



Elaboration du Schéma Directeur des Mobilités Actives sur Beaupréau-en-Mauges

Phase 3 – Finalisation du Schéma Directeur
Réunion publique – 13 mars 2024

Déroulé de la réunion

- ▶ **Introduction**
- ▶ Présentation de la **démarche et des résultats**
- ▶ **Temps d'échanges** et réponses aux questions



1. Le rappel de la démarche

Qu'est-ce qu'on entend par mobilités actives ?

- ▶ Les « mobilités actives » désignent des moyens qui demandent à l'utilisateur **un effort physique** (marche, vélo, trottinette...)
- ▶ Par extension cela concerne ces modes déclinés avec une **motorisation électrique**
- ▶ *On parle également de **mobilités douces ou durables** pour désigner l'ensemble des moyens de mobilité, collectifs ou individuels, **contribuant à une baisse des émissions des Gaz à Effets de Serre***

Les enjeux liés au développement des mobilités actives

- Le développement des mobilités actives répond à des enjeux :
 - De limitation de la **place et de l'usage de l'automobile** et d'une amélioration de la **qualité de l'espace public**
 - De diminution de la part des **budgets consacrés aux déplacements**, pour les ménages et collectivités
 - De diminution de **l'impact environnemental et énergétique**
 - D'amélioration de la **santé publique**, du fait d'une activité physique régulière

- ▶ Le Schéma doit traduire **l'ambition de notre commune** pour développer les mobilités actives comme des modes de déplacements du quotidien.
- ▶ Le schéma doit répondre en priorité aux **déplacements utilitaires** (pour les actifs, scolaires...) pour inciter au report modal...
- ▶ ... mais il **n'exclut pas les pratiques de loisirs et de tourisme** (balades, cyclotourisme)
- ▶ Il vise à définir un réseau hiérarchisé d'itinéraires pour créer un **maillage de liaisons** cohérent :
 - ▶ Donnant **accès aux pôles générateurs de déplacements** (administrations, établissements scolaires, commerces, emploi, équipements de loisirs, etc.)
 - ▶ Faisant le lien avec les **aménagements existants et projetés**
 - ▶ Assurant si possible des **connexions vers l'extérieur et vers les autres modes** (covoiturage, Aléop)

- ▶ En plus des liaisons et des itinéraires, le schéma doit intégrer des **services complémentaires** (stationnement, location...) et un **volet communication / promotion** pour favoriser la pratique des mobilités actives
- ▶ Le Schéma a été **co-construit** avec les élus, partenaires et acteurs de la société civile, les habitants...
- ▶ ... et être concrètement applicable via des **éléments d'aide à la décision** (préconisations d'aménagements, coûts, priorité...)

Il s'agit de se doter d'une politique pour rendre les modes actifs crédibles pour certains déplacements

Les principales étapes de la réflexion

- ▶ Trois **phases techniques** une phase transversale de **concertation / communication** :

Phase 1

Etat des lieux et réalisation d'un diagnostic

- Identifier l'état actuel des pratiques et des aménagements
- Février à juin 2023

Phase 2

Propositions d'une stratégie de développement des modes actifs sur le territoire

- Construire de manière concertée la stratégie via différents temps d'échanges
- Juin à juillet 2023

Phase 3

Finalisation du Schéma Directeur

- Traduire de manière opérationnelle la stratégie retenue
- Septembre à décembre 2023

Approbation politique en Conseil Municipal le 28 mars 2024



1. La synthèse du diagnostic

Un diagnostic pour présenter l'état des lieux et les enjeux territoriaux

**Structuration
du territoire**



**Aménagements
cyclables**



**Intermodalité
& services**



**Potentiel
cyclable/piéton**



**Attentes et
Enjeux**



► **Un questionnaire mené par internet auprès des habitants**

- La pratique cyclable et piétonne actuelle
- Les freins rencontrés
- Les attentes pour l'avenir et les améliorations souhaitées (liaisons à créer, services attendus...)

► **1 342 répondants dont 1 152 proviennent de la commune soit près de 5 % de la population**

► **75 % des répondants entre 18 et 59 ans...**

- 12 % ont moins de 18 ans
- 34 % ont entre 18 et 39 ans
- 41 % ont entre 40 et 59 ans
- 11 % ont plus de 60 ans

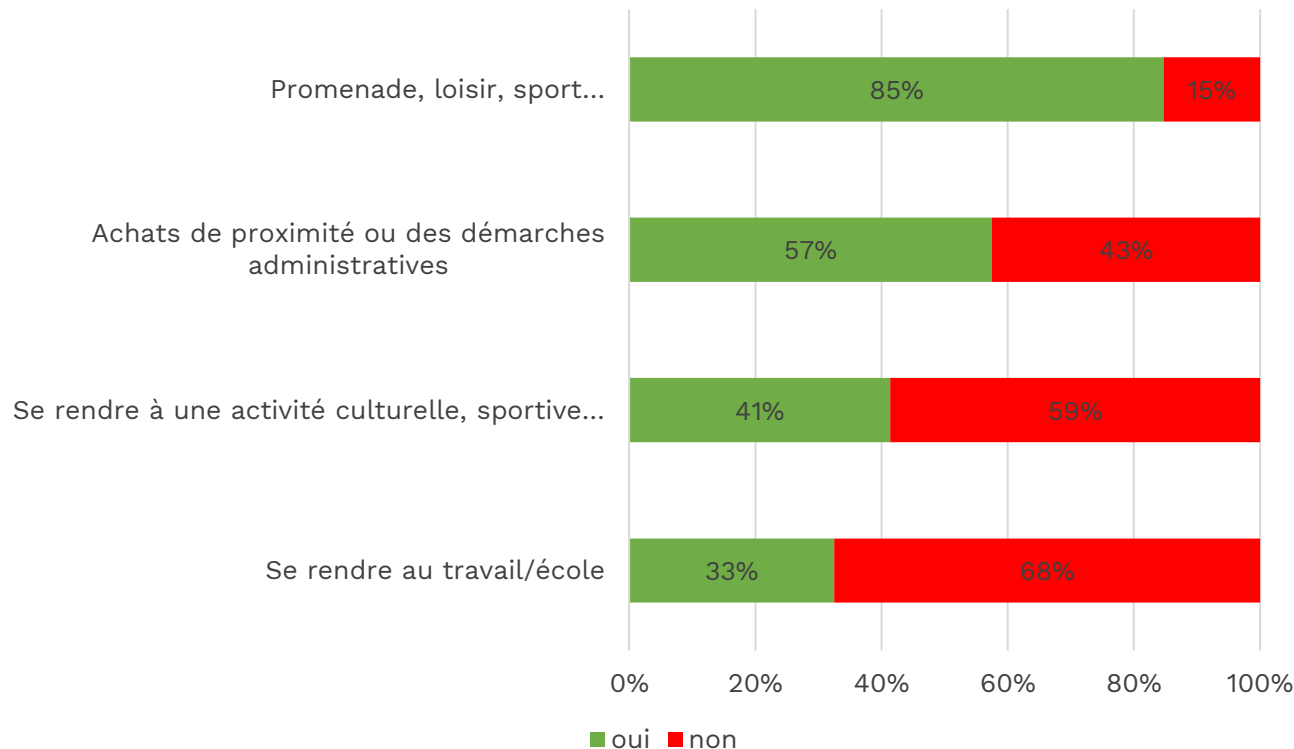
Communes	Nombre de répondants	%
Beaupréau	476	41 %
Jallais	154	13 %
Gesté	108	9 %
Villedieu-la-Blouère	99	9 %
Andrezé	80	7 %
La Chapelle-du-Genêt	78	7 %
Le Pin-en-Mauges	65	6 %
La Jubaudière	41	4 %
La Poitevinière	38	3 %
Saint-Philbert-en-Mauges	13	1 %

