

AMO pour l'élaboration du Schéma Directeur Cyclable de Mauges Communauté

INGETEC

Rapport final

Soutenu par



SOMMAIRE

- 1. Introduction
 - 1.1. Contexte général
 - 1.2. Contexte de l'étude

- 2. Méthodologie
 - 2.1. Guides et références
 - 2.2. Retour des communes sur la phase 2

- 3. Présentation du schéma des aménagements cyclables
 - 3.1. Présentation générale
 - 3.2. Présentation des itinéraires
 - 3.3. Présentation des fiches annexes

- 4. Fiches actions
 - 4.1. Aménager et valoriser le réseau cyclable
 - 4.2. Développer les services, sensibiliser et former
 - 4.3. Promouvoir une « Culture vélo »

01

Introduction

1.1

Contexte général

Aménager le réseau cyclable hors agglomération

Potentiel de déplacement à vélo en milieu périurbain et rural

50% des déplacements du quotidien font moins de 5 km dans les territoires ruraux et périurbains

Geovelo @geovelo.fr · 10 h
Nous aussi, on a eu un choc 🤯 C'est pourtant ce que révèle l'INSEE, dans une étude sur les déplacements domicile-travail en voiture.

En plus de contribuer à la sédentarité, les déplacements en voiture sur une aussi courte distance sont évidemment néfastes pour l'environnement.

60%

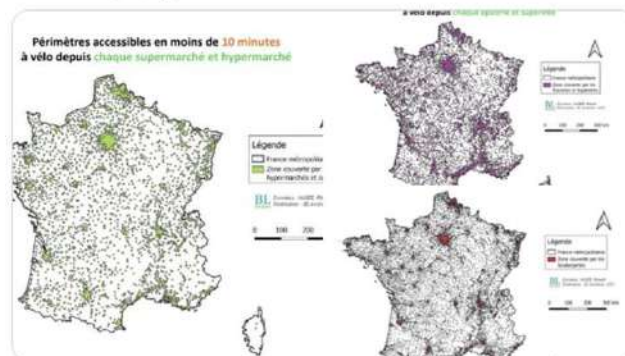
des déplacements domicile - travail de moins de 5 km

se font en voiture



Faire ses courses :

- ➔ 79% des Français vivent à moins de 5 min à vélo d'une boulangerie ;
- ➔ 79% des Français vivent à moins de 10 min à vélo d'une épicerie ;
- ➔ 75% des Français vivent à moins de 10 min à vélo d'un super/hyper marché.



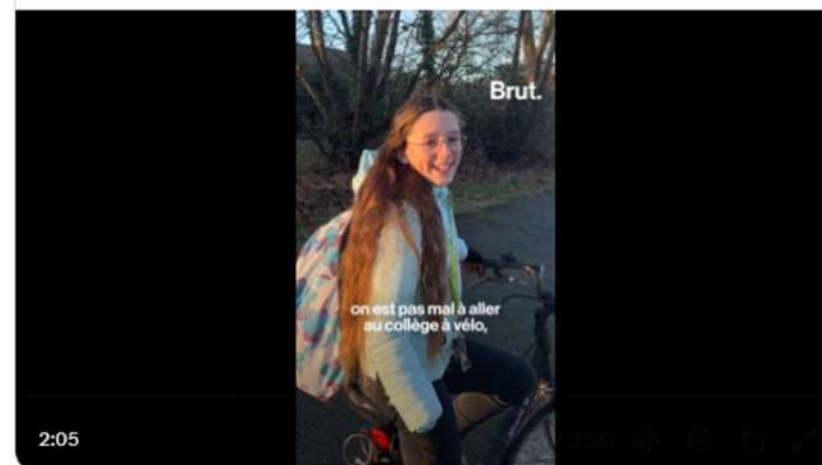
Le vélo serait un privilège des urbains ?

- ➔ 10 % de la population rurale à moins de 20 min à vélo d'une gare principale
- ➔ 37 % de la population rurale à moins de 5 min à vélo d'une boulangerie
- ➔ 40 % de la population rurale à moins de 20 min à vélo d'un collège.

10:06 AM · 3 févr. 2022

ADEME @ademe · 25 août

Seulement 3% des trajets des Français se font à vélo ! ➔ @brutofficial s'est rendu au collège de l'Estey où 85% des élèves viennent à vélo ! Une pratique du vélo renforcée permise en partie par le programme "CEE AVELO" de l'@ademe dont la @gironde a bénéficié 🌟



📍 Aller à l'école. Parmi les 12 millions d'élèves qui se déplacent 4 à 6 fois par semaine :

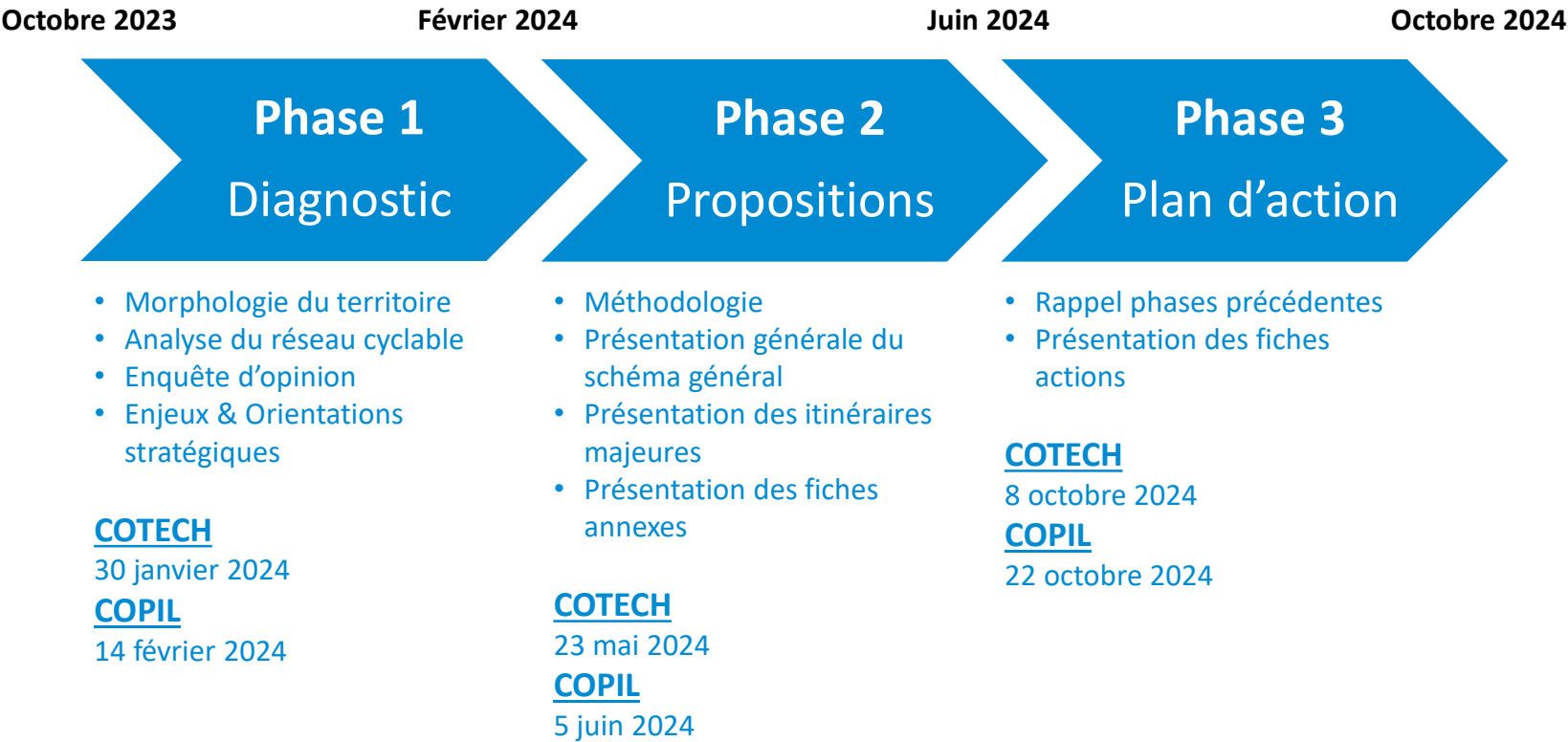
- ➔ 88% des écoliers vivent à moins de 8 min en vélo de leur établissement;
- ➔ 81% des collégiens à moins de 20 min;
- ➔ 67% des lycéens à moins de 20 min.

1.2

Contexte de l'étude

1 – Introduction

Phasage de l'étude



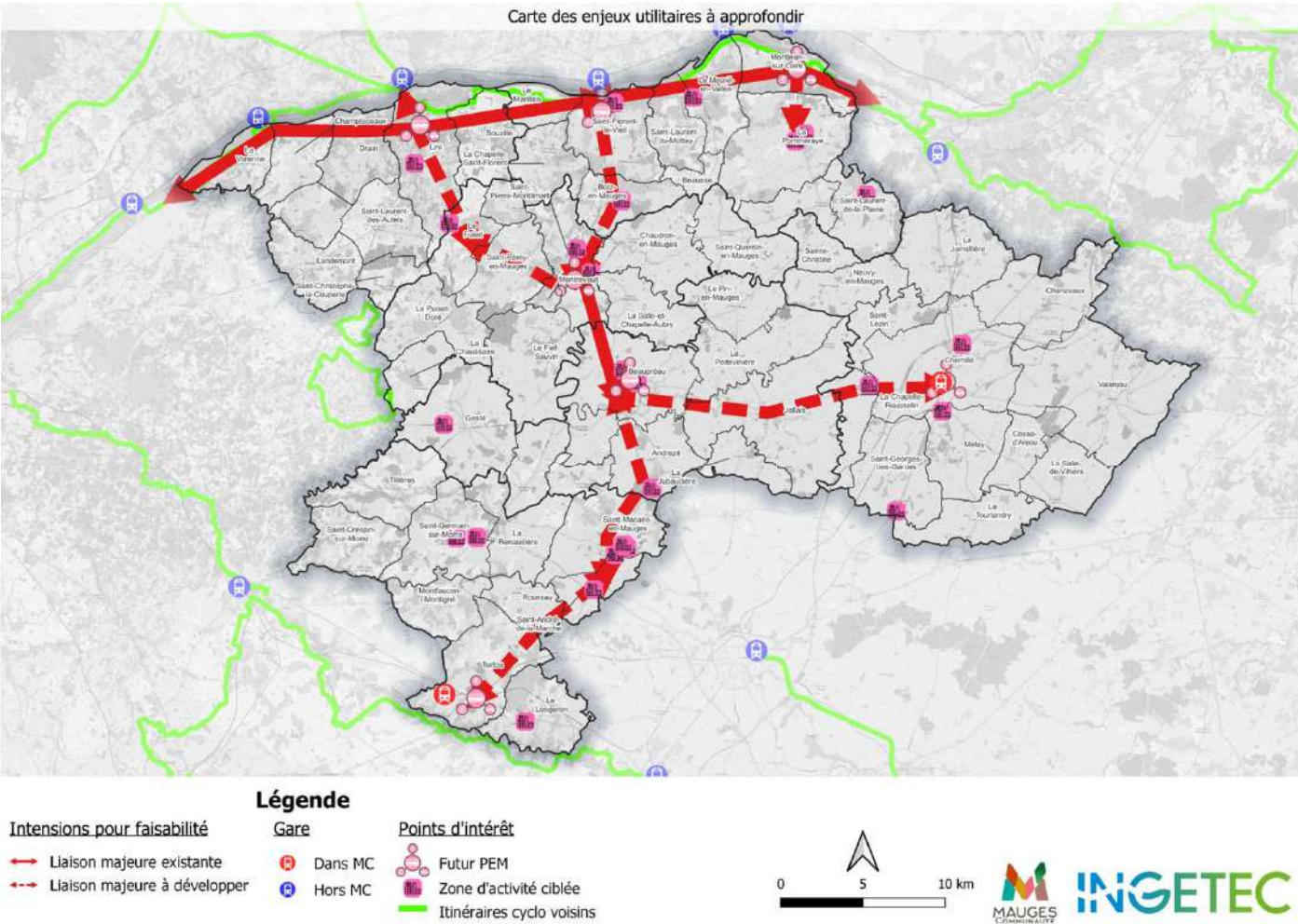
1 – Introduction

Enjeux utilitaires approfondis dans la suite de l'étude

Les phases 2 & 3 de l'étude ont porté sur les enjeux suivants :

- Les liaisons majeures, avec certains tronçons déjà existants, à savoir la Loire à Vélo et la connexion entre Beaupréau et Saint-Pierre-Montlimart

Enjeux validés en comité politique avec les maires et DGS des communes le 29 mai 2024.



1 – Introduction

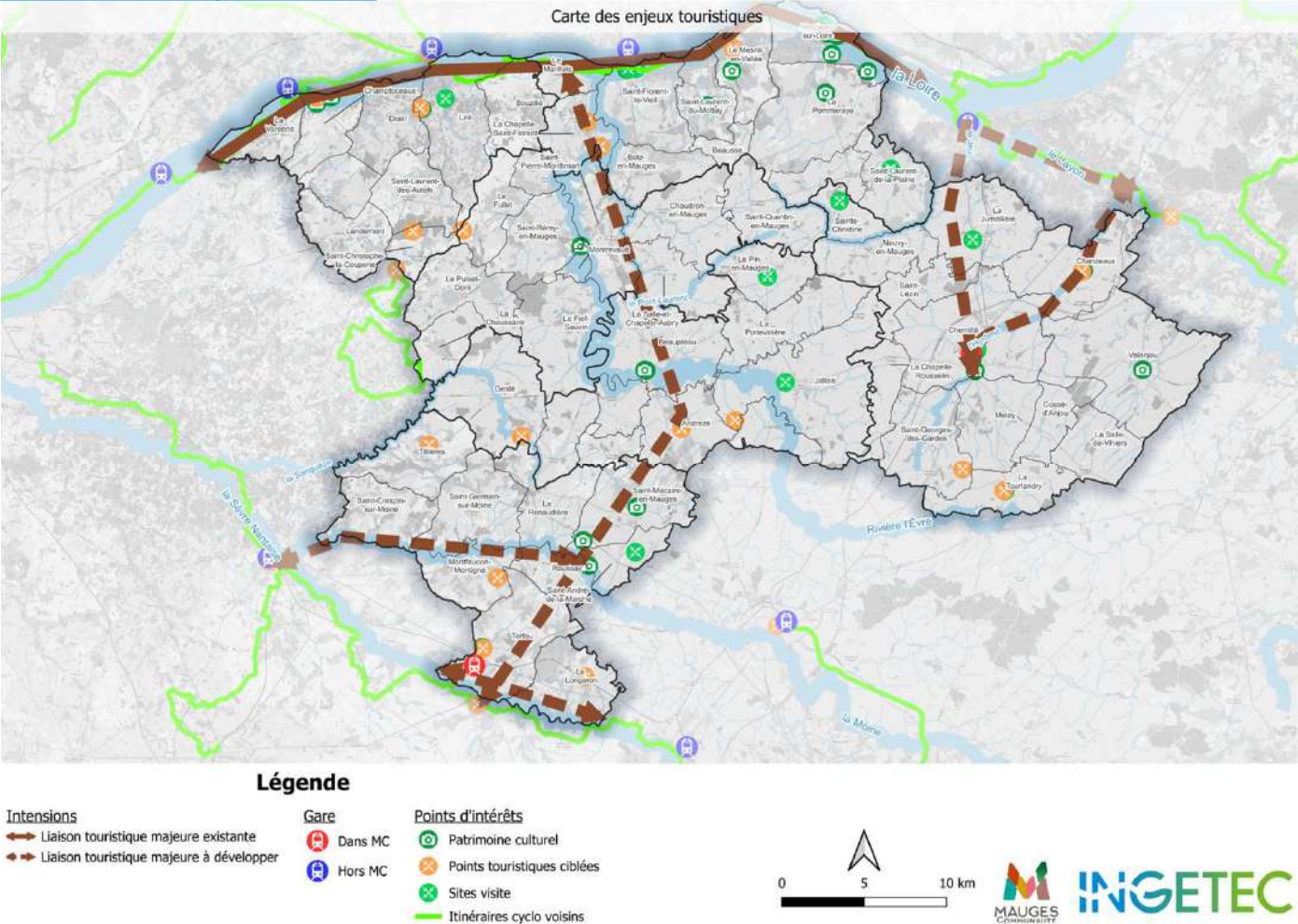
Enjeux touristiques retravaillés à la suite de la phase 1

Les enjeux touristiques ont été redéfinis comme suit :

- 1 axe Nord-Sud, longeant en partie l'Èvre, assurant une connexion entre la Loire à Vélo et les itinéraires cyclo-touristiques au sud du territoire (boucle nord Vendée)
- 1 boucle majeure, visant à devenir un axe structurant pour des boucles plus locales :
 - Boucle Chemillé-en-Anjou, parallèle à l'Hyrôme, assurant la connexion avec les itinéraires du Layon
- 1 axe Est-Ouest existant avec la Loire à Vélo

Enjeux validés en comité politique avec les maires et DGS des communes le 29 mai 2024.

