



Evolution Rapport d'étape
du 18 février 2021

Situation au 25 avril 2021

Commune de Beaucouzé

La commission « Plan Vélo »

Rapporteur : Jean Marc GAIGEARD

Membres : Maryvonne COURCAULT, Christian BORDRON, Daniel GABORIEAU, Bernard HARZELEC, Jean Denis KELLER, Jean-Yves LÉBOUC, Frédéric PACHE, Jean-Louis ULM

SUIVI DES MODIFICATIONS :

18 février 2021 : Création du document - envoi en format PDF aux membres du CDS

17 mars 2021 : Erreur sur page 7 sur couleur voie par rapport à la fiche 2B → Remplacement page 7 – impressions 8 dossiers papier

19 mars 2021 : **remise dossier papier et version électronique à la Mairie**

14 avril 2021 : **réunion avec la mairie**

25 avril 2021 : Création d'une version évolutive du document avec :

. Modification sur la page 1 de l'intitulé du document

. Création de la page « SUIVI DES MODIFICATIONS »

. **Modification suite au classement en voie verte de la voie décrite en fiche 2D**

→ remplacement carte générale page 7 , fiche 2D pages 15-16 , fiche 2G pages 21-22 et fiche 2H pages 23-24

SOMMAIRE

Avant-propos page 3

1 - Introduction page 5

2 - État des lieux et diagnostic page 7

3 - Réflexions page 27

4 - Propositions page 29

5 - Conclusion page 39

Avant-propos

Tout ce qui peut contribuer à l'amélioration du bien vivre à Beaucouzé mobilise l'attention du Conseil des Sages.

C'est dans cet esprit que nous vous présentons ce dossier. Le « Plan Vélo » est le fruit de réflexions menées par la commission spécialement créée consécutivement à une auto saisine du Conseil des Sages.

Notre décision d'agir sur ce sujet vient dans la continuité des travaux menés sur le terrain par la commission Chemins pédestres et de randonnées et le constat sur la difficulté à faire cohabiter sur les sentiers les piétons avec les cyclistes. Aussi, c'est logiquement que nous avons élargi notre réflexion et nous sommes impliqués dans l'amélioration des infrastructures communales dédiées au vélo.

Notre démarche n'est surtout pas une action visant seulement à critiquer l'existant, mais au contraire nous souhaitons être une force de proposition et participer aux réflexions devant s'engager sur ce sujet.

Pour ce faire, nous avons réalisé un état des lieux et un diagnostic afin de vous proposer des travaux d'amélioration, livrer des idées d'extension, d'aménagements et de partage de l'espace public communal pour contribuer ainsi à promouvoir la pratique du vélo.

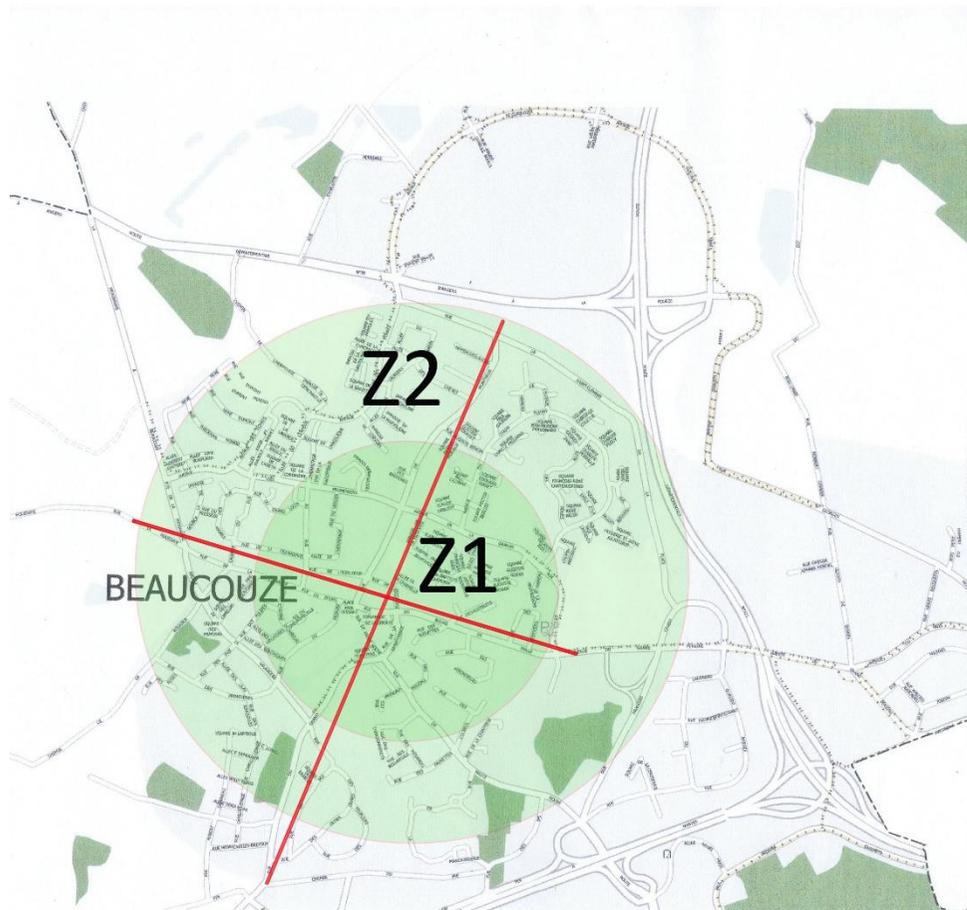
Notre vision vélo pour Beaucouzé – Principes de développement et d'implantation des axes de circulation

