

Schéma Directeur Cyclable (SDC) de la C.A du Bocage Bressuirais

*Le SDC, un outil au service d'une stratégie cyclable
2025-2035*

Rapport de présentation des scénarios
- Mars 2021



Contact BL évolution :
Julien Langé



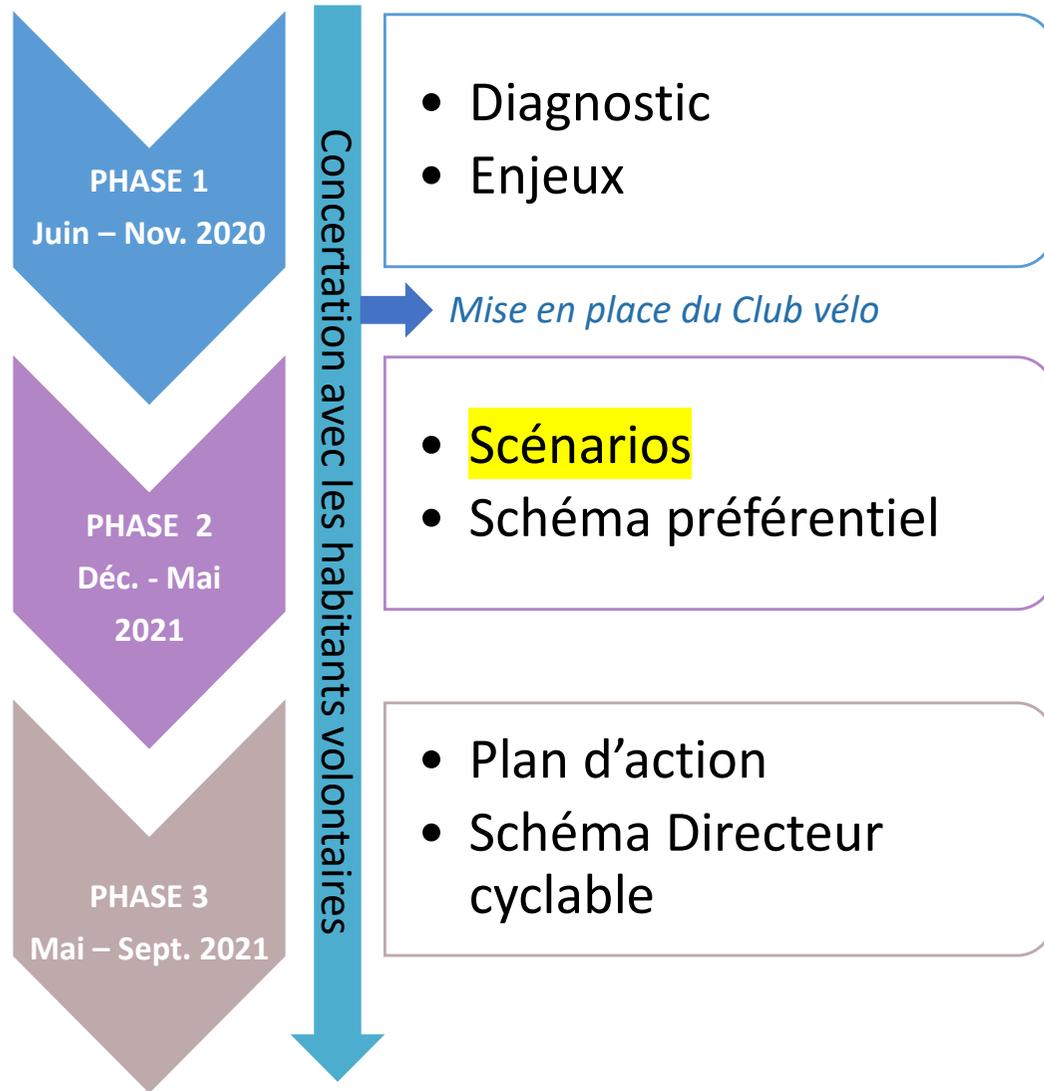
Contact Collectivité :
Caroline Lunéau

Introduction : quelques rappels

- Le calendrier
- Les acteurs du projet
- La méthode
- Les résultats attendus
- Les enjeux

Introduction

Le calendrier et les étapes de travail pour le Schéma Directeur cyclable

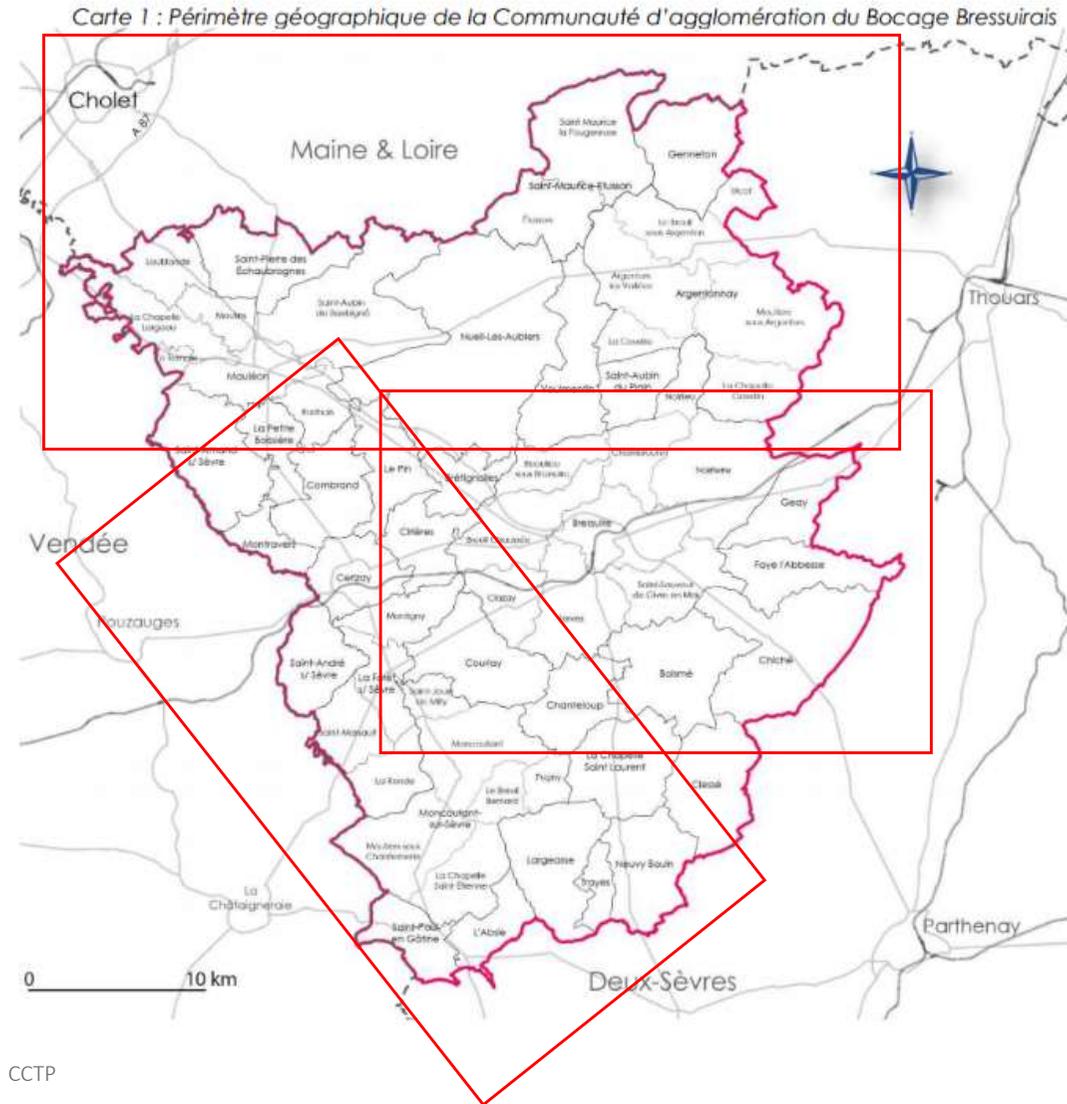


Ce schéma sera un document de référence et de programmation permettant d'organiser le développement de l'usage du vélo sur l'ensemble du territoire de la Communauté d'Agglomération du Bocage bressuirais :

- **Une stratégie de développement des usages cyclable à horizon 2030**
- **Une programmation pluriannuelle d'investissement sur 5 ans**

Méthode

Ateliers de travail sur les scénarios avec les élus et techniciens 17 février 2021



Evaluation du tracé pour chaque scénario / variante :

Efficacité Temps :	+/-
Type d'aménagement :	Site propre/ voie partagée
Desserte locale :	+/-
Coût :	Option 1 + / Option 2 -

Résultats attendus

1 Diminution empreinte
environnementale

2 Amélioration autonomie de
personnes en difficulté
(inclusion sociale)

3 Emploi et développement
économique durable

5 Changement de
comportement de
mobilité

4 développement ou
renforcement de
compétences locales

Analyse de la demande

Populations à moins de 20 min à vélo de sa destination (emploi, école)

**TOTAL
PERSONNES
45 000**

**ACTIFS
10 000**

**ELEVES
8500**

Bressuire



16 390 personnes touchées



5 023 actifs



3 799 élèves

Mauléon



6 710 personnes touchées



1 338 actifs



1 350 élèves

Cerizay



8 810 personnes touchées



1 095 actifs



1 143 élèves

Nueil-les-Aubiers



5 963 personnes touchées



1 163 actifs



1 037 élèves

Moncoutant-sur-Sèvre



4 964 personnes touchées



1 116 actifs



759 élèves

Argentonnay



2 217 personnes touchées



430 actifs

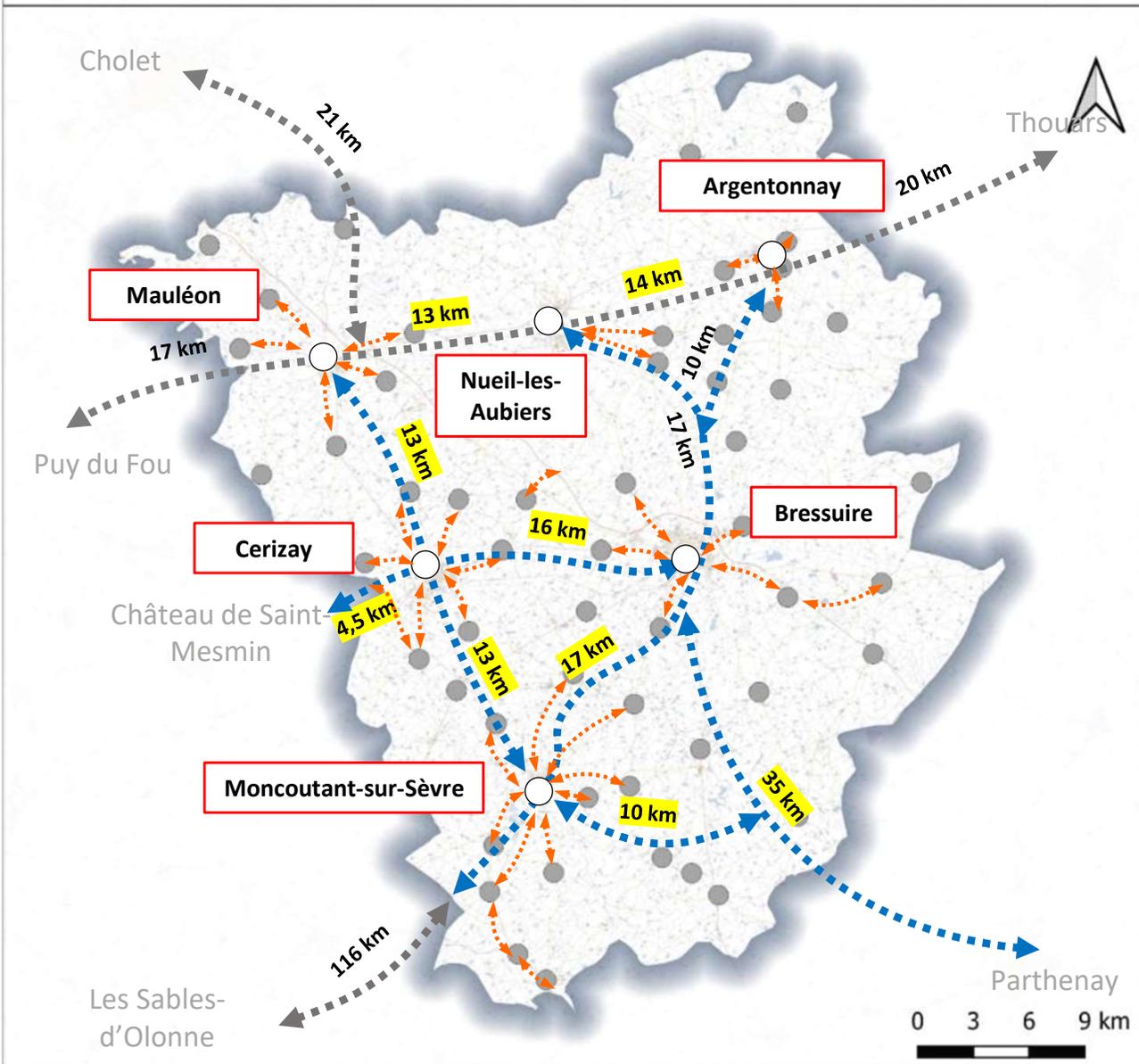


467 élèves

Synthèse des enjeux

croisement des besoins de mobilités des habitants et au potentiel de report modal à vélo

Lignes de désirs, enjeux de liaisons - Bocage Bressuirais.



Thouars – Puy du Fou :

- Axe touristique

Moncoutant-Sables d'Olonne :

- Axe touristique

Mauléon – Cholet :

- Axe touristique

Mauléon – Cerizay :

- Axe utilitaire incluant Rorthais-Mauléon (Budget participatif)
- -Mix utilitaire loisir, colonne vertébrale Ouest.

Cerizay-Moncoutant :

- Axe utilitaire (5 communes reliées)
- Mix utilitaire loisir.

VV1/VV2 :

- Relier communes Sud du territoire ;
- Mix utilitaire/loisir.

Bressuire – Cerizay – St Mesmin :

- 5 communes reliées
- Mix utilitaire/loisir (Vendée/Château de Saint-Mesmin)

Légende :

Lignes de désirs – enjeux de liaisons

◄◄ ►► Touristique/utilitaire : axes en projets sur de longues distances reliant certains pôles.

◄◄ ►► Territoriale : les déplacements structurants de plus longue portée, pour les actifs principalement

◄◄ ►► Intercommunale : connexions avec les pôles de vie, d'emploi et de services

Nom Pôles structurants/émergents

● Autres communes

Orientations

7 grands principes pour répondre aux enjeux



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



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



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



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



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



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



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

Potentiel de report modal

Un **objectif national** de 9% de déplacement à vélo en 2024 et de 12% en 2030

**ET SI EN 2030,
LE BOCAGE BRESSUIRAIS DEVENAIT UN TERRITOIRE 100% CYCLABLE**

DÉPLACEMENTS D'ACTIFS DANS LE TERRITOIRE :

ETAT ACTUEL : 2020



85,3 % - 77 211 dép/jour



1,3 % - 1 146 dép/jour

OBJECTIF 2030



60 % - 54 310 dép/jour



12 % - **9 822 dép/jour**

Des leviers importants :

- 1 actif sur 3 habite et travaille dans la même commune = **36 960 dép/jour**
- Nombre de déplacements total des habitants de l'agglo2b = **220 581 dép/jour**

Calcul basé sur la moyenne nationale 2019 de 3 déplacements par jour/habitant

LES 4 PRINCIPES DU RÉSEAU CYCLABLE

Le cycliste a besoin d'un réseau cyclable cohérent, rapide, agréable, sûr et confortable.



La longueur

- Pour construire un réseau, il faut un minimum de kilomètres d'itinéraires cyclables aménagés.



La continuité

- C'est assurer une place aux vélos sur tout leur parcours. Celui-ci pourra ainsi se composer successivement d'une petite route ne nécessitant pas d'aménagements, d'une piste bidirectionnelle, de bandes cyclables, d'une zone 30, d'une voie verte, d'un double-sens cyclable et finir par une piste unidirectionnelle.



Le maillage

- Un réseau doit être maillé, c'est-à-dire qu'il doit constituer une «toile d'araignée», qui permette d'atteindre quasiment tous les secteurs par des itinéraires cyclables visibles qui se superposent au maillage des voiries importantes.



L'entretien

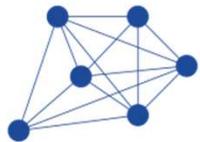
- Un réseau mal entretenu se dégrade rapidement, devient inconfortable et donc inutilisé. En l'absence d'entretien, le cycliste préférera reprendre la chaussée ou ne plus prendre son vélo. La communauté des utilisateurs peut être valablement appelée à contribuer au repérage continu.

Construction des scénarios – Schéma directeur cyclable

Méthode d'évaluation du scénario

Pour pouvoir comparer efficacement les scénarios et les options d'aménagement entre eux, une méthode multicritères est essentielle.

Elle repose sur les six principaux critères suivants :



En quoi cet aménagement renforce le maillage cyclable?



Quel potentiel de report modal espéré selon la qualité retenue?



Combien de personnes et d'activités sont-elles desservies par cet axe, cet aménagement?



L'aménagement est-il exemplaire sur le plan environnemental?



Combien coûte l'aménagement (global, ratio...)?



Quel est le niveau de sécurité garanti pour tous les usagers?