Une pratique actuelle d'abord tournée vers le loisir et le sport



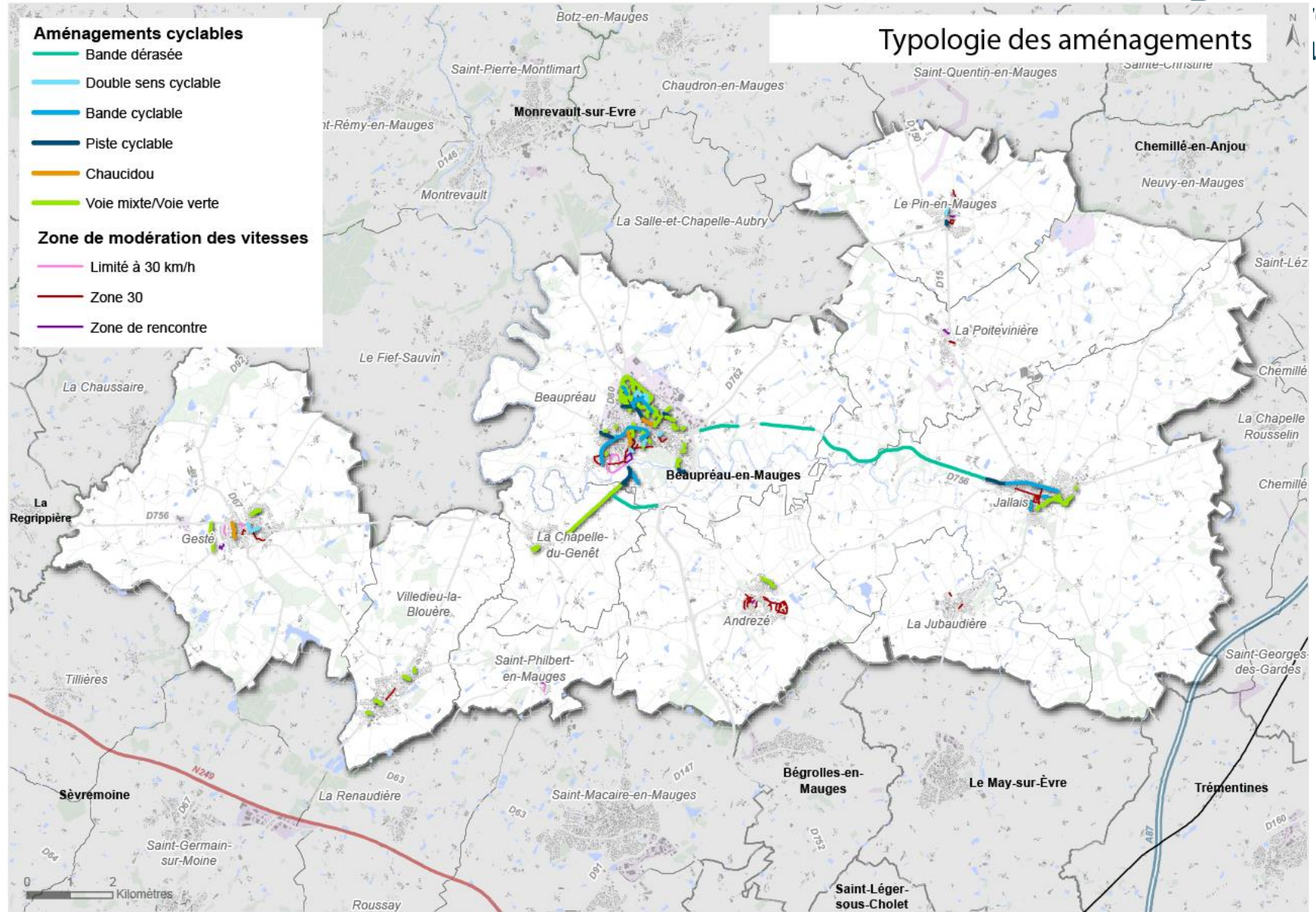
- ▶ Selon les résultats du questionnaire, la marche et le vélo sont utilisés :
- D'abord pour des **déplacements de loisirs ou sportifs** (85% des répondants)
- **Pour réaliser des achats** (57 %) ou **pour se rendre à une activité culturelle ou sportive** (41 %)
- Pour **aller à l'école ou au travail** (1/3 des répondants)

Usage des modes actifs selon le motif

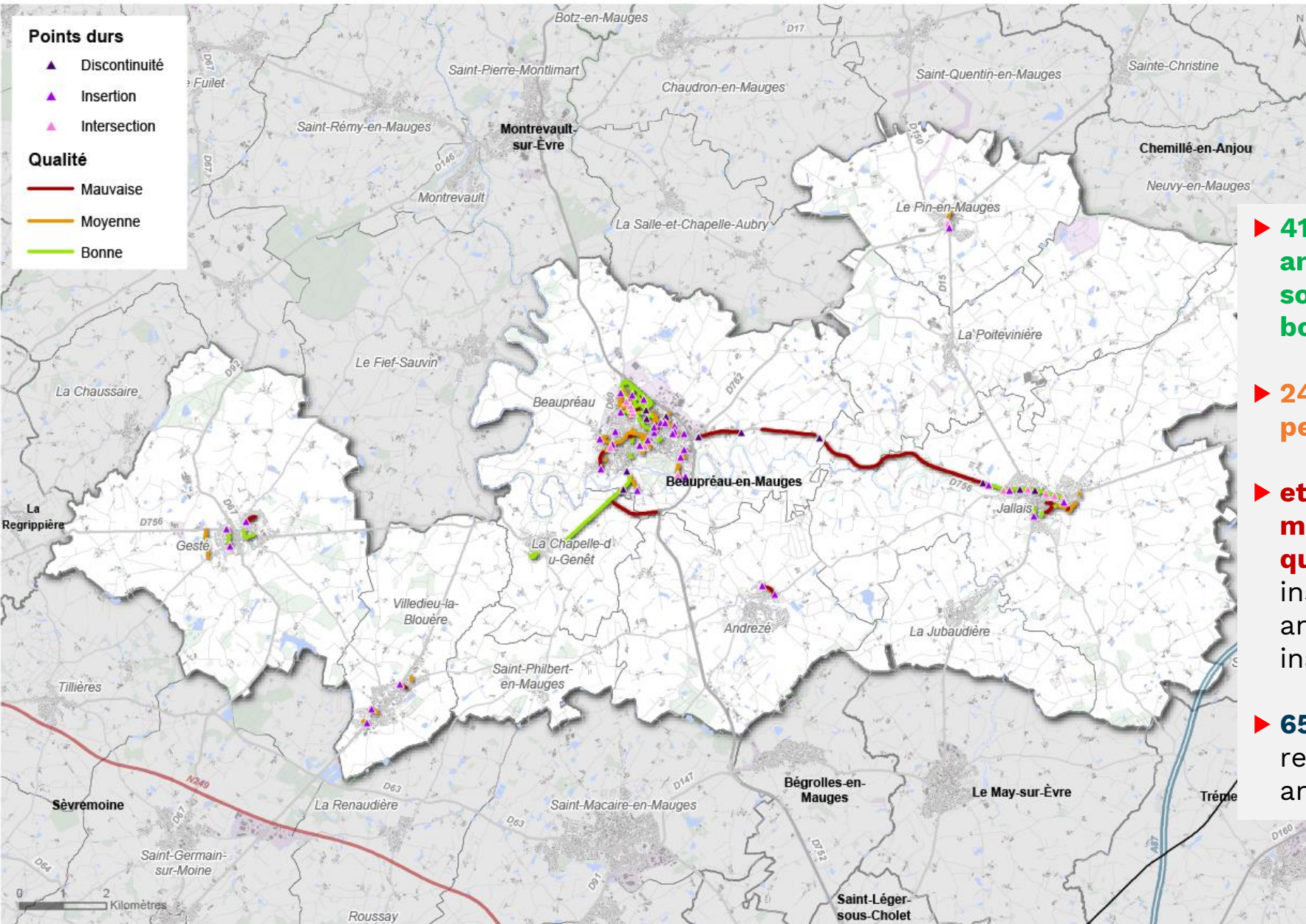


La pratique utilitaire (travail, école, achats...) est déjà notable mais doit être confortée

Plus de 43 km d'aménagements favorables aux cyclables en plus des trottoirs



Des aménagements déjà existants ... mais certains sont perfectibles



▶ **41% des aménagements sont plutôt de bonne qualité**

▶ **24 % sont perfectibles**

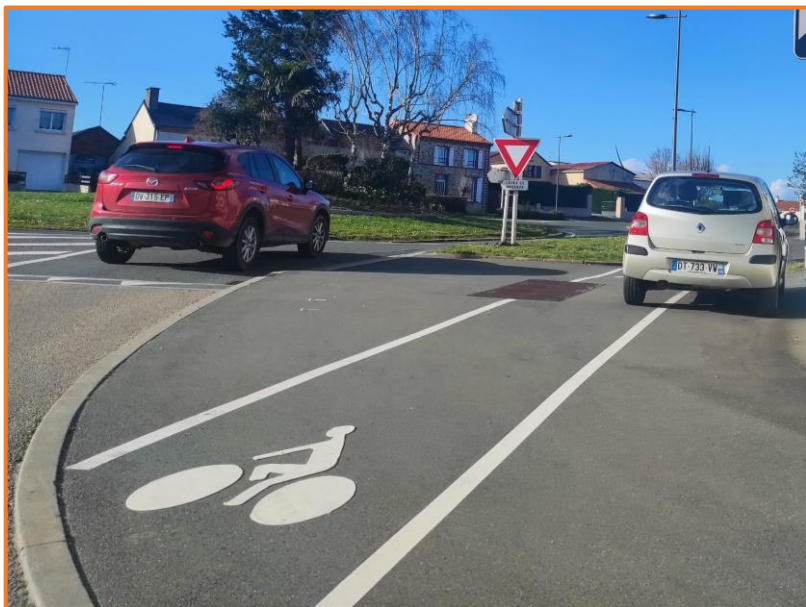
▶ **et 35 % sont de mauvaise qualité** largeur insuffisante, aménagement inadapté...