Il nous a semblé indispensable que dans notre commune une famille puisse faire une balade à vélo autour de Beaucouzé avec des enfants scolarisés en école primaire et profiter de pistes ou de parcours adaptées et sécurisées.

Beaucouzé n'étant pas non plus une ville étendue, il doit être possible aux habitants de pouvoir circuler à vélo sur des axes clairement identifiés et sécurisés pour faire des courses de première nécessité ou se rendre dans des lieux d'intérêt public : administrations, écoles, zones commerciales, équipements sportifs...

Enfin, notre ville à la chance de se situer à proximité d'Angers et de multiples ZAC et ZI, les Beaucouzéens devraient pouvoir s'y rendre rapidement à vélo. Angers Loire Métropole a rédigé un Plan vélo avec des axes de circulation traversant notre commune ; nous devons les relier à notre dispositif.

C'est donc en se basant sur ces principes que nous avons travaillé et défini les contours de notre schéma de circulation pour les vélos.



Notre projet se construit de la manière suivante :

A. 2 zones de circulation dans Beaucouzé :

- La première zone (Z1 vert foncé) , destinée principalement à la circulation très familiale parents enfants passerait dans les espaces verts, elle permettrait une circulation à vitesse réduite partagée avec les piétons. Son tracé existe, il correspond au travail déjà réalisé dans le cadre de la Commission sentiers pédestres et de randonnées : Le Circuit Adrien.
- Seconde zone de circulation (vert clair) : destinée à la circulation de mobilité plus "adulte " elle serait partagée avec les automobilistes. Elle se positionnerait sur des rues existantes ou des tronçons existants.

B. 2 axes transversaux (en rouge) qui les traverseront et qui convergeront vers le centre-ville :

- Axe Est-Ouest (Stade **J.Aubineau – Sport'Co**),
- Axe Nord-Sud (Les Échats II/III – Quartier des Hauts du Couzé).

1-Introduction

Promouvoir la pratique du vélo c'est aussi participer à accélérer la transition écologique et énergétique et une manière concrète de sortir des discours pour passer aux actes. Avec un simple vélo chacun peut contribuer activement, en changeant de comportement, à réduire les nuisances générées par sa mobilité carbonée comme la pollution de l'air et le bruit, mais pas seulement. En adoptant cette démarche individuelle chacun engrangera également les bénéfices liés à la pratique d'une activité physique salubre. Les citoyens aimeraient aller plus loin dans ce domaine et s'engager dans l'action, mais pas à n'importe quel prix. De très nombreuses solutions de mobilités douces sont apparues sur le marché. Certaines sont largement adoptées et deviennent progressivement des alternatives crédibles à la voiture grâce à la démocratisation de l'assistance électrique qui permet désormais à tout le monde de parcourir des distances importantes à moindre effort mais encore faut-il pouvoir disposer d'infrastructures adaptées.

La véritable difficulté pour se déplacer à vélo n'est donc plus seulement la distance à parcourir ou l'effort que cela nécessite, mais principalement le déficit d'aménagements cyclables adaptés et sécurisés pour circuler. Que ce soit pour se rendre au travail ou pour un loisir, les perspectives de développement de la pratique du vélo sont promises à un bel avenir à condition de pouvoir lever les freins qui restent très importants :

- Nécessité de transformer les schémas de circulation dans les villes pour donner une véritable place aux mobilités douces.
- Mobiliser des investissements très importants pour réserver des surfaces de circulation dédiées dans chaque nouveau projet d'urbanisme.
- Associer et responsabiliser les citoyens sur les projets de modernisation des voies de circulation.