Volets du SDC

```
graph LR; A[Volets du SDC] --- B[1 Aménagement]; A --- C[2 Stationnement (mobilier)]; A --- D[3 Services vélo]; A --- E[4 Communication];
```

1 Aménagement

2 Stationnement (mobilier)

3 Services vélo

4 Communication

Stratégie cyclable 2025-2030

- VOLET 1 : AMENAGEMENT du SDC
 - AXES STRATEGIQUES DE DESSERTE proposés
 - AXES OPERATIONNELS DE DESSERTE proposés = Scénario de référence issu des ateliers



(45 min)

AXES STRATEGIQUES DE DESSERTE proposés

Résultat

- Ateliers élus/cadres +
- contribution club vélo
- Contribution Cotech

Schéma directeur cyclable : les orientations stratégiques à horizon 2025-2030

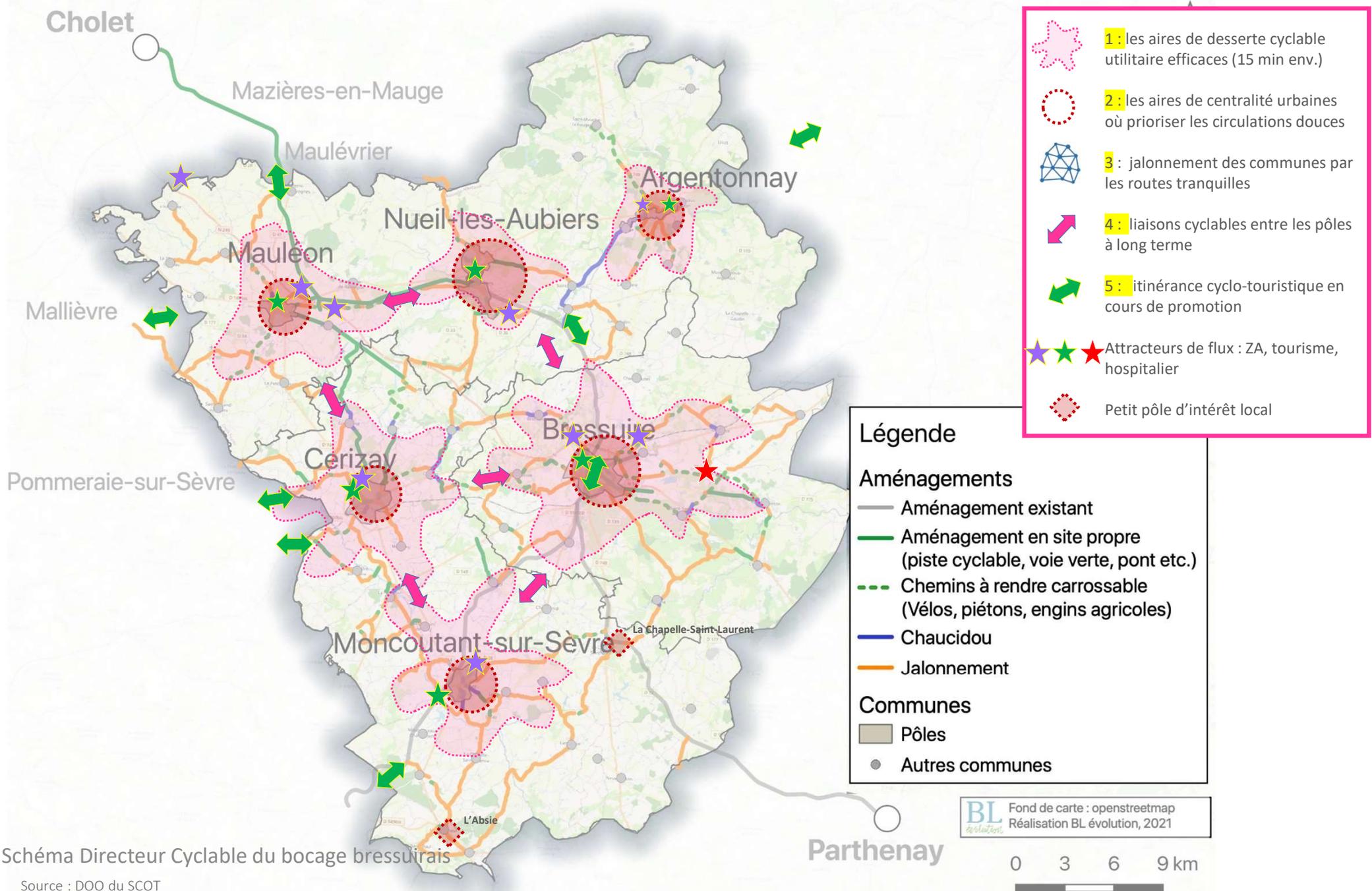


Schéma Directeur Cyclable du bocage bressuirais

Schéma directeur cyclable : « créer une offre qui réponde à la demande »

AXES STRATEGIQUES

1 : Les aires de desserte cyclable utilitaire efficaces autour des pôles

Dans un rayon de 3 à 5 km, chaque pôle de services et d'emploi majeur et secondaire du territoire sera équipé d'un réseau cyclable de proximité, convergent vers les aires de centralité où se concentrent commerces, équipements sportifs et culturels, services publics. Ces schémas cyclables locaux seront co-construits entre les villes centres et l'agglomération du Bressuirais, en privilégiant les aménagements en site propre depuis les extérieurs puis en voies partagées et apaisées dans les quartiers centraux.

2 : les aires de centralité urbaines où prioriser les circulations douces

Dans les pôles, où les distances sont courtes entre tous les points, équipements, quartiers : l'apaisement à 30 km/h pourra être généralisé et les plans de circulation revus pour réduire les circulations traversantes motorisées et prioriser les déplacements doux confortables et directs. Ceci afin de permettre à toutes les classes d'âges de reprendre possession de la convivialité des centres villes, pour se rendre à l'école, au collège, dans les commerces du centre, les équipements culturels, dans les lieux de sociabilité.

3 : jalonnement des communes par les routes tranquilles

Le schéma cyclable se déploie dans l'ensemble du territoire, par un maillage de voies tranquilles (faibles trafic) marquées par un jalonnement simple ou renforcé, et par endroits par des aménagements de sécurité spécifiques : carrefours et traversées avec des axes passants, virages ou portions de route trop étroites, manque de visibilité. Il s'agit de relier en priorité les centres bourgs distants de quelques km entre eux d'une part, et de permettre aux usagers de rejoindre un aménagement cyclable en site propre pour un plus long trajet, utilitaire ou de loisir.

4 : liaisons cyclables entre les pôles à long terme

Vélos et VAE, pour se déplacer dans 10 ans sur les plus longues distances en cas d'énergies chères. Des liaisons sécurisées pour la mobilité cyclable du quotidien pourront être imaginées sur des axes de plus longue portée de km, pour relier les pôles majeurs. Demain un VAE nouvelle génération, un vélo cargo pour transporter des enfants ou aller travailler en tant qu'artisan à vélo, un triporteur ou un vélo couché et couvert pourront circuler sur des voies cyclables en site propre, fluide et prioritaires aux intersections, pour aller vers des déplacements décarbonés en 2040.

5 : itinérance cyclo-touristique en cours de promotion

Le territoire du Bocage Bressuirais porte une ambition forte de développement de ses voies vertes pour augmenter la fréquentation de son territoire par les touristes à vélo (itinérance, excursionnisme, boucles de week-end...). Pour cela, il s'agit de renforcer la qualité des itinéraires et des aménagements, ainsi que la gamme des services dans les villes, sur les parcours des touristes (accueil, maintenance, parking, information, événements...)



La longueur

- Pour construire un réseau, il faut un minimum de kilomètres d'itinéraires cyclables aménagés.



La continuité

- C'est assurer une place aux vélos sur tout leur parcours.



Le maillage

- Un réseau doit être maillé, c'est-à-dire qu'il doit constituer une «toile d'araignée».

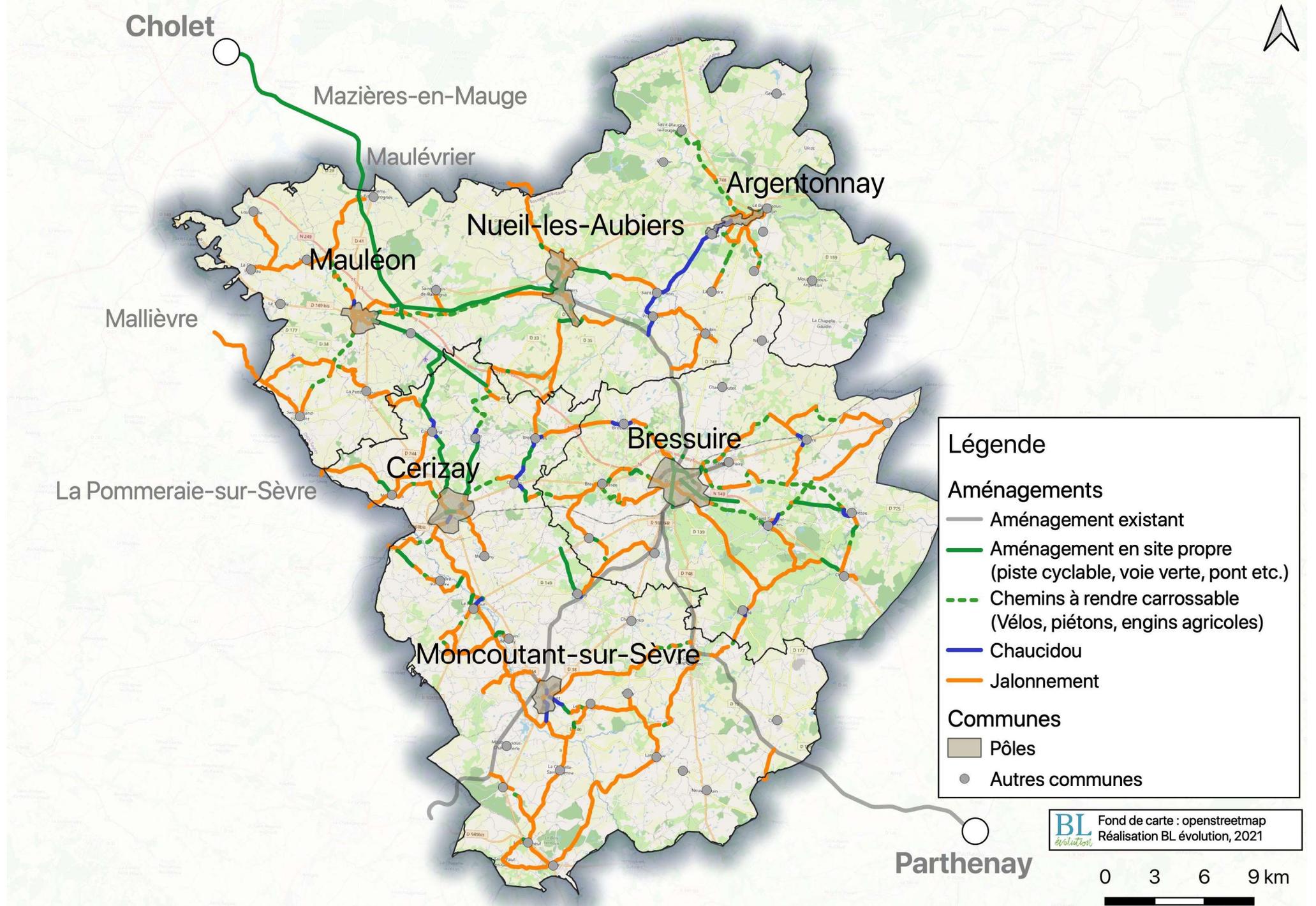


L'entretien

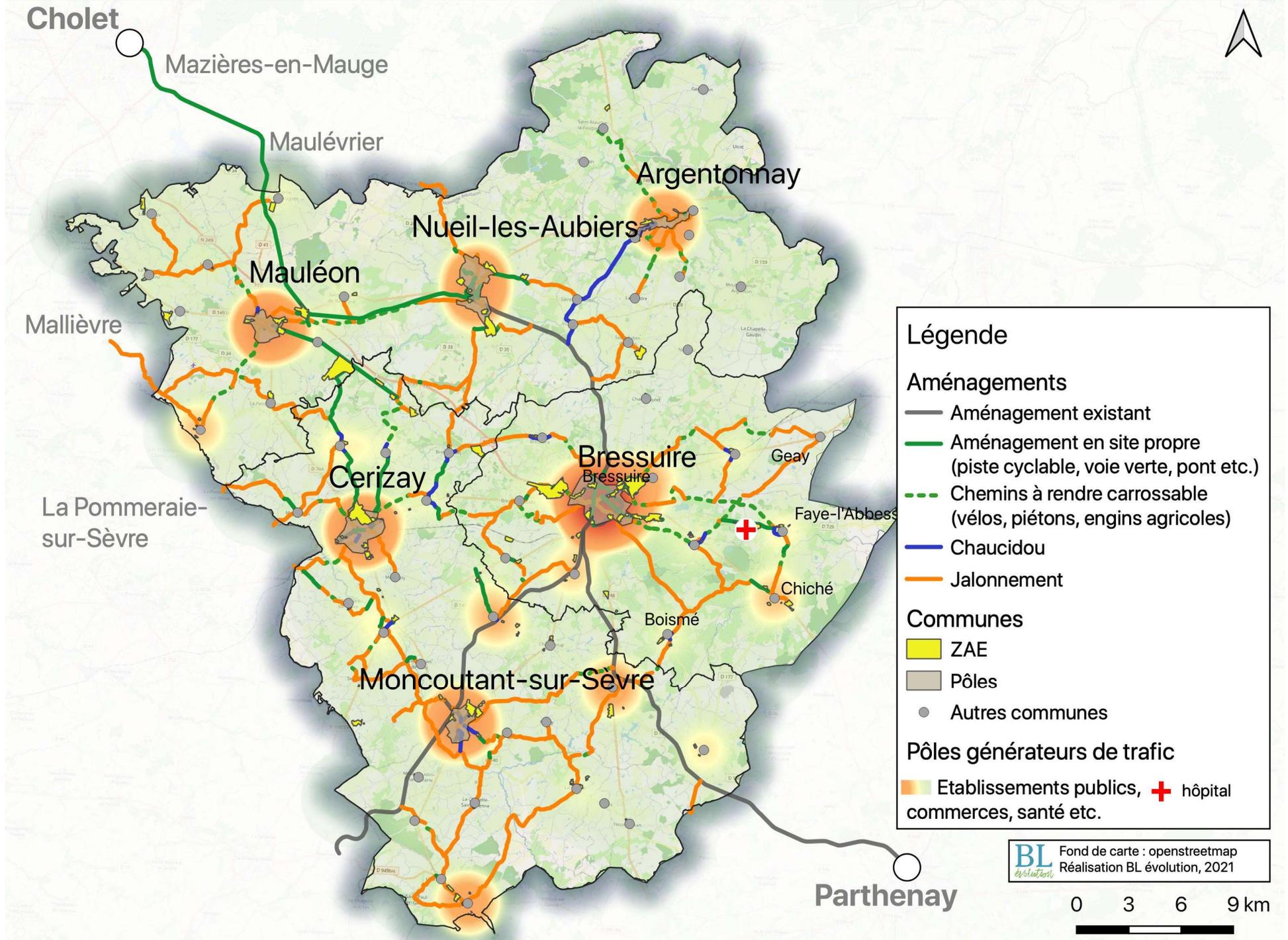
- Un réseau bien entretenu est pérenne, reste confortable et donc sera de plus en plus utilisé.

AXES OPERATIONNELS DE DESSERTE proposés

Synthèse ateliers élus/cadres - Bocage Bressuirais



Synthèse ateliers élus/cadres - pôles générateurs de trafic - Bocage Bressuirais



Synthèse ateliers élus/cadres - Transport - Bocage Bressuirais



Synthèse ateliers élus/cadres - Canton de Mauléon - Bocage Bressuirais



Légende

Aménagements

- Aménagement existant
- Aménagement en site propre (piste cyclable, voie verte, pont etc.)
- - - Chemins à rendre carrossable (vélos, piétons, engins agricoles)
- Chaucidou
- Jalonnement

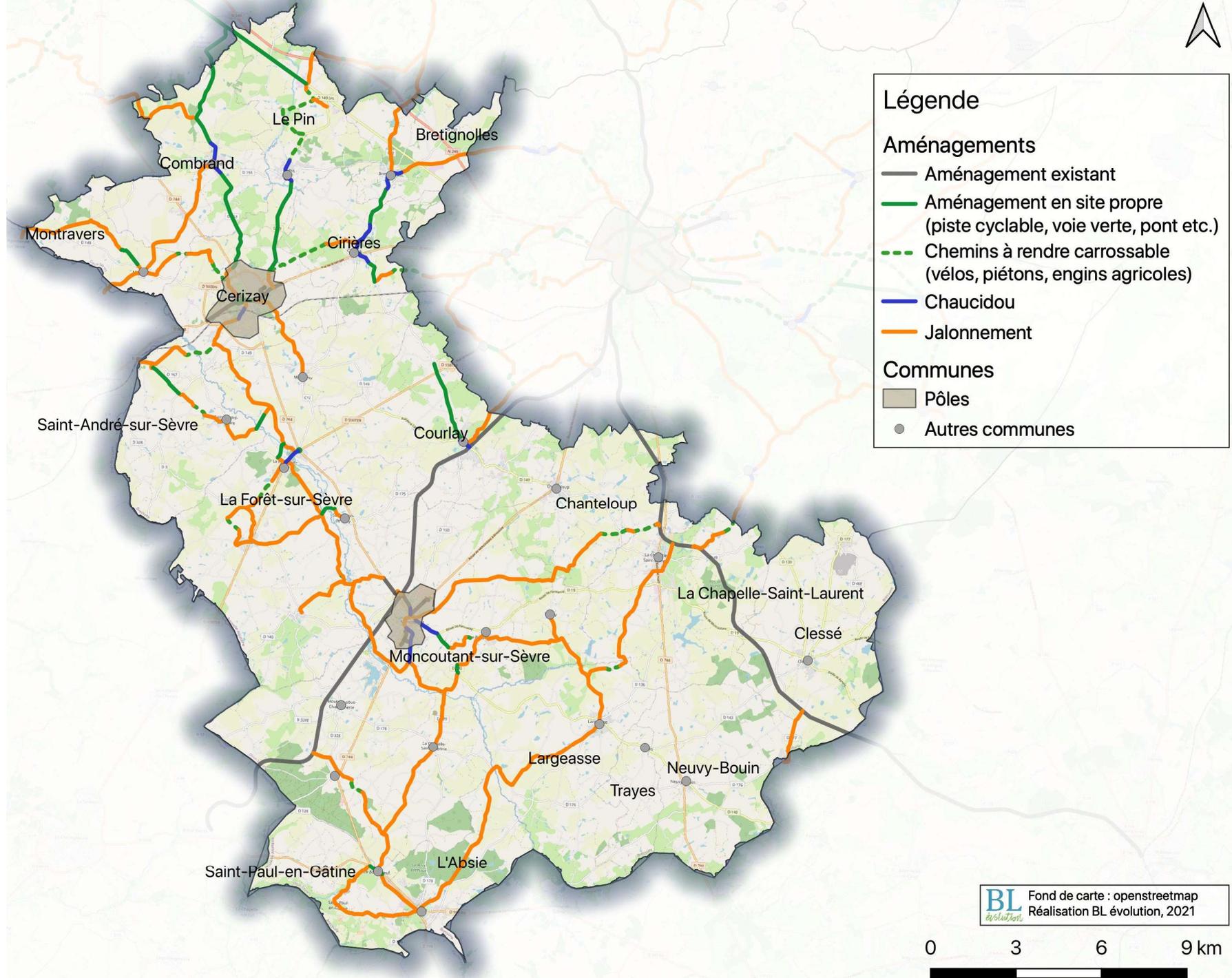
Communes

- Pôles
- Autres communes

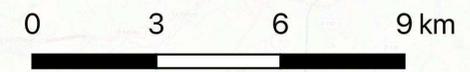
BL évolution
Fond de carte : openstreetmap
Réalisation BL évolution, 2021



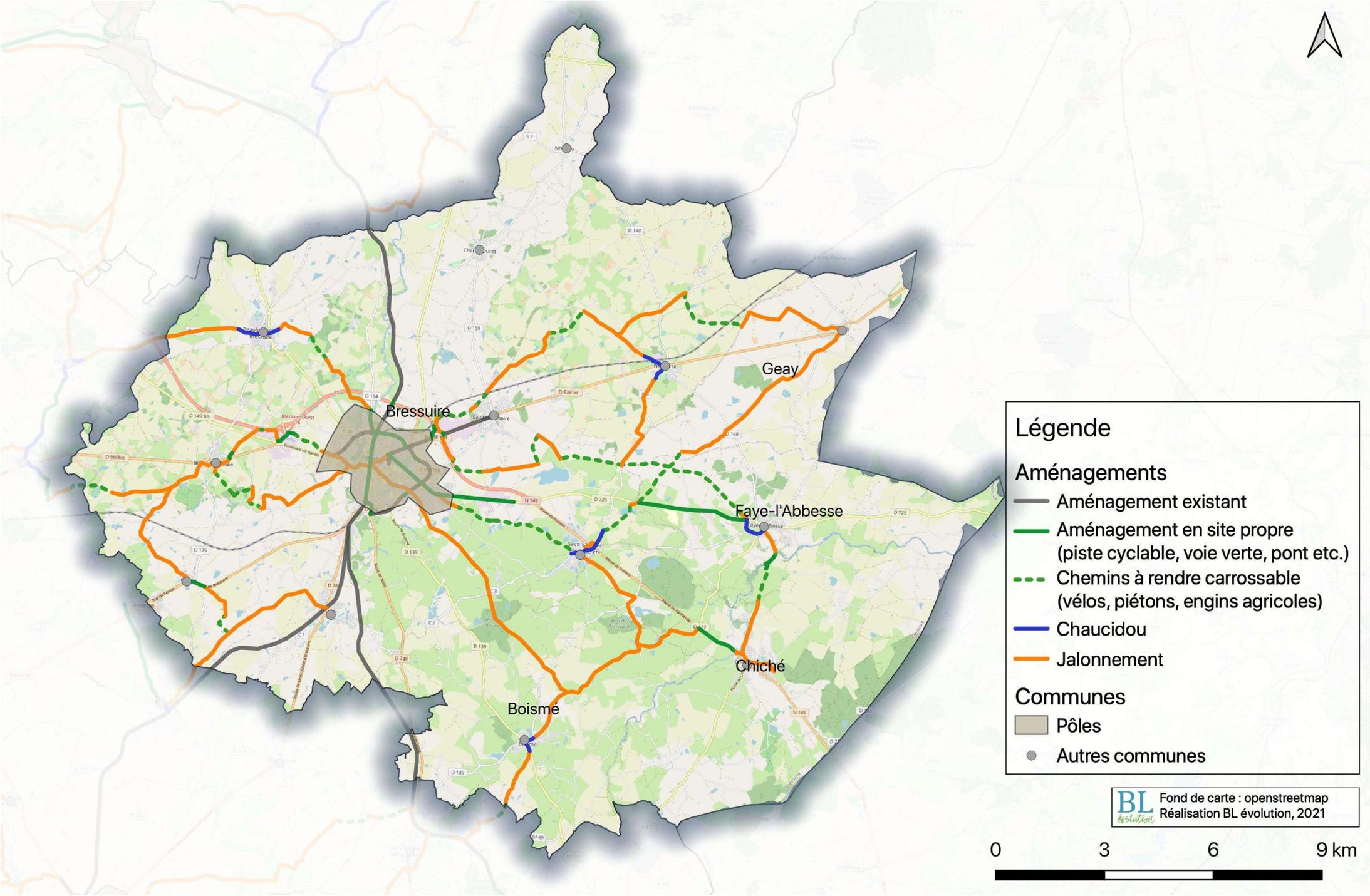
Synthèse ateliers élus/cadres - Canton de Cerizay - Bocage Bressuirais



BL
Fond de carte : openstreetmap
Réalisation BL évolution, 2021



Synthèse ateliers élus/cadres - Canton de Bressuire - Bocage Bressuirais



Légende

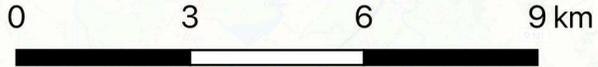
Aménagements

- Aménagement existant
- Aménagement en site propre (piste cyclable, voie verte, pont etc.)
- - - Chemins à rendre carrossable (vélos, piétons, engins agricoles)
- Chaucidou
- Jalonnement

Communes

- Pôles
- Autres communes

BL Fond de carte : openstreetmap
Réalisation BL évolution, 2021



Contribution du club vélo

- Quels aménagements ou actions à l'intérieur des pôles?