▶ **65 points durs** recensés sur les aménagements



**Beaupréau
en-Mauges**

**Chaucidou de bonne
qualité à Beaupréau
(Rue de la Sablière)**



**Problématiques de
continuité à Jallais
(RD756)**

**Rue Mont de Vie - Voie Mixte de mauvaise qualité à
Beaupréau**

Des problématiques/points durs piétons sur des secteurs à enjeux



Beaupréau
-Mauges



Les pistes identifiées pour conforter la pratique



▶ Les principaux freins de la marche identifiés lors du questionnaire :

- **Le manque de cheminement piétons** (43 % des répondants)
- **Les distances à parcourir** (41 %)
- **Le sentiment d'insécurité notamment lors de la traversée de certaines voiries** (41 %)

▶ 64 % des répondants rencontrent des difficultés dans leurs déplacements à vélo, ciblant :

- **Le manque d'aménagements**
- **Un trafic important et la cohabitation avec les voitures**

Les réflexions qui ont suivi ont eu pour objectif de répondre à ces freins

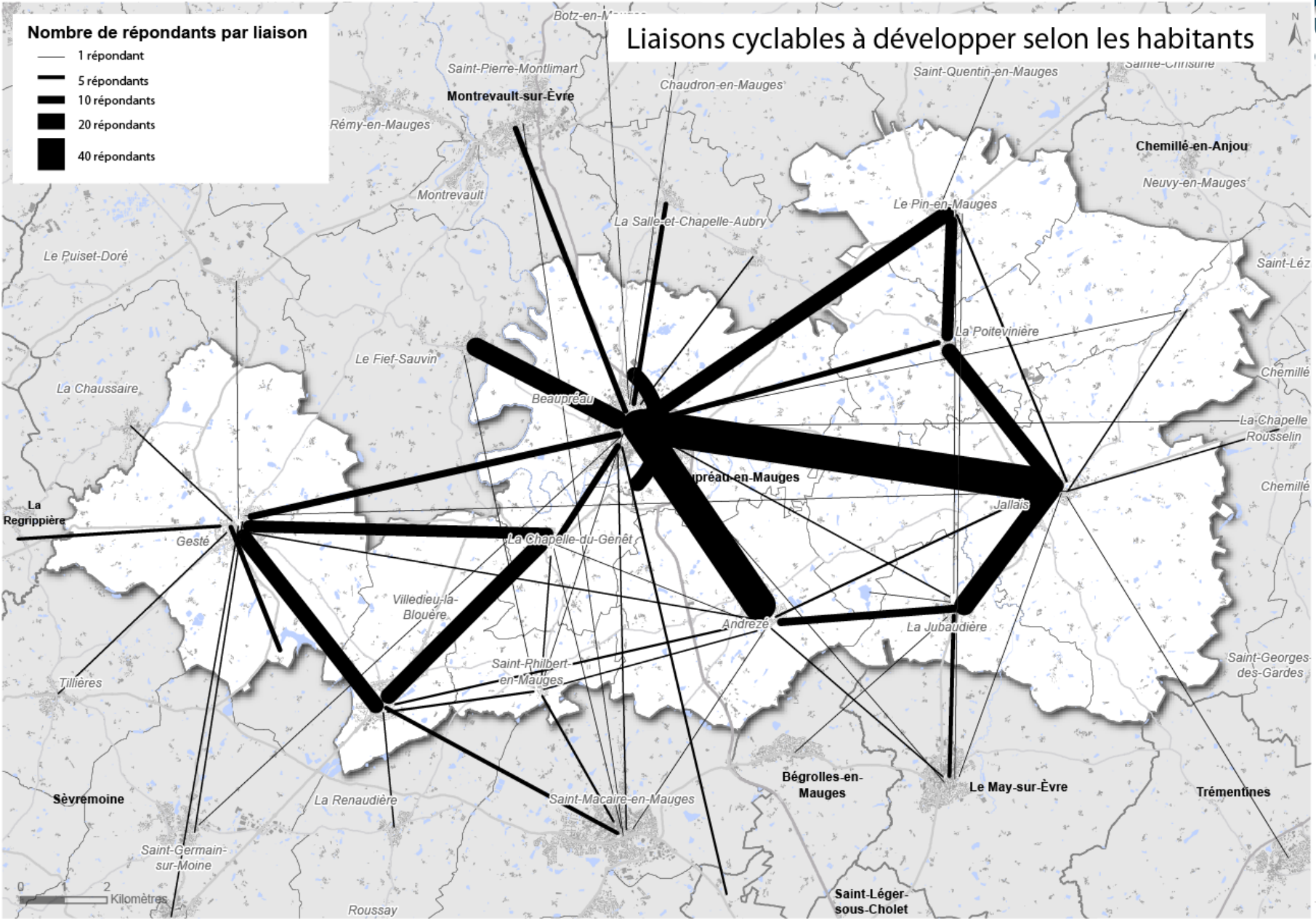
Principaux freins à la marche sur la commune	Pourcentage répondants
Le manque de cheminement piétons	43%
Les distances à parcourir	41%
Le sentiment d'insécurité notamment lors de la traversée de certaines voiries	41%
<i>Le stationnement anarchique des voitures</i>	24%
<i>La qualité des aménagements déjà existants</i>	21%
<i>Le relief</i>	12%

Principaux freins au vélo sur la commune	Note moyenne des répondants
Un manque d'aménagements ou des discontinuités sur le réseau existant	3,9 / 5
Un trafic important et la cohabitation avec les voitures	3,8 / 5
<i>La traversée d'intersections dangereuses</i>	3,4 / 5
<i>Des itinéraires cyclables difficilement repérables</i>	3,1 / 5
<i>La mauvaise qualité des aménagements existants</i>	3,0 / 5
<i>Le manque de stationnement vélo hors de mon domicile</i>	2,9 / 5
<i>Le relief ou les distances à parcourir</i>	2,5 / 5