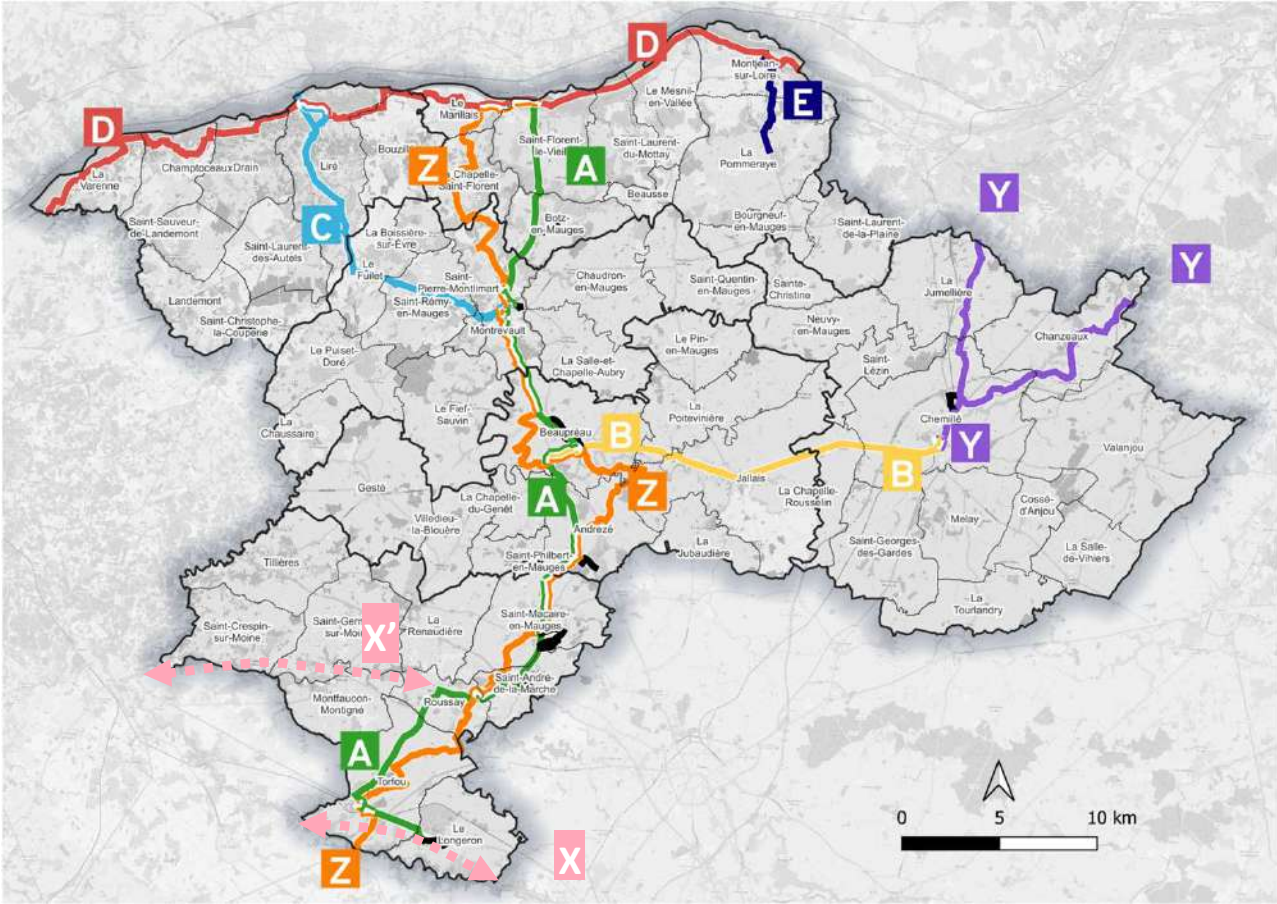
- ❖ 1 axe longeant la Sèvre Nantaise au sud de Sèvremoine et 1 axe longeant la Moine ont été ajouté à titre indicatif



1 – Introduction

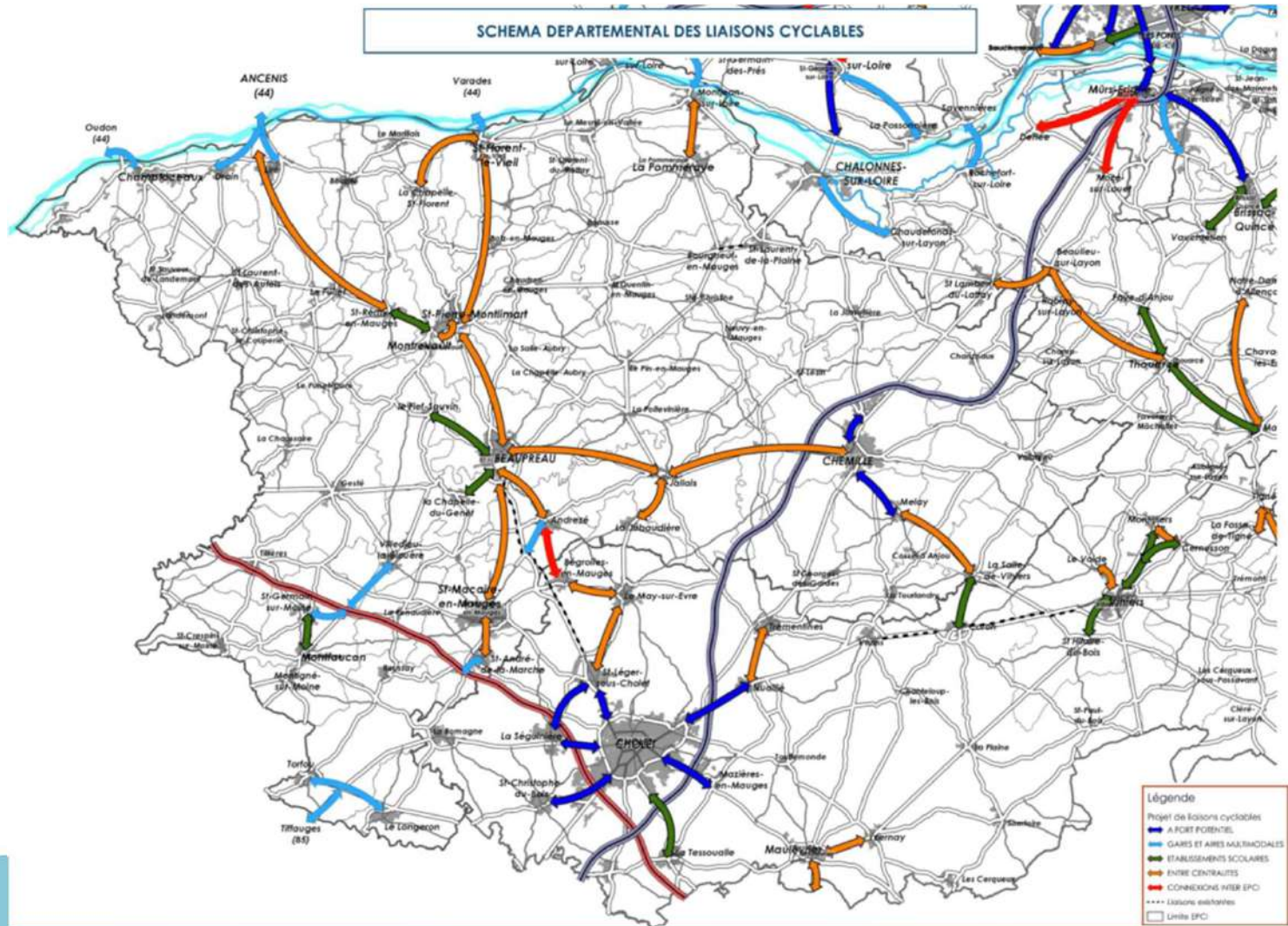
Les Itinéraires majeurs du SDC

- Itinéraires du quotidien
 - **A** : Saint-Florent-le-Vieil - Torfou
 - **B** : Beaupréau – Chemillé
 - **C** : Ancenis - Liré - Saint-Pierre-Montlimart
 - **D** : Loire à vélo - EuroVélo 6-
 - **E** : La Pommeraye - Montjean-sur-Loire
 - **J** : Liens cyclables vers les zones d'activité
- Itinéraires vélotourisme
 - **X, X'** : Moine et Sèvre vers Clisson
 - **Y** : Boucle Chemillois-Layon
 - **Z** : Loire - Sèvre à vélo / Vélidéale - EuroVélo 6



1 – Introduction

Un schéma en cohérence avec les projets du département



02

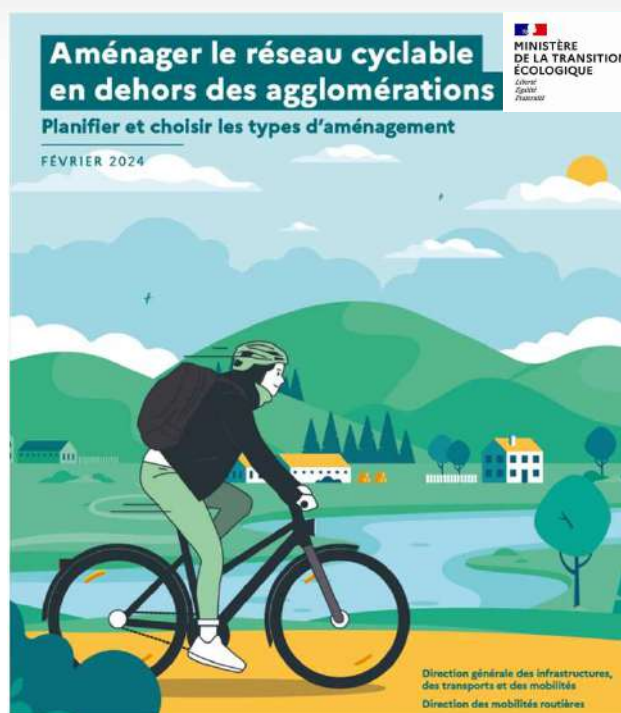
Méthodologie

2.1

Guides et références

Aménager le réseau cyclable hors agglomération

Guides



Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM)

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/DGITM_DMR_Amenagements_cyclables_hors_agglomeration_V1.1_Fev-2024-1.pdf



Fédération des usagers de la bicyclette (FUB)

https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub_velo_rural_note_position_2023_web.pdf

VBS VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUEE	TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		Piste cyclable
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	Piste cyclable
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Centre d'Etude et d'expertise sur les Risques, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA)

Aménager le réseau cyclable hors agglomération

Références

Département de la Manche (50)



La RD535 à Saint-Sauveur-Villages (Manche) est désormais une voie verte. Cette route, où le trafic était inférieur à 200 véhicules/jours et parallèle à la RD971, est désormais interdite aux véhicules à moteur, sauf riverains avec une limitation de vitesse à 30 km/h.



CC Erdre et Gesvres

Localisation des itinéraires cyclables



Biclou (4min50)

Présentation des réalisations cyclables de la CC Erdre et Gesvres

Aménager le réseau cyclable hors agglomération

Les aménagements cyclables hors agglomération

Aménagements autonomes Sites propres



Piste cyclable



Voie verte

(minimum 3m de largeur, recommandation à 3,5m)

Aménagements le long des routes



Bandes cyclables



Bandes multifonctionnelles

Voies mixtes vélos - voiture



Chaussée à Voie Centrale Banalisée



Mixité sur voie à faible trafic*

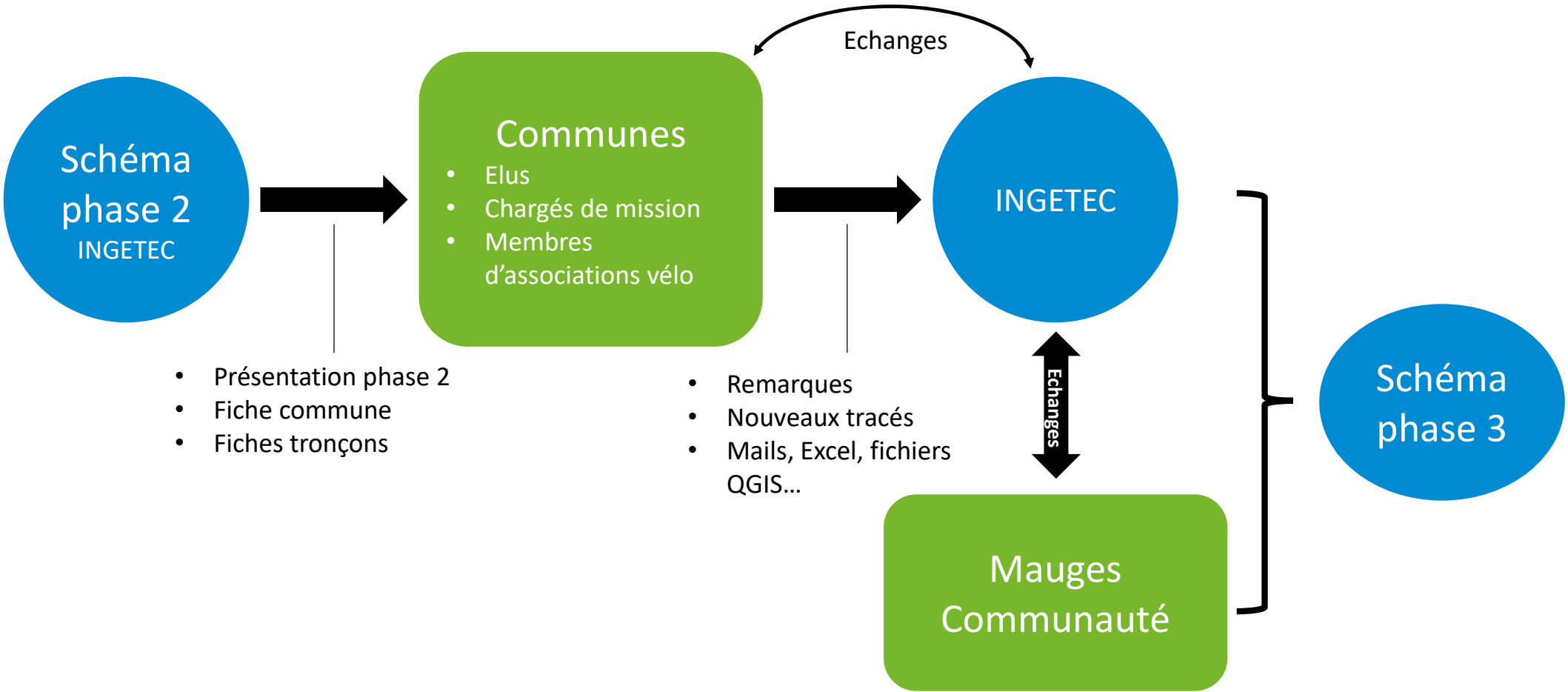
- 1. Piste Cyclable**
Réseau cyclable Ile&Vélo (35)
- 2. Voie verte**
Lattes (34)
- 3. Bandes cyclables**
Chatillon (69)
- 4. Bandes multifonctionnelles**
Châteauneuf Le Rouge (13)
- 5. CVCB**
Le Croisic (44)
- 6. Chemin de halage interdit sauf riverains avec limitation à 30 km/h**
Scandibérique - Eurovélo 3 Saubusse (40)