(30 min)

Club vélo : les remarques

Une forte demande de liaisons cyclables des membres du club vélo

Aménagement :

- *Une demande de sécurisation des axes importante.*

Certains habitants craignent que les itinéraires cyclables ne soient pas sécurisés et simplement jalonnés.

- *Relier les pôles de vies aux zones d'emplois*

De nombreuses remarques se sont portées sur l'accès aux ZAE à proximité des communes de l'agglomération (Mauléon, Bressuire, La Forêt-sur-Sèvre etc.)

- *Des liaisons complémentaires demandées :*

L'entreprise Comebo industries à Clazay demande une liaison pour ses employés qui sont proche de leur lieu de travail.

Création d'une passerelle de Saint-Jouin-de-Milly jusqu'à l'itinéraire entre Cerizay et Moncoutant-sur-Sèvre.

- *Le vélo comme vecteur de développement économique :*

L'association Allonzavelo appuie sur l'aspect économique que peut apporter le vélo sur le territoire grâce aux déplacements utilitaires et touristiques.

- *Complémentaire aux déplacements intercommunaux, créer des continuités à l'intérieur des communes.*

- Pour garantir une continuité cyclable sécurisée, importance d'aménager l'intérieur des communes sur des axes stratégiques.

Les 3 autres volets du Schéma directeur cyclable

Volet 2 mobilier stationnement

Volet 3 services vélos

Volet 4 communication



(20 min)

Volet 2 : Stationnement vélo

Le stationnement – le projet



1^e évaluation des besoins en stationnement

Le rôle du stationnement dans une politique cyclable

- Lutter contre le vol en permettant aux cyclistes de sécuriser leurs vélo et VAE
- Signifier une politique cyclable incitative; réduire graduellement les places de parkings « autosolistes » pour une politique de transition des mobilités
- Inciter et permettre l'intermodalité vélo + transports en commun (bus, autocar, train) et covoiturage

Dans le Schéma directeur cyclable (phase 3) :

- **Réalisation d'une évaluation des besoins (en cours)**, selon les types de stationnement à réaliser pour chaque enjeu
- **Répartition géographique sur les compétences de l'Agglomération** : à l'échelle du territoire pour les équipements communautaires (toutes thématiques), les ZAE éventuellement; recommandations pour les communes, sans détail
- Fléchage des financements

Stationnement public

Arceaux

- Peu coûteux et peu encombrant
- Le vélo y est bien stable et sécurisé (3 points d'accroche)



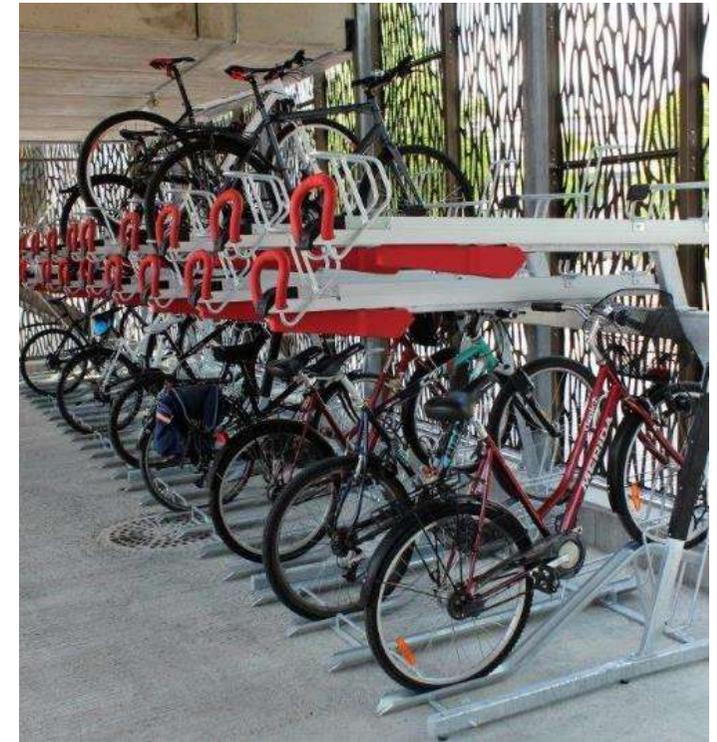
Abri

- Doit contenir des arceaux
- Protège le vélo des intempéries (limite l'entretien, confort d'usage)



Garage

- Aménagement sécurisé
- A dimensionner en fonction du flux
- Idéal pour les pratiques multimodales ou en milieu urbain (stationnement difficile en copropriété)



Source: Signals, sol-direct, Cykleo

Arceaux vélo



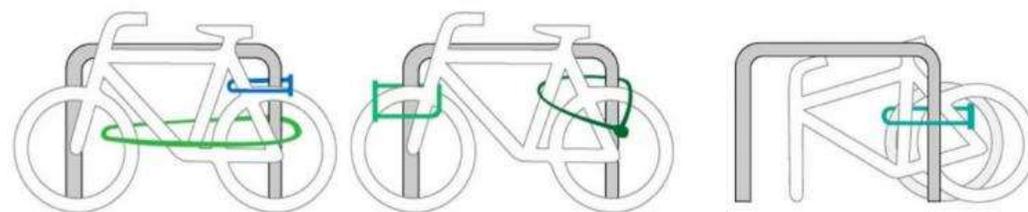
Les arceaux sont destinés à du stationnement ponctuel et doivent être installés massivement dans toutes les communes.

Un arceau permet le stationnement de deux vélos.

Coût : 80 – 100 € / arceau



Exemple d'arceaux de qualité –
Crédits photo : gtsm.ch



Accrochages vélo sur arceaux
Crédits photo : citycle.fr

Le stationnement – les seuils de sécurisation

Arceaux et consignes sécurisées

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

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

Coût : 22 000 – 30 000 € / 20 places



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

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

Coût : 5000 - 7000 € / vélobox



Club vélo : les remarques

Une forte demande de liaisons cyclables des membres du club vélo

Stationnement :

1/ Quels sont selon vous les manques de stationnement vélo : indiquez les lieux, et ce que vous préconisez (type de stationnement, quantité)

- Un manque de stationnement important sous forme d'arceaux, abris-vélos sécurisés dans les communes. Proposition d'utiliser des locaux commerciaux inoccupés pour créer des abris vélos sécurisés.

2/ Comment améliorer encore la sécurité des vélos et VAE contre le vol?

- Conseil sur l'achat d'antivol, utilisation de vêtements fluos et non foncés par les scolaires, utilisation de caméra de surveillance pour les vélos.

3/ Faut-il de la formation / information des usagers sur comment sécuriser son vélo?

- Formation et conseils pour bien sécuriser son vélo.

Services :

1/ Quels services vous semblent les plus pertinents (et manquants actuellement) pour les cyclistes déjà actifs?

- Communiquer et sensibiliser sur les possibilités de location et organiser des temps forts sur le territoire de l'agglomération
- Une zone de bivouac sur le même modèle que sur le canal Nantes-Brest qui permettrait de "voyager" dans les deux sèvres ;

2/ Quels services vous semblent les plus pertinents (et manquants actuellement) pour convaincre de nouveaux utilisateurs?

- Raccordement des voies cyclables sans avoir à franchir des axes principaux et dangereux
- De la signalisation sur les routes communales pour faire ralentir les véhicules motorisés.

Estimation financière stationnement

Le coût global de réalisation du schéma d'aménagement (hors services et communication)



Programme de subvention à hauteur de 60% d'installation d'arceaux et d'abris vélos sécurisés à proximité des gares, établissements publics, établissements scolaires etc.

Date de fin du programme : 31/12/2021

3 scénarios + 3 niveaux d'exigences.

	Scénario maximaliste		Scénario intermédiaire		Scénario minimaliste	
	Nombre	Coût	Nombre	Coût	Nombre	Coût
Arceaux (hors scolaire)	7 348	734 800 €	3 674	367 400 €	1 837	183 700 €
Arceaux (scolaire)	1 749	174 900 €	875	87 450 €	437	43 725 €
Vélobox	56	336 000 €	28	168 000 €	14	84 000 €
TOTAL	9 153	1 245 700 €	4 577	622 850 €	2 288	311 425 €

Volet 3 : Services vélo

Les services – 2e volet



***Services vélo = services
aux cyclistes = services
aux habitants dans leur
mobilité à vélo***

*Au même niveau que ceux
qui existent pour la
voiture et qui rendent la
mobilité fiable*

Offre / demande de services dans une politique cyclable

- Achat de vélo avec services
- Location courte, moyenne ou longue durée
- Réparation, auto-réparation assistée, atelier d'insertion de remise en état de vélos d'occasion, réparation à domicile
- Services de livraison, de déménagement
- Services de financement de vélo, de flotte de vélos
- Assurance contre le vol
- Services aux entreprises, services en entreprises
- Service de transport de personnes à vélo
- Dépannage
- Organisation de voyage
- Etc.

Dans le schéma directeur vélo :

- Recenser l'existant (phase 1)
- Identifier un premier « bouquet » de services à mailler sur le territoire (développement de services communautaires; aide à l'implantation de services par d'autres acteurs)

Les services présents / émergents / absents

			
<p>Vélo-école</p>	<p>Stage de remise en selle</p>	<p>Vélo bus</p>	<p>Location longue durée</p>
<p>Dès le plus jeune âge, faire du vélo s'apprend. Des interventions en milieu scolaire ou une vélo-école permanente permettent de répondre à ce besoin.</p>	<p>Lorsqu'on a pas fait de vélo depuis un moment, la remise en selle peut s'avérer décourageante. Des stages en entreprise ou animés par la collectivité permettent à tous et toutes de reprendre le guidon.</p>	<p>Quoi de plus ludique et pratique pour se rendre à l'école que de pédaler avec ses copains et copines ?</p>	<p>Le vélo à assistance électrique se développe partout. L'essayer c'est l'adopter. Encore faut-il sauter le pas de l'investissement initial (1500€). Une offre de location découverte permet à chacun de tester sur ses itinéraires avant de passer à l'achat.</p>
			
<p>Atelier d'auto-réparation</p>	<p>Café vélo</p>	<p>Réparateur à domicile</p>	<p>Location courte durée</p>
<p>Il s'agit d'un lieu, éphémère ou non, où des bénévoles expérimentés viennent partager leur savoir faire en matière d'entretien et de réparation de vélo. Créateur de lien social, il permet également de se former et d'entretenir son vélo à moindre coût.</p>	<p>Variante de l'atelier d'auto-réparation où on peut boire un coup, manger un morceau ou assister à des représentations culturelles. Des accessoires de vélo peuvent également être vendus.</p>	<p>La réparation de vélo opérée uniquement par les magasins de cycles obligent les habitants à mettre leur vélo dans le coffre de la voiture (quand ils en ont une). Un service de réparation de vélos ambulants ou itinérants permet de répondre aux besoins de toutes et tous</p>	<p>Pour des déplacements professionnels et touristique, il est souvent plus facile de louer une voiture que de louer un vélo. Pourtant, il peut s'agir d'un outil de déplacement très complémentaire des liaisons longue distance (bus train...)</p>

Les services présents / émergents / absents

			
<p>Embarquement des vélos dans les bus et les trains</p>	<p>Bourse aux vélos</p>	<p>Vélos en libre service</p>	<p>Vélociste</p>
<p>Pour le cyclotouriste, l'intermodalité vélo-bus ou vélo-train, n'est pas forcément de tout repos. Peu de bus permettent d'embarquer des vélos ailleurs que dans la soute, déjà souvent occupée par des bagages. Tous les trains ne disposent pas de place vélo.</p>	<p>Alors que les beaux jours reviennent, ne serait-il pas le moment de trouver un vélo à votre taille ? Une bourse au vélo permet aux habitants de vendre ou d'acheter un vélo d'occasion à moindre frais.</p>	<p>Réservé aux zones denses, les vélos en libre service permettent de compléter l'offre en transport en commun et de proposer une solution ponctuelle avant une montée sur selle définitive.</p>	<p>Premier des services vélos d'un territoire, un bon vélociste permet d'acheter son vélo et toutes les pièces détachées nécessaires à son entretien. Il peut également assurer cet entretien (réglages des freins, changement des pneus...).</p>
			
<p>Prime à l'achat</p>	<p>Distributeur automatique d'accessoires</p>	<p>Services vélos en entreprise</p>	<p>Vélotaxi</p>
<p>Le vélo à assistance électrique se développe partout. L'essayer c'est l'adopter. Encore faut-il sauter le pas de l'investissement initial (1500€). Une prime à l'achat permet d'inciter les habitants à laisser leur voiture au garage.</p>	<p>Ces dispositifs fleurissent le long des itinéraires cyclables et permettent au cycliste à plat de trouver une chambre à air de rechange ou quelques éclairages salutaires.</p>	<p>Une entreprise qui veille sur la santé de ses salariés et collaborateurs a tout intérêt à faciliter l'adoption du vélo pour les trajets domicile-travail : flotte de vélos, vélo de fonction, stationnement et maintenance en partie offertes par l'entreprise, avec 25% de déduction fiscale à la clé.</p>	<p>Plutôt réservé d'abord aux sites et villes très touristiques, le vélo taxi se démocratise pour le transport de personnes sans moyen de mobilité : Angers, Grenoble et ailleurs. A étudier en territoires moins denses ou ruraux.</p>

Les services présents / émergents / absents



Livraison à domicile

Se faire livrer ses courses ou un achat à son domicile ou sur son lieu de travail, par un livreur à vélo, quoi de plus écologique? Livraison comprise entre 3 et 8€ dans un rayon de proximité à vélo, il est source d'emploi local et peut constituer un complément de revenu ou d'activité.



Déménagements à vélo

Pratiqué dans de nombreux pays par nécessité, les entreprises de déménagement à vélo se développent en France, grâce à l'adaptation de remorques et l'électrification qui permet de tirer jusqu'à 300 kg de charge.



Service numérique de guidage

Le gps est maintenant bien connu des automobilistes, il en existe de plus en plus pour les cyclistes, pour les cyclotouristes comme pour les usagers du quotidien. Il s'adaptent aux spécificités du vélo pour vous conseiller au mieux comme contourner un gros dénivelé!



Triporteur senior

Concept inventé par un Danois, l'idée est de mettre en relation des bénévoles prêts à rouler pour des personnes âgées ou privées de mobilité grâce à des triporteurs : pour des déplacements utilitaires et des sorties.



Marquage bicycode

Le marquage bicycode permet d'identifier chaque vélo à l'aide d'un marquage laser. En cas de vol, le propriétaire peut ainsi déclarer le vélo et empêcher sa revente. Il s'agit donc d'un dispositif fortement dissuasif pour les voleurs.



Vélo-cargo

Un vélo cargo est l'équivalent cyclable d'un coffre de voiture. Souvent à assistance électrique, il permet de transporter des courses ou des charges lourdes. Il peut également servir pour transporter les enfants avant qu'ils apprennent à faire du vélo.

Volet 4 : plan de communication

Communication

Construire et diffuser une culture vélo

- *Intégrer le vélo à la stratégie de communication et au projet de territoire*
- *Publications régulières sur les réseaux, Organisation d'événements (ex : Fête du vélo)*
- *Organisation du challenge mobilité « Au travail, j'y vais à vélo »*
- *Promotion du forfait mobilités durables et des plans de mobilités auprès des entreprises*
- *Formation interne, construction d'une culture vélo avec les partenaires et aménageurs*
- *Participation active dans les réseaux de collectivités engagés sur la question vélo*
- *Suivi de la mise en œuvre du schéma directeur par le Club Vélo*



 **vélos&territoires**
COORDINATEUR DU RÉSEAU NATIONAL CYCLABLE

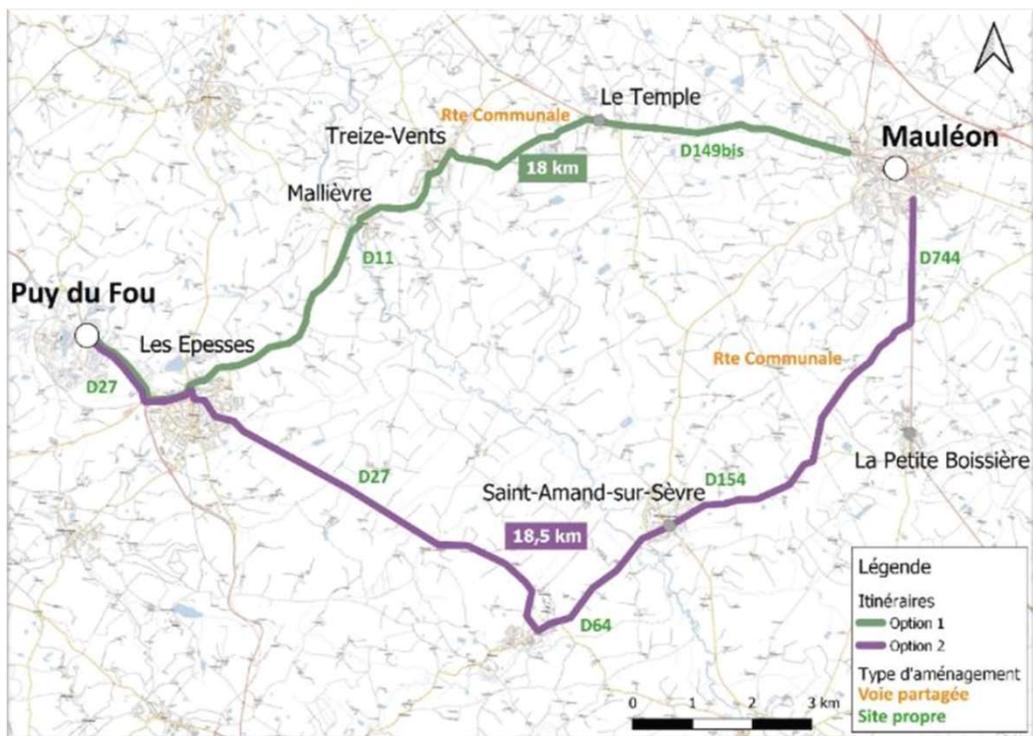
Sources : crédits photo : BL évolution, vélos&territoires, programme « tous à bicyclettes » de la CC du Mont des Avaloirs.