Des liaisons cyclables souhaitées dans le questionnaire






US







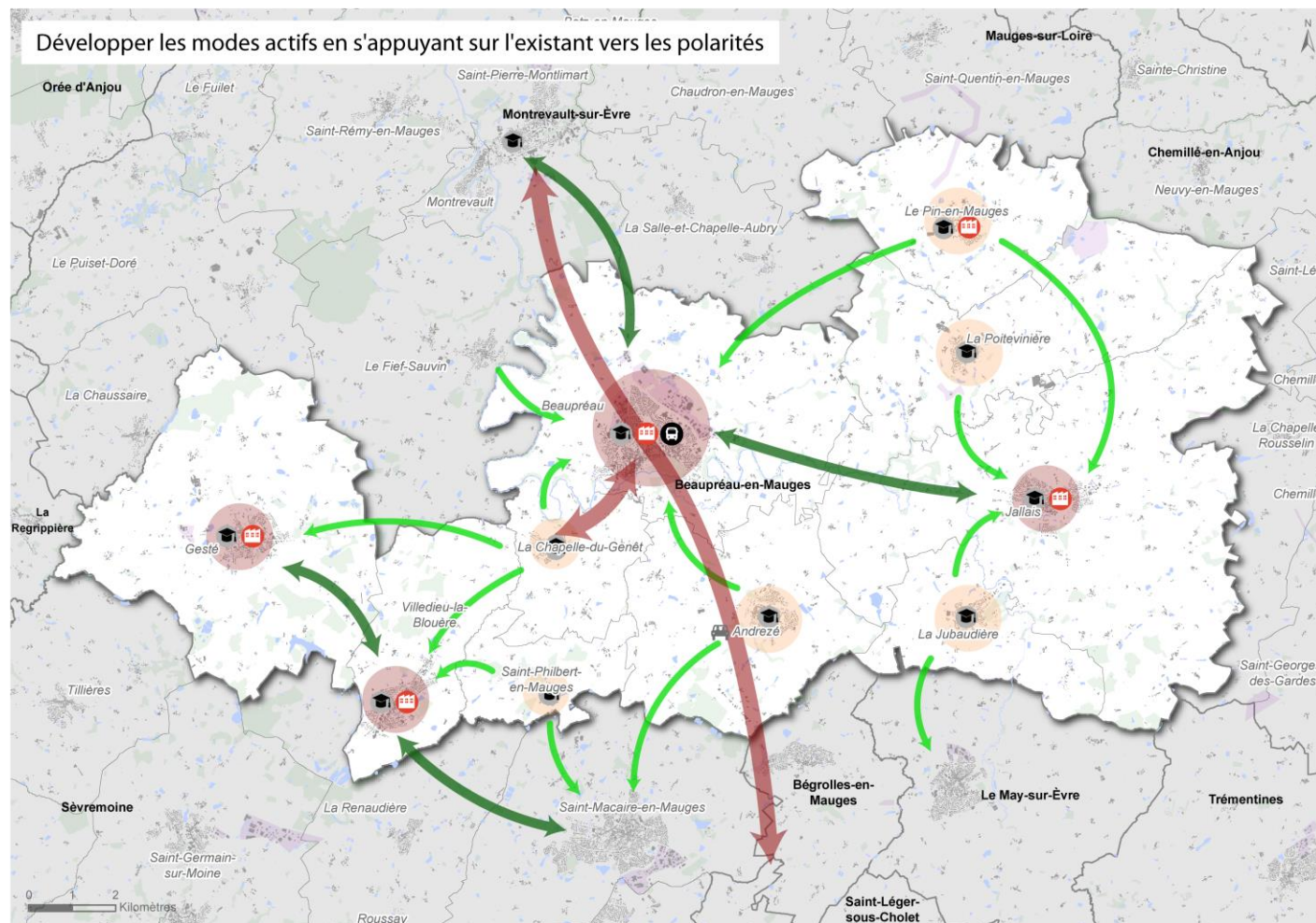
Les enjeux cyclables identifiés suite au diagnostic

Développer des liaisons « intercommunales »

-  Compléter les aménagements et itinéraires déjà effectifs
-  Améliorer les liaisons entre les polarités locales et externes
-  Faciliter le rabattement vers les polarités

Faciliter les déplacements intra-communaux

-  Améliorer les modes actifs sur les communes, sur les polarités comme sur les autres communes
-  Sécuriser les déplacements vers les établissements scolaires
-  Faciliter les déplacements vers les zones d'emploi
-  Améliorer les conditions d'intermodalité aux principaux points d'arrêts, au futur PEM et aux aires de covoiturage





2. La démarche pour identifier le maillage

Une phase de définition du maillage menée autour de 3 sessions d'ateliers de co-construction

Trois ateliers (10 mai durant le diagnostic, 13 juin, 29 juin) réalisés avec les habitants et les élus pour co-construire le maillage

Une répartition en 3 quartiers :

- ▶ **Secteur Ouest** : Gesté, Villedieu-la-Blouère, St-Philbert-en-Mauges
- ▶ **Secteur Centre** : Beaupréau, Andrezé et La-Chapelle-du-Genêt
- ▶ **Secteur Est** : Le-Pin-en-Mauges, La Poitevinière, Jallais, La Jubaudière

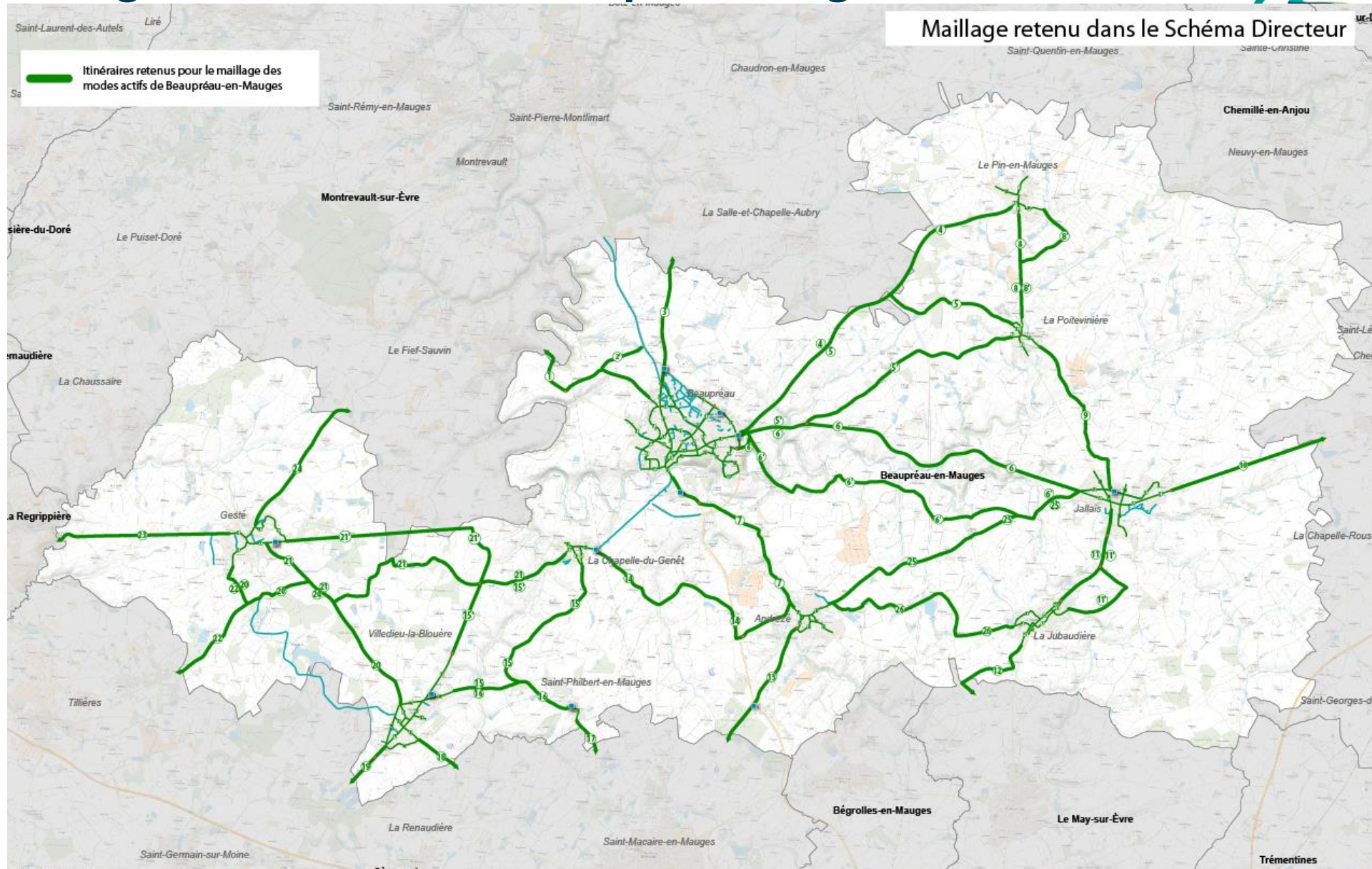
Un travail réalisé sur supports cartographiques en A0 et des grilles d'itinéraires.

