propre (sauf une section sur une rue limitée à 30 km/h). Ces sections sont connectées au réseau viaire et aux pôles générateurs de déplacements (au niveau de la zone d'activité en **A**). Ceci les rend d'autant plus attractives pour des déplacements quotidiens.



Créer une liaison avec l'espace Dolia situé à l'Est de **A** ainsi qu'avec l'école privée.

3V sans aménagement

Au Sud de **F** et à l'Est de **G** la 3V circule sur une voie partagée avec le trafic automobile sans aménagement. Ce choix permet de réduire le coût d'un itinéraire vélo mais ne favorise pas l'utilisation pour des déplacements quotidiens. Dans le bourg certaines sections ne sont pas aménagées mais sont soumises à une limitation de vitesse compatible avec la pratique du vélo.



Renforcer la visibilité de l'itinéraire par de la signalisation verticale et horizontale notamment en amont de virage ou dans les pentes.

Directivité du tracé

L'itinéraire 3V permet de relier le bourg [C] et le lotissement [E] et de traverser la rivière par un pont réservé aux modes doux. Ce type de liaison peut avoir un intérêt pour des déplacements quotidiens. Cependant le doublement de la distance à parcourir et l'augmentation du dénivelé total annulent son potentiel d'utilisation (sauf pour un déplacement entre [C] et [D] ou entre [D] et [E]).

Lors de la planification d'aménagements cyclables, prendre en considération l'allongement de la distance et l'augmentation du dénivelé.



Perméabilité différenciée

Contrairement au paragraphe précédent certains déplacements peuvent être plus courts à vélo ou à pied qu'en voiture. C'est le cas de la liaison entre [B] et [C] grâce au pont sur la Maine réservé aux modes actifs de même que les voies sans issue résidentielles (lotissements entre [F] et [G]) connectées au bourg par des cheminements doux.

Continuer à réaliser ce type d'aménagement pour raccourcir le trajet des cyclistes et des piétons dans une logique de réseau.



Freins et leviers

La commune de Saint-Georges-de-Montaigu est dans une situation contrastée. Dans la partie Nord de la commune les aménagements réalisés sur l'itinéraire 3V permettent de favoriser son utilisation au quotidien. À l'inverse la partie au Sud du bourg ne présente pas d'aménagement et ne dessert presque aucun pôle générateur de déplacements.

L'existence d'une continuité cyclable vers Montaigu favorise les déplacements quotidiens à vélo même pour des déplacements dépassant les limites de la commune.

La présence d'écoles sur le territoire communal (photo entre [C] et [D]) génère des déplacements quotidiens de courte distance qui nécessiteraient d'agir auprès des parents d'élèves pour initier une démarche de déplacement à vélo vers ou depuis l'école.



Saint-Hilaire-de-Loulay 85

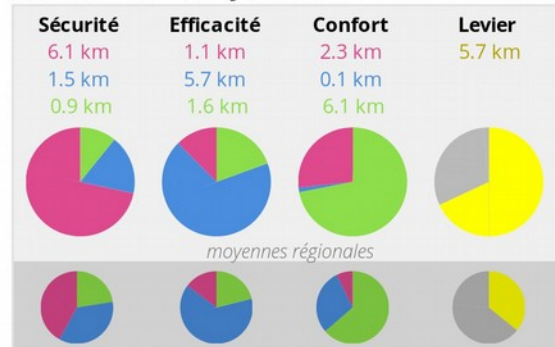
La commune de **Saint-Hilaire-de-Loulay** comporte **8.4 km** de Véloroutes et Voies Vertes filtrées (cf. *Présentation de l'étude*). À moins de 2 km des 3V on compte environ **10800 habitants** ; **7800 actifs** ; **900 déplacements quotidiens en train**. Elle est traversée par la véloroute suivante : Véloroute du Haut Bocage.

*Étude du potentiel des
Véloroutes et Voies Vertes
comme support de la mobilité
quotidienne en Pays de la Loire*



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

Indicateurs de cyclabilité



La notation des critères fonctionne de la manière suivante : **bon, moyen, mauvais**.

La **Sécurité** témoigne de la sécurisation des aménagements cyclables et des limites de vitesse des portions partagées.