Annexes

- Fiches par axes structurants, utilisées lors des ateliers
- Boîte à outils des aménagements cyclables

Axes structurants territoriaux

Mauléon – Puy du Fou



OPTION 1

Trafic D149bis :
2 000 – 5 000
véhicules/jour



Temps de parcours :

VAE / Vélo : 43/53min

Communes desservies : 5

- Liaison directe ;
- Rejoint la liaison Mallièvre – Puy du Fou ;
- Emprunte routes communales ;
- Connexion avec la Vendée ;
- Mix utilitaire / loisirs / tourisme.

OPTION 2

Trafic D 744 :
2 000 – 5 000 v/j
Trafic D154 :
500 – 2 000 v/j



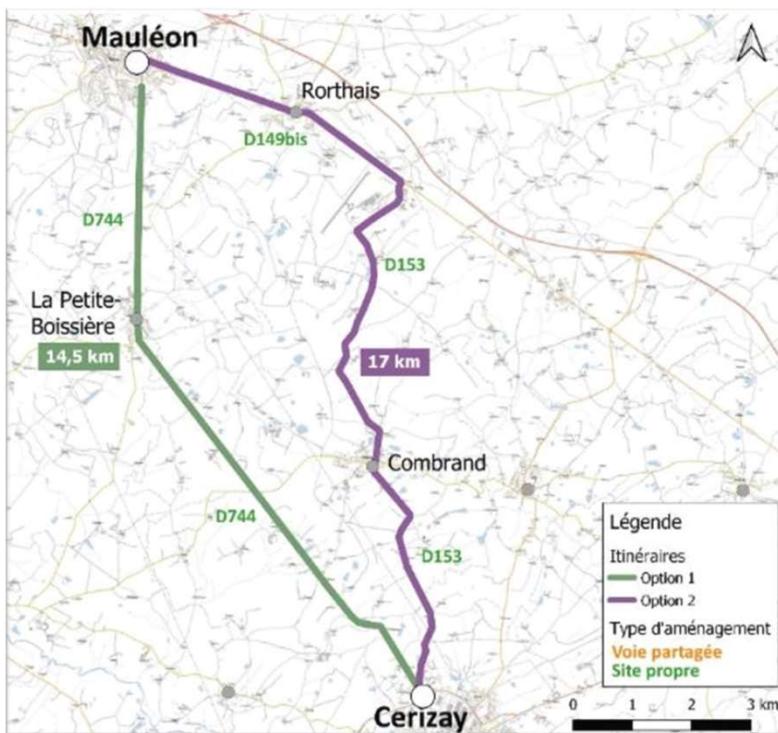
Temps de parcours :

VAE / Vélo 44/55

Communes desservies : 4

- Liaison directe ;
- Utilise la liaison Petite-Boissière – Mauléon ;
- Empreinte routes communales ;
- Mix utilitaire / loisirs / tourisme.

Cerizay - Mauléon



OPTION 1

Trafic D744 :
2 000 – 5 000
véhicules/jour



Temps de parcours :
VAE/ Vélo : 34/43min
Aménagement : Site propre
Communes desservies : 3

- Liaison directe ;
- Aménagement à sécuriser derrière la haie ;
- Axe structurant Nord/Sud ;
- Mix utilitaire / loisirs / tourisme.

OPTION 2

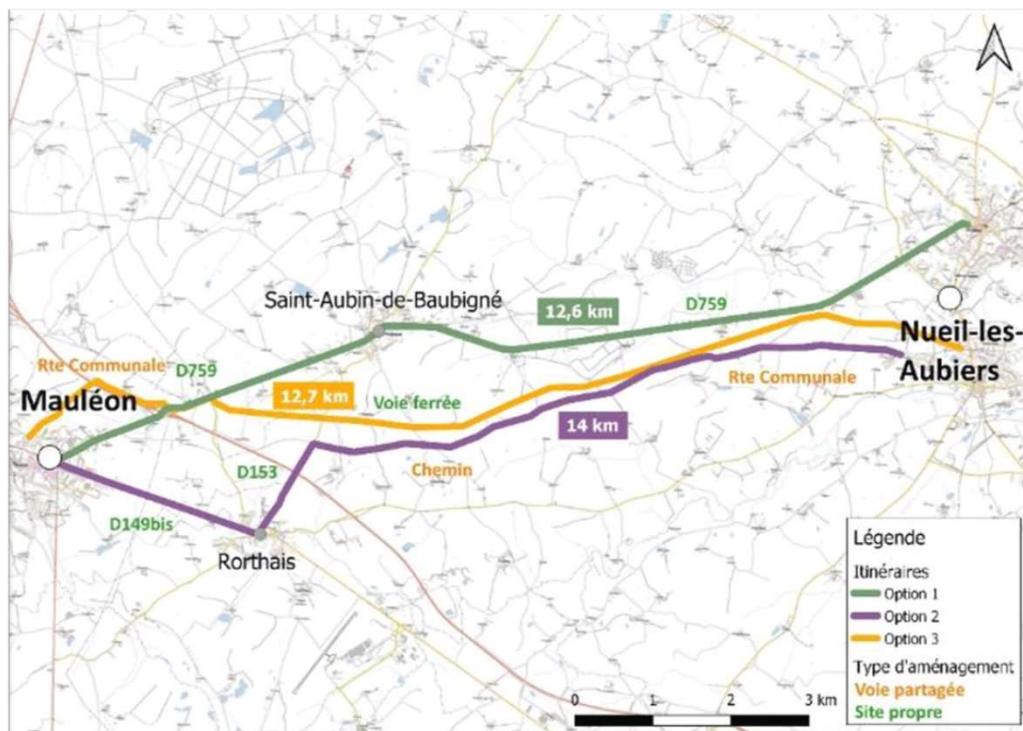
Trafic D153 :
500 – 2 000 v/j
Trafic D149bis :
2 000 – 5 000 v/j



Temps de parcours :
VAE/Vélo : 40/51min
Aménagement : Site propre
Communes desservies : 4

- Liaison moins directe ;
- Rejoint le projet cyclable Rorthais – Mauléon ;
- Mix utilitaire / loisirs / tourisme.

Mauléon – Nueil-les-Aubiers



OPTION 2

Trafic D149bis : 2 000 – 5 000 v/j
Trafic D153 : 500 - 2 000 v/j



Temps de parcours :
VAE/Vélo : 33/42min
Aménagement : Site propre
Communes desservies : 3

- Liaison moins directe ;
- Rejoint le projet cyclable Rorthais – Mauléon ;
- Chemins, voies communales apaisés entre D153 et Nueil-les-Aubiers ;
- Mix utilitaire / loisirs / tourisme ;

OPTION 1

Trafic D759 :
 2 000 – 10 000 véhicules/jour



Temps de parcours
VAE/Vélo : 30/37min
Aménagement : Site propre
Communes desservies : 3

- Liaison directe ;
- Aménagement à sécuriser derrière la haie ;
- Axe structurant Est/Ouest ;
- Mix utilitaire / loisirs / tourisme.

OPTION 3

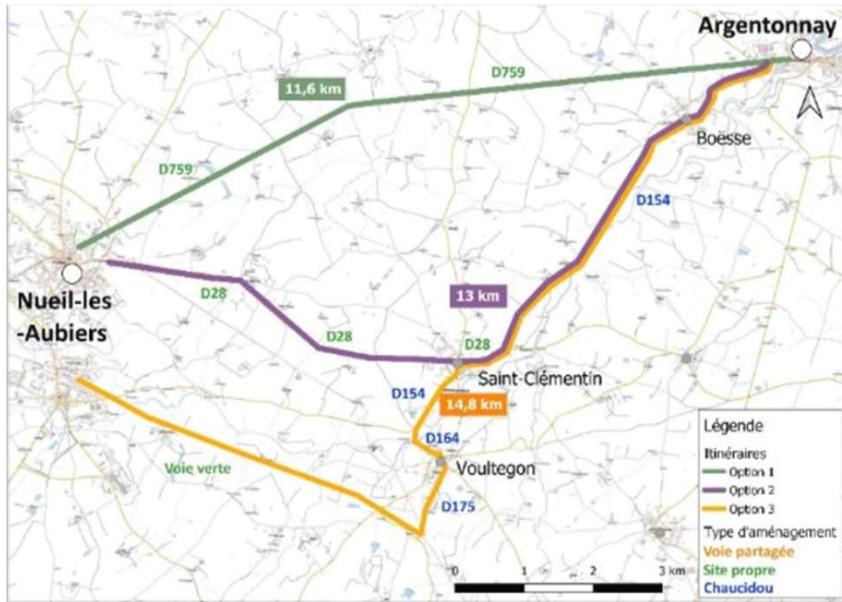
Trafic D759 : 2 000 – 10 000 v/j



Temps de parcours
VAE/Vélo : 30/38min
Communes desservies : 3

- Liaison directe ;
- Dessert plusieurs communes ;
- Utilisation de la voie verte ;
- Routes communales ;
- Mix utilitaire / loisirs / tourisme.

Nueil-les-Aubiers - Argentonnay



OPTION 2

Trafic D28 : 500 – 2 000 v/j
Trafic D154 : < 500 v/j



Temps de parcours :

VAE/Vélo : 31/39 min

Communes desservies : 4

- Liaison moins directe ;
- Dessert plusieurs communes et zones d'emplois (La Vacherasse) ;
- Mix utilitaire / loisirs / tourisme.

OPTION 1

Trafic D759 : 2 000 – 5 000 véhicules/jour



Temps de parcours :

VAE/Vélo : 27/34min

Communes desservies : 2

- Liaison directe ;
- Aménagement à sécuriser derrière la haie ;
- Est-Ouest
- Mix utilitaire / loisirs / tourisme.

OPTION 3

Trafic D28 : 500 – 2 000 v/j
Trafic D154/D175 : < 500 v/j
Trafic D164 : 500 – 2 000 v/j



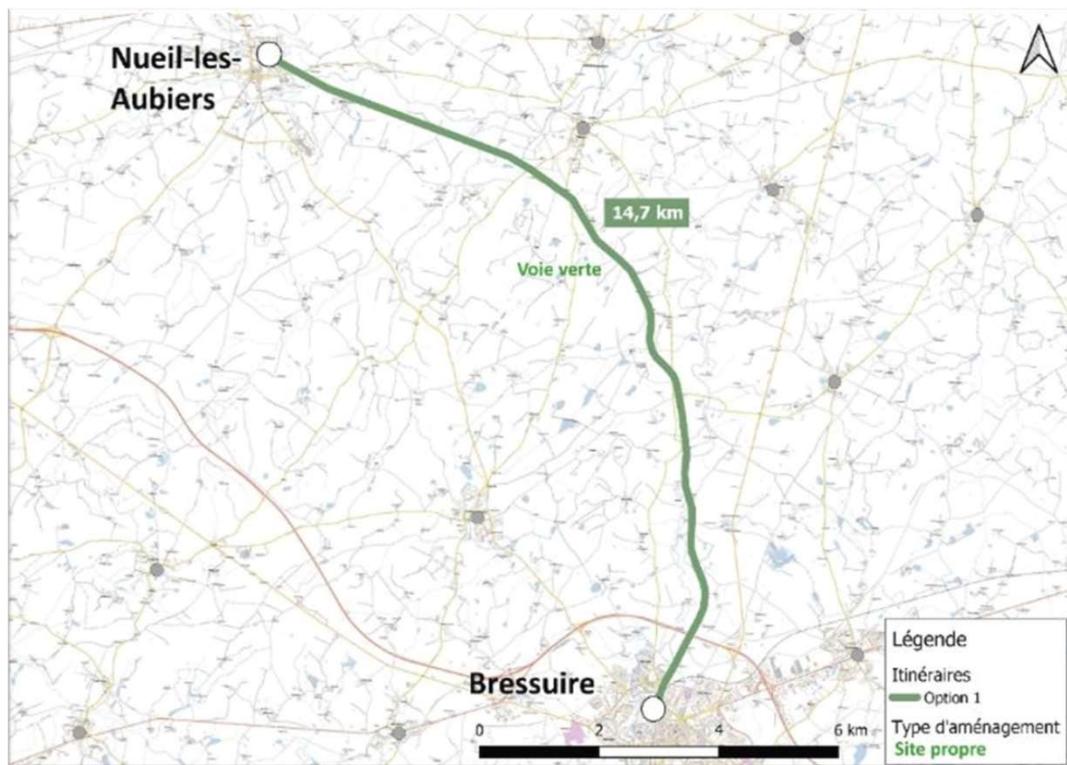
Temps de parcours :

VAE/Vélo : 35/44min

Communes desservies : 5

- Liaison moins directe ;
- Dessert plusieurs communes ;
- Utilisation de la voie verte et mutualisation itinéraire Argentonnay – Bressuire.
- Mix utilitaire / loisirs / tourisme.

Nueil-les-Aubiers – Bressuire / Argentonnay - Bressuire



OPTION 1



Temps de parcours :
VAE/Vélo : 35/44min
Communes desservies : 3

- Liaison directe ;
- Revêtement à améliorer ;
- Connexion à Bressuire à créer grâce à une passerelle ;
- Mix utilitaire / loisirs / tourisme.

OPTION 1

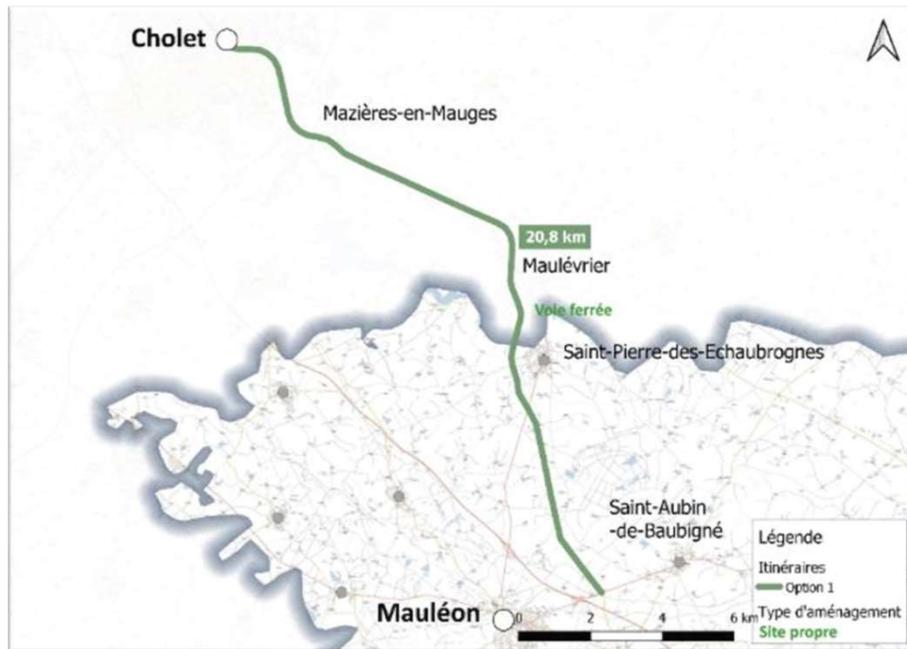
Trafic D28 : 500 – 2 000 v/j
Trafic D154/D175 : < 500 v/j
Trafic D164 : 500 – 2 000 v/j



Temps de parcours :
VAE/Vélo : 44/56min
Communes desservies : 5

- Liaison directe ;
- 5 communes reliées ;
- Mutualisation liaison Argentonnay-Nueil-les-Aubiers
- Connexion à Bressuire à créer grâce à une passerelle ;
- Mix utilitaire / loisirs / tourisme.

Mauléon - Cholet



OPTION 1



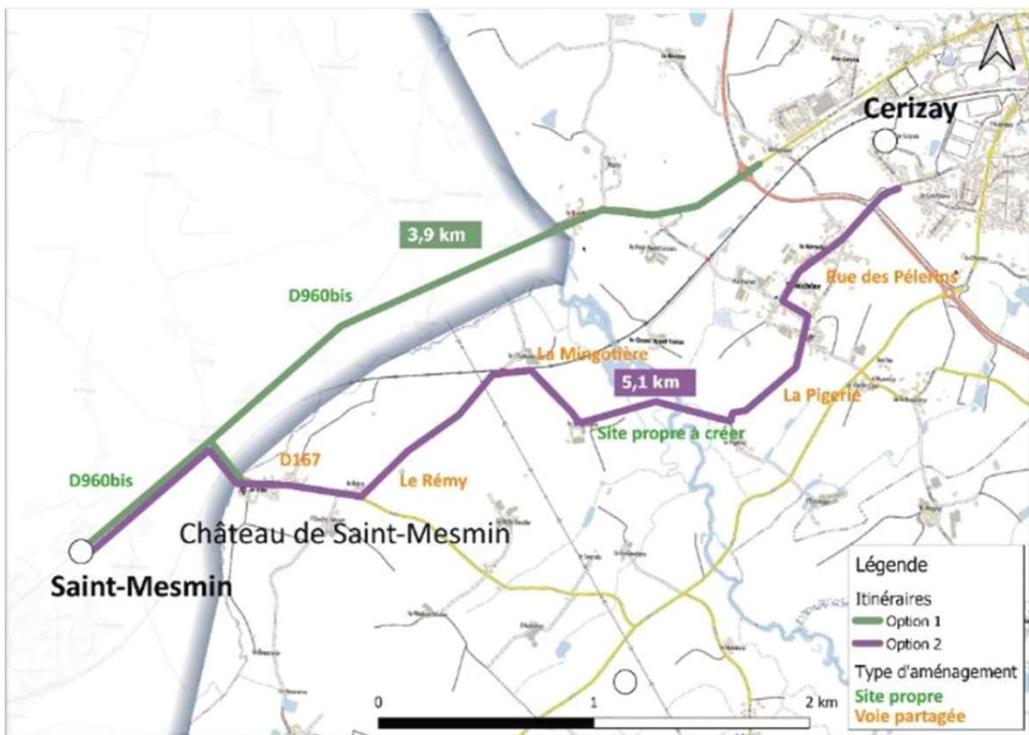
Temps de parcours

VAE/Vélo : 50/62 min

Communes desservies : 5

- Liaison directe ;
- Valorisation du patrimoine ferroviaire ;
- Liaison avec le Maine et Loire ;
- Mix utilitaire / loisirs / tourisme.

Cerizay – Château de Saint-Mesmin



OPTION 1

Trafic D960bis :
2 000 – 5 000
véhicules/jour



Temps de parcours :

VAE / Vélo : 12 min/16 min

Communes desservies : 2

- Liaison directe ;
- Aménagement à sécuriser derrière la haie ;
- Section Saint-Mesmin – Château déjà réalisée ;
- Connexion avec la Vendée ;
- Mix utilitaire / loisirs / tourisme.