2.2

Retour des communes sur la phase 2

2 – Méthodologie

Retour des communes sur la phase 2



03

Présentation du schéma des aménagements cyclables

3.1

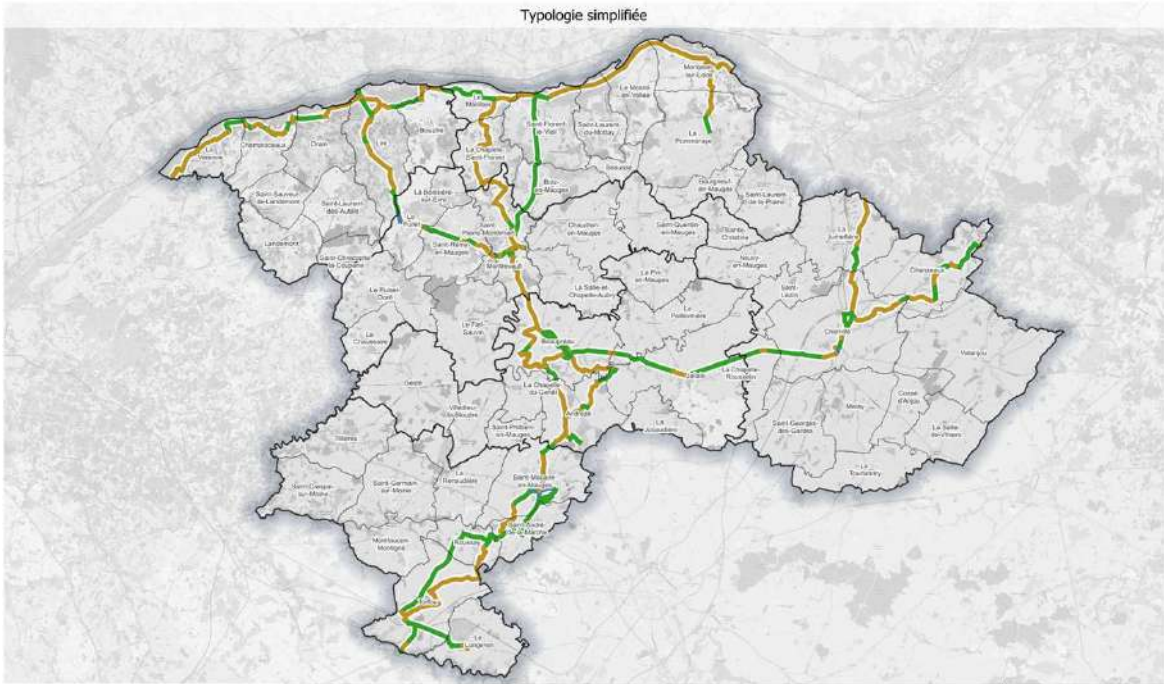
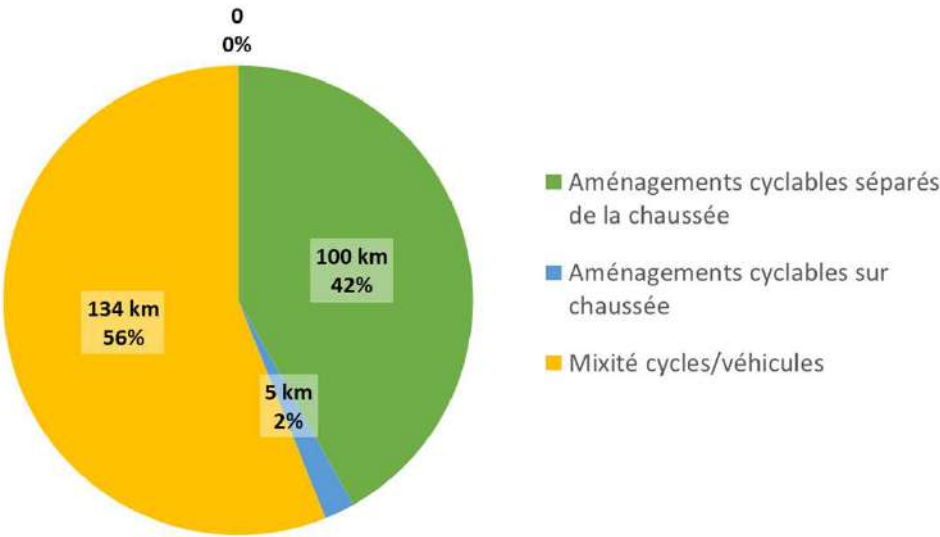
Présentation générale

238km

3 – Présentation du schéma des aménagements cyclables

Typologie des aménagements

Répartition de la typologie d'aménagement cyclables proposés



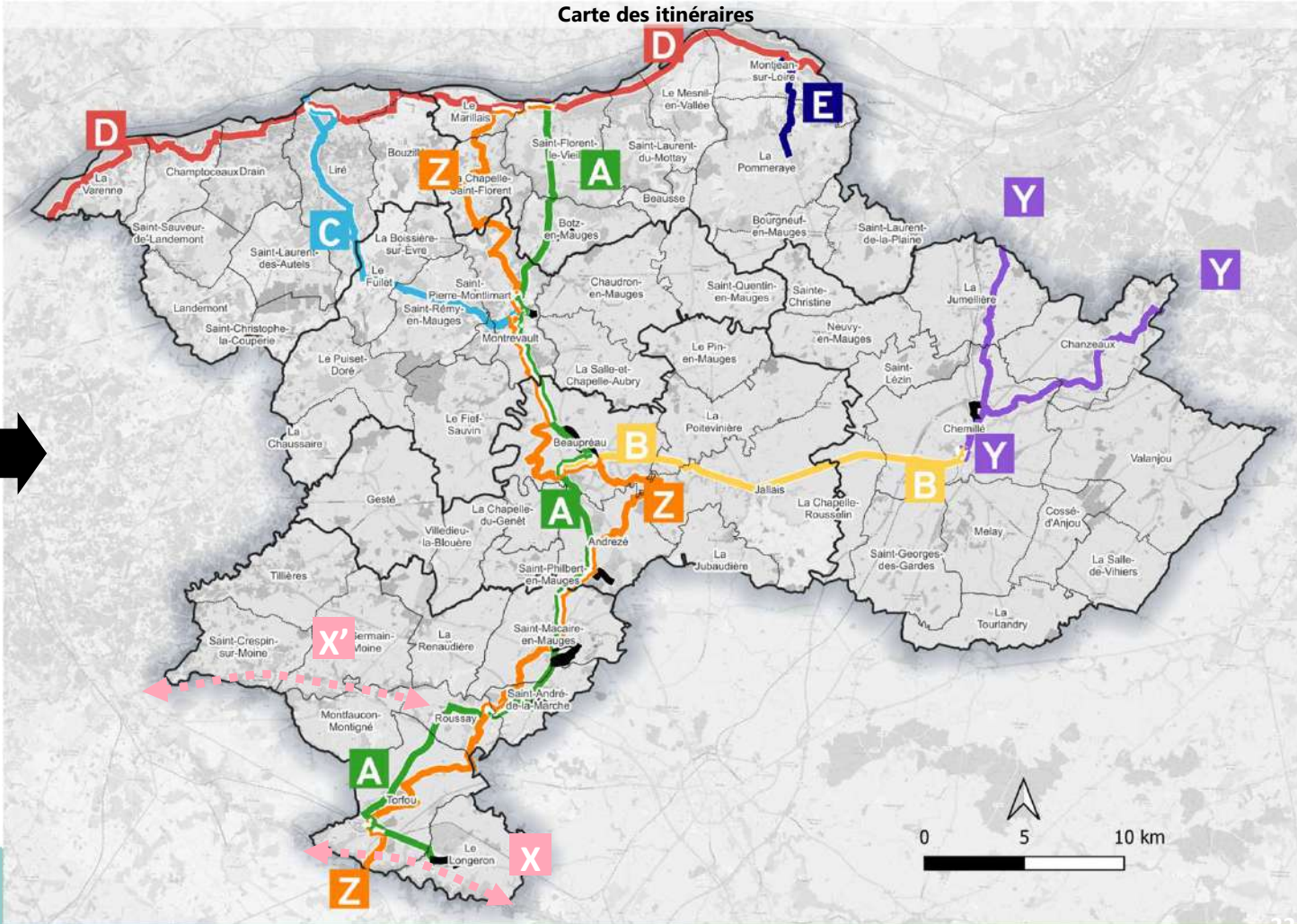
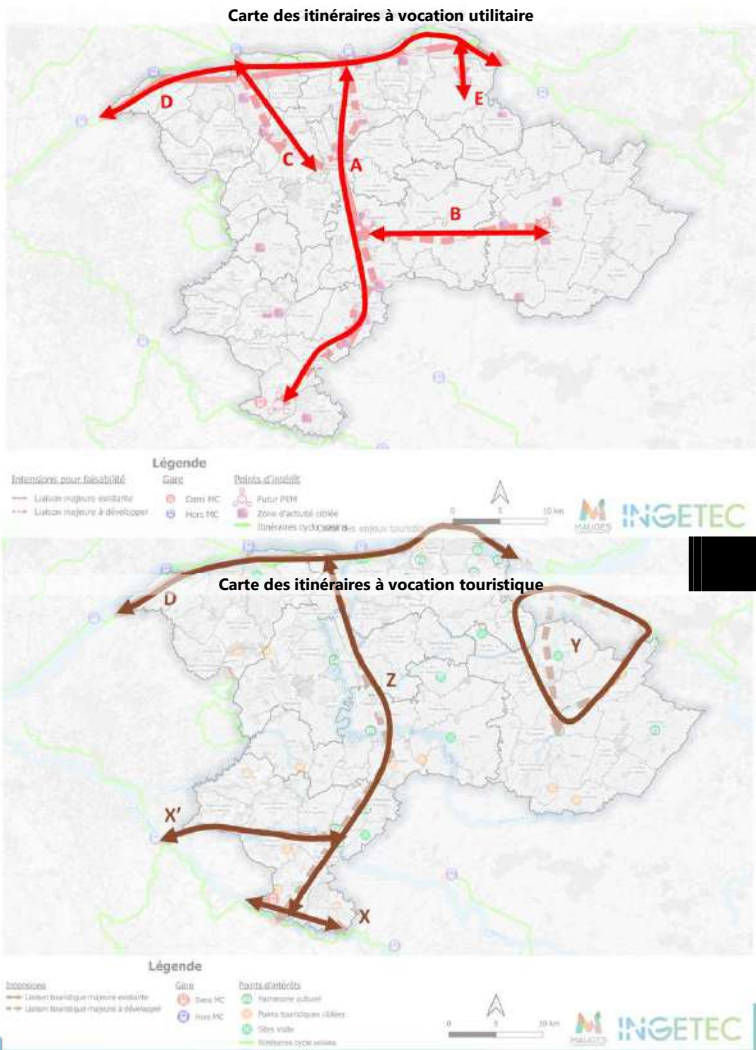
Légende

- Aménagements Typologie simplifiée
- Aménagements Cyclables séparés de la voirie
 - Aménagements Cyclables sur voirie
 - Mixité Cycles / Véhicules motorisés



3 – Présentation du schéma des aménagements cyclables

Itinéraires



3 – Présentation du schéma des aménagements cyclables

Estimatif : avant-propos

- L'estimation **comprend** les coûts de réalisation des travaux, c'est-à-dire : les terrassements, la réfection ou la création des structures de voirie et la couche de roulement, les bordures attenantes, le marquage au sol, les panneaux de police.
- L'estimation **comprend** une marge de 20% attribuée aux aléas.
- L'estimation **ne comprend pas** les coûts des études et investigations complémentaires, le mobilier, ainsi que les éventuelles acquisitions foncières et les coûts des travaux liés aux réseaux ou tout autre aléa.
- Les estimations annoncées sont **sous réserve** du phasage des travaux, du choix d'aménagement définitif du maître d'ouvrage, notamment en prenant en compte les contraintes précises qui ne seront disponibles que lors du lancement des études de maîtrise d'œuvre (emprise foncière et choix d'acquisition notamment).
- Les coûts sont Hors Taxes.

3 – Présentation du schéma des aménagements cyclables

Estimatif par itinéraire

	Estimation (HT -Hors MOE-)	longueur (Km)
A	12 100 000 €	53,6
B	7 700 000 €	21,7
C	8 400 000 €	22,9
D	0 €	48,9
E	700 000 €	5,8
Y	2 500 000 €	25,5
Z	2 772 000 €	72,7
Zones d'activités	3 200 000 €	14,1
Total	37 372 000 €	238,4



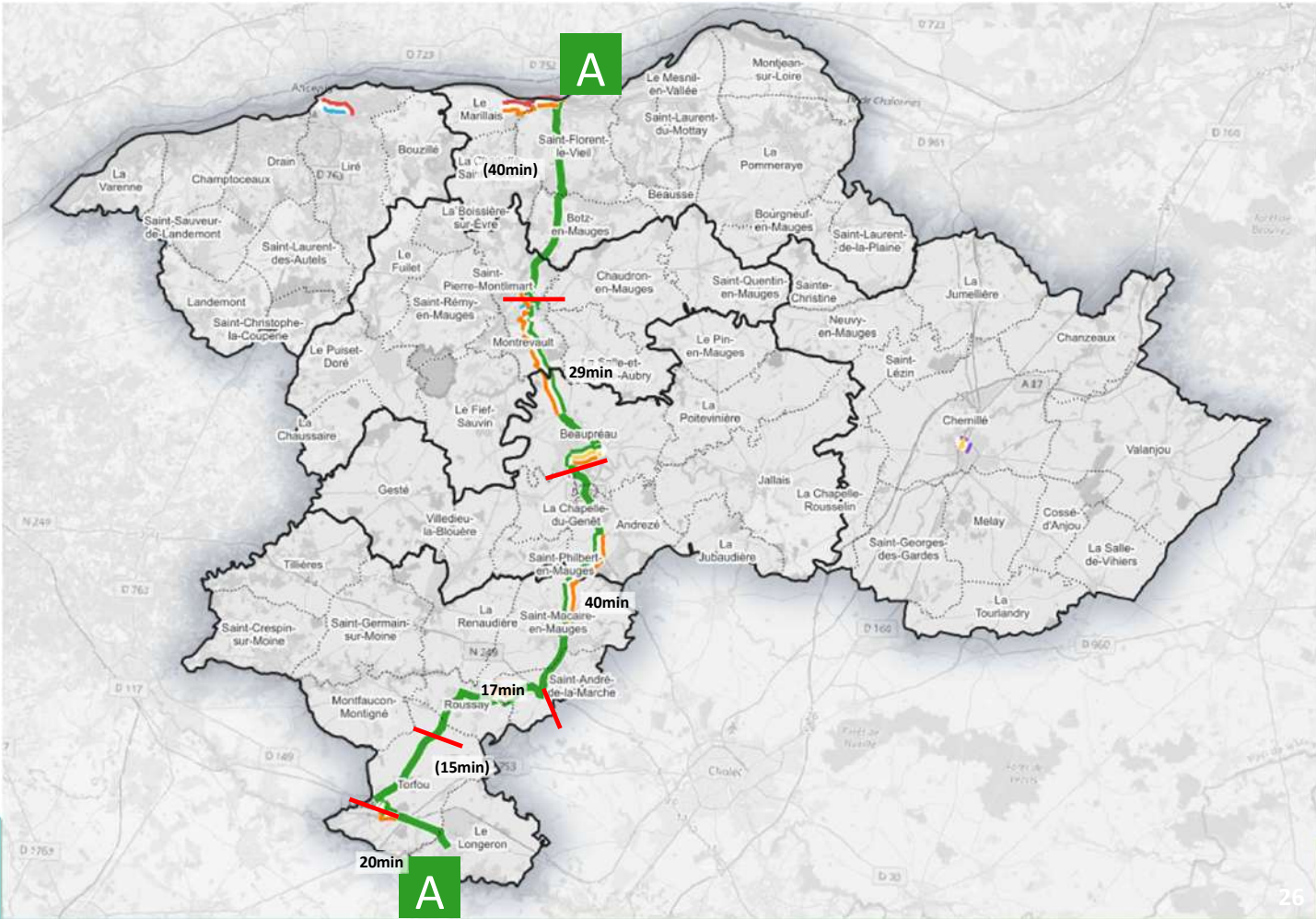
3.2

Présentation des itinéraires

3 – Présentation du schéma des aménagements cyclables

Itinéraire A : Saint-Florent-le-Vieil <> Le Longeron

	Estimation	Longueur (km)
A	12 100 000 €	53.6



3 – Présentation du schéma des aménagements cyclables

Itinéraire A : Saint-Florent-le-Vieil <> Saint-Pierre-Montlimart

Itinéraire A	
<ul style="list-style-type: none">Voie verte au droit de la RD752Zone 30 dans Saint-Pierre-Montlimart	
12,3 km (40 min)	~ 4 000 000 €HT



Obstacle

- ZA
- Voie Verte
 - Piste Cyclable Bidirectionnelle
 - Double sens cyclable
 - Jalonnement
 - Chemin à trafic motorisé limité
 - Zone 30
 - Zone de rencontre (Zone 20)
 - Chaussée à voie centrale banalisée