Une **distinction** des itinéraires entre :



- Des itinéraires « intercommunaux » reliant les bourgs et zones urbaines, à vocation cyclable au regard des distances à parcourir
- Des itinéraires « intracommunaux » desservant les zones urbaines, à vocation mixte

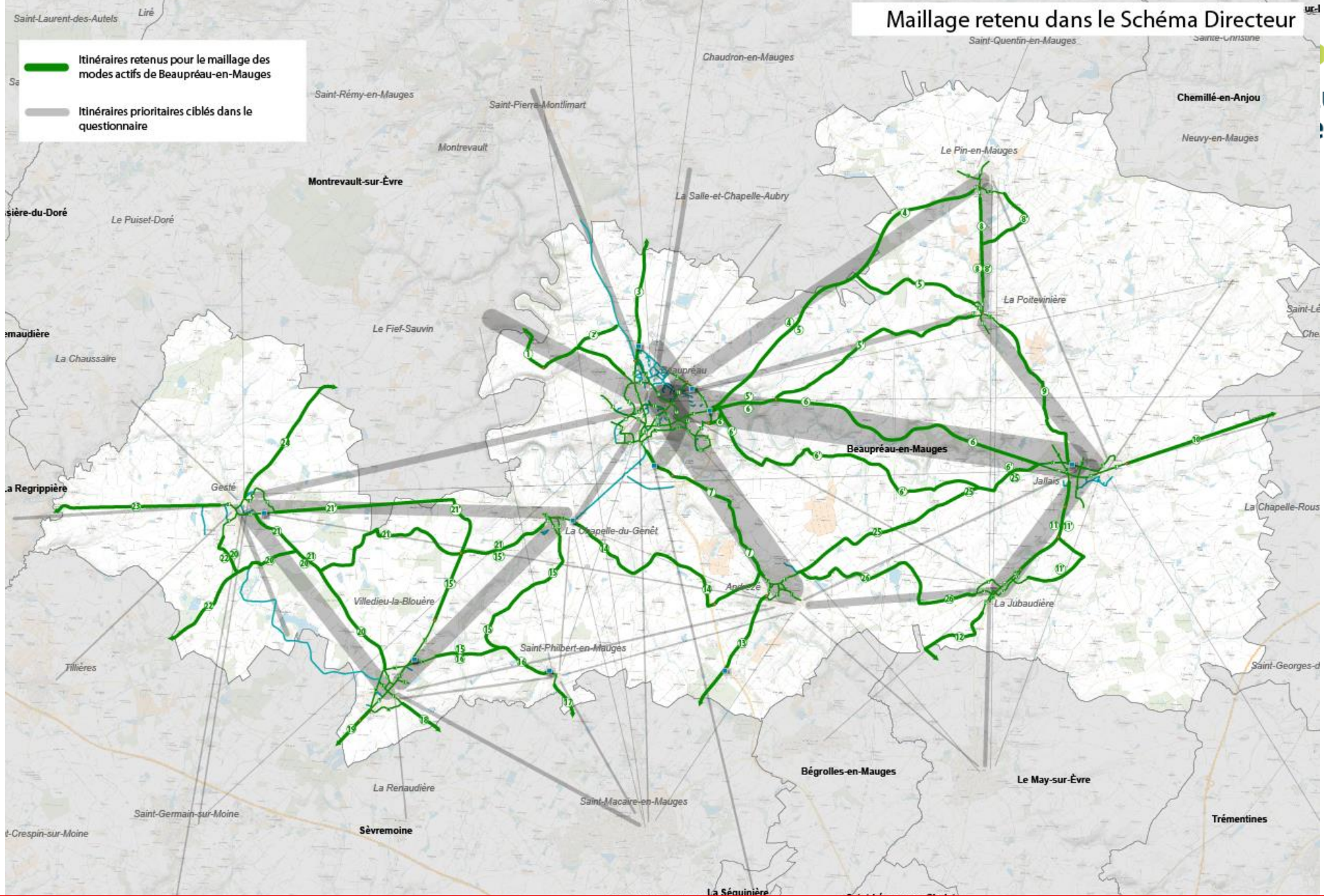


Le maillage retenu à l'issue des temps d'échanges



**Un maillage cyclable/piéton interne à la commune Beaupréau-en-Mauges de 168 km
découpé en 66 itinéraires (variantes comprises)**

-  Itinéraires retenus pour le maillage des modes actifs de Beaupréau-en-Mauges
-  Itinéraires prioritaires ciblés dans le questionnaire






Globalement un maillage qui reprend les priorités du questionnaire

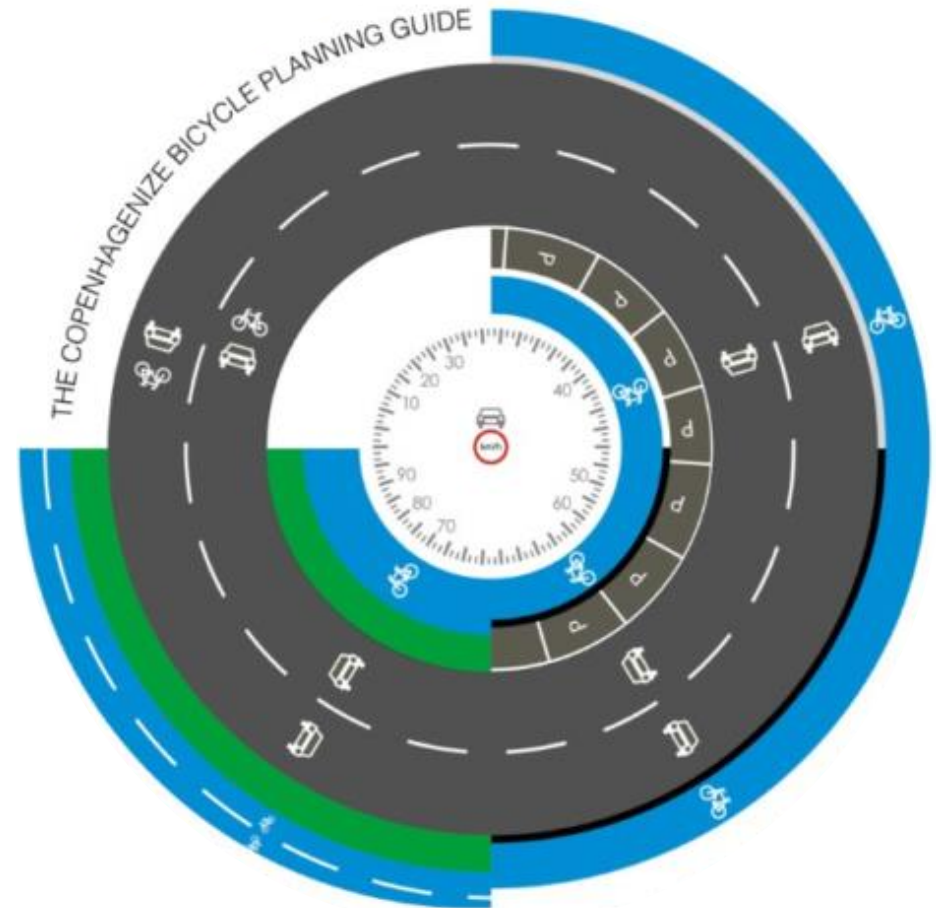


2. Préconisation des aménagements

Définition des aménagements

► **Aménager un itinéraire vélo, ce n'est pas réaliser que des pistes cyclables partout.** Il s'agit d'utiliser le panel d'aménagements cyclables disponible selon le contexte !

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		 RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >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	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	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	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	



Classification selon le CEREMA poursuivie par ITEM

Ces préconisations représentent un avis technique (pour notamment réaliser le chiffrage estimatif). **Elles sont en revanche susceptibles d'évoluer lors de la mise en œuvre selon :**

- des contraintes identifiées lors des études d'avant travaux,
- des choix de la collectivité,
- ou des moyens financiers



168 km d'itinéraires découpés en 504 tronçons de voirie

- Pour chacun des tronçons, une préconisation a été faite en lien avec le potentiel, le trafic et le profil de la voirie.