OPTION 2

Trafic D167:
2 000 – 5 000 v/j



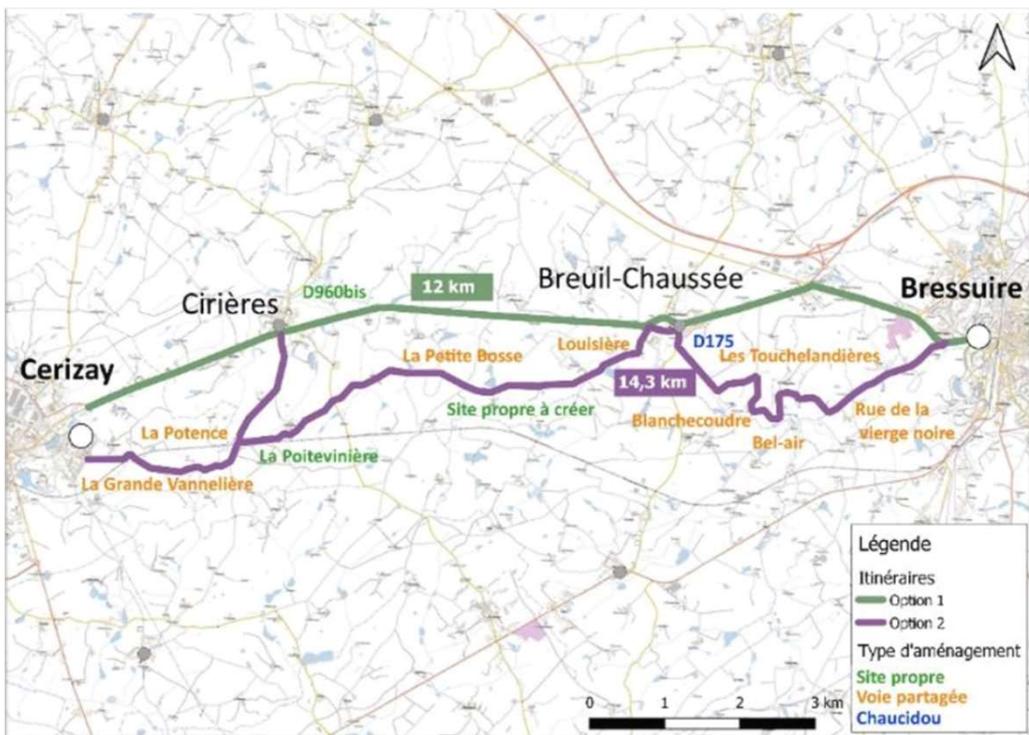
Temps de parcours :

VAE / Vélo : 17 min/22 min

Communes desservies : 2

- Liaison moins directe ;
- Portions à aménager pour relier les routes communales ;
- Option plus apaisée.
- Empreinte routes communales ;
- Mix utilitaire / loisirs / tourisme.

Cerizay – Bressuire



OPTION 1

Trafic D 960bis :
5 000 – 10 000
véhicules/jour



Temps de parcours :
VAE / Vélo : 36min/48min
Communes desservies : 4

- Liaison directe ;
- Aménagement à sécuriser derrière la haie ;
- Liaison structurante Est-Ouest
- Mix utilitaire / loisirs / tourisme.

OPTION 2

Trafic D 175 :
500 – 2 000 v/j



Temps de parcours :
VAE / Vélo : 42min/57min
Communes desservies : 4

- Liaison moins directe ;
- Empreinte routes communales ;
- Quelques liaisons à créer en sites propres ;
- Option plus apaisée ;
- Mix utilitaire / loisirs / tourisme.

Cerizay – Moncoutant-sur-Sèvre



OPTION 1

Trafic D744 :
5 000 – 10 000
véhicules/jour



Temps de parcours :
VAE/Vélo : 33min/45min
Communes desservies : 5

- Liaison directe ;
- Aménagement à créer derrière la haie ;
- Axe structurant Nord/Sud
- Mix utilitaire / loisirs / tourisme.

OPTION 2

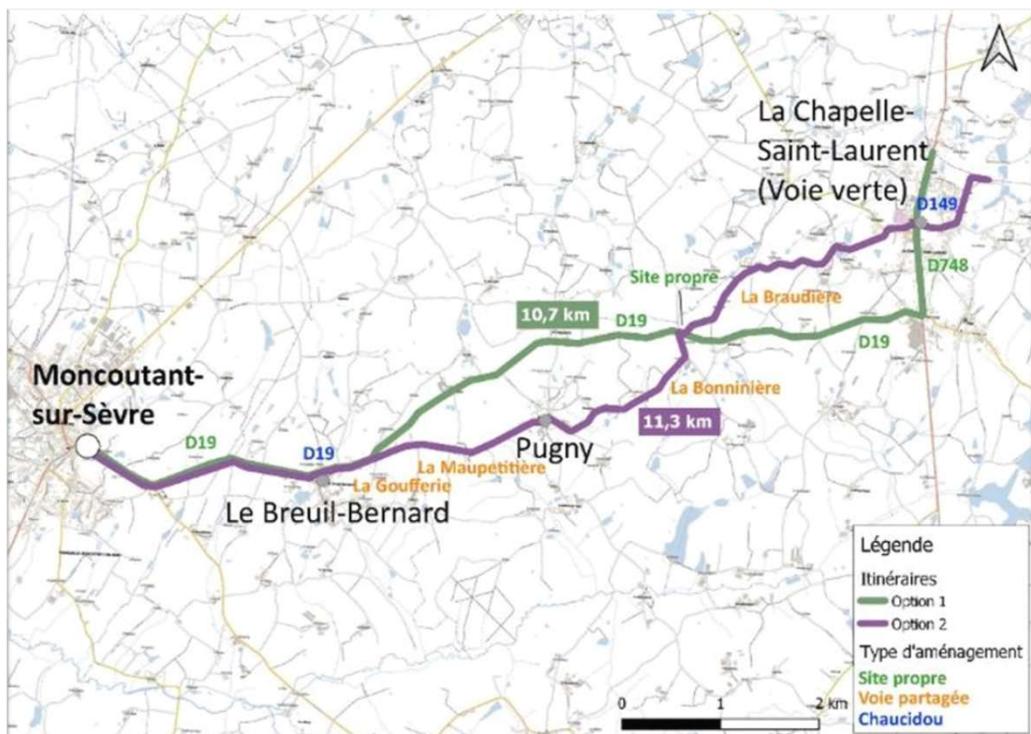
Trafic D33 :
2 000 – 5 000 v/j



Temps de parcours :
VAE/Vélo : 41min/55min
Communes desservies : 4

- Liaison moins directe ;
- Passage par la piste cyclable Moncoutant-La Javrelière ;
- Empreinte routes communales ;
- Option plus apaisée ;
- Mix utilitaire / loisirs / tourisme.

Moncoutant-sur-Sèvre-La Chapelle-Saint-Laurent



OPTION 1

Trafic D19 :
2 000 – 5 000 v/j
Trafic D748 :
2 000 – 5 000 v/j



Temps de parcours :
VAE / Vélo : 32min/42min
Communes desservies : 3

- Liaison directe ;
- Aménagement à protéger derrière la haie ;
- Axe de liaison entre les deux voies vertes ;
- Permet également la liaison des communes au Sud du territoire ;
- Mix utilitaire / loisirs / tourisme.

OPTION 2

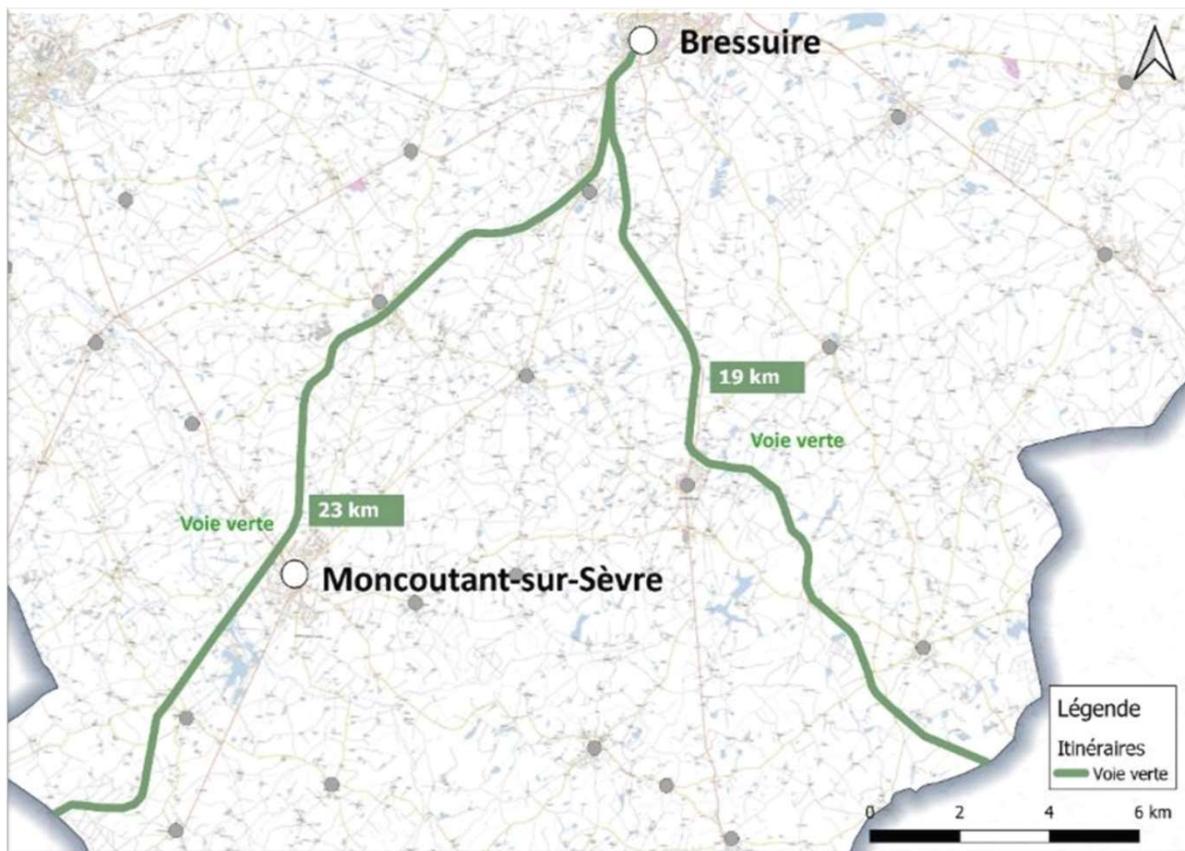
Trafic D 19 :
2 000 – 5 000 v/j
Trafic D149 :
< 500 v/j



Temps de parcours :
VAE / Vélo : 34min/45min
Communes desservies : 4

- Liaison moins directe ;
- Première section sur RD, aménagement à protéger derrière la haie ;
- Empreinte routes communales ;
- Permet également la liaison des communes au Sud du territoire ;
- Mix utilitaire / loisirs / tourisme.

Voie verte Bressuire - Sud



- **Constat :**

Itinéraire direct aujourd'hui plus destiné à du loisir, tourisme.

- **Amélioration pour déplacements utilitaires :**

Un revêtement adapté aux trajets du quotidien en enrobée ;
Connecter les communes à quelques km de la voie verte.

Clessé – Bressuire : 19 km

Temps de parcours :

VAE / Vélo : 45min/57min

Communes desservies : 4

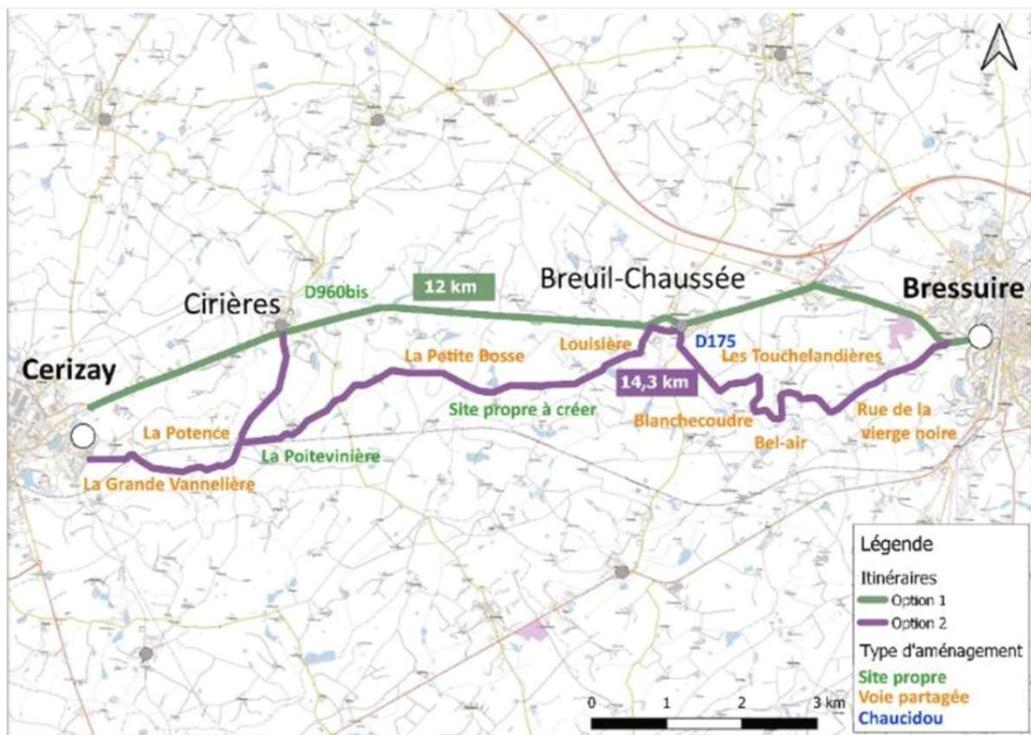
Moncoutant-sur-Sèvre – Bressuire : 23 km

Temps de parcours :

VAE / Vélo : 55min/1h09

Communes desservies : 6

Cerizay – Bressuire



OPTION 1

Trafic D 960bis :
5 000 – 10 000
véhicules/jour



Temps de parcours :
VAE / Vélo : 36min/48min
Communes desservies : 4

- Liaison directe ;
- Aménagement à sécuriser derrière la haie ;
- Liaison structurante Est-Ouest
- Mix utilitaire / loisirs / tourisme.

OPTION 2

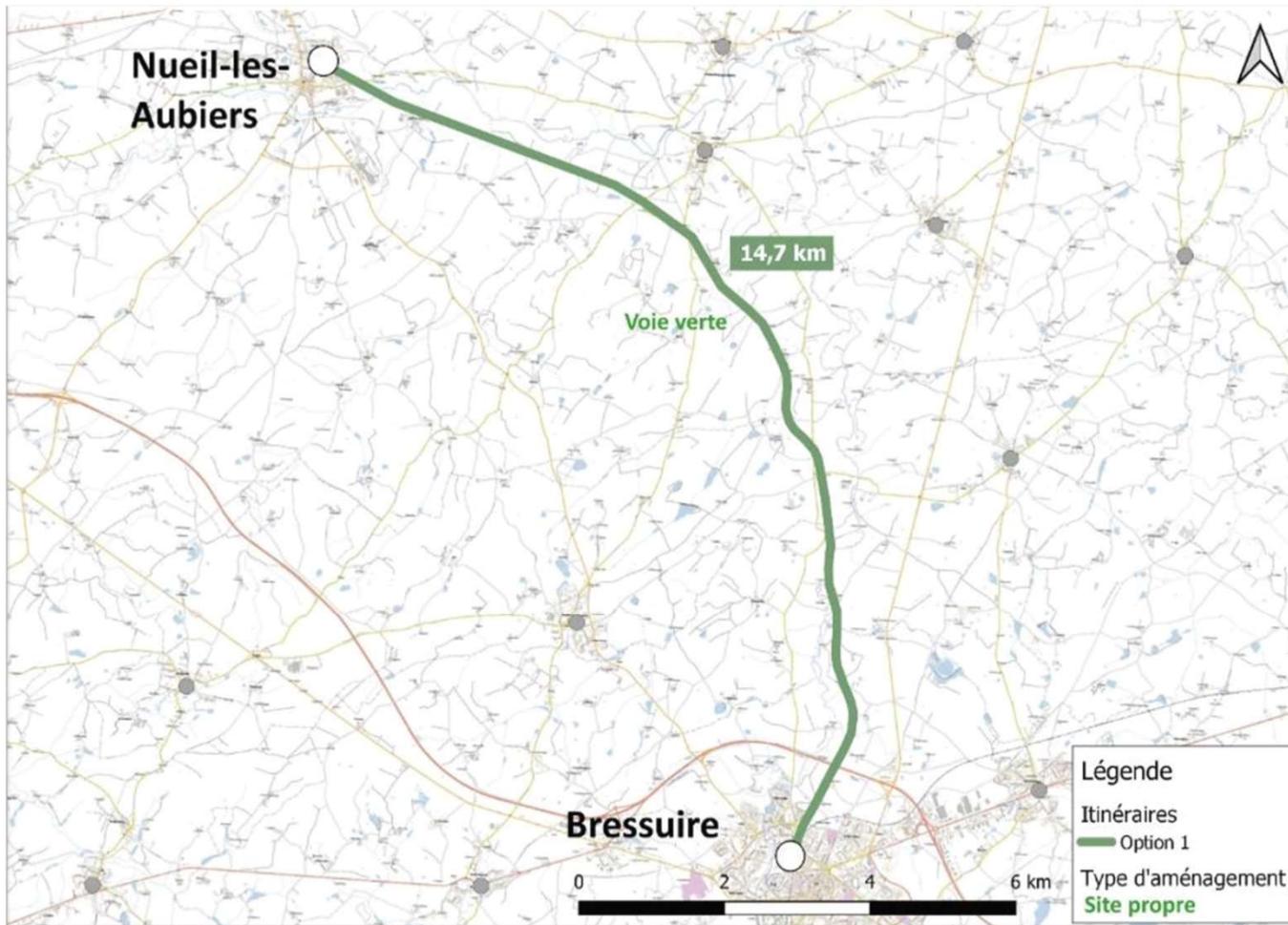
Trafic D 175 :
500 – 2 000 v/j



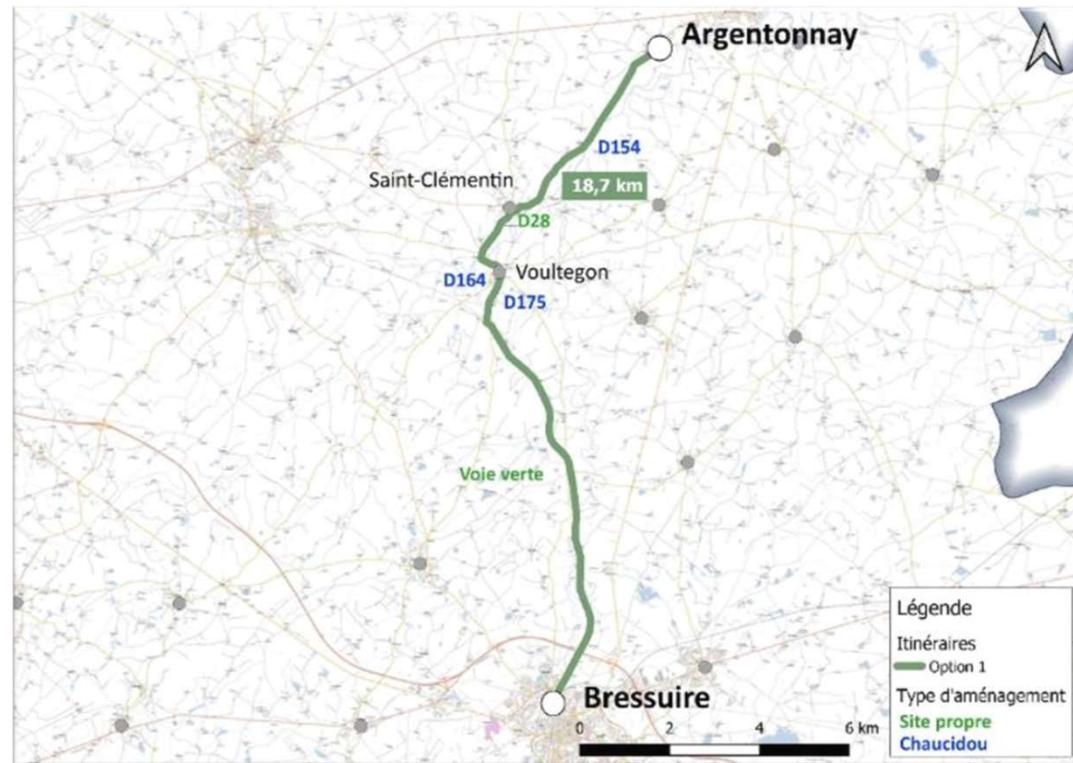
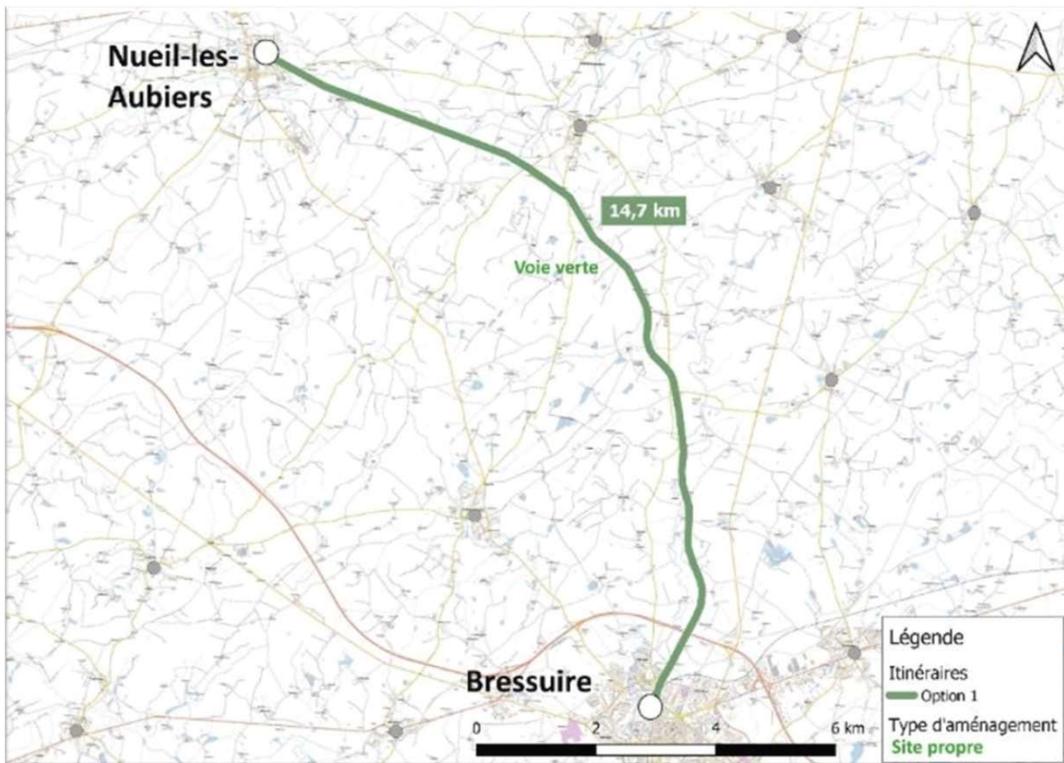
Temps de parcours :
VAE / Vélo : 42min/57min
Communes desservies : 4