3 – Présentation du schéma des aménagements cyclables

Itinéraire A : Saint-Pierre-Montlimart <> Beaupréau

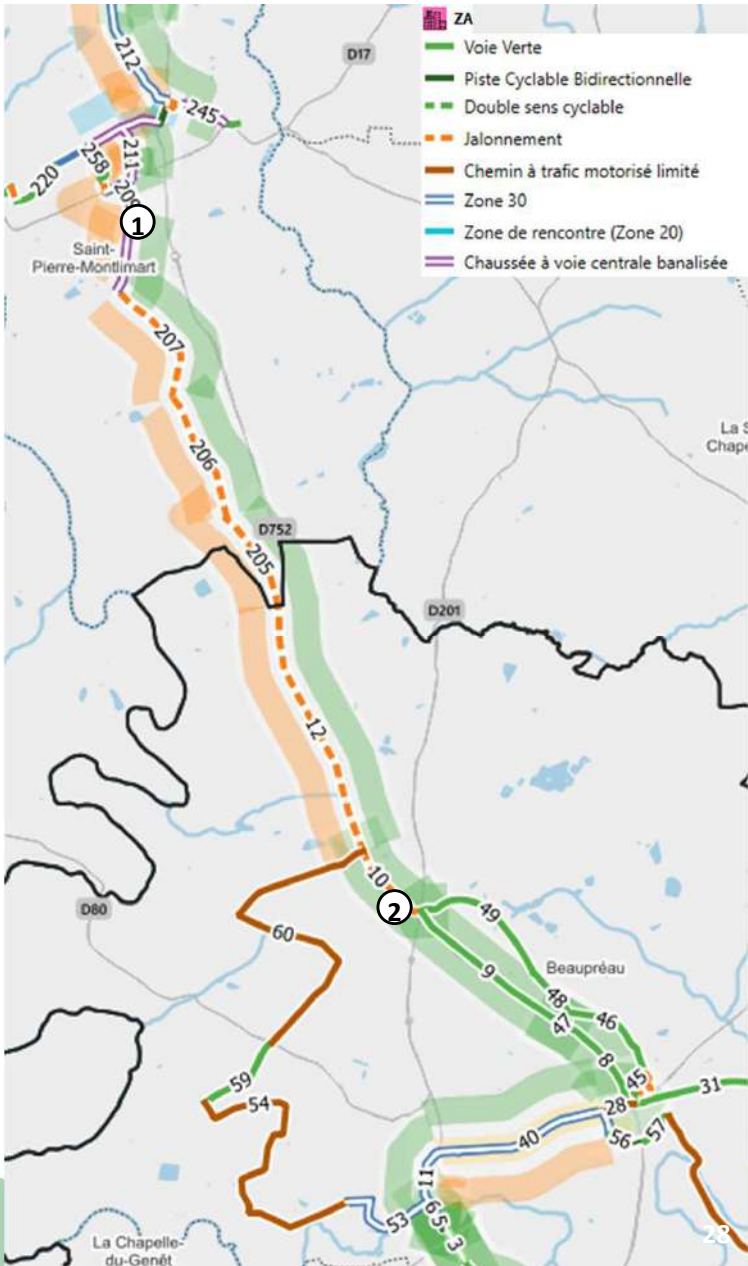
Itinéraire A	
<ul style="list-style-type: none">Projet de réaménagement du centre-ville de Saint-Pierre-MontlimartCVCB Rue/Chemin de la Barre pour sortir de la villeItinéraire en mixité existant, parallèle à la RD752, jusqu'au Rond-Point de la LoireVoie verte au droit de la RD752Mixité dans le centre de Beaupréau (zone 30)	
10,8 km (33 min)	~1 000 000 €HT



CVCB sur la rue de la Barre



RD très fréquentée



3 – Présentation du schéma des aménagements cyclables

Itinéraire A : Beaupréau <> Saint-André-de-la-Marche

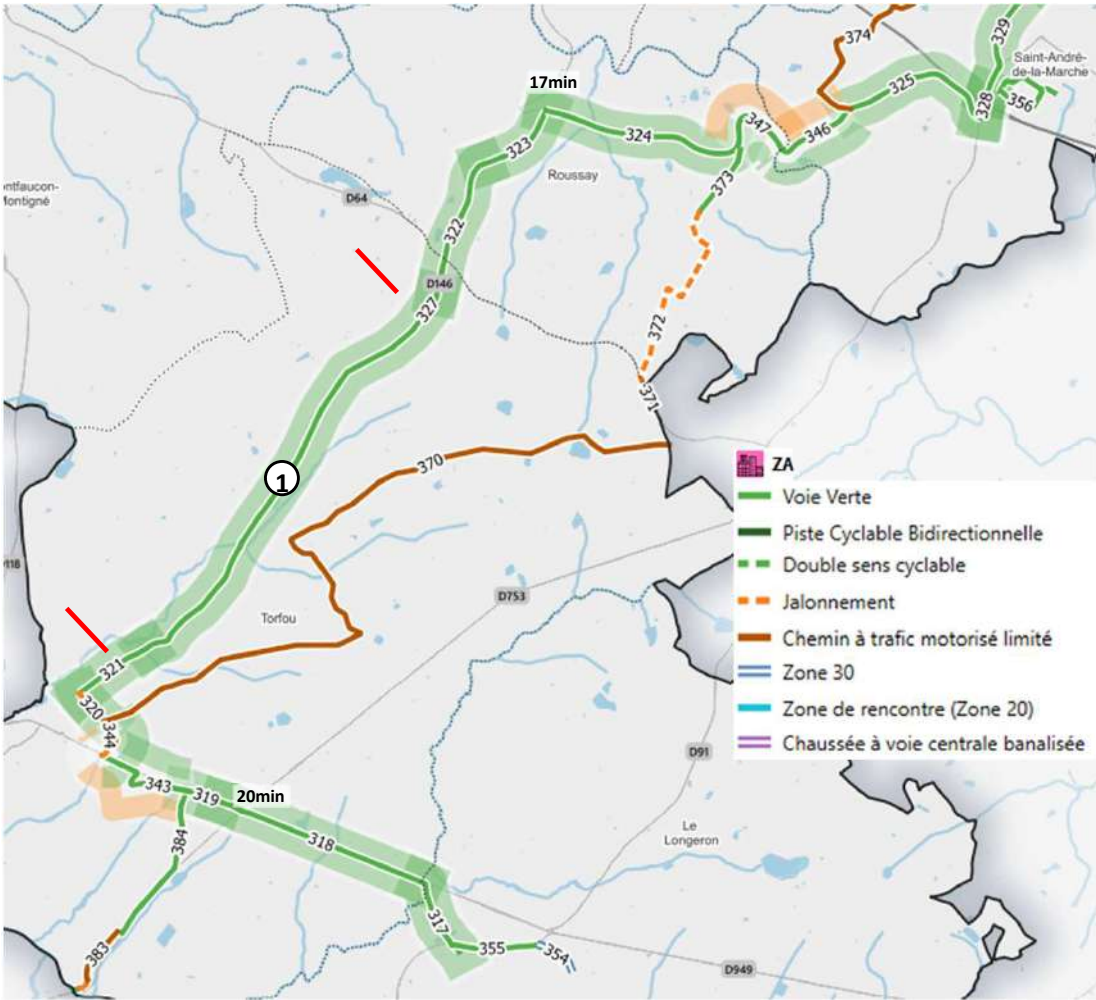
Itinéraire A		
<ul style="list-style-type: none">• Voie verte rue du Haras jusqu’au Rond-Point du Choletais• Mixité sur une route communale parallèle à la RD752• Voie verte sur un chemin existant pour compléter la liaison• Mixité et/ou CVCB sur Route de la Félixère• Mixité RD91 dans Saint-Macaire• Bandes cyclables existantes rue de la Vendée• Projet voie verte au droit de la RD91• Aménagement d’une passerelle au droit de l’ouvrage au-dessus de la RN249		
13,4 km (38 min)		~ 2 600 000 €HT



3 – Présentation du schéma des aménagements cyclables

Itinéraire A : Saint-André-de-la-Marche <> Le Longeron

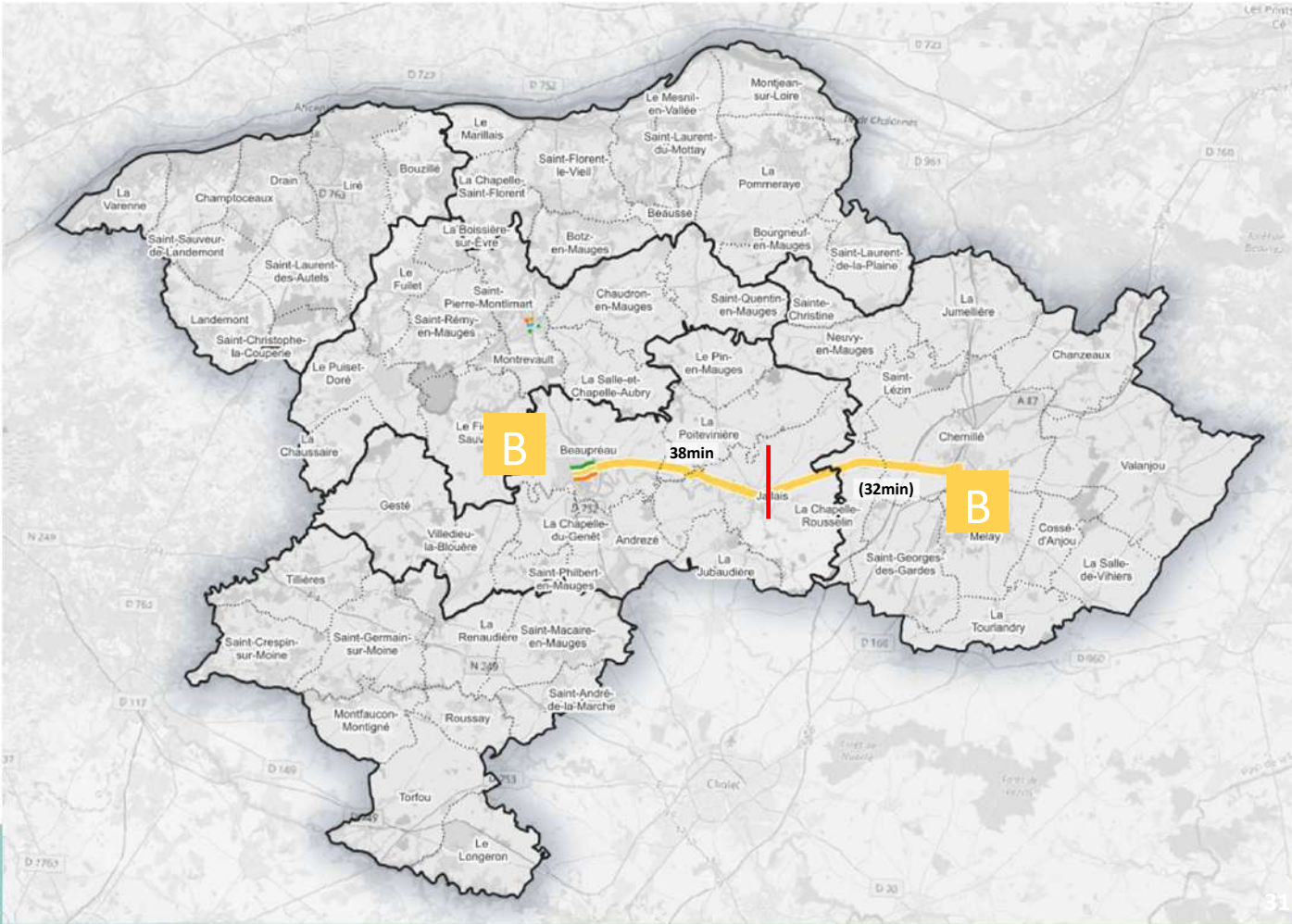
Itinéraire A	
<ul style="list-style-type: none">• Voie verte au droit des RD91 et RD158 jusqu'à Roussay• Voie verte sur la RD146• Continuité de la Voie verte sur la RD146• Contournement de Torfou (rue des Bois) en mixité• Voie verte existant jusqu'à Le Longeron	
17,1 km (52 min)	~ 4 500 000 €HT



Itinéraire B : Beaupréau <> Chemillé

MAUGES COMMUNAUTÉ

	Estimation	Longueur (km)
B	7 400 000 €	21.7



3 – Présentation du schéma des aménagements cyclables

Itinéraire B : Beaupréau <> Jallais

Itinéraire B

- Zone 30 rue du Mal Foch et rue Saint-Martin
- Mixité Imp. de la Vieille Chevrerie
- Aménagement d’une traversée cyclable sur le Rond-Point de l’Anjou
- Voie verte au droit de la RD756
- Mixité puis voie verte sur le chemin Les Deux Croix
- Voie verte au droit de la RD756 jusqu’à l’entrée de Jallais
- Mixité dans le centre de Jallais (Avenue Chaperonnière / rue Henri IV)
- Voie verte au droit de la RD756 jusqu’au Rond-Point à l’entrée d’agglomération

11,3 km (38 min)

~ 3 900 000 €HT



3 – Présentation du schéma des aménagements cyclables

Itinéraire B : Jallais <> Chemillé

Itinéraire B	
<ul style="list-style-type: none">Voie verte au droit de la RD756Zone 30 dans La Chapelle-RousselinVoie verte au droit de la RD756<ul style="list-style-type: none">Passage au-dessus de l'A87 à aménagerCVCB et bandes cyclables (existantes) jusqu'à la Gare	
10,4 km (32 min)	~ 3 500 000 €HT

- ZA
- Voie Verte
- Piste Cyclable Bidirectionnelle
- Double sens cyclable
- Jalonnement
- Chemin à trafic motorisé limité
- Zone 30
- Zone de rencontre (Zone 20)
- Chaussée à voie centrale banalisée