Exemple :

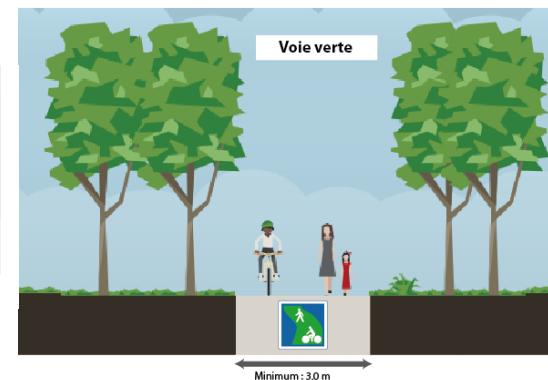
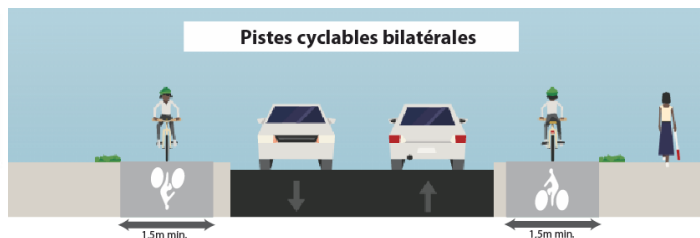
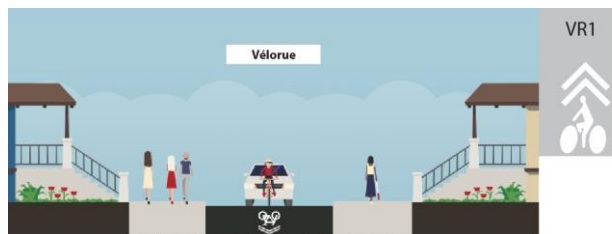
3 tronçons de voirie distincts et 3 préconisations d'aménagement



Aménagement préconisé : Vélorue

Aménagement préconisé : Pistes cyclables

Aménagement préconisé : Voie verte





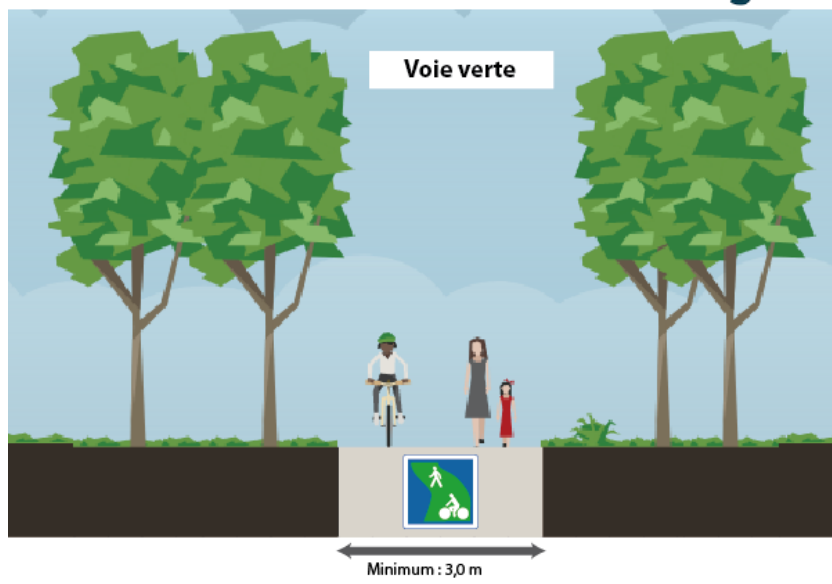
Aménagements en site propre : Réservés aux modes « actifs »

1) Voie verte :

- Mixte piétons / cycle
- A minima : 3 m de largeur

Préconisations dans le Schéma :

- 19 km



2) Piste cyclable :

- Exclusivement cycle
- A minima : 1,5 m de largeur par sens

Préconisations dans le Schéma :

- 39 km



Aménagements sur chaussée :

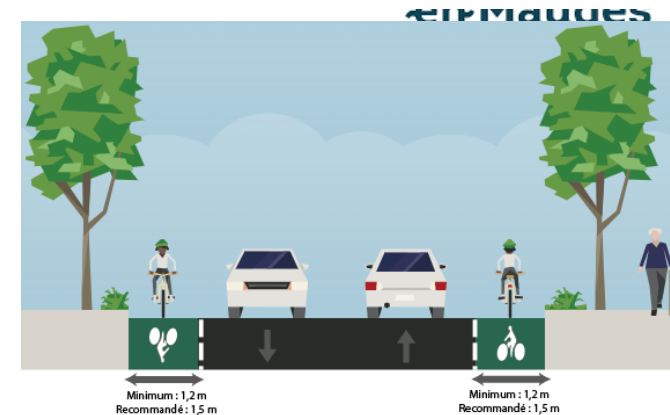
Circulation des cycles matérialisée par des rives

3) Bande cyclable :

- 1,5 m recommandés par sens, en plus des voies de circulation automobile

Préconisations dans le schéma :

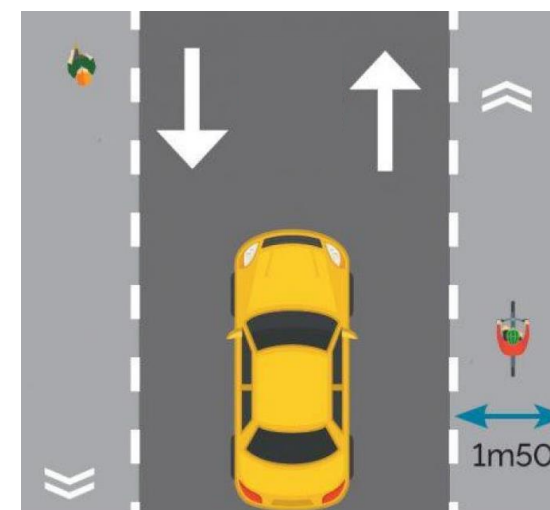
- 4,2 km



4) Chaussée à voie centrale banalisée / Chaucidou :

- 1,5 m recommandés par sens, inclus dans les voies de circulation automobile

Préconisations dans le schéma : 38 km



Aménagements en voirie partagée : Usage mixte

5) Routes partagées :

- Signalisation (marquage / panneau...) sur des voiries à faible trafic

Préconisations dans le Schéma :

- 39,4 km

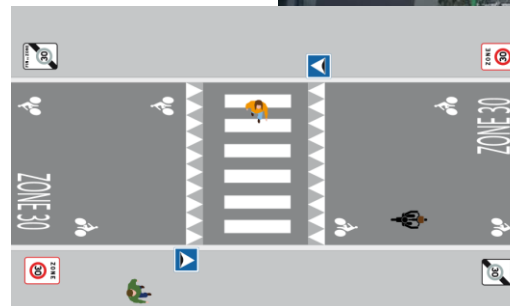


6) Zones pacifiées

Modération des vitesses accompagnée par des dispositifs de ralentissement (plateau, écluse...)

Préconisations dans le Schéma :