- Liaison moins directe ;
- Empreinte routes communales ;
- Quelques liaisons à créer en sites propres ;
- Option plus apaisée ;
- Mix utilitaire / loisirs / tourisme.

Nueil-les-Aubiers – Bressuire / Argentonnay - Bressuire



Nueil-les-Aubiers – Bressuire / Argentonnay - Bressuire



OPTION 1



Temps de parcours :
VAE/Vélo : 35/44min
Communes desservies : 3

- Liaison directe ;
- Revêtement à améliorer ;
- Connexion à Bressuire à créer grâce à une passerelle ;
- Mix utilitaire / loisirs / tourisme.

OPTION 1

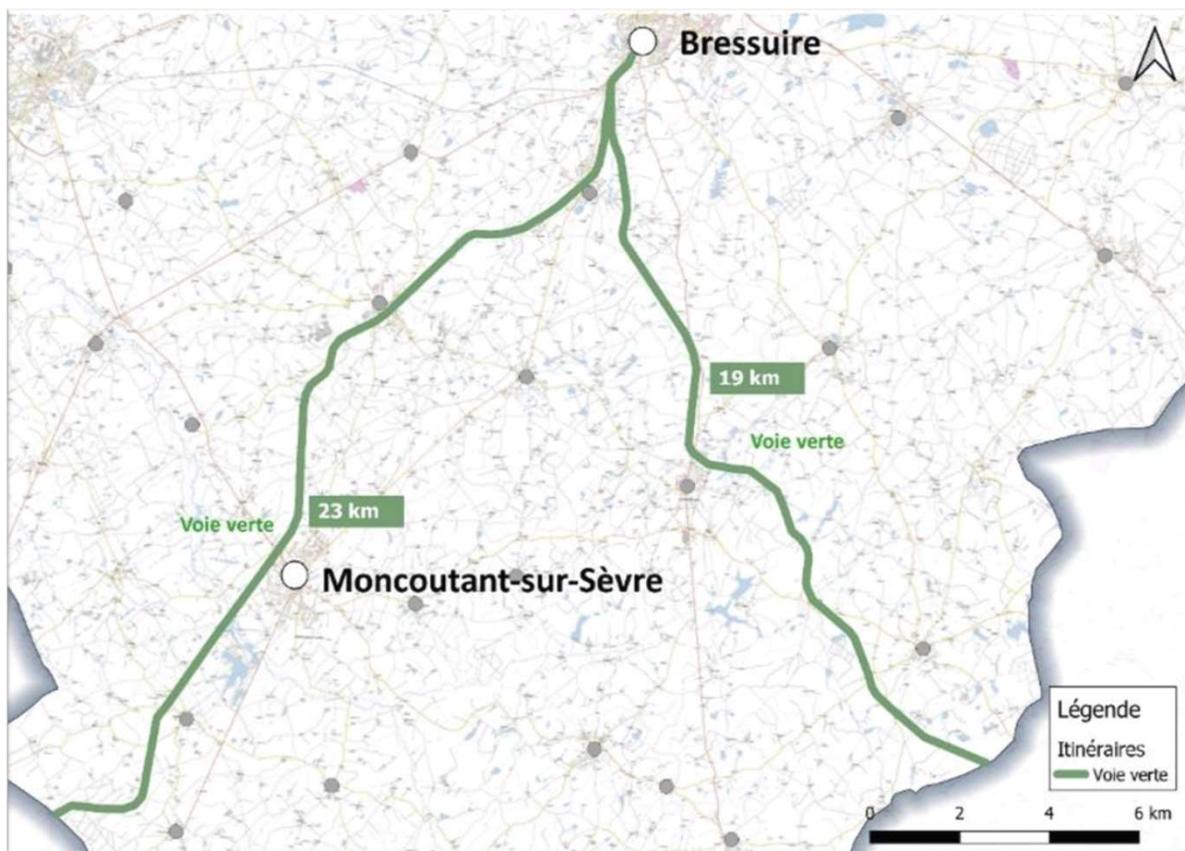
Trafic D28 : 500 – 2 000 v/j
Trafic D154/D175 : < 500 v/j
Trafic D164 : 500 – 2 000 v/j



Temps de parcours :
VAE/Vélo : 44/56min
Communes desservies : 5

- Liaison directe ;
- 5 communes reliées ;
- Mutualisation liaison Argentonnay-Nueil-les-Aubiers
- Connexion à Bressuire à créer grâce à une passerelle ;
- Mix utilitaire / loisirs / tourisme.

Voie verte Bressuire - Sud



Clessé – Bressuire : 19 km

Temps de parcours :

VAE / Vélo : 45min/57min

Communes desservies : 4

Moncoutant-sur-Sèvre – Bressuire : 23 km

Temps de parcours :

VAE / Vélo : 55min/1h09

Communes desservies : 6

- **Constat :**

Itinéraire direct aujourd'hui plus destiné à du loisir, tourisme.

- **Amélioration pour déplacements utilitaires :**

Un revêtement adapté aux trajets du quotidien en enrobée ;
Connecter les communes à quelques km de la voie verte.

■ PRESENTATION DE LA BOITE A OUTILS DES AMENAGEMENTS CYCLABLES

Méthode

Aménagements et jalonnement type

Les scénarios qui suivent sont construits à l'aide de ratio financiers :

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

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

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



Critères de choix des aménagements

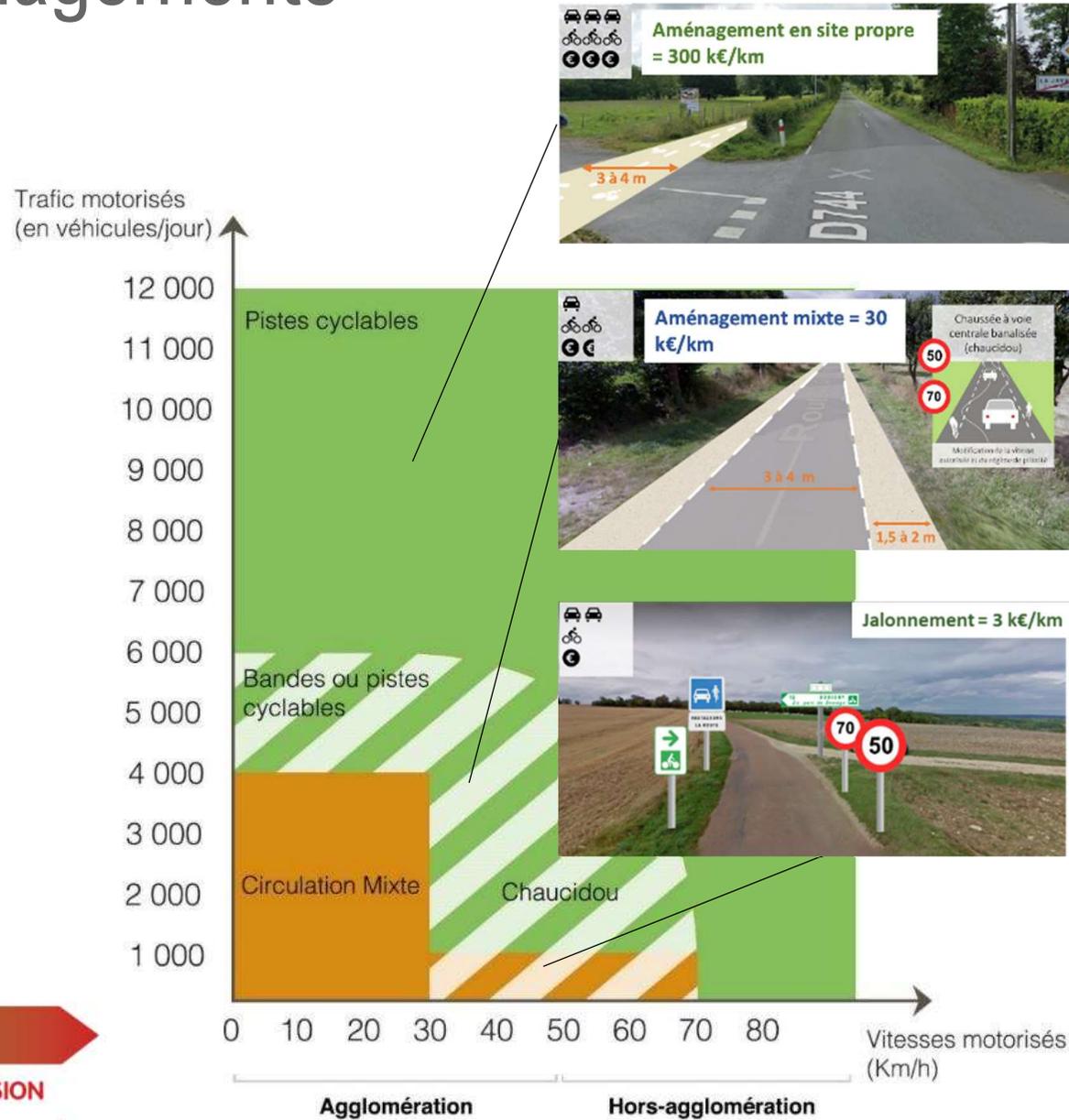
La possibilité pour les vélos de partager la voirie avec les véhicules motorisés dépend de deux critères :

➤ Le volume de trafic et vitesses de circulation

En agglomération et au-delà de 4000 véhicules par jour (dans les deux sens) dont 400 aux heures de pointes et à des vitesses supérieures à 30 km/h, le partage de la voirie n'est pas possible entre les vélos et les véhicules motorisés.

Hors agglomération et au dessus de 1 000 véhicules par jour (dans les deux sens de circulation), et une vitesse dépassant les 70 km/h le partage de la voirie ne devient plus possible.

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



Charges de trafic & vitesses croissantes

MIXITÉ

- Les couloirs bus-cycles
- Les zones 30
- Les zones de rencontre
- Les aires piétonnes

SÉPARATION

- Les bandes cyclables
- Les pistes sur chaussée
- Les double-sens cyclables
- Les accotements revêtus

ELOIGNEMENT

- Les voies vertes
- Les pistes derrière le stationnement
- Les pistes sur trottoir

EXCLUSION

- Pas d'aménagement

Méthode : boîte à outils des aménagements cyclables



Qu'avons-nous dans notre boîte à outils des aménagement cyclables pour créer les conditions d'une bonne cyclabilité pour tous?

Les aménagements purement cyclables

La piste cyclable bidirectionnelle

- Largeur conseillée entre 3 m et 4 m
- Séparation physique avec la chaussée (plus ou moins forte en fonction du flux motorisé et des conflits générés par le stationnement motorisé)
- Problématiques de connexion aux intersections

La piste cyclable unidirectionnelle

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

La bande cyclable

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



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

Source : France Vélo Tourisme, place au vélo 94, L'île saint Denis, Inddigo

Les aménagements uniquement cyclables

Voie express vélo – en ville

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



Voie express vélo – hors agglomération

- Des voies cyclables en site propre sur tout l'itinéraire
- Aménagement des intersections pour favoriser la fluidité de parcours cyclable et sécuriser
- Largeur minimale de 3m50 pour des croisements confortables
- Bandes réfléchissantes pour guider les cyclistes sur l'axe
- Entretien 365 jours



Source : Chronovélo, réseau de voies cyclables métropolitaines, Grenoble. En cours de déploiement. Bidirectionnelle à la campagne : Caen-la-Mer

Mixité avec les véhicules motorisés

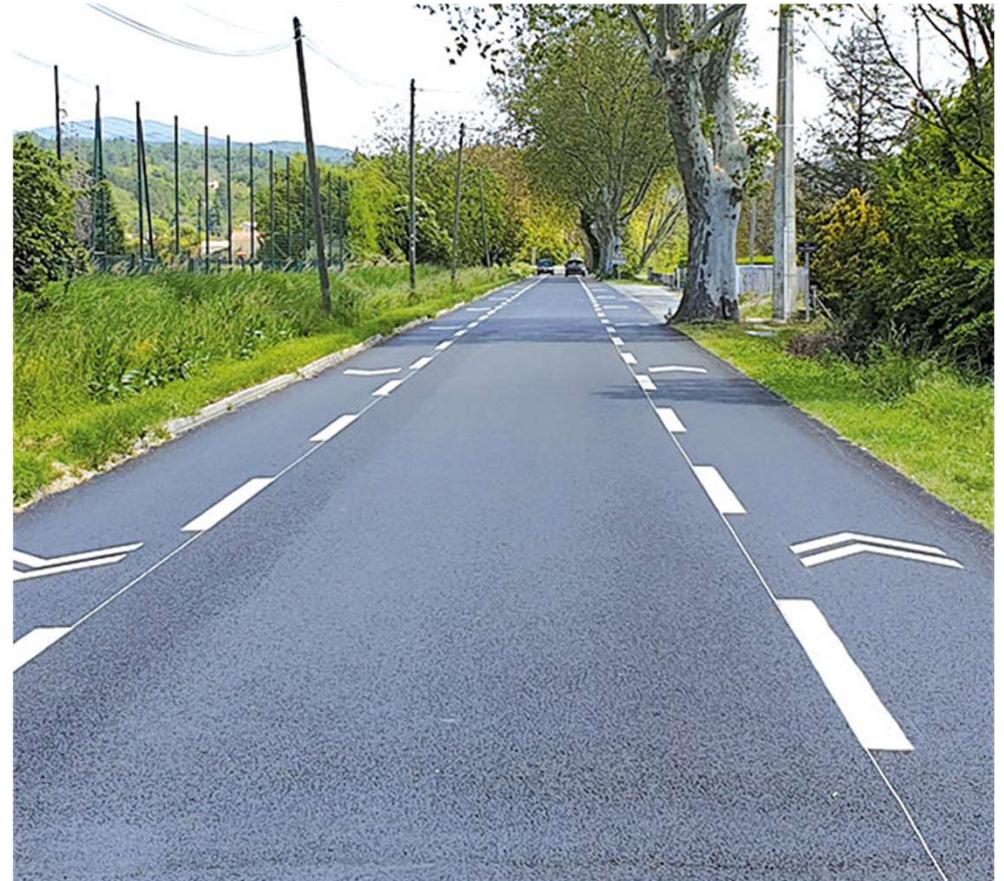
Le double-sens cyclable

- Contre-sens cyclable aménagé sur les voiries à sens unique
- Par défaut dans les Zones 30 et zones de rencontre (sauf arrêté municipal spécifique) depuis la LOM.