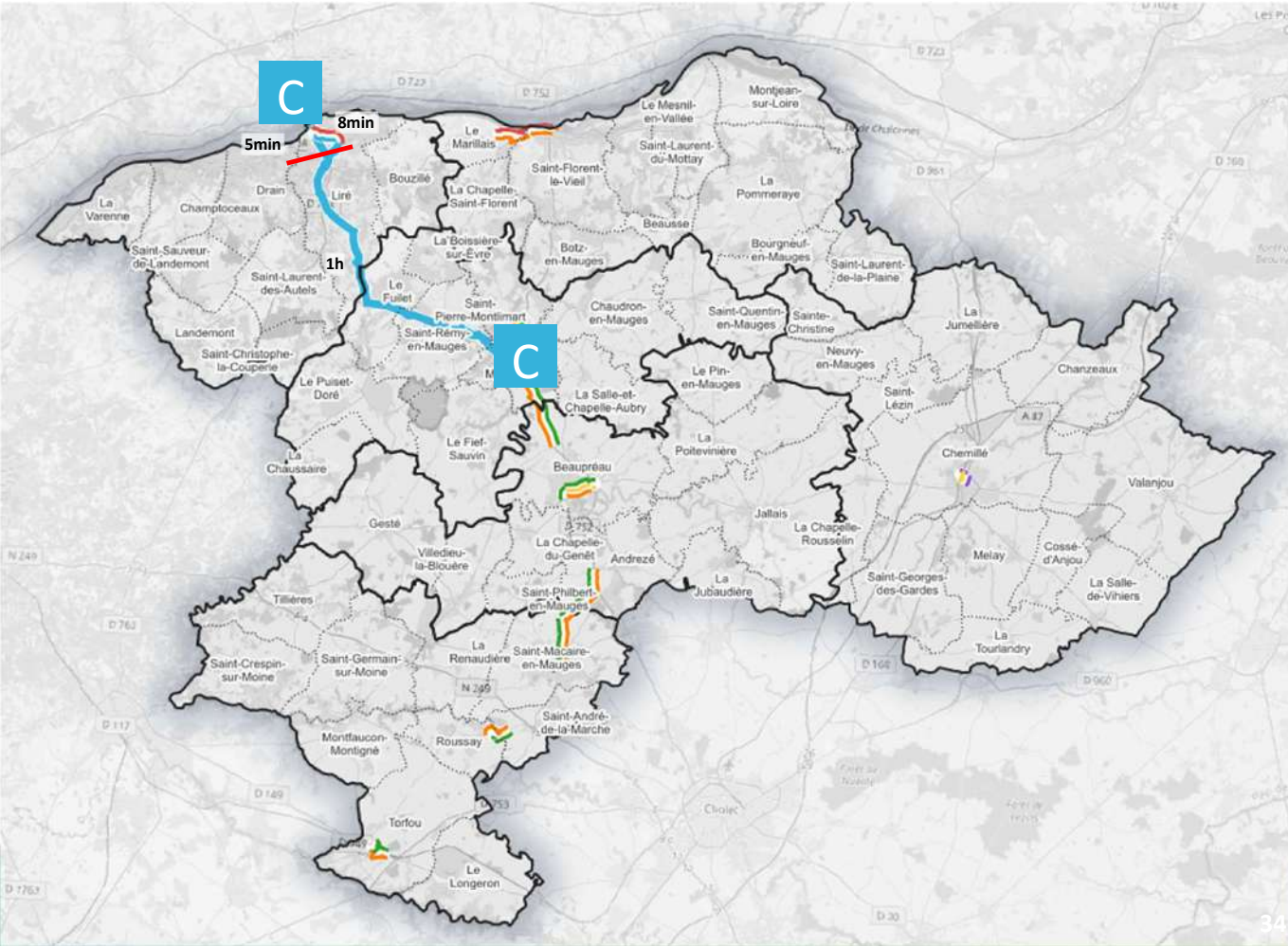
CVCB en direction de la Gare



3 – Présentation du schéma des aménagements cyclables

Itinéraire C : Saint-Pierre-Montlimart <> Liré

	Estimation	Longueur (km)
C	8 400 000 €	22.9



3 – Présentation du schéma des aménagements cyclables

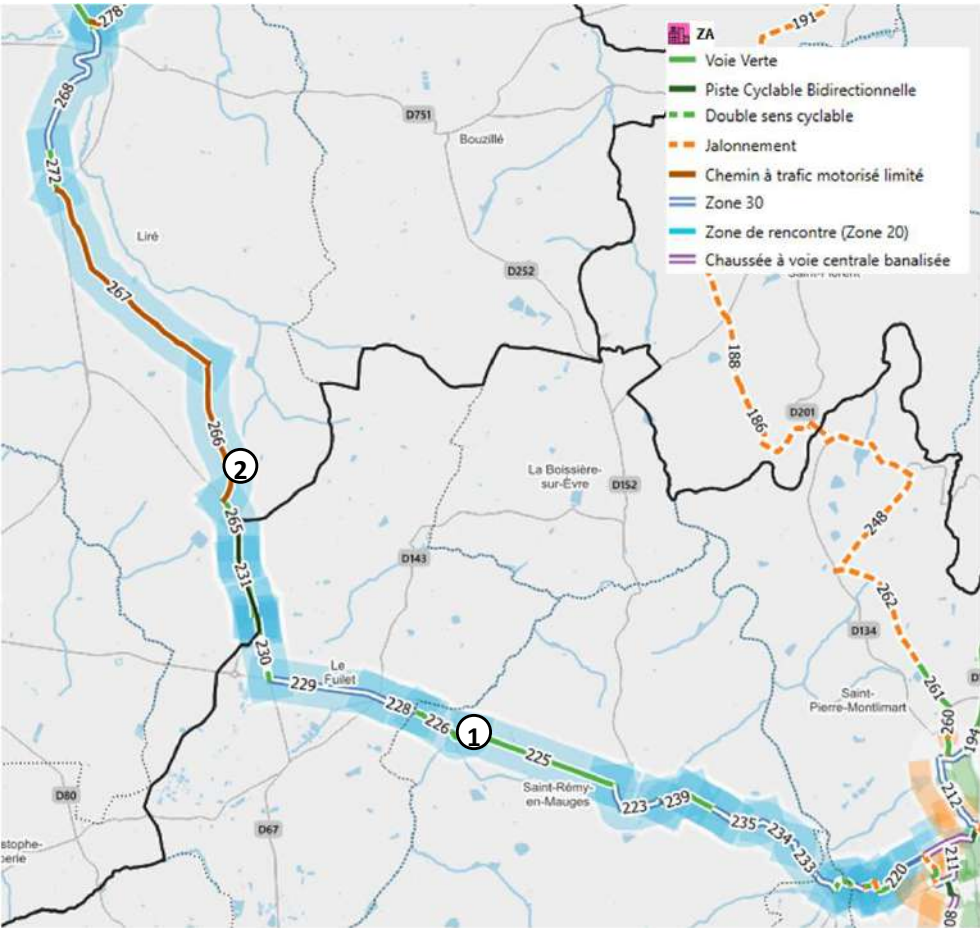
Itinéraire C : Saint-Pierre-Montlimart <> Liré

Itinéraire C

- Liaison Saint-Pierre <> Montrevault <> Saint-Rémy en projet porté par la commune de Montrevault-sur-Evre
- Voie verte au droit de la RD17 jusqu'au Fuillet
- Zone 30 dans le Fuillet
- Double sens cyclable Rue de Bretagne
- Voie verte au droit de la RD67
- Mixité sur chemin communaux jusqu'au Rond-Point des Vignes
- Voie verte dans l'entrée de Liré
- Zone 30 dans Liré (rue des Mauges, rue Ronsard)

21,5 km (1h)

~4 000 000 €HT



RD sur Talus, aménagement cyclable en bas du Talus



Chemin agricole, possibilité de fermer à la circulation par tronçon

3 – Présentation du schéma des aménagements cyclables

Itinéraire C : Liré <> Pont d'Ancenis

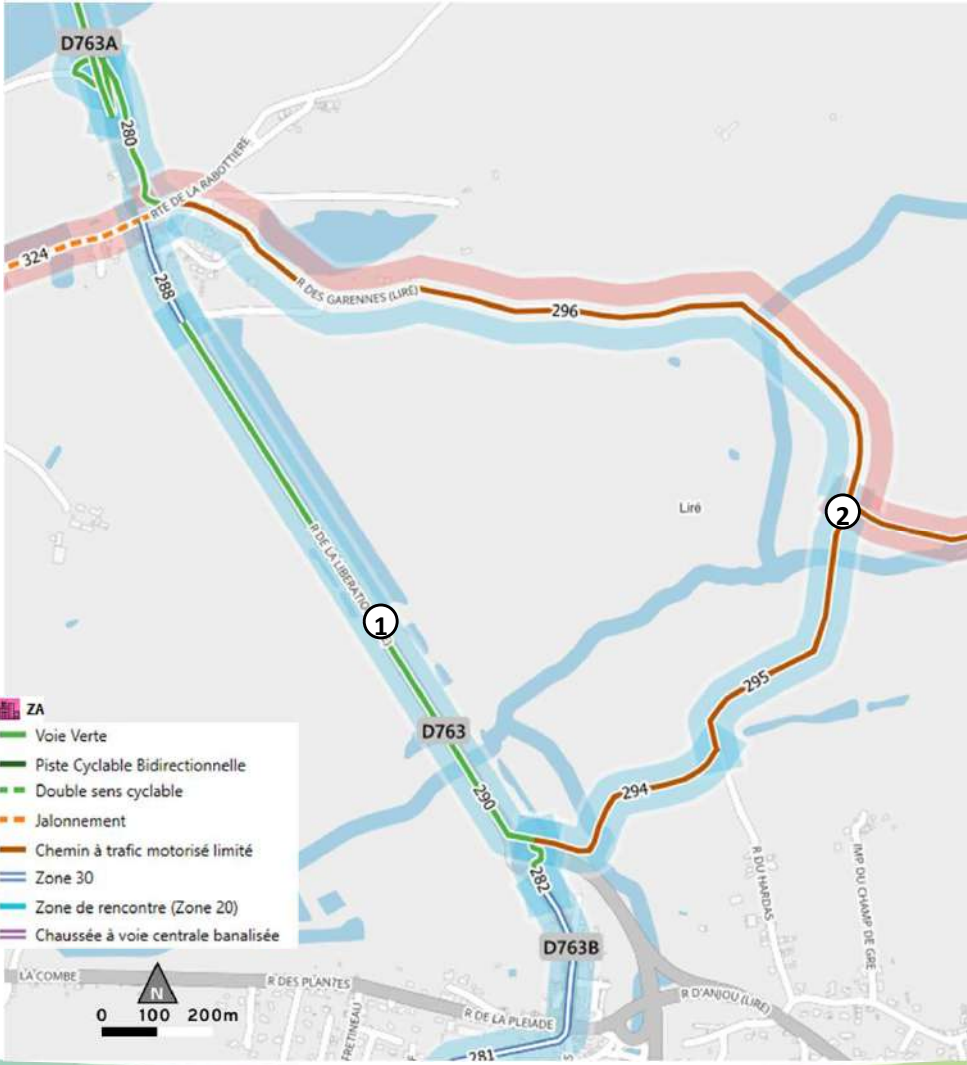
Long terme		Court terme	
<ul style="list-style-type: none"> Voie verte au droit de la RD763 Aménagement du Pont d'Ancenis 		<ul style="list-style-type: none"> Mixité sur chemin communaux Jonction avec l'itinéraire de la Loire à Vélo 	
1,4 km (5min)	~ 4 400 000 €HT	2,6 km (8min)	~ 12 000 €HT



RD763 sur talus, élargissement nécessaire



Connexion avec la Loire à Vélo



Itinéraire E : Montjean-sur-Loire <> La Pommeraye

MAUGES COMMUNAUTÉ

	Estimation	Longueur (km)
E	700 000 €	5.8



3 – Présentation du schéma des aménagements cyclables

Itinéraire E : Montjean-sur-Loire <> La Pommeraye

Itinéraire E	
<ul style="list-style-type: none">Mixité dans Montjean<ul style="list-style-type: none">Autorisation de circulé en double sens cyclable dans les rues à sens unique (rue de la Mairie, rue du Petit Paris)Aménagement d'un plateau traversant pour favoriser le passage de la RD751Mixité suivant l'itinéraire actuelReprise du revêtement au niveau du Domaine du Pélican (sur propriété privée)Piste cyclable existanteMixité rue Marie MoreauVoie verte RD5	
5,8 km (17min)	~ 700 000 €HT



Rue de la Mairie



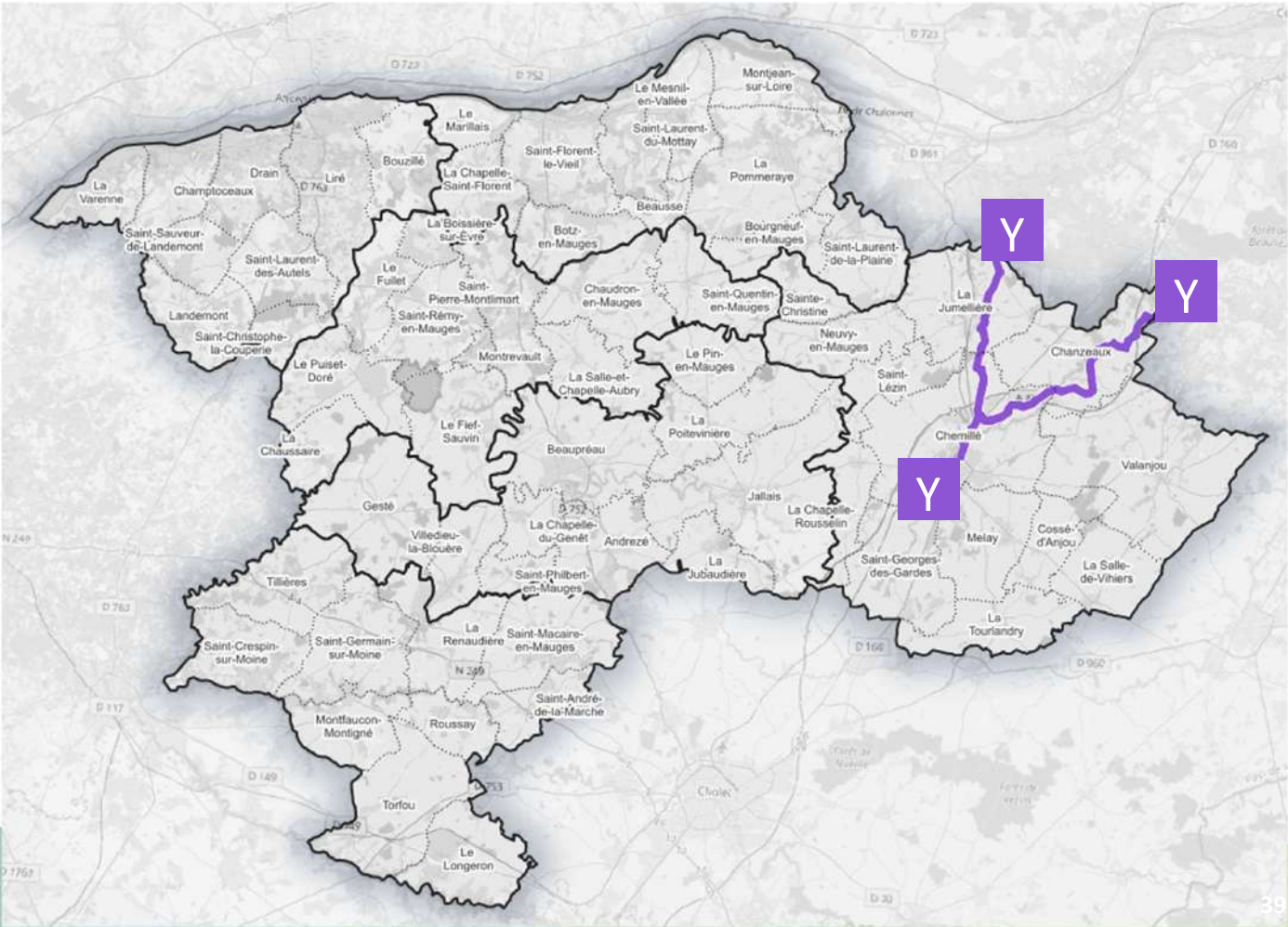
Réaménagement d'une portion de la RD15

- ZA
- Voie Verte
- Piste Cyclable Bidirectionnelle
- Double sens cyclable
- Jalonnement
- Chemin à trafic motorisé limité
- Zone 30
- Zone de rencontre (Zone 20)
- Chaussée à voie centrale banalisée





MAUGES COMMUNAUTÉ

	Estimation	Longueur (km)
Y	2 500 000 €	25.5



3 – Présentation du schéma des aménagements cyclables

Itinéraire Y : Chemillé <> Chaudefonds-sur-Layon

Itinéraire Y		
<ul style="list-style-type: none">• Mixité sur route communale et RD 121• Voie verte sur chemin existant• Mixité sur route communale• Voie verte sur chemin existant• Mixité route de l’Erauderie• Piste cyclable RD160• Voie verte au sud des voies ferrées• Voie verte au droit de la RD160, jusqu’au Rond-Point (devant Tellier) et rue de la Prussière		
17,0 km (54min)		~ 1 100 000 €HT
<div> Connexion entre Chemillé et les itinéraires du Layon</div> <div> Paysage attractif</div>		



Terrain agricole au sud des voies ferrées



Tunnel sous l’A87



3 – Présentation du schéma des aménagements cyclables

Itinéraire Y : Chemillé <> Rablay-sur-Layon

Variante Y1

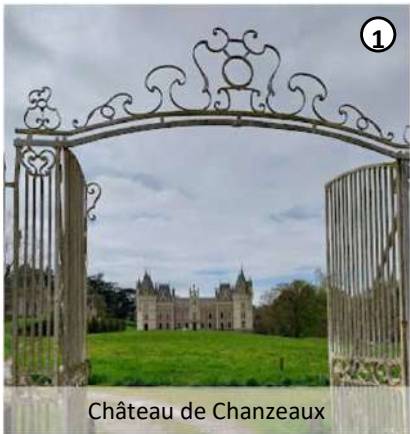
- Mixité sur routes communales (La Gilbertière)
 - Revêtements à refaire par endroit
 - Passage au-dessus de l'A87 existant
- Voie verte sur chemin des Planchettes jusqu'à Chanzeaux
- Zone 30 et/ou mixité dans le bourg
- Voie verte sur chemin existant
- Mixité sur RD204 / RD199
- Voie verte sur chemin existant en direction de Rablay-sur-Layon

13,4 km (47min)

~ 1 400 000 €HT



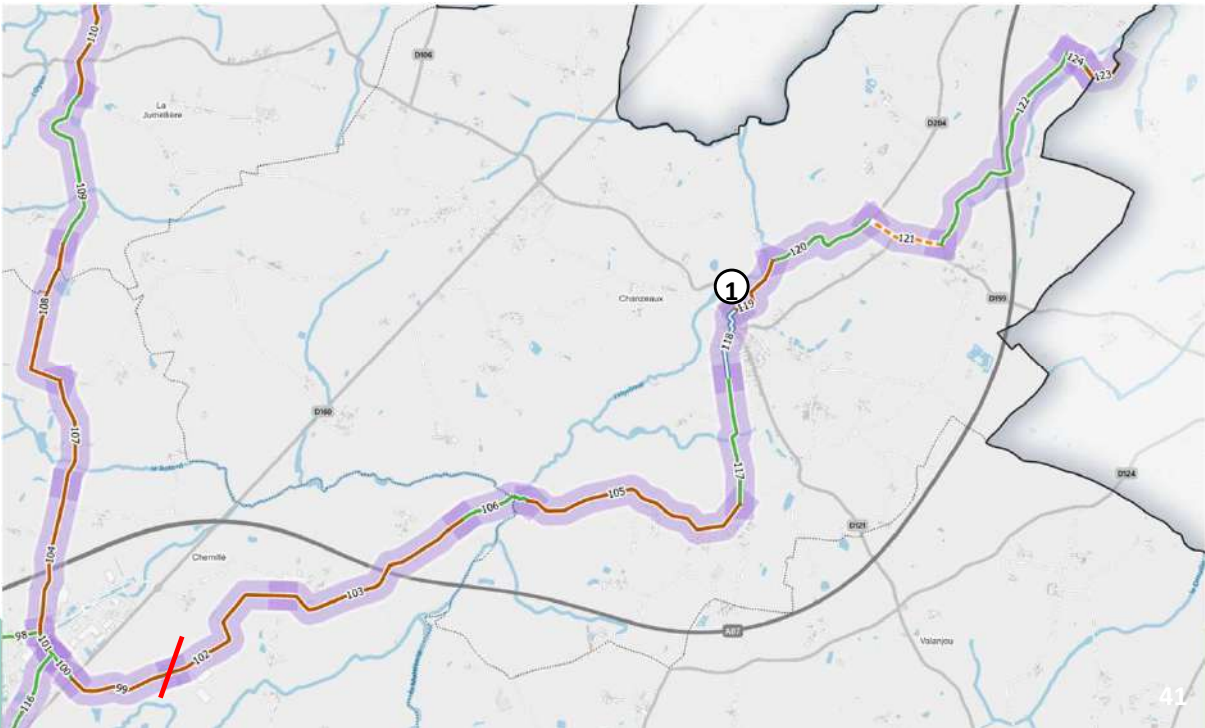
Château de Chanzeaux



Château de Chanzeaux

SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE
MAUGES COMMUNAUTE

- ZA
- Voie Verte
- Piste Cyclable Bidirectionnelle
- Double sens cyclable
- Jalonnement
- Chemin à trafic motorisé limité
- Zone 30
- Zone de rencontre (Zone 20)
- Chaussée à voie centrale banalisée