- 17 km



Typologie des aménagements envisagés sur le maillage de Beaupréau-en-Mauges

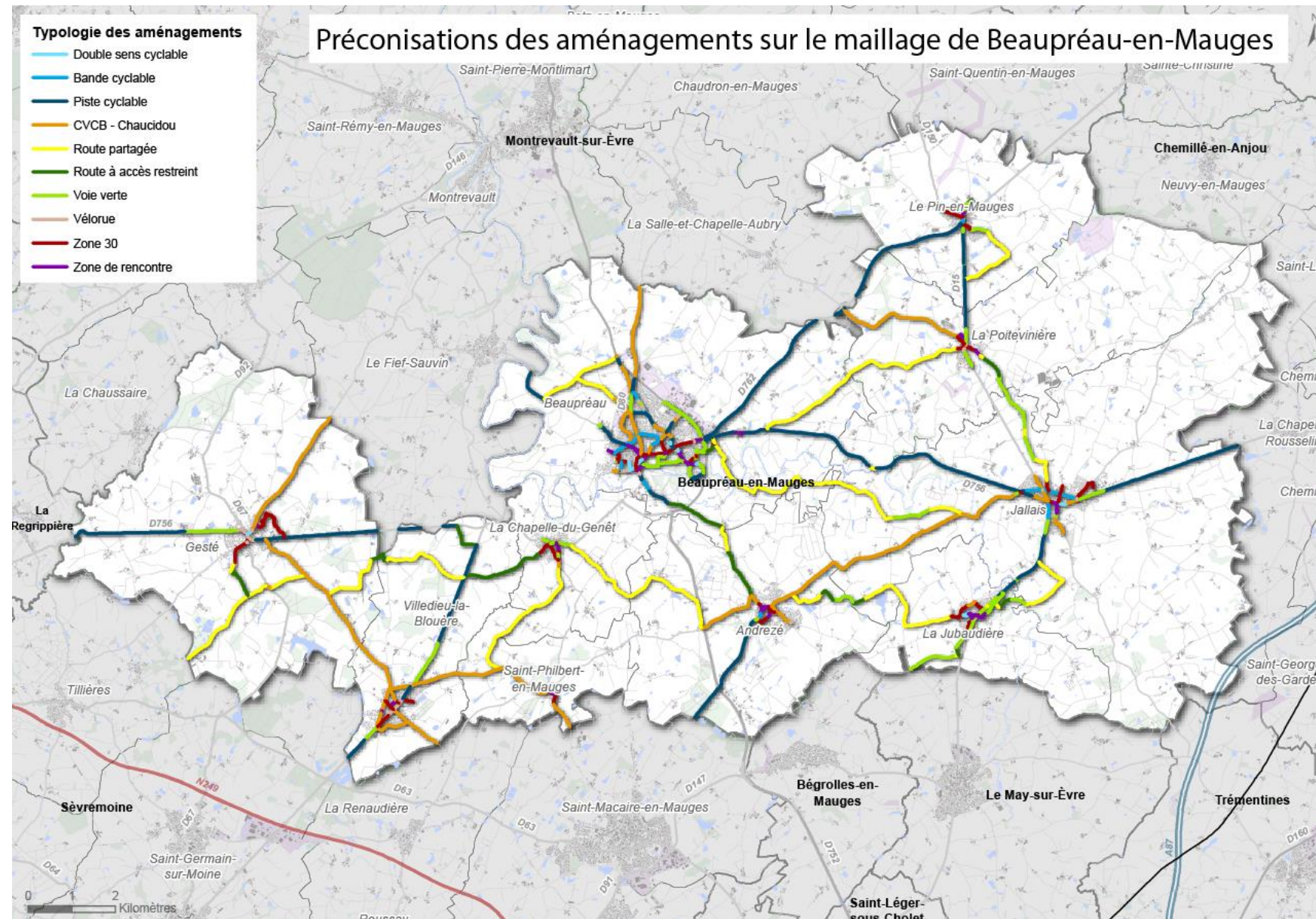


Beaupréau
en-Mauges

Typologie des aménagements

- Double sens cyclable
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- CVCB - Chaucidou
- Route partagée
- Route à accès restreint
- Voie verte
- Vélorue
- Zone 30
- Zone de rencontre

Préconisations des aménagements sur le maillage de Beaupréau-en-Mauges



Chiffrage des aménagements et des itinéraires

► Sur la base des aménagements envisagés sur chaque tronçon de voirie :



Coûts par ratio au mètre linéaire pour les différents types d'aménagement



Intégration des coûts de traitement de 34 intersections délicates (marquage dans giratoire, création d'un îlot central...) ;



Coût de jalonnement

L'addition des différents coûts permet d'identifier un coût par itinéraires et au global

Un chiffrage estimatif interne à Beaupréau-en-Mauges de l'ordre de 22 M€ sur la base des aménagements préconisés

Environ **21,7 Millions d'€ pour l'ensemble du linéaire interne**

(hors coûts d'acquisitions foncières que pourrait impliquer la réalisation de certains aménagements)

- Il s'agit d'un coût brut qui ne prend pas en compte les financements possibles, les travaux de mutualisation réalisables dans le cadre des programmes d'entretien et de réfection de voiries ...

Détails des coûts	Coût du chiffrage
Aménagement du linéaire	20,9 M€
Traitement des intersections	609 k€
Installation du jalonnement	113,9 k€
Total	21,7 M€

Sur 10 ans 2,17 M€ / an

Sur 15 ans 1,44 M€ / an

Sur 20 ans 1,1 M€ / an

Entretien : +/- 395 707 € / an à terme

- **Un coût moyen d'aménagement de 129 €/ML.**

Des subventions mobilisables pour accompagner Beaupreau dans la réalisation des itinéraires



- Via l'Union Européenne
- Via l'Etat avec des subventions générales ou spécifiques aux mobilités actives
- Via la Région Pays-de-la-Loire pour améliorer l'accès au réseau Aléop
- Via le Département du Maine-et-Loire qui a défini son schéma départemental des liaisons cyclables et qui participera au financement des itinéraires communs
- Via Mauges Communauté, pour les itinéraires qui connecte les pôles (vers Chemillé, Montrevault...)

Malgré un apport des partenaires de Beaupréau-en-Mauges, il sera nécessaire de prioriser les aménagements dans le temps



3. Priorisation des itinéraires

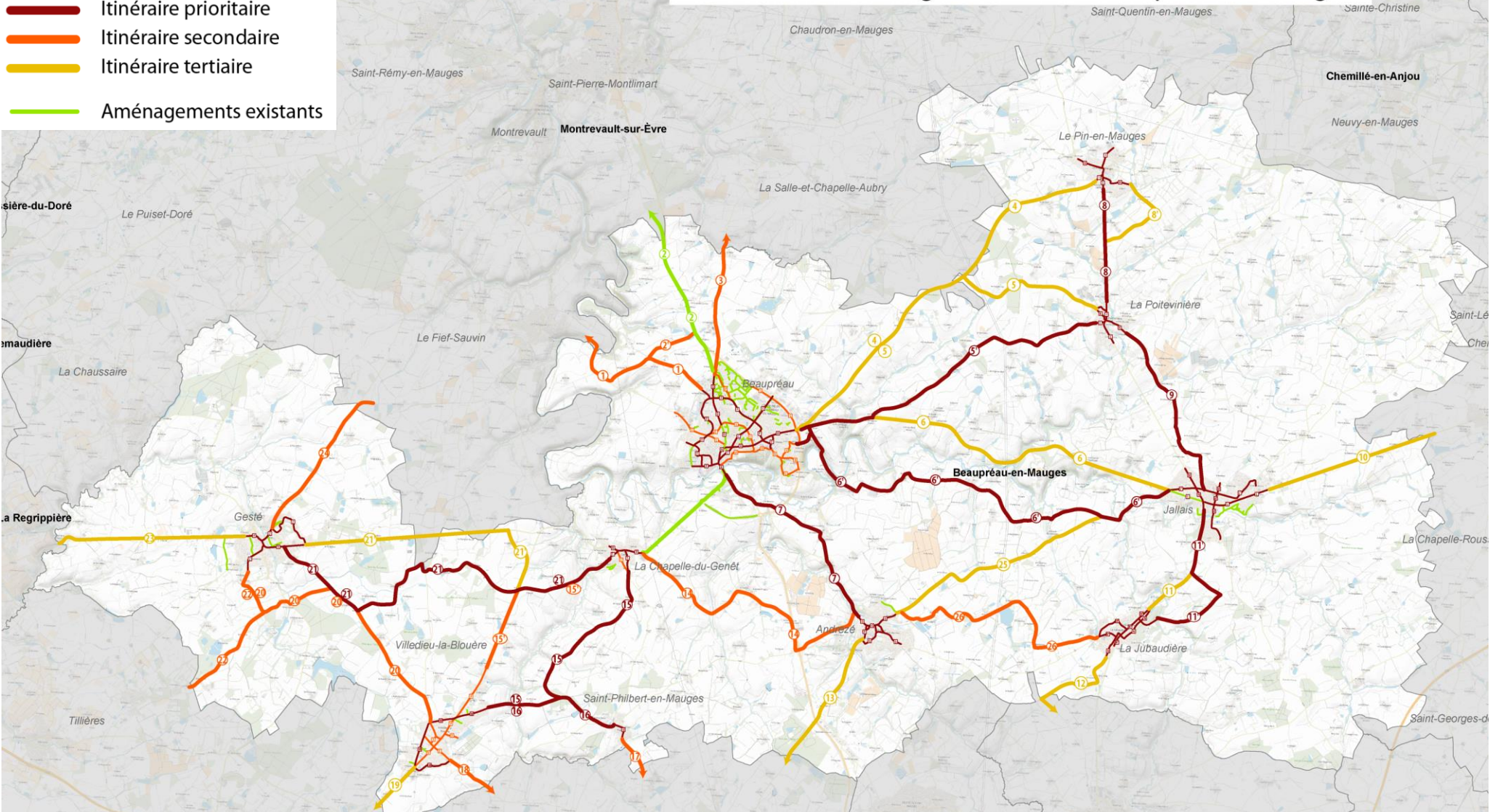
Un choix et une vision à long terme des itinéraires à travers une priorisation du maillage du SDMA

- ▶ L'identification progressive d'une **priorisation après des échanges entre élus, techniciens et partenaires de la commune**
- ▶ Des **priorités basées sur des critères techniques et financiers**, sur le volume d'utilisateurs attendu...
- ▶ Une **priorisation qui reste indicative** et qui évoluera :
 - ▶ En fonction des **opportunités ou des aléas**
 - ▶ De la **politique de Mauges Communauté** pour développer les mobilités actives (réflexion en cours)...
- ▶ Une priorisation qui permet à la commune de **définir une ligne directrice de mise en œuvre**

Type de priorisation :

- Itinéraire prioritaire
- Itinéraire secondaire
- Itinéraire tertiaire
- Aménagements existants