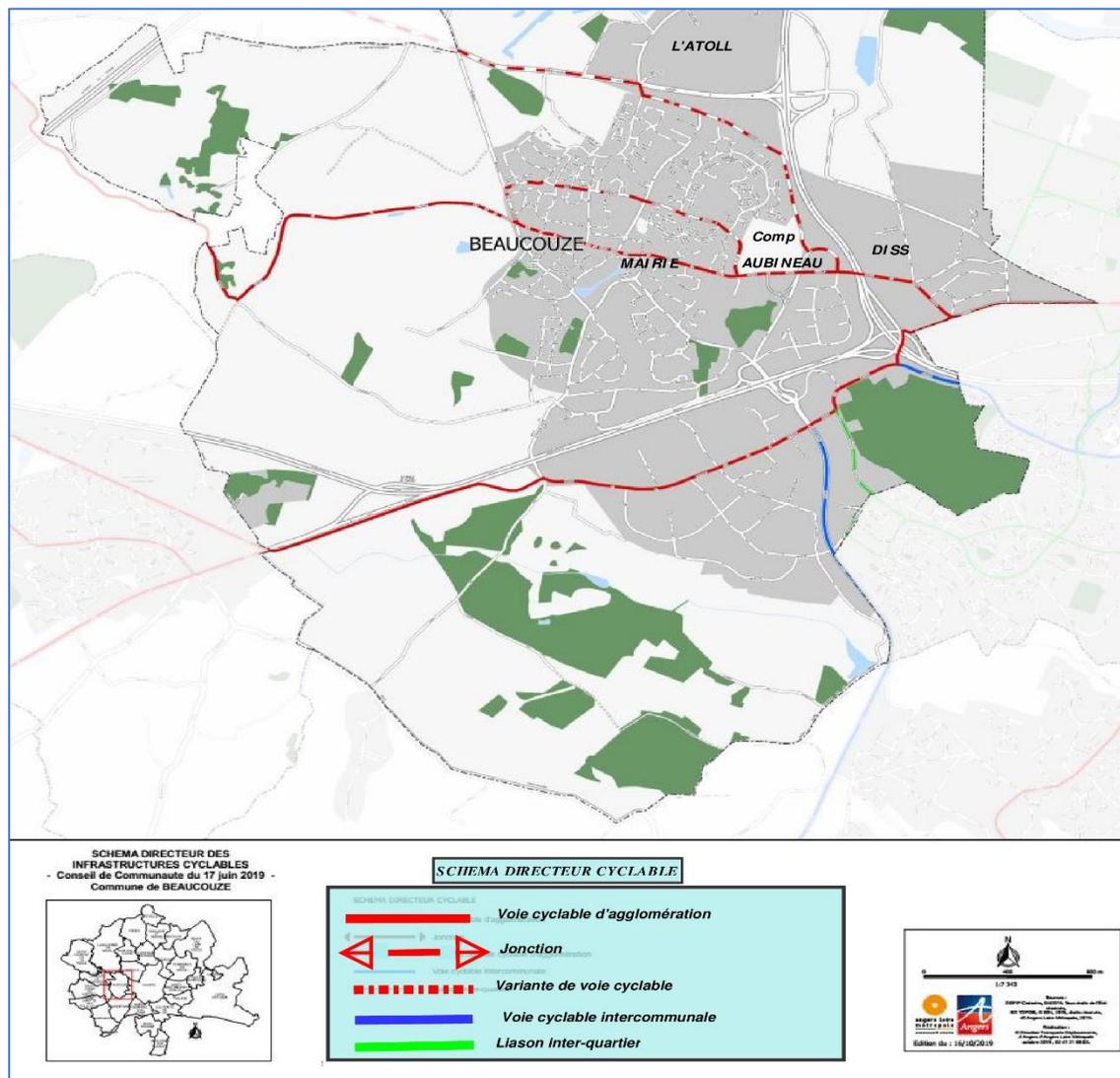
Les attentes d'une partie des citoyens sont grandes. Il est primordial de s'engager dans des projets d'amélioration et de sécurisation des dispositifs existants et de trouver des compromis permettant d'assurer une transition entre l'existant insuffisant et les projets futurs. Pour avancer, il nous a semblé nécessaire de distinguer 3 étapes :

- Réaliser une étude des axes existants pour montrer l'hétérogénéité des structures et des balisages en place et surtout alerter sur la dangerosité de certains points de passage.
- Sélectionner, relier et moderniser des pistes existantes afin de proposer à moyen terme des circuits pertinents.
- Proposer un principe de circulation partagée pour Beaucouzé en cohérence avec les projets d'Angers Loire Métropole.