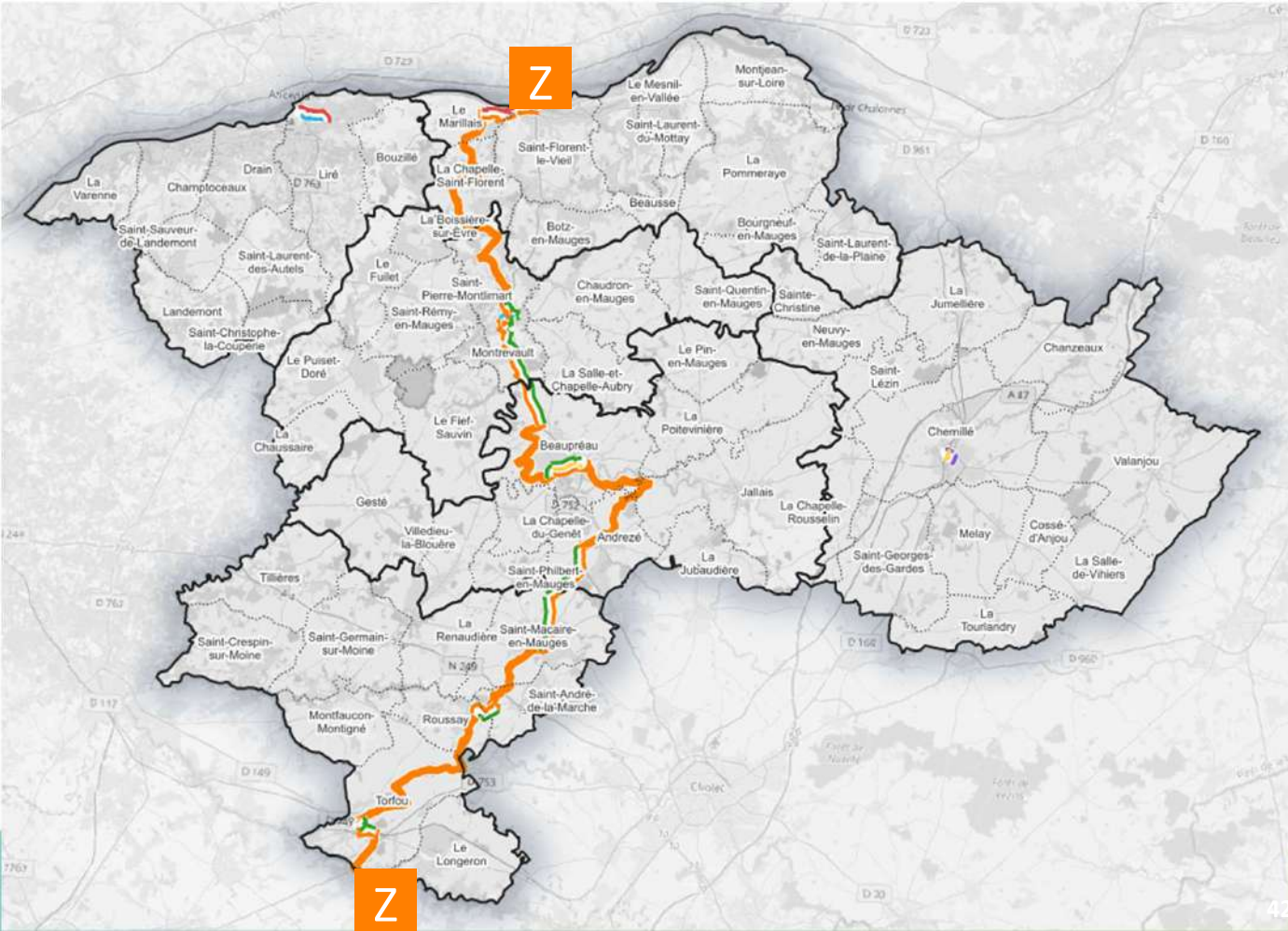


Itinéraire Z : Saint-Florent-le-Vieil <> Torfou

MAUGES COMMUNAUTÉ


	Estimation	Longueur (km)
Z	2 700 000 €	72.7

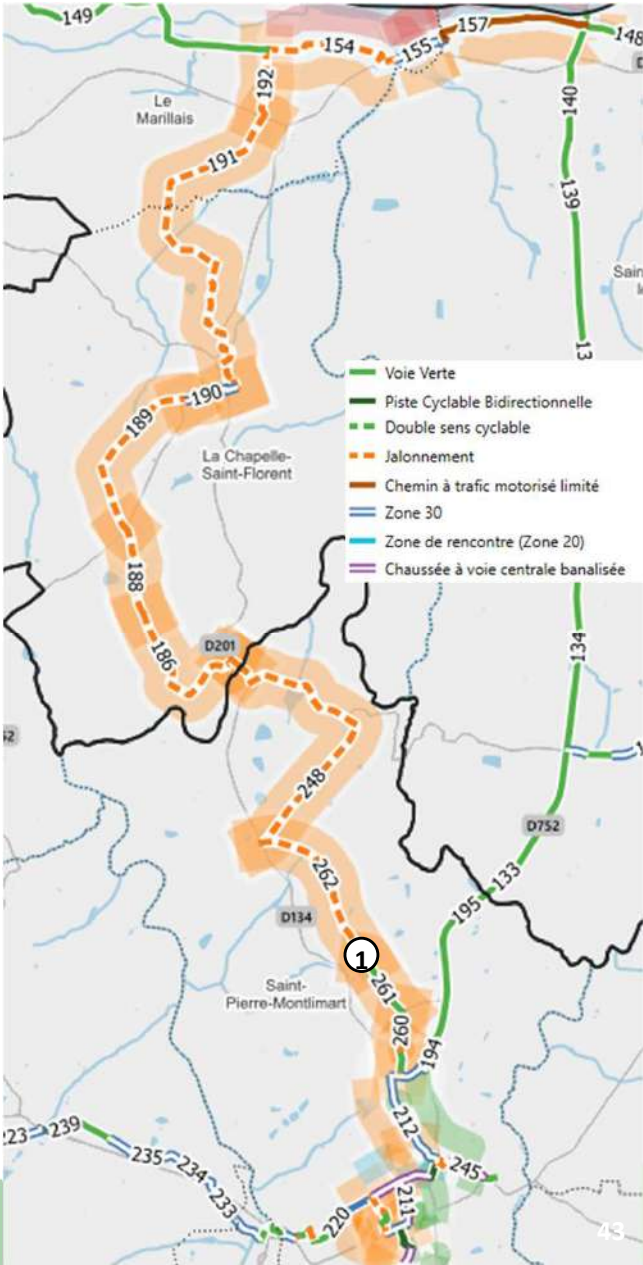
Vidéo de présentation de l'itinéraire Z



3 – Présentation du schéma des aménagements cyclables

Itinéraire Z : Saint-Florent-le-Vieil <> Saint-Pierre-Montlimart

Itinéraire Z		
<ul style="list-style-type: none">Loire à VéloProjet en cours entre la Loire à Vélo et la Chapelle-Saint-FlorentMixité sur routes communales et une portion de la RD201Mixité sur route communale et voie verte sur chemin existantTraversée de Saint-Pierre-Montlimart (itinéraire A)		
21,4 km (1h10min)		~400 000 €HT
 Connexion avec Saint-Pierre-Montlimart		L'estimation financière ne prends en compte que le coût spécifique à la liaison touristique



3 – Présentation du schéma des aménagements cyclables

Itinéraire Z : Saint-Pierre-Montlimart <> Andrezé

Itinéraire Z	
<ul style="list-style-type: none">• Mixité sur itinéraire existant• Mixité sur routes communales et portion de voie vertes sur chemin existant• Zone 30 rue Moreau / Rue des Arts et Métiers / rue du Mal Foch• Zone 30 rue de l'Aumônerie / rue des Chardonnerets• Double sens cyclable dans le tunnel sous la RD752• Mixité sur routes communales (Beau Soleil / Le Fenil / La Gastine)• Voie verte à partir du manoir de la Chaperonnière• Mixité sur route communale (La Briardière)	
22,1 km (1h15min)	~ 1 200 000 €HT
Paysage	



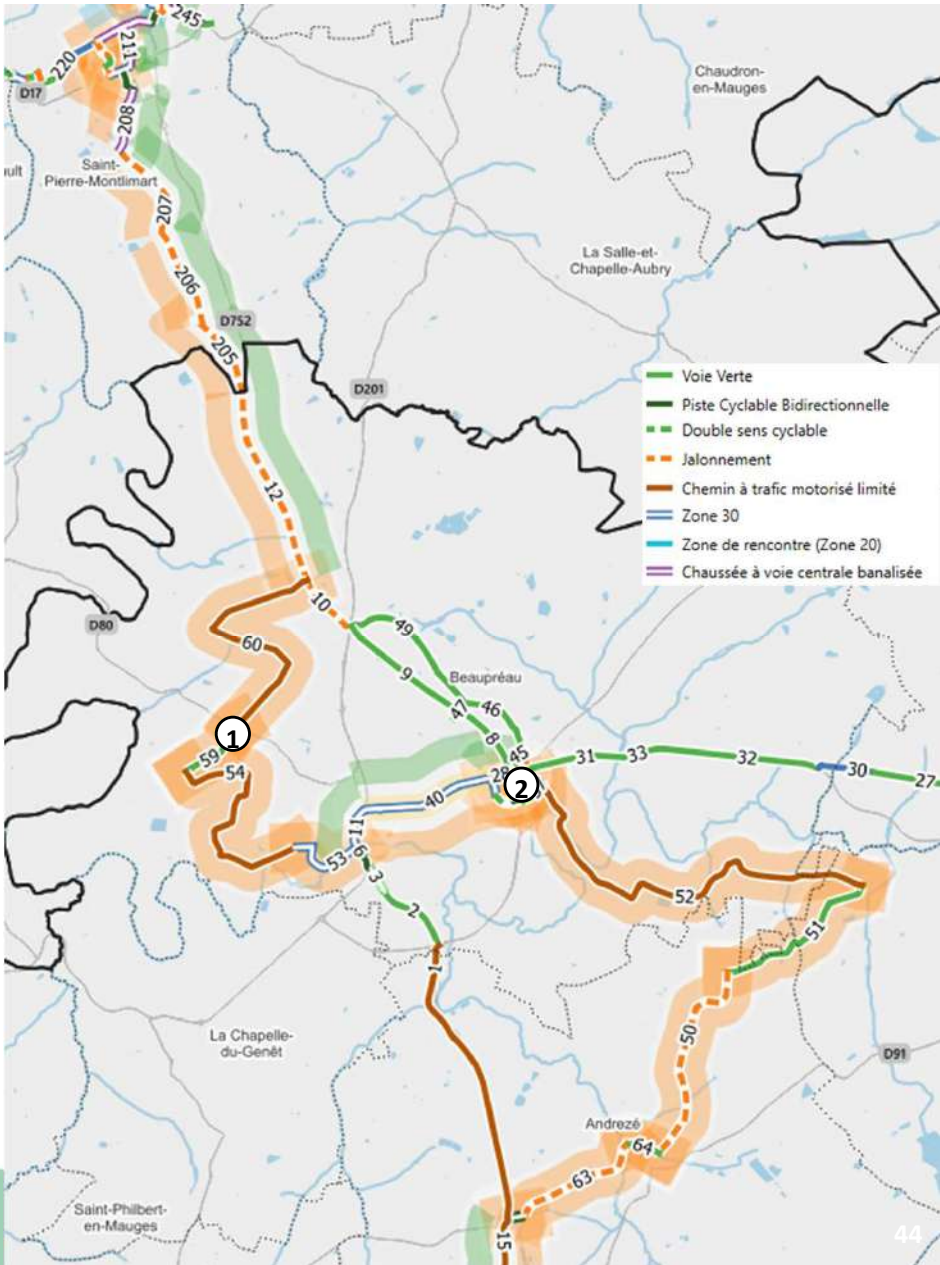
L'estimation financière ne prends en compte que le coût spécifique à la liaison touristique



Chemin à aménager




Tunnel sous la RD 752



3 – Présentation du schéma des aménagements cyclables

Itinéraire Z : Andrezé <> Saint-Macaire-en-Mauges

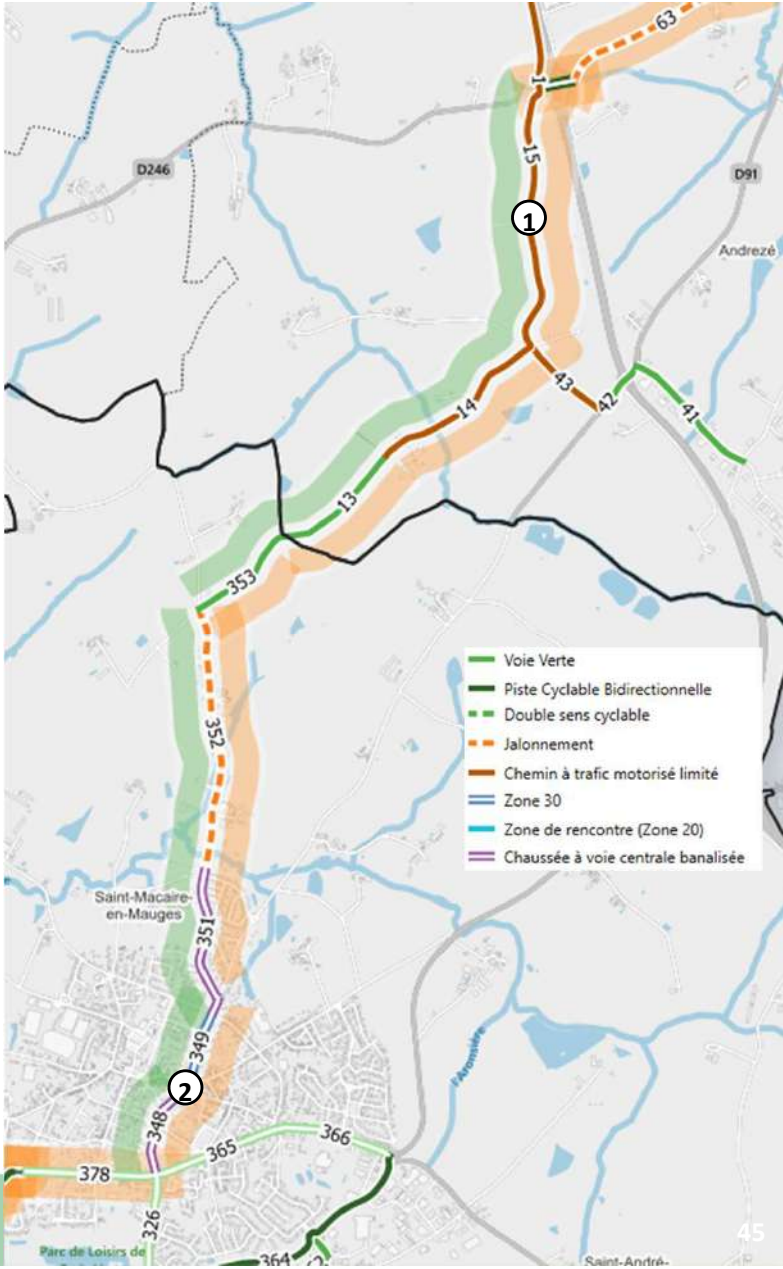
Itinéraire Z		
• Portion commune avec l’itinéraire A		
7,1 km (25 min)		~ 0 €HT
	Mauges Communauté	L'estimation financière ne prends en compte que le coût spécifique à la liaison touristique