Voie centrale banalisée « chaucidou »

- Bandes de rives des deux côtés de la chaussée (franchissables par les véhicules motorisés qui par défaut circule sur la bande centrale)
- Suppression du marquage axial
- Eventuellement pictogramme vélo



Source : Bougez autrement à Blois, Ladepeche.fr, Inddigo

Mixité avec les véhicules motorisés

Zone à trafic limité (ZTL)

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



Zone de Rencontre

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



Source : Wikipedia, Site des véloroutes et voies vertes du Sud, Inddigo

Mixité avec les véhicules motorisés

Zone 30

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



Couloir bus

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



Mixité avec les véhicules motorisés

Le partage de voirie simple

- Utilisation d'une voirie secondaire présentant des trafics inférieurs à 1000 véhicules/jour et des vitesses inférieures à 70km/h
- Possibilité d'implantation du panneau C50 « partage de la route »
- Pas (ou très peu) de poids lourds



Le partage sans transit

- Voirie en impasse pour les automobiles mais transit possible pour les cycles
- Implantation de systèmes de restriction d'accès franchissables par un vélo



Source : Wikipedia, Site des véloroutes et voies vertes du Sud, Inddigo

Mixité avec les véhicules motorisés

Vélorues

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



Apaisement des rues résidentielles

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

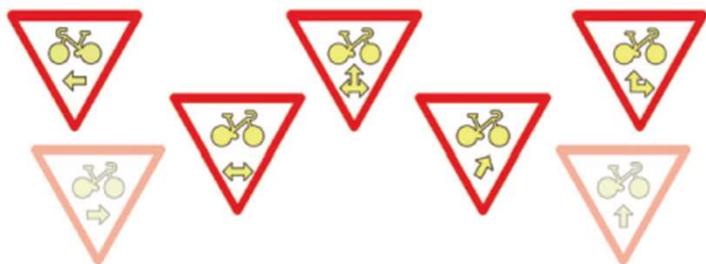


Source : Wikipedia, Nantes Maville

Aménagements légers

Cédez-le-passage-cycliste-au-feu

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



Ecluse avec By-Pass Vélo

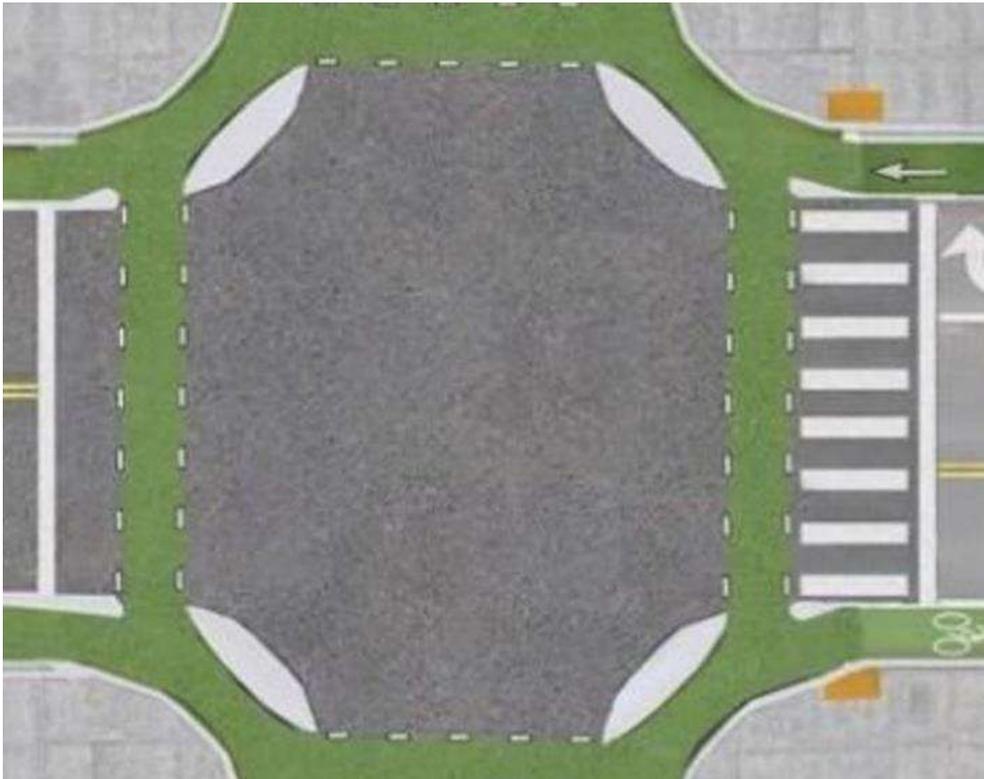
- Dispositif pour l'apaisement de la vitesse sans impact sur la circulation à vélo



Intersections

Intersection Hollandaise

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



Rond-point Hollandais

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



Source : huffington post, Twitter

Mixité avec les piétons

La voie verte

- Aménagement indépendant d'une voirie routière
- Largeur conseillée entre 3 m et 4 m voire plus si forte mixité des usages
- Souvent aménagée sur l'emprise d'anciennes voies ferrées ou de chemins de halage
- Accès autorisé à tous les véhicules non motorisés
- N'a pas d'existence réglementaire en milieu urbain



Aire piétonne

- Cycles autorisés à circuler au pas et sans gêner les piétons (sauf interdiction contraire)



Source: La voix du Nord, France 3 Région, Inddigo

LES 4 PRINCIPES DU RÉSEAU CYCLABLE

Le cycliste a besoin d'un réseau cyclable cohérent, rapide, agréable, sûr et confortable.



La longueur

- Pour construire un réseau, il faut un minimum de kilomètres d'itinéraires cyclables aménagés.



La continuité

- C'est assurer une place aux vélos sur tout leur parcours. Celui-ci pourra ainsi se composer successivement d'une petite route ne nécessitant pas d'aménagements, d'une piste bidirectionnelle, de bandes cyclables, d'une zone 30, d'une voie verte, d'un double-sens cyclable et finir par une piste unidirectionnelle.



Le maillage

- Un réseau doit être maillé, c'est-à-dire qu'il doit constituer une «toile d'araignée», qui permette d'atteindre quasiment tous les secteurs par des itinéraires cyclables visibles qui se superposent au maillage des voiries importantes.



L'entretien

- Un réseau mal entretenu se dégrade rapidement, devient inconfortable et donc inutilisé. En l'absence d'entretien, le cycliste préférera reprendre la chaussée ou ne plus prendre son vélo. La communauté des utilisateurs peut être valablement appelée à contribuer au repérage continu.

- L'AMENAGEMENT DES POLES = LIENS entre SDC et CENTRES BOURG pour une continuité
 - SCHEMAS DE PRINCIPES **PROPOSES** AUX 6 COMMUNES PÔLES GENERATEURS DE DEPLACEMENT IDENTIFIES
 - Les communes peuvent s'appuyer sur ces schémas de principe pour décliner leurs schémas communaux

Aménagement des pôles : utiliser le plan de circulation

Constat :

- Dans les pôles, les axes de transits disposent de peu de place pour la création d'aménagements cyclables sécurisés.
- Axes anxiogènes avec beaucoup de trafic et risque important de conflits et accidents entre usagers.
- A défaut d'utiliser les principaux axes, possibilité de créer des itinéraires inter-quartiers.

But du plan de circulation

- Apaiser les différents quartiers en modifiant certains sens de circulations.
- Casser le trafic de transit, favoriser les modes doux à l'intérieur de ces quartiers.

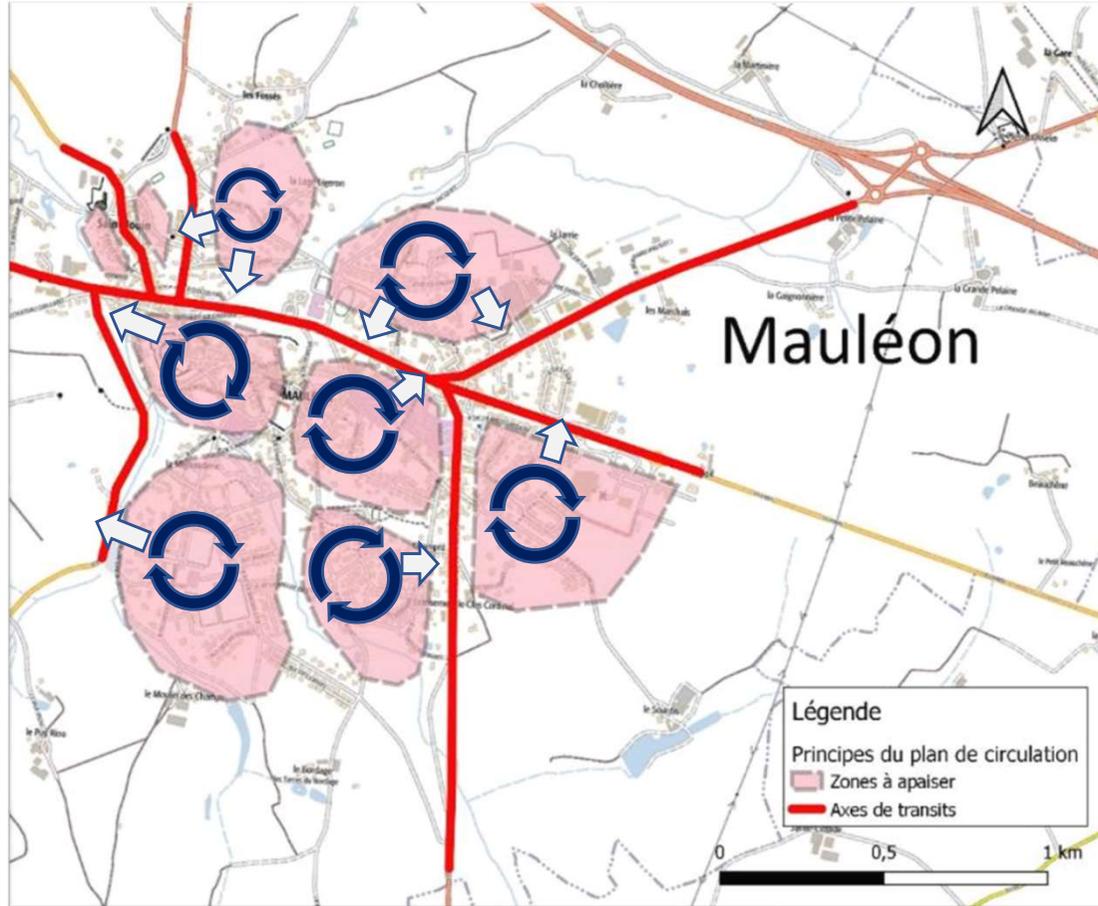
Avantages

- Aménagements nécessitant peu de moyens ;
- Axes apaisés et agréables pour piétons et vélos ;
- Améliorer la qualité de vie des habitants et l'économie locale ;
- Aménagements durables.

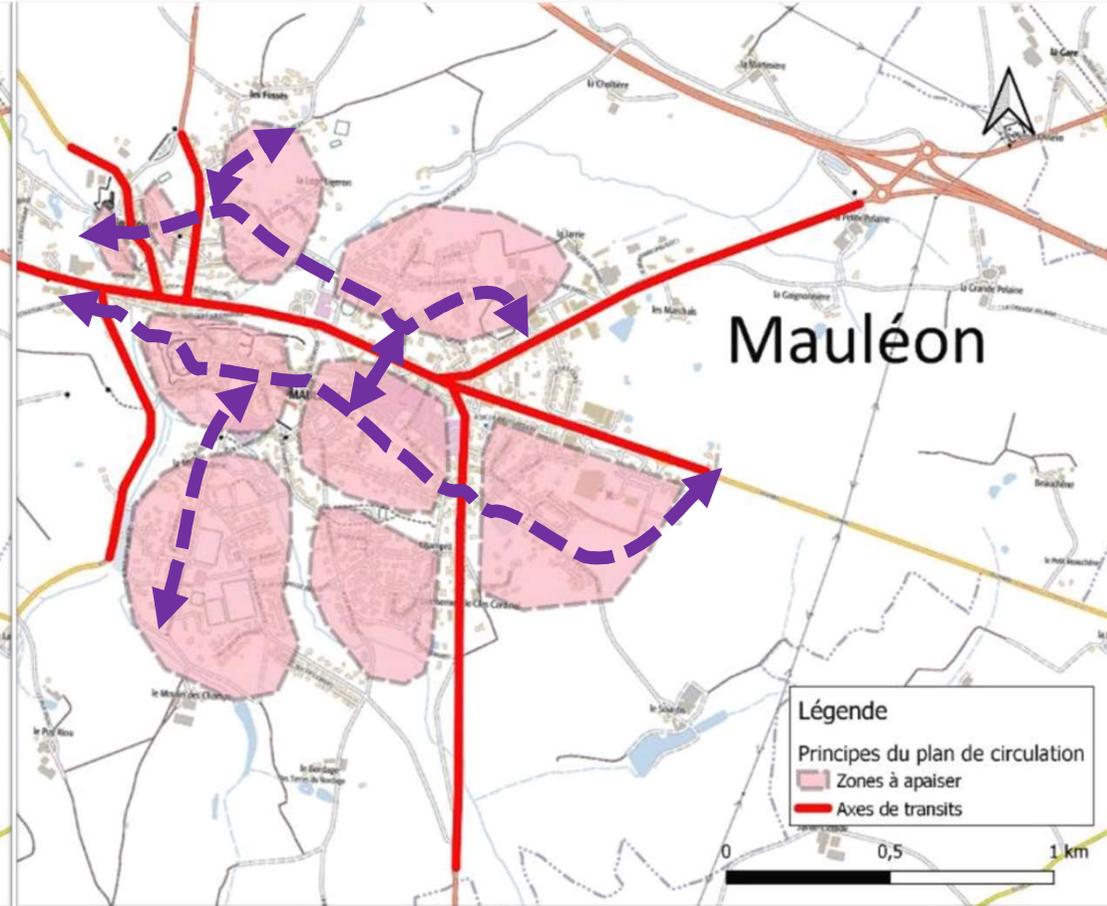
Aménagement des pôles : utiliser le plan de circulation

Fonctionnement :

Circulation des voitures



Circulation des piétons et vélos

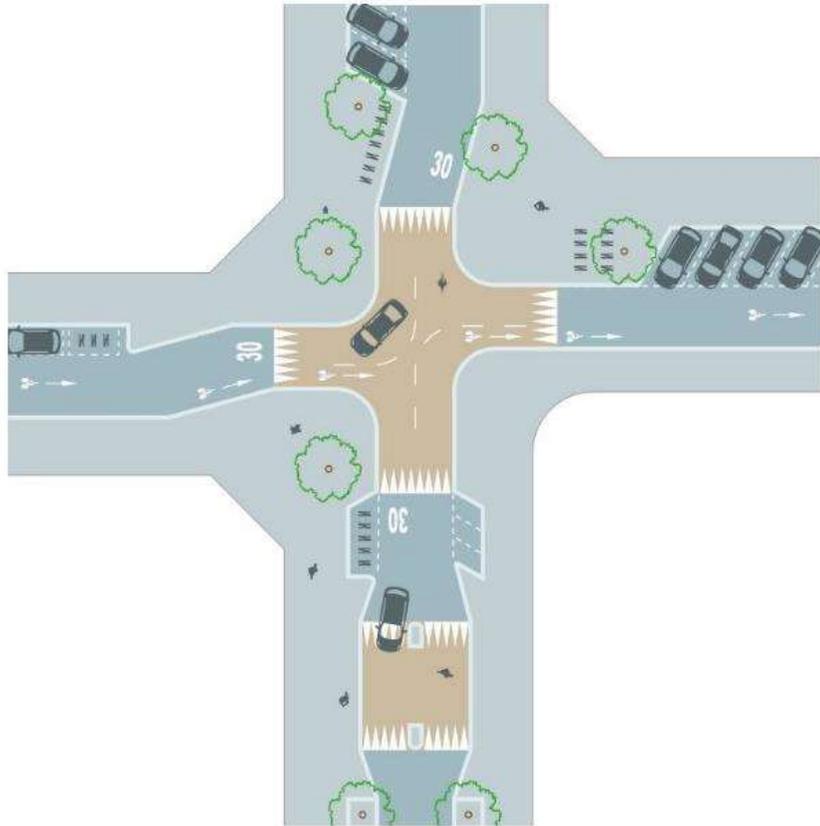


- Pour les voitures, circulation dans les quartiers seulement en desserte locale.
- Pour les modes doux, possibilité de circuler entre les quartiers.

Aménagement des pôles : utiliser le plan de circulation

Fonctionnement :

Dispositifs de ralentissement, d'apaisement.



- A chaque intersection, création de plateau, contraindre la circulation
- Afin d'apaiser le trafic, possibilité d'utiliser des obstacles esthétiques.

Des mesures fortes à appliquer dès aujourd'hui.

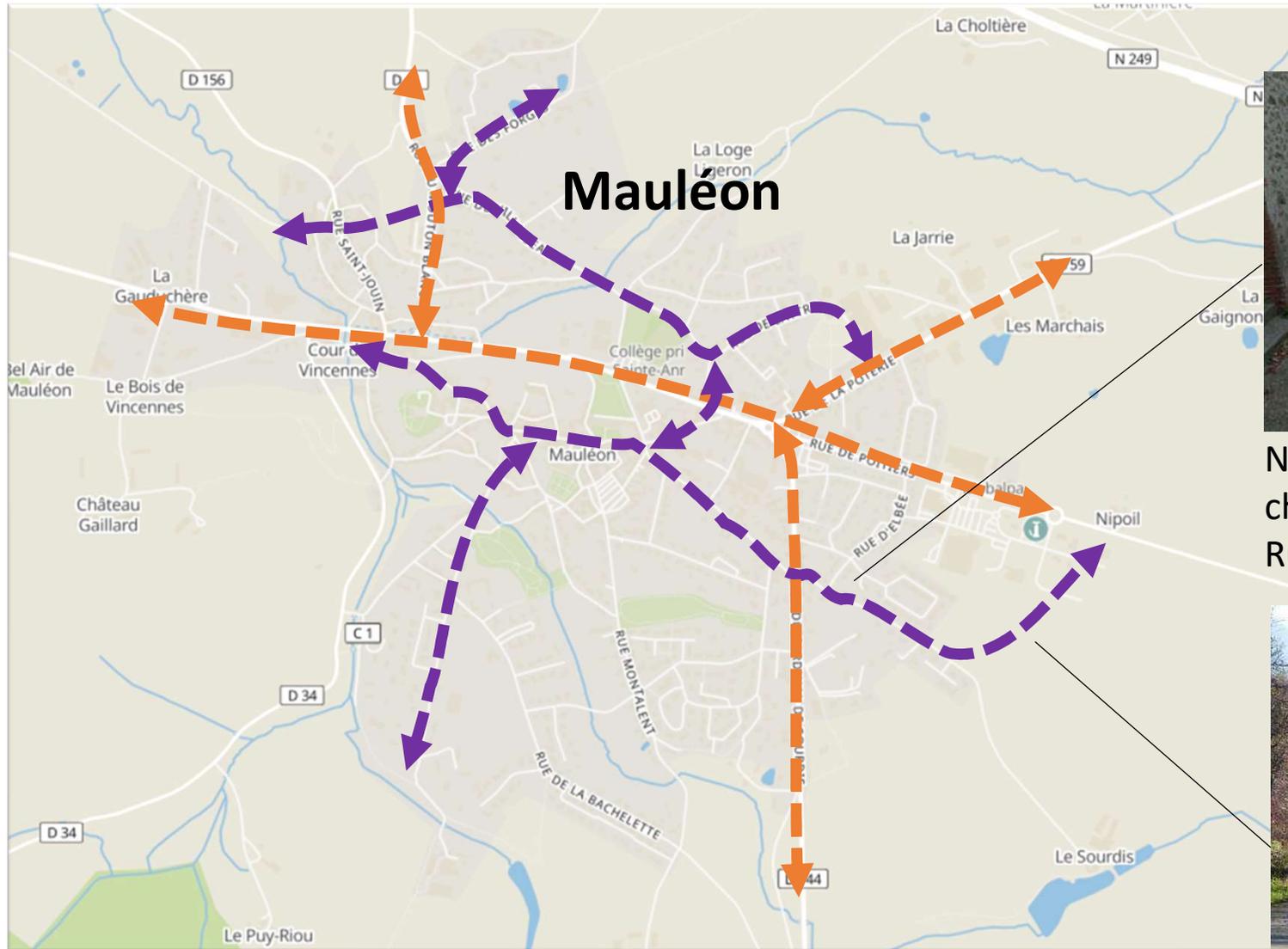
- Généralisation du 30 km/h dans les bourgs, c'est possible.
- Un choix adopté par de nombreuses collectivités
- Campagne des nations-unies pour le 30 km/h
- Sécurité, apaisement des rues, partage de la voirie



Généralisation du 30 km/h, commune d'Haroué : 500 habitants

l'instruction interministérielle sur la signalisation routière a été modifiée : [cf. arrêté du 9 avril 2021 publié au journal officiel du 16 avril.](#)

Désormais « lorsque la vitesse maximale autorisée est abaissée sur l'ensemble de l'agglomération, des marques identiques aux marques de rappel de la vitesse maximale autorisée peuvent être utilisées sans signalisation verticale sur les voies où la vitesse maximale autorisée est maintenue à 50 km/h. »



Neutralisation des trottoirs, changement couleur revêtement
Rue Saint-Pierre - Mauléon



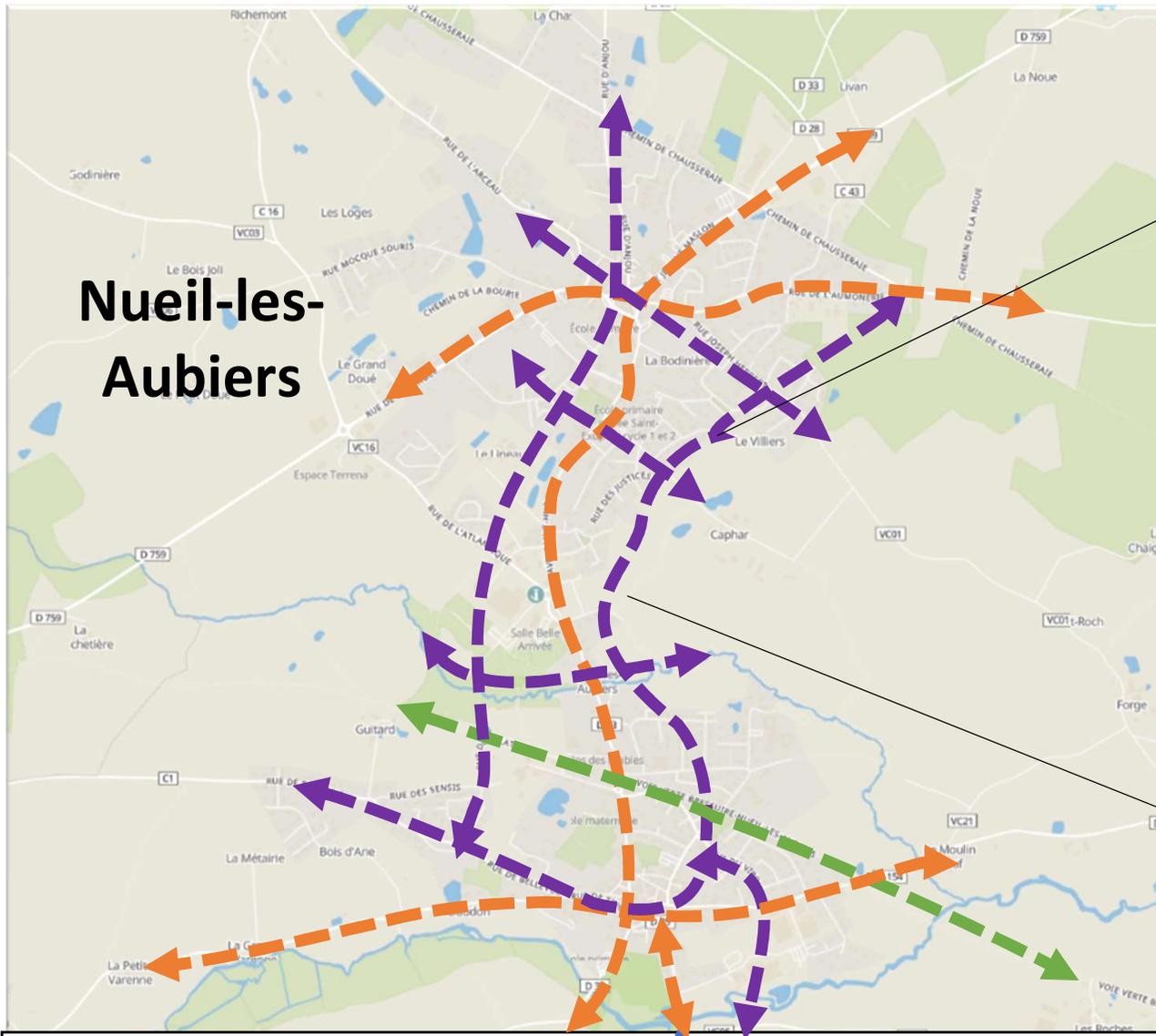
Voie verte (piétons, vélos, cavaliers)

OPTION 1

- Axes dangereux
- Pas de place pour des aménagements cyclables

OPTION 2

- Axes parallèles à la D149bis. Aménagement en zones de rencontres.