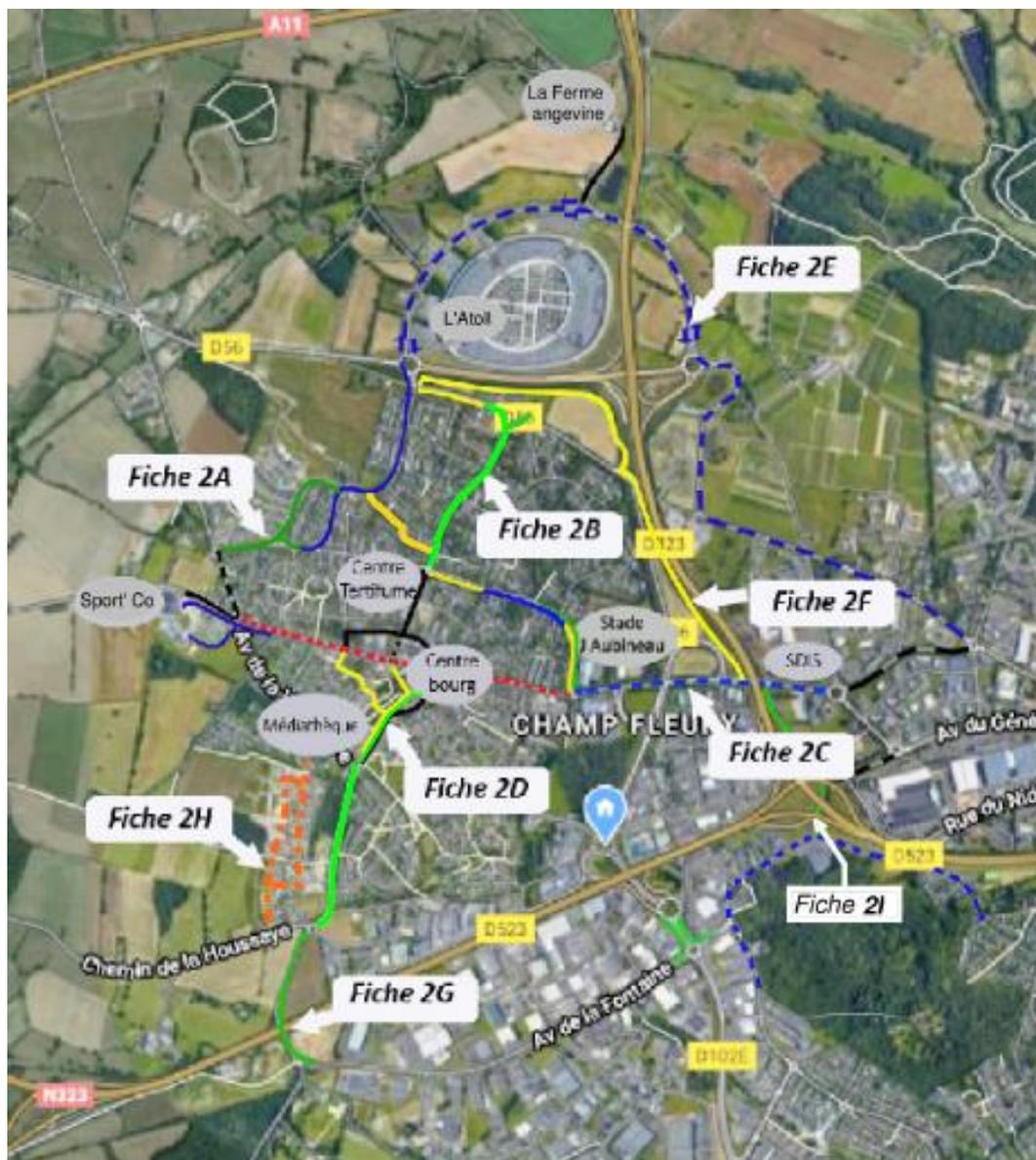
Au fur et à mesure de l'avancement de notre travail, nous avons pris conscience de la complexité du dossier. Changer fondamentalement l'existant sera très compliqué sans une démarche participative engagée par les élus et visant à obtenir une adhésion d'une majorité de citoyens. Changer l'existant sera également onéreux, et encore plus si nous n'arrivons pas à mieux exploiter les infrastructures existantes en les adaptant et en obtenant des automobilistes de partager les routes. Une chose est certaine, Il faut dès maintenant avoir l'habitude d'intégrer les mobilités douces dans les nouveaux projets de circulation et d'urbanisme de notre ville.