Mixité à organiser




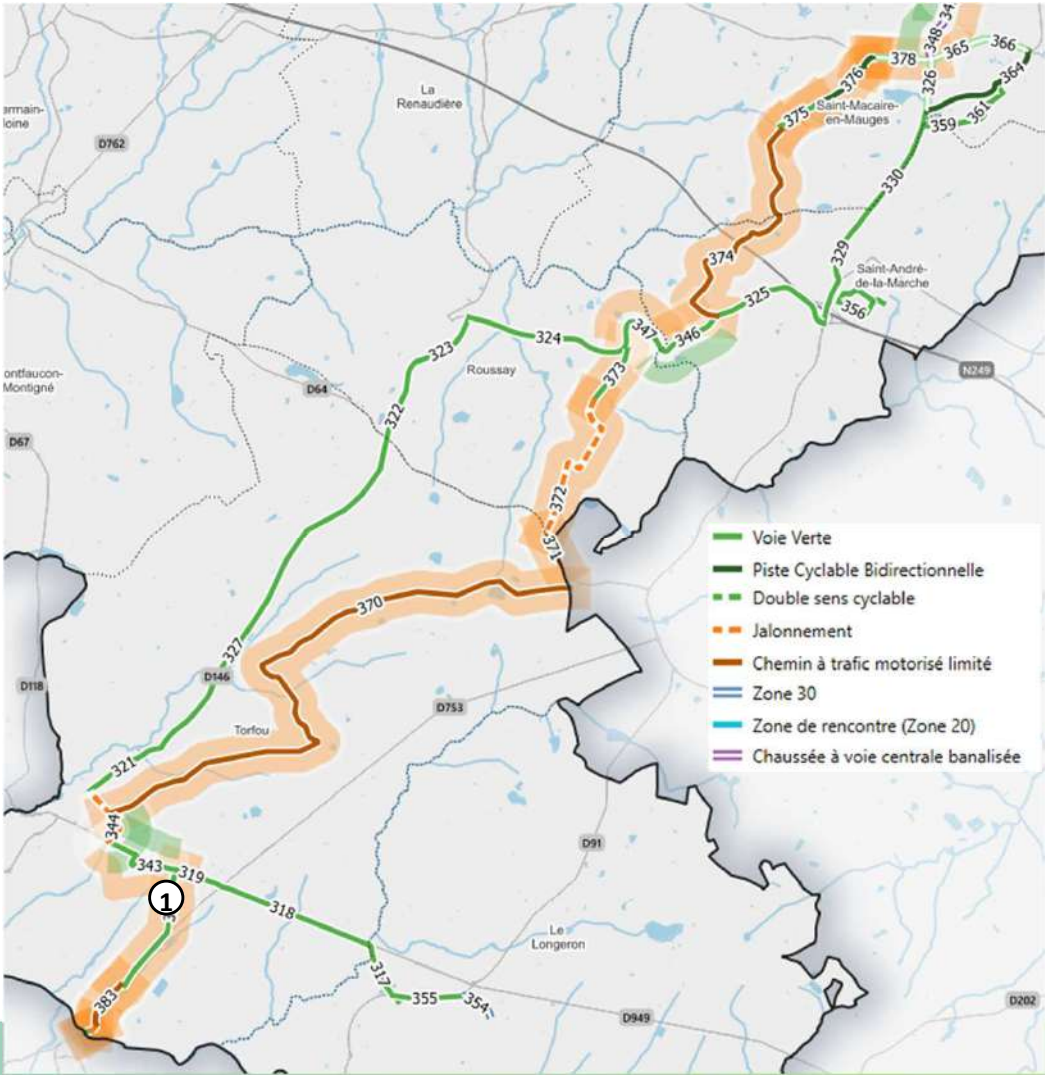
CVCB existante



3 – Présentation du schéma des aménagements cyclables

Itinéraire Z : Saint-Macaire-en-Mauges <> Tiffauges

Itinéraire Z	
<ul style="list-style-type: none">• Mixité et remploi de pistes/bandes cyclables existantes dans Saint-Macaire-en-Mauges• Mixité sur route communale<ul style="list-style-type: none">• Tunnel sous la RN249• Portion voie verte au droit de la RD158 (itinéraire A)• Voie verte et mixité sur des chemins existants• Mixité RD64• Mixité sur routes communales jusqu'à Torfou• Voie verte existante au droit de la RD949• Voie verte existante au droit de la RD753• Création passerelle au-dessus de la Sèvre Nantaise (continuité de la rue du Vieux Pont)	
22,1 km (1h10min)	~ 1 100 000 €HT
 Paysage	L'estimation financière ne prends en compte que le coût spécifique à la liaison touristique



3.3

Présentation des fiches annexes

3 – Présentation du schéma des aménagements cyclables

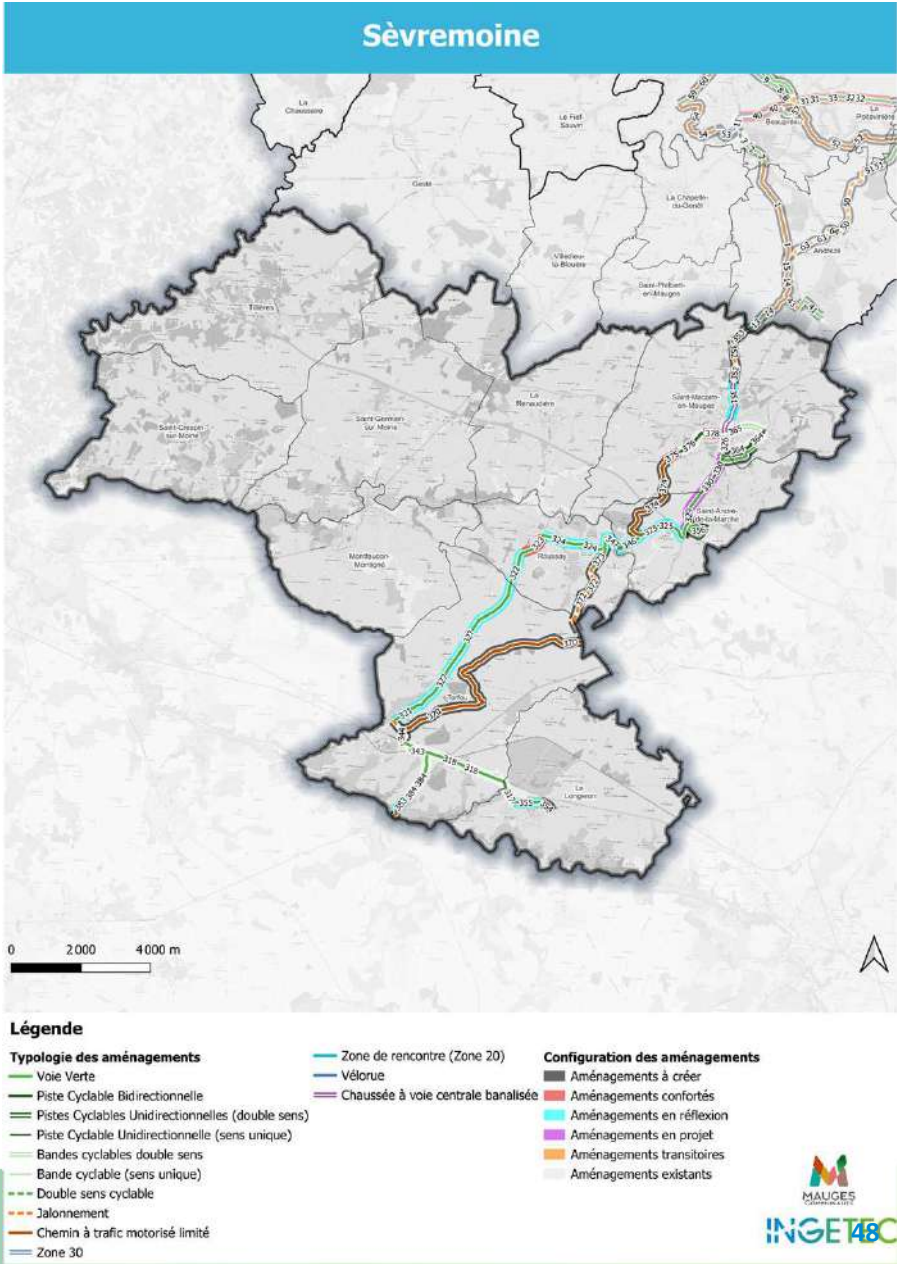
Cartes aménagements par communes

Les différentes typologies d'aménagements cyclables sont présentées commune par commune

L'ensemble de ces cartes est à retrouver en annexe
Ci-contre un exemple avec la commune de Sèvremoine

Liste exhaustive des aménagements
proposés sur l'ensemble du Schéma
Directeur Cyclable de MC

- Voie Verte
- Piste Cyclable Bidirectionnelle
- Pistes Cyclables Unidirectionnelles (double sens)
- Piste Cyclable Unidirectionnelle (sens unique)
- Bandes cyclables double sens
- Bande cyclable (sens unique)
- Double sens cyclable
- Jalonnement
- Jalonnement renforcé
- Chemin à trafic motorisé limité
- Zone 30
- Zone de rencontre (Zone 20)
- Vélorue
- Chaussée à voie centrale banalisée



3 – Présentation du schéma des aménagements cyclables

Impacts liés aux aménagements cyclables

Pour chaque tronçon du Schéma Directeur Cyclable, l'impact de l'aménagement préconisé est estimé. Celui-ci peut être de différentes natures :

Aménagement sur emprise disponible

La réalisation d'un aménagement cyclable est possible via des travaux mineurs (modification du marquage au sol, emprise disponible sur de l'espace public, etc.).

Changement du statut de la voie

La circulation des véhicules à moteur est limitée aux seuls ayant droit (riverains, engins agricoles ...)

Reprise du profil en travers de la rue

La réalisation d'un aménagement cyclable est possible sans modifier les usages de la rue, mais demande des travaux plus conséquents (dévoisement des voies, suppression d'îlots ou d'espaces verts, etc.)

Mise à sens unique

La rue initialement à double sens est mise à sens unique pour libérer l'emprise nécessaire au nouvel aménagement cyclable. Une étude de circulation en amont sera à mener pour vérifier la faisabilité et les conséquences sur la circulation.

Suppression du stationnement

Les stationnements existants sont supprimés pour libérer l'emprise nécessaire au nouvel aménagement cyclable. Une étude de stationnement en amont sera à mener pour vérifier la faisabilité et les conséquences sur le stationnement.

Impact foncier

L'emprise du nouvel aménagement cyclable s'inscrit tout ou en partie sur des parcelles privées. Une acquisition foncière est à prévoir.

Création d'ouvrage d'art

Un obstacle (axe routier important, cours d'eau ...) nécessite la création d'un ouvrage d'art pour être franchie. Une étude de faisabilité est à mener.

3 – Présentation du schéma des aménagements cyclables

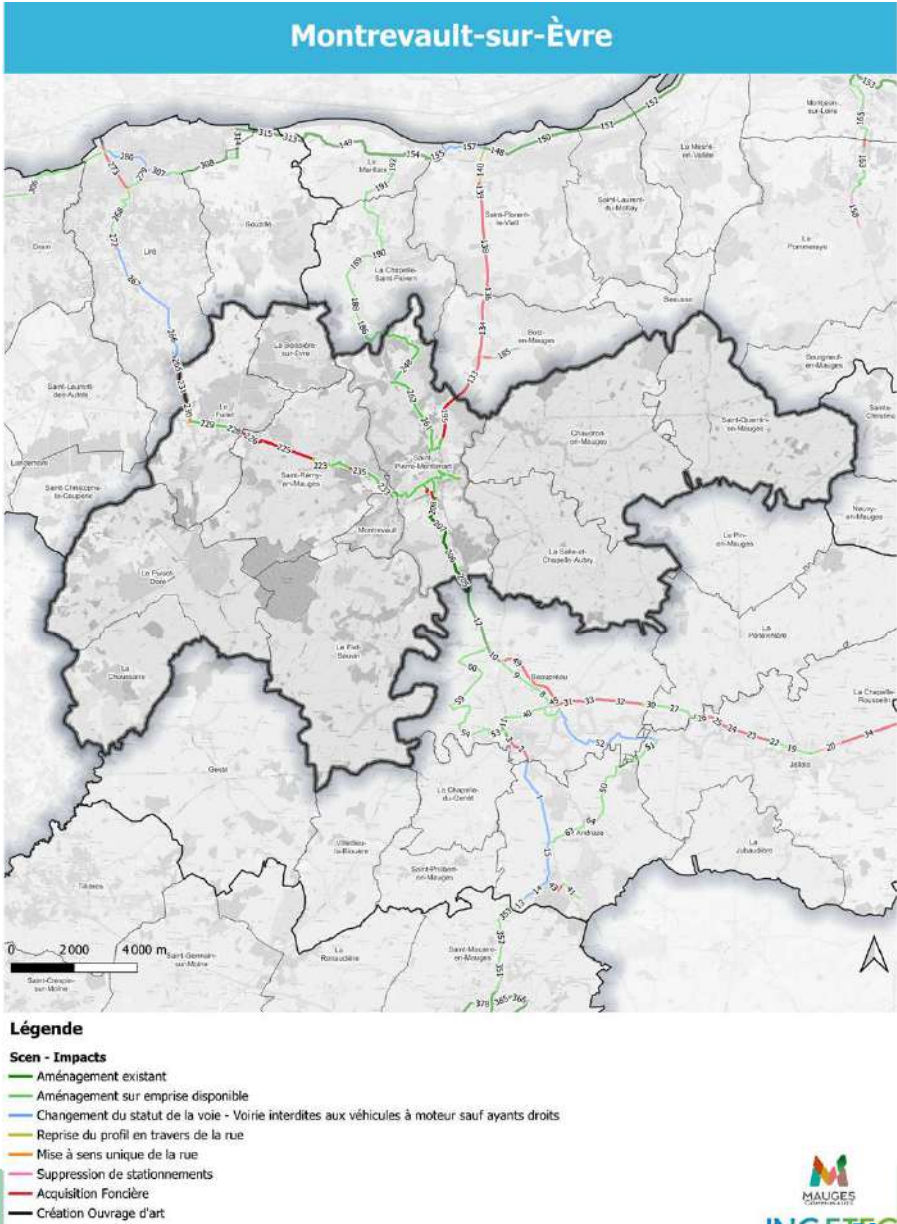
Cartes impacts par communes

Les différents impacts liés aux aménagements proposés sont présentés sous forme de cartographie commune par commune

L'ensemble de ces cartes est à retrouver en annexe
Ci-contre un exemple avec la commune de Montrevault-sur-Èvre

Liste exhaustive des impacts
proposés sur l'ensemble du Schéma
Directeur Cyclable de MC

- Aménagement existant
- Aménagement sur emprise disponible
- Changement du statut de la voie - Voirie interdites aux véhicules à moteur sauf ayants droits
- Reprise du profil en travers de la rue
- Mise à sens unique de la rue
- Suppression de stationnements
- Acquisition Foncière
- Création Ouvrage d'art



3 – Présentation du schéma des aménagements cyclables

Cartes impacts par communes

Chacun des tronçons inscrit au schéma directeur cyclable de la COR est numéroté et détaillé dans une fiche spécifique présentant :

1. La localisation du tronçon (deux échelles différentes)
2. Le numéro du tronçon
3. La commune concernée
4. Le(s) itinéraire(s) passant par ce tronçon
5. L'état actuel de l'aménagement (existant, à conforter, à concevoir...)
6. La longueur du tronçon
7. Le type d'aménagement proposé
8. L'impact lié à l'aménagement cyclable
9. Le coût des travaux estimés (HT)
10. L'usage prévisionnel du tronçon (utilitaire et/ou touristique, ZA)
11. Un profil en travers type de l'aménagement proposé
12. Les éventuelles remarques concernant le tronçon



04

Fiches actions

4 – Fiches actions

Sommaire

-1- Aménager et valoriser le réseau cyclable

Action 1.1 Développer un réseau cyclable structurant pour les déplacements du quotidien

Action 1.2 Développer un réseau cyclable structurant pour le tourisme

Action 1.3 Structurer une offre de stationnement pour sécuriser la pratique

-2- Développer les services , sensibiliser et former

Action 2.1 Développer et diversifier l'offre de location VAE

Action 2.2 Favoriser l'acquisition de vélos par les particuliers

Action 2.3 Favoriser l'acquisition de vélos pour les personnes morales

Action 2.4 Sensibiliser et former à la pratique ou à l'entretien du vélo

-3- Promouvoir une «culture vélo»

Action 3.1 Programmer des campagnes de communication en faveur de la pratique du vélo

Action 3.2 Participer à des évènements fédérateurs autour du vélo

Action 3.3 Encourager les employeurs du territoire à s'engager dans la dynamique employeur pro-vélo



-1- Aménager et valoriser le réseau cyclable

Action 1.1. Développer un réseau cyclable structurant pour les déplacements du quotidien