Priorisation du maillage du SDMA de Beaupréau-en-Mauges



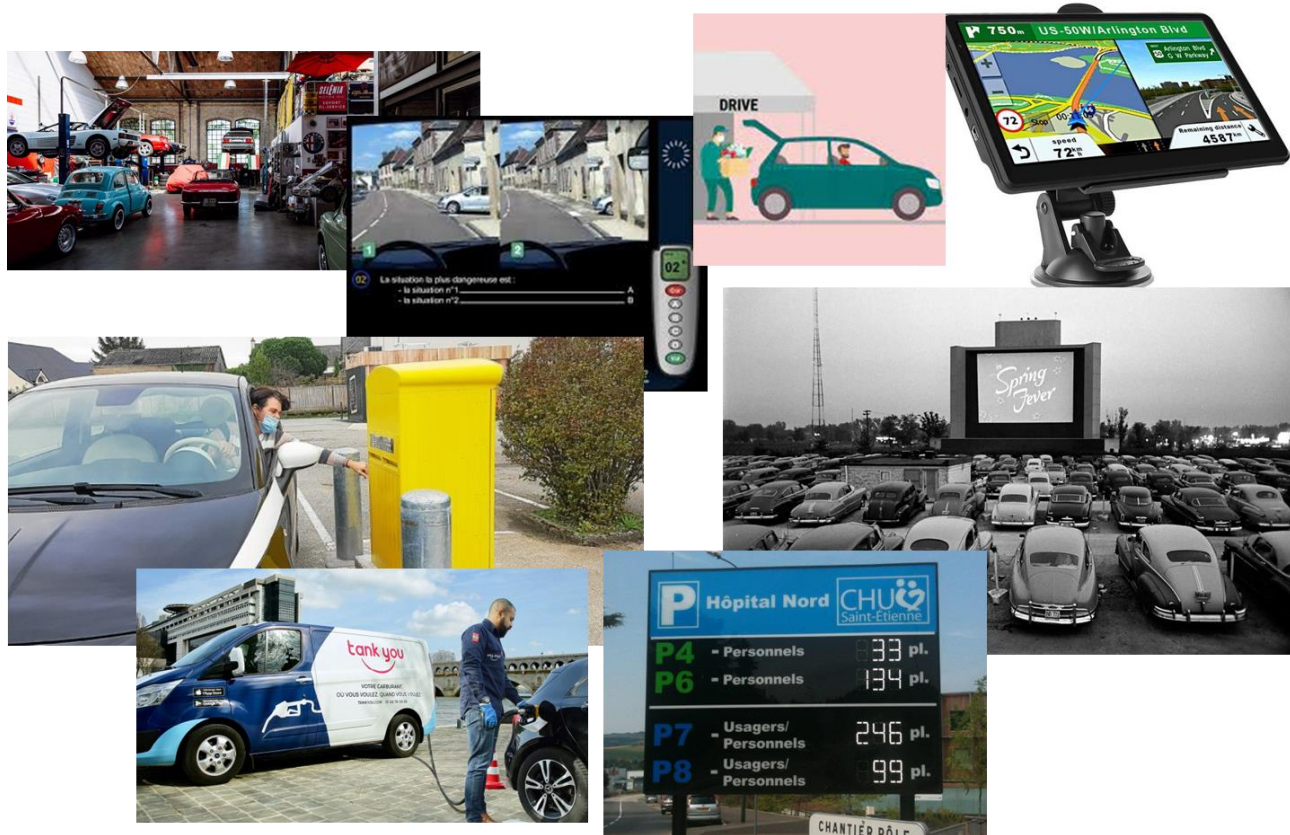
Détails des coûts	P1 : Prioritaire	P2 : Secondaire	P3 : Tertiaire
Nombre d'itinéraires	35	19	12
Longueur	85,2 km	43,6 km	39,6 km
Coûts	7 M€	3,2 M€	11,4 M€



5. Les services retenus pour accompagner les modes actifs

Au-delà des itinéraires, comment accompagner les modes actifs ?

Un véritable écosystème développé progressivement pour encadrer / faciliter / accompagner la pratique automobile...



Une logique similaire à avoir autour de la pratique des modes actifs !

Au-delà des aménagements, quelles priorités ciblées dans le cadre du questionnaire ?



Principales priorités de la marche	Note sur 5
<i>Améliorer la sécurité des itinéraires piétons</i>	4,0
<i>Créer de nouveaux aménagements piétons entre les zones urbanisées</i>	3,8
Développer le pédibus et les Permis piétons au sein des écoles	3,7
Rendre plus lisible les itinéraires piétons (panneaux, cartes,...)	3,7
<i>Améliorer la qualité des aménagements dans les centres et bourgs</i>	3,6
<i>Améliorer la qualité des aménagements sur les entrées de ville</i>	3,5
Verbaliser systématiquement le stationnement anarchique	3,2
Proposer des évènements festifs ou de sensibilisation autour de la marche	3,0

Principales priorités du vélo (> 3 / 5)	Note sur 5
<i>Créer de nouveaux aménagements cyclables</i>	4,4
<i>Sécuriser les intersections et traversées des giratoires pour les cycles et piétons</i>	4,3
Favoriser le vélo à l'école (système vélo bus/savoir rouler à vélo)	4,0
Réaliser une meilleure signalisation des itinéraires cyclables	3,8
Développer les parkings / stationnements vélos	3,6
<i>Mieux entretenir les aménagements cyclables existants</i>	3,5
Développer l'aide à l'achat de vélo pour les ménages	3,5
Labéliser Beaupréau-en-Mauges comme "Territoire Vélo"	3,4
Accompagner les entreprises à se convertir au vélo	3,3
Faciliter les connexions bus / vélo	3,2
<i>Développer les zones 20, zones 30... dans les centres-bourgs pour pacifier davantage la voirie</i>	3,1
Développer la location, notamment de Vélo à Assistance Electrique	3,1

LES SERVICES PRIORITAIRES

1) Développer le stationnement vélos aux abords des pôles générateurs, des centralités, des lieux d'intermodalités, ...

Objectif : Augmenter le nombre et la qualité du stationnement vélo sur le territoire – Près de 340 places proposées dans le Schéma



Consigne à vélo (Chambéry Métropole)

2) Développer les aménagements facilitant la circulation des cyclistes (sas, tourne-à-droite, double sens cyclable, marquage de trajectoire prioritaire ...) et les micro-aménagements pour les piétons (mobilier urbains, jardinières, terrasses, avancées de trottoir,...)

Objectif : **Au-delà des itinéraires retenus dans le maillage** améliorer et sécuriser les déplacements en modes actifs dans les centre-bourgs



By-pass
dans le Val du Dauphiné

3) Développer un jalonnement pour les modes actifs unifié et à visée utilitaire

Objectif : Faciliter les déplacements utilitaires en modes actifs vers les pôles générateurs et points stratégiques dans les communes, et rendre le réseau plus lisible



Jalonnement dans le Var

4) Poursuivre et intensifier l'écomobilité scolaire (expérimentation de vélobus et de pédibus, programme Savoir Rouler à Vélo, ...)

Objectif : Encourager une pratique sécurisée chez les scolaires.

Des actions ciblées comme prioritaires dans le questionnaire

5) Développer des outils et éléments d'informations sur les modes actifs : cartes des itinéraires et/ou applications (intégrant stationnement, sensibilisation, associations existantes, ...)

Objectif : Promouvoir l'écosystème des modes actifs du territoire

6) Développer les stages « remise en selle » pour tous les publics afin d'apprendre ou ré-apprendre à circuler en milieu urbain en toute sécurité

Objectif : Accroître le nombre d'utilisateurs du vélo et éduquer sur les bons comportements à adopter en milieu urbain

7) Etoffer l'offre en matière d'animation autour de la mobilité douce, en complément des événements actuellement organisés sur le territoire et proposer des moments de partage et conviviaux autour du vélo (Rando, Pique-nique, événement sportif haut niveau...)

Objectif : Poursuivre la sensibilisation et la communication via des événements réunissant le plus grand nombre



D'autres actions pourront être entreprises par Mauges Communauté



Avez-vous des questions ?

Merci de votre attention

Bastien FROGER
froger@item-conseil.fr

ITEM Etudes et Conseil
Meeting Point
13, rue Claude Chappe - Immeuble Oxygène – Bâtiment A
35510 Cesson-Sévigné

06 03 49 54 90 / 06 59 62 40 06
03 81 83 24 71 (siège social de Besançon)