Nueil-les-Aubiers

OPTION 1

- Axes dangereux
- Pas de place pour des aménagements cyclables

OPTION 2

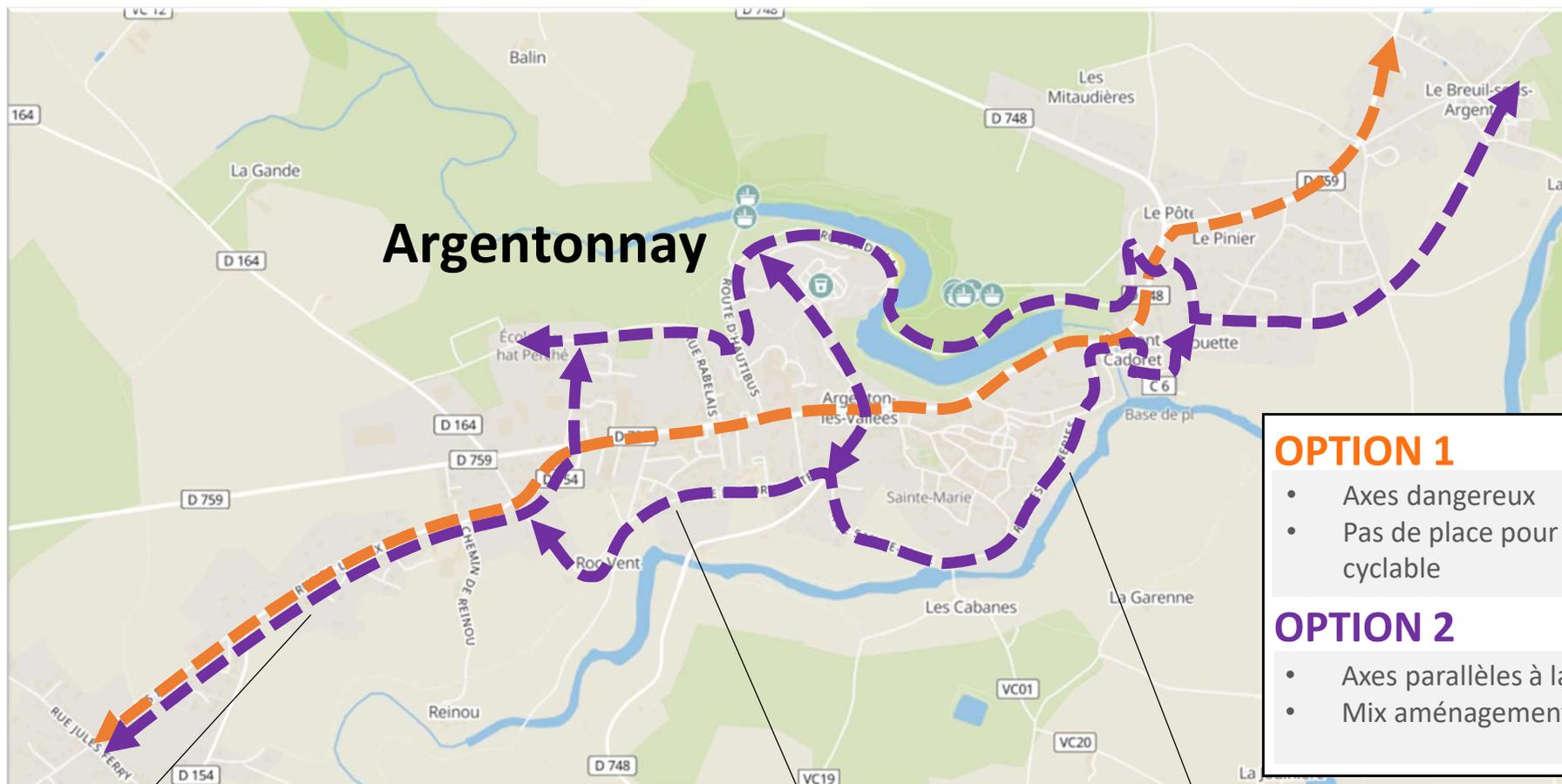
- Axes parallèles à la D33/D759/D154.
- Aménagement en zones de rencontres, voies vertes.



Neutralisation des trottoirs, changement couleur revêtement



Voie verte (piétons, vélos, cavaliers).



OPTION 1

- Axes dangereux
- Pas de place pour un aménagement cyclable

OPTION 2

- Axes parallèles à la D759.
- Mix aménagement, routes apaisées.



Chaucidou avec résine contrastée

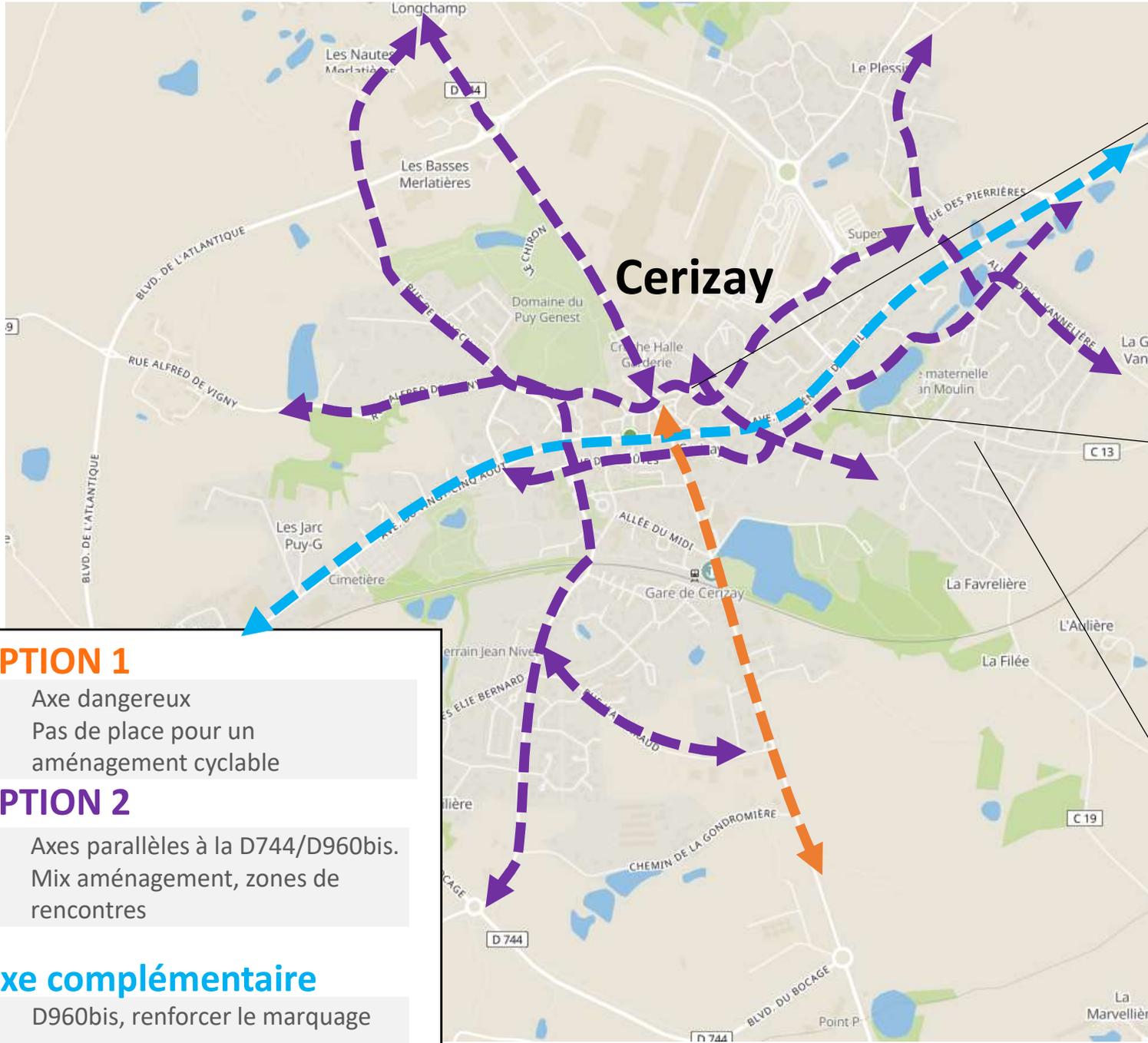


Voie verte (piétons, vélos, cavaliers).



Neutralisation des trottoirs, changement couleur revêtement

Cerizay



OPTION 1

- Axe dangereux
- Pas de place pour un aménagement cyclable

OPTION 2

- Axes parallèles à la D744/D960bis.
- Mix aménagement, zones de rencontres

Axe complémentaire

- D960bis, renforcer le marquage



Chaucidou avec résine contrastée

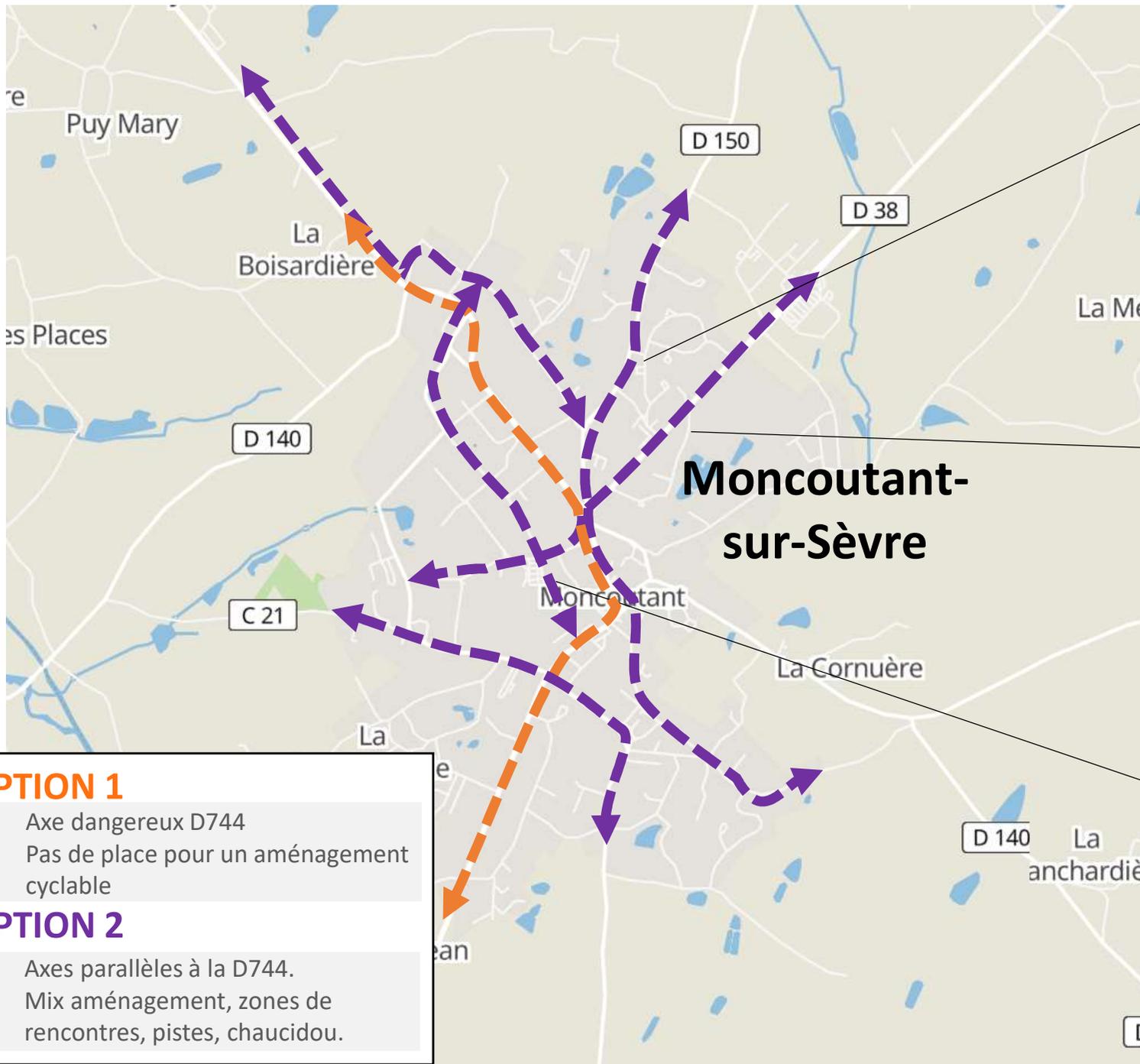


Voie verte (piétons, vélos, cavaliers).



Neutralisation des trottoirs, changement couleur revêtement

Moncoutant-sur-Sèvre



Chaucidou avec résine contrastée



Piste cyclable



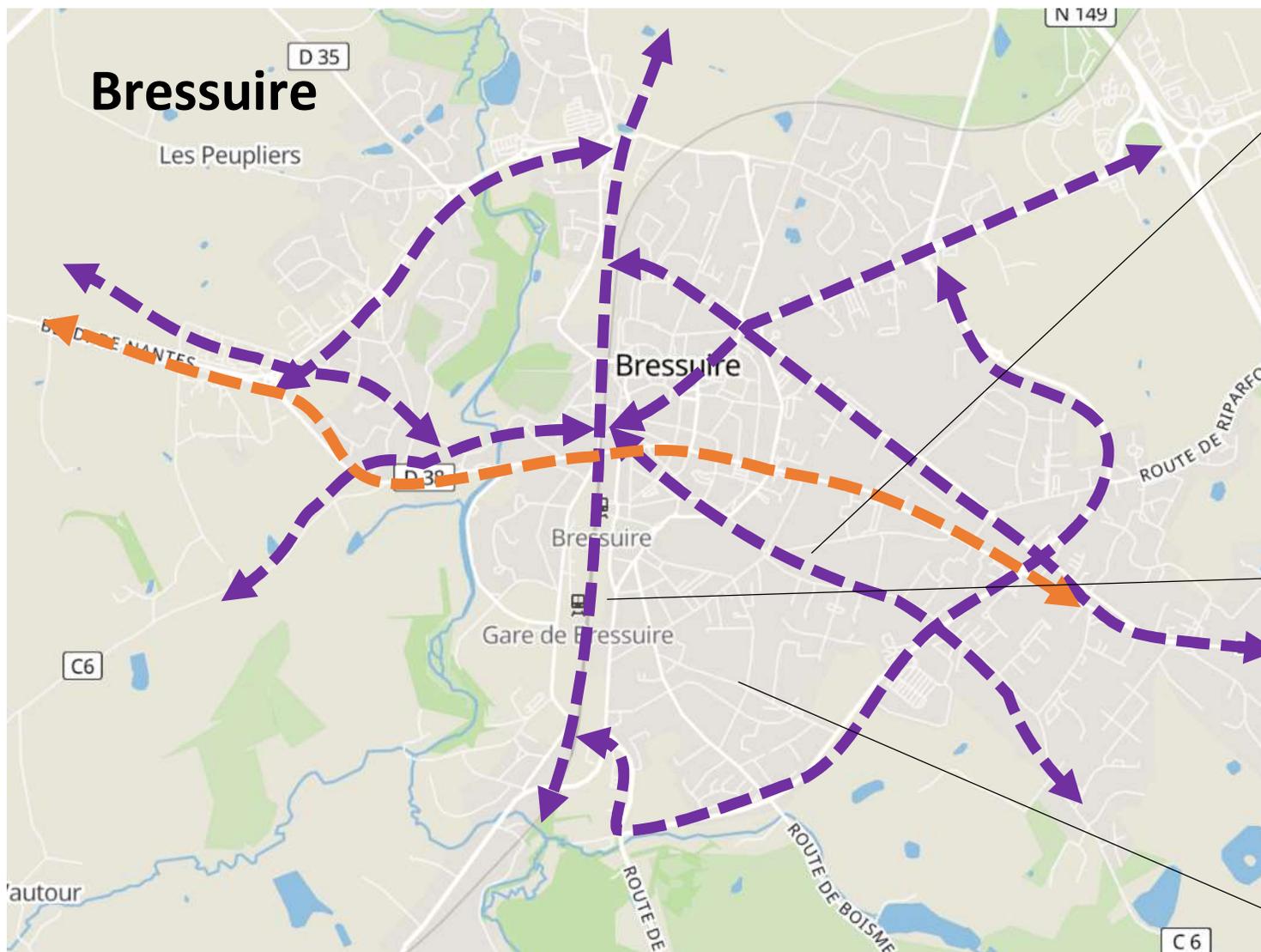
Neutralisation des trottoirs, changement couleur revêtement

OPTION 1

- Axe dangereux D744
- Pas de place pour un aménagement cyclable

OPTION 2

- Axes parallèles à la D744.
- Mix aménagement, zones de rencontres, pistes, chaucidou.



Chaucidou avec résine contrastée



Voie verte (piétons, vélos, cavaliers).



Neutralisation des trottoirs, changement couleur revêtement

OPTION 1

- Axe dangereux
- Pas de place pour un aménagement cyclable

OPTION 2

- Axes structurants vélos.
- Apaisements des quartiers par un plan de circulation
- Liaison entre les voies vertes