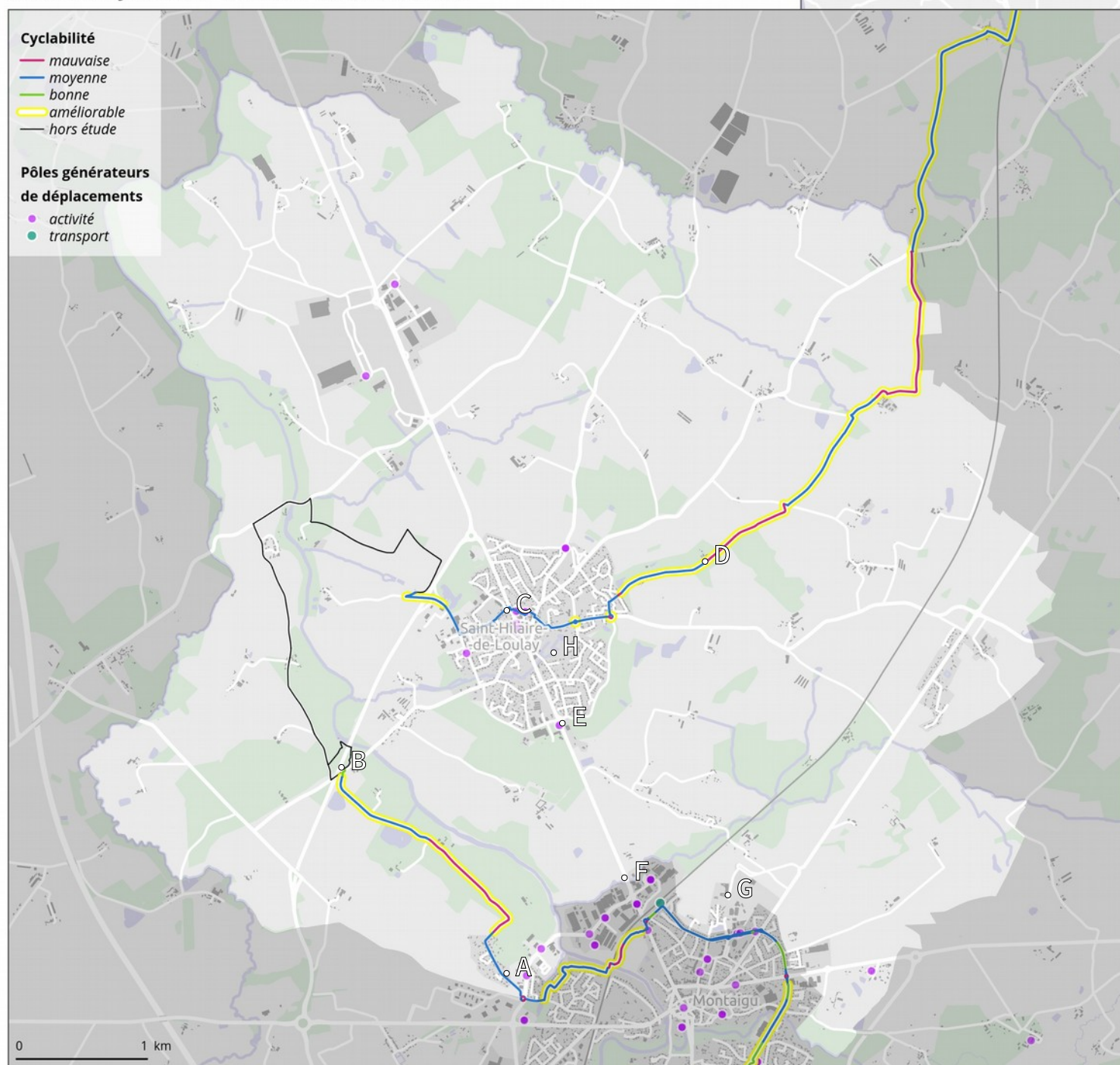
L'**Efficacité** témoigne de la capacité à rejoindre et sortir de la véloroute ainsi que son caractère rectiligne.

Le **Confort** témoigne de la qualité du revêtement et de la topographie.