Action 1.2. Développer un réseau cyclable structurant pour le tourisme (liaisons, stationnement et services)

Action 1.3 Structurer une offre de stationnement pour sécuriser la pratique

1.3.1. Développement d'une offre en stationnement public uniforme > Action laissée aux communes

- Remplacement des racks existants par des arceaux
- Développement de stationnements vélo auprès des équipements

1.3.2. Favoriser l'intermodalité vélo-2nd mode

- Développement de stationnement vélo sécurisé à des points de multimodalité (PEM & aires de covoiturage, point de montée en car de ligne ou car scolaire)
- Équiper les cars de ligne de porte-vélos > Action à envisager



-1- Aménager et valoriser le réseau cyclable

- Action 1.1 Développer un réseau cyclable structurant pour les déplacements du quotidien
Action 1.2 Développer un réseau cyclable structurant pour le tourisme (liaisons, stationnement et services)

Public visé



Grand public



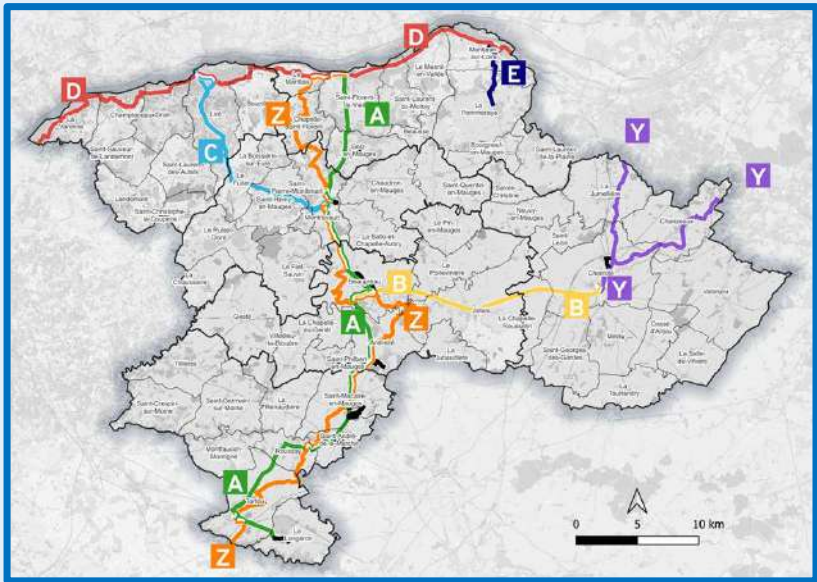
Scolaire



Solidaire



Tourisme



Coûts

37,5M€ pour l'ensemble des itinéraires



Gouvernance

Action portée par MC, en concertation et partenariat avec les communes et le département



Planning de mise en œuvre

PPI initial 2025-2036
Itinéraires touristiques à compter de 2031

Indicateurs de suivi

Réalisations annuelles, consommation de l'enveloppe affectée, respect des critères en termes de priorisation et surtout d'efficacité (attendu premier ayant déterminé le choix des itinéraires)
→ Acquisition de compteurs pour suivre l'évolution du trafic vélo

4 – **Fiches actions**



-1- Aménager et valoriser le réseau cyclable

Action 1.3 Structurer une offre de stationnement pour sécuriser la pratique

Action 1.3.1 Développement d’une offre en stationnement public uniforme

Public visé



Grand public



Scolaire



Solidaire



Tourisme

Proposition

- ➔ Remplacement des racks existants par des arceaux
- ➔ Développement de stationnements vélo auprès des équipements (stationnement de quelques heures)



Coûts à la charge des communes



Gouvernance

Action portée par les communes en concertation avec les services de Mauges communauté pour assurer la cohérence avec les équipements de l’intermodalité



Planning de mise en œuvre

Selon programmation des communes

Indicateurs de suivi

2026 : Communication par les communes de leur plan d’implantation des arceaux ou abris
 À compter de 2027 : suivi des nouvelles implantations et enregistrement sur le SIG



4 – Fiches actions



-1- Aménager et valoriser le réseau cyclable

Action 1.3 Structurer une offre de stationnement pour sécuriser la pratique

Action 1.3.2 Favoriser l'intermodalité vélo-2nd mode

Public visé



Grand public



Scolaire



Solidaire



Tourisme

Proposition

→ Développement du stationnement vélo sécurisé à des points de multimodalité.

3 types de lieux d'échanges à aménager :

- Arrêts des lignes de bus régulières (14 MOOJ / 51 Aléop) : Aménagement de consignes vélo et d'arceaux sous abri ou non
- Arrêts des circuits scolaires : Aménagement de consignes ou arceaux vélo
- Futurs PEM (6 sites) : Installation de consignes à vélo par PEM (budget plan mobilité)

→ Équiper les principaux points de station réparation

→ Etudier la faisabilité de l'emport des vélos à bord des cars de ligne > Action à envisager pour répondre à la Loi LOM

Coûts stationnement Arrêts des lignes de bus : 30.000€ par an

Garage à vélo : 20k-30k€

Consigne vélo : 3k€ - 8k€

Arceaux sous abris ou non : 1,5K€

Gouvernance

Action portée par MC, en partenariat avec les communes, la Région et la SNCF

Planning de mise en œuvre

Futurs PEM : 2025-2027

Arrêts des lignes de bus (lignes régulières et scolaires) :

2025-2026 : plan de programmation

2026-2032 : implantation



Arceaux sous abris

Consigne

Garage à vélo

Garage à vélo (région) en gare de Chemillé + arceaux abrités

Indicateurs de suivi

Effectivité d'un plan de programmation et proposition d'un PPI Adhoc (mars 2026)

Suivi annuel des implantation et observation des écarts



-2- Développer les services, sensibiliser et former

Action 2.1 Développer et diversifier l'offre de location VAE

Action 2.2 Favoriser l'acquisition de vélos par les particuliers (aide à l'achat)

Action 2.3 Favoriser l'acquisition de vélos pour les personnes morales

Action 2.4 Sensibiliser et former à la pratique ou à l'entretien du vélo



-2- Développer les services, sensibiliser et former

Action 2.1 Développer et diversifier l'offre de location

Public visé



Grand public



Scolaire



Solidaire



Tourisme

Proposition

- Evaluation du fonctionnement en appui sur les vélocistes,
- Développement et diversification de l'offre location longue durée (jusqu'à 200 VAE classiques + 6 longtail VAE)
 - Ouvrir à de nouveaux matériels (Vélo longtail, vélo adapté, cargo, musculaire ...)
 - Envisager des critères d'attribution pour les vélos spécifiques (projet d'utilisation, composition familiale, ressources...)
- Expérimenter une offre de location en gares de Torfou et Chemillé
⇔ hypothèse 20 VAE et 4 stations (entretien vélociste)

Coûts 2025-2027 :

Estimation mission évaluation : 10 000 €HT
Investissement 2026 : 370.000€

Investissement à compter de 2027 : 100.000€HT
Fonctionnement : 115.000€ par an

Gouvernance

Exploitation en régie par MC ou mission d'AMO

Planning de mise en œuvre

Evaluation projection : deuxième semestre 2025
Développement à compter de 2026 selon ambition arrêtée

Indicateurs de suivi

T4 2025 : Restitution évaluation et propositions
2026 et années suivantes : point annuel en Commission avec propositions d'évolutions





-2- Développer les services, sensibiliser et former

Action 2.2 Favoriser l'acquisition de vélos par les particuliers (aide à l'achat)

Public visé



Grand public



Scolaire



Solidaire



Tourisme

Proposition

- Poursuite de la politique incitative d'aide à l'achat
- Envisager un élargissement du type de vélos subventionnés (vélo musculaire, VAE, autres véhicules intermédiaires)



Coûts

Enveloppe 2025 : 85 000 €HT/an



Gouvernance

Action portée par MC



Planning de mise en œuvre

Court terme

Présentation du service en 2025

Intérêt : Permettre de faciliter l'accès à un Vélo à Assistance Electrique, dans l'objectif d'augmenter la part modale du vélo pour les trajets du quotidien.

Modalités :

Subvention : VAE simple 100€

Biporteur / triporteur à assistance électrique : 350 €

Ces aides sont accessibles, sans conditions de ressources, aux personnes majeures domiciliées sur le territoire de Mauges Communauté pour l'achat d'un VAE neuf ou d'occasion.

Indicateurs de suivi

Suivi annuel des bénéficiaires selon leur commune, leur statut, le type d'acquisition et l'aide octroyée



-2- Développer les services, sensibiliser et former

Action 2.3 Favoriser l'acquisition de différents types de vélo par des personnes morales

Public visé



Grand public



Scolaire



Solidaire



Tourisme

Proposition

- Création d’une enveloppe pour des subventions d’aide à l’achat de vélos adaptés ou non, par des associations ou établissements assurant des services auprès des habitants (transport de personnes ou prêt ponctuel de véhicule)



Coûts

Enveloppe annuelle : 10.000 €/an



Gouvernance

Action portée par MC, attribution sur avis de la commission mobilité



Planning de mise en œuvre : 2026

Indicateurs de suivi

2025 : adoption des critères d’éligibilité par la commission
Chaque année : Suivi de la consommation de l’enveloppe et adaptation des critères





-2- Développer les services, sensibiliser et former

Action 2.4 Sensibiliser et former autour de la pratique ou de l'entretien du vélo

Public visé



Grand public



Scolaire



Solidaire



Tourisme

Proposition (AMI; Subvention...)

- Promouvoir la mise en place de formations à la pratique du vélo
 - Formations pour les publics adultes : remise en selle, rouler en sécurité, prise en main VAE et/ou VCAE, la route vue du guidon ; ...)
 - (SRV –Savoir Rouler à vélo- pour les écoles -financement et responsabilité des communes-)
- Promouvoir l'organisation d'ateliers de sensibilisation et de formation à l'entretien ou la réparation



Budget (enveloppes fongibles)
Ateliers réparation : **30.000 € / an**
Formations à la pratique du vélo : **10 000 € / an**
(à développer de manière croissante sur plusieurs années)



Gouvernance
Politique portée par MC, en partenariat avec les acteurs locaux



Planning de mise en œuvre
Court terme au long terme



Indicateurs de suivi

2025 : écriture d'une fiche projet à visée programmatique
Chaque année :
Suivi du plan d'action (priorisation des formations et ateliers à développer, sélection des opérateurs)



-3- Promouvoir une «culture vélo»

Action 3.1 Programmer des campagnes de communication en faveur de la pratique du vélo

Action 3.2 Participer à des événements fédérateurs autour du vélo

Action 3.3 Encourager les employeurs du territoire à s'engager dans la dynamique employeur pro-vélo

4 – Fiches actions



-3- Promouvoir une culture vélo

Action 3.1 Programmer des campagnes de communication en faveur de la pratique du vélo

Public visé



Grand public



Scolaire
(secondaire)



Solidaire



Tourisme

Proposition

- Campagnes à destination des usagers du territoire afin de les sensibiliser aux enjeux de la pratique du vélo

Thématiques suggérées

- Bienfaits et avantages de la pratique du vélo
- Conseils d'équipement
- Retour d'expériences de cyclistes locaux,
- Règles de circulation sur les aménagements en milieu rural, etc.
- Aménagements et stationnements et services déployés dans le cadre du Schéma Directeur cyclable

Canaux de communication

- Page spécifique sur le site internet /Magazine des communes
- *Livret d'accueil pour les nouvelles entreprises / nouveaux habitants*
- Réseaux sociaux / Campagne d'affichage, etc.



Coûts

Estimation : 5 000 €HT/an



Gouvernance

Action portée par MC et les communes



Planning de mise en œuvre

Court terme à long terme

Indicateurs de suivi

2025 : formalisation d'un plan de communication
Chaque année : pointage de l'effectivité de sa mise en œuvre (nb de publications, de post...)



-3- Promouvoir une culture vélo

Action 3.2 Participer à des évènements fédérateurs autour du vélo

Public visé



Grand public



Scolaire
(secondaire)



Solidaire



Tourisme

Proposition

- S’inscrire dans le calendrier des manifestations festives nationales à l’échelle locale (Fête du vélo ; Mai à vélo ; Cyclistes brillez; ...) en partenariat avec les associations et les acteurs locaux
- Promouvoir des défis autour du vélo (challenge mobilité, Faites du vélo, semaine de la mobilité en septembre, défi « J’y vais à vélo », défi Géovélo, etc.) en partenariat avec les associations et les acteurs locaux
- Valoriser les nouveaux itinéraires utilitaires et touristiques en organisant un évènement autour du lancement.



Atelier de réparation et
d’entretien en gare de Nanterre



Coûts et subventions

Temps agents et partenaires : 20 à 70 jours ETP
Estimation : 15.000 €HT/an



Gouvernance

Action portée par MC, en partenariat avec les acteurs locaux et associations d’usagers



Planning de mise en œuvre

Court terme à long terme

Indicateurs de suivi

2025 : définition de l’ambition : nb d’évènements relayés, organisés, soutenus
Chaque année : définition de la programmation annuelle, mobilisation des acteurs, évaluation impact (nb de personnes, évolution d’une année sur l’autre, notoriété, ...)

4 – Fiches actions



-3- Promouvoir une culture vélo

Action 3.3 Encourager les employeurs du territoire à s’engager dans la dynamique employeur pro-vélo

Public visé



Grand public



Scolaire



Solidaire



Tourisme

Proposition

- Prendre appui sur un opérateur pour encourager les employeurs (publics, privés et associatifs) à s’engager dans la démarche employeur pro-vélo (en valorisant toutes les actions menées par MC dans le cadre du SDC)
- Collaborer avec les entreprises à la création de leur Plan de mobilité entreprise
- Inciter à la mise en place du FMD (Forfait Mobilité Durable)



Coûts et subventions

15.000€ HT par an



Gouvernance

Action portée par MC



Planning

Court-Moyen terme

Indicateurs de suivi

2025 : Précision des modalités d’intervention (appréciation de l’action portée par Alisée sur les 2 zones d’activité)
Chaque année : définition des cibles et de la programmation annuelle /mesure des écarts




Catalogue de services proposés par le programme OEPV

Conseil et accompagnement Prix en charge : 60 %	Diagnostic mobilité	Organisation, formation et outillage	Elaboration d'un plan d'actions pro-vélo	Préparation à la labellisation
	Supports d'antenne	Abris	Consignes sécurisées	Services supplémentaires
	Stationnement vélo Prix en charge : 40 %	Remise en selle	Conduite aux abords du lieu de travail	Prise en main vélo à assistance électrique
	Formations à la pratique du vélo au quotidien Prix en charge : 60 %		La route vue du guidon	

Synthèse

TOTAL GENERAL PPI 2025-2027 (hors liaisons)	560 000 €	
Total Fonctionnement annuel cible		295 000 €
dont VAE		210 000 €

<div><div>P</div><div>-1- Aménager et valoriser le réseau cyclable</div></div>		
	Investissement 2025-2027	Fonctionnement annuel
Action 1.1 & 1.2 : Développer un réseau cyclable structurant (37.000.000€HT pour Mauges communauté)	7 500 000 €	
Action 1.3.1 Développement par laes communes d'une offre en stationnement public uniforme	0 €	
Action 1.3.2. Favoriser l'intermodalité vélo-2nd mode (annuel)	90 000 €	
Total PPI 2025-2027	7 590 000 €	

<div><div></div><div>-2- Développer les services , sensibiliser et former</div></div>		
	Investissement 2025-2027	Fonctionnement annuel
Action 2.1 Développer et diversifier l'offre de location (évaluation)		10 000 €
Développement de l'offre LLD 2026	245 000 €	60 000 €
Développement de l'offre LLD 2027 (renouvellement annuel de 40 VAE)	100 000 €	
Expérimentation location en gare : 2026	125 000 €	55 000 €
Action 2.2 Favoriser l'acquisition de vélos par les particuliers (aide à l'achat)		85 000 €
Action 2.3 Favoriser l'acquisition de différents types de vélo par des personnes morales		10 000 €
Action 2.4 Sensibiliser et former autour de la pratique ou de l'entretien du vélo		40 000 €
Total PPI 2025-2027	470 000 €	
total Fonctionnement cible		260 000 €

<div><div></div><div>-3- Promouvoir une «culture vélo»</div></div>		
		Fonctionnement annuel
Action 3.1 Programmer des campagnes de communication en faveur de la pratique du vélo		5 000 €
Action 3.2 Participer à des événements fédérateurs autour du vélo		15 000 €
Action 3.3 Encourager les employeurs du territoire à s'engager dans la dynamique employeur pro-vélo		15 000 €
total Fonctionnement cible	0	35 000 €

05

Projection financière

Coût total du Schéma Directeur Cyclable /15 ans :

- Réalisation des itinéraires avec MOE : 39 240 000 € HT
- Mise en œuvre des fiches action : 1 730 000 € HT
- **Coût total : 40 970 000 € HT**