Le **Levier** témoigne du potentiel d'amélioration, soit sur la qualité et la surface des aménagements, soit en sécurisant les portions partagées.



Indice de cyclabilité et levier d'amélioration



Saint-Hilaire-de-Loulay

Liaisons des pôles structurants à la 3V

La carte ci-avant présente les résultats de l'étude géomatique. On y observe le tracé de la véloroute et la section ayant le plus fort potentiel d'utilisation pour des déplacements quotidiens. Les sites commentés dans le texte et les photos sont localisés par des lettres (**A** **B** **C**...).

La véloroute du haut bocage vendéen traverse la partie Est de la commune hors de zone agglomérée. Dans le territoire de la commune, cet itinéraire emprunte uniquement des routes où la circulation est faible, ou des chemins agricoles.

La commune est essentiellement résidentielle et agricole, la majorité de sa population est rassemblée dans le bourg. L'école **G** est le pôle générateur de déplacement principal de la commune.

Itinéraire sans aménagement

Dans la commune l'itinéraire 3V ne dispose d'aucun aménagement spécifique. Entre **A** et **D** l'itinéraire circule majoritairement sur des routes à faible trafic. À partir de **D** et autour de **B** l'itinéraire emprunte des chemins non revêtus. L'itinéraire est très sinueux et engendre des détours importants sans desservir les pôles générateurs de déplacements ou les lieux ayant un intérêt touristique.



Piste cyclable vers Montaigu

Une piste cyclable à double sens longe la D137 depuis la sortie du bourg **E** jusqu'à l'entrée dans Montaigu **F**. La distance entre le bourg Saint-Hilaire-de-Loulay **C** et la gare de Montaigu est de 2,9 km en suivant cet aménagement, à comparer avec les 11,3 km en suivant la 3V. Cette piste cyclable est plus sécurisée et plus directive que la véloroute, donc plus attractive. Cet aménagement permet également de relier le nouveau collège situé en **G** à proximité de Montaigu.



Modifier le parcours de la 3V pour la rendre plus utile pour des déplacements quotidiens et plus rectiligne en passant par cet aménagement.

Apaisement de la circulation

Le cœur du bourg a été récemment réaménagé pour laisser plus de place aux modes actifs et permettre une accessibilité aux PMRs. La présence de nombreux ralentisseurs permet d'apaiser la circulation automobile et de favoriser la vie locale.

Apaiser la circulation automobile en périphérie du cœur de bourg.



Un bourg perméable

À l'intérieur du bourg de nombreuses venelles permettent de connecter les voies sans issue des lotissements entre elles (en **H** par exemple). Ce réseau de cheminements permet de raccourcir le trajet des piétons et des cyclistes et de les faire circuler dans un espace plus agréable. Ceci encourage la pratique du vélo et de la marche et permet également de favoriser les échanges entre voisins et la vie de quartier.



Ajouter du jalonnement pour mettre en valeur ces cheminements auprès des habitants.

Freins et leviers

Dans la commune de Saint-Hilaire-de-Loulay, la 3V dans son état actuel a une très faible influence sur la pratique du vélo au quotidien. En effet, son parcours engendre des détours importants sans desservir les pôles générateurs de déplacements.

Hors du réseau 3V la commune dispose d'un potentiel de développement de la pratique du vélo au quotidien. La hiérarchisation du réseau de voirie permet de rendre le vélo attractif pour des déplacements internes à la commune (grâce au réseau de cheminements piéton et vélo) et pour des déplacements vers Montaigu et le collège (grâce à la piste cyclable).

En complément des aménagements (piste cyclable et également apaisement du cœur de bourg), une sensibilisation de la population est primordiale pour accompagner le changement de pratique de mobilité. La pratique du vélo doit être valorisée auprès des habitants pour inciter son usage pour des déplacements notamment vers l'école (car ils sont effectués sur une courte distance).



<http://www.paysdelaloire.prse.fr/>

Direction régionale
de l'environnement ,
de l'aménagement
et du logement

Service intermodalité
aménagement logement

5, rue Françoise Giroud
CS 16326
44263 NANTES cedex22
Tél : 02 72 74 73 00

**Directrice de
publication :
Annick Bonneville**

ISSN : 2109-0017