Enfin, Il existe un plan vélo prospectif au niveau d'ALM (Angers Loire Métropole) ; nous pensons qu'il faut être proactifs et préciser nos ambitions pour être prêts à profiter des accompagnements qui pourraient être accordés à Beaucouzé lorsque viendra le temps de sa mise en œuvre.

Plan vélo prospectif au niveau d'Angers Loire Métropole :



2 -État des lieux et diagnostic



Codes couleurs utilisés pour les cartes et schémas

-  Chaussée section courante
-  Chaussée avec bande cyclable
-  Piste cyclable
-  Piste partagée, vélos/piétons
-  Sentier, chemin, allée
-  Chaussée partagée, véhicules, piétons, vélos
-  Voie verte
-  Voie à créer

Fiche 2A	Page 9
<i>Trajet SPORT C'O – LES ÉCHATS – L'ATOLL</i>	
Fiche 2B	Page 11
<i>Trajet CENTRE TERTIFUME – RUE DE MONTREUIL – L'ATOLL</i>	
Fiche 2C	page 13
<i>Trajet SDIS – STADE J.AUBINEAU – ÉCOLE M.RAVEL – CENTRE TERTIFUME</i>	
Fiche 2D	page 15
<i>Trajet CENTRE TERTIFUME – CENTRE-VILLE – MÉDIATHÈQUE – ÉCOLE J.PRÉVERT</i>	
Fiche 2E	page 17
<i>Trajet L'ATOLL – LA FERME ANGEVINE</i>	
Fiche 2F	page 19
<i>Trajet L'ATOLL – SDIS (Service départemental d'incendie et de secours de Maine-et-Loire)</i>	
Fiche 2G	page 21
<i>Trajet AVENUE DE LA FONTAINE – RUE DU GRAND PIN</i>	
Fiche 2H	page 23
<i>Trajet LES HAUTS DU COUZÉ</i>	
Fiche 2I	page 25
<i>Trajet SDIS – BOIS DE MOLIÈRES, Liaison Angers Loire Métropole – ANGERS</i>	

FICHE 2A

Trajet SPORT C'O – LES ÉCHATS – L'ATOLL



Ce tronçon partant de Sport'Co est une voie double bidirectionnelle et bien identifiée. Elle passe à côté du Domino pour ensuite prendre la rue de la Meignanne en faisant le tour du rond-point (*photo 1*) « chaussée avec bandes cyclables (*photo 2*) », tourne pour prendre une partie de l'Avenue des Promeniers, descend l'Avenue des Échats et se termine au rond-point de l'Atoll (*photo 5*). La première partie est en voie verte (*photo 6*) et la continuité à partir du rond-point Avenue des Echats / Allée du Cerfeuil est en piste cyclable bidirectionnelle (*photo 3*).

⇒ **Zone sensible :**

Une autre variante, piste cyclable sur trottoir prend naissance Avenue des Promeniers / Allée du Cerfeuil (*photo 4*). Elle doit couper plusieurs rues sur passage piéton et est dangereuse (rétrécissements, végétation pas ou mal taillée, aucune visibilité dans le rond-point Allée du Cerfeuil/Avenue des Promeniers). Pas forcément utile et à déclasser.

⇒ **Autres remarques :**

- 1- Absence de signalisation « Piste cyclable » à deux endroits (carrefours Avenue des Échats/Rue de Saint-Clément-de-la-Place et rond-point Avenue des Échats/Allée du Cerfeuil.
- 2- Absence de marquage au sol en face du Square du Serpolet.
- 3- Dans ce même endroit des haies mal taillées réduisent la largeur de la piste.

Plan de situation avec photos d'indications des secteurs

1 Rond-point du Domino

2 Rue de la Meignanne

3 Rond-point de l'Allée du Cerfeuil

4 Rond-point de l'Avenue des Promeniers

5 Rond-point de l'Atoll

6 Avenue des Échats

TAXIDANJOU
~ 0617149000

FICHE 2B

Trajet CENTRE TERTIFUME – RUE DE MONTREUIL – L'ATOLL



Au rond-point du Centre Tertifume, Avenue de la Grange aux Belles et Avenue des Promeniers (*Photo 1*), prendre la rue de Montreuil (*Photo 2*) en direction de la rue de Saint-Clément-de-la-Place (*Photo 5*). Cette voie est sur la gauche en trottoir partagé (*Photo 3 et 4*), et au débouché non aligné définie en voie verte. Elle se termine au rond-point de l'Atoll (*Photo 6*).

⇒ **Autres remarques :**

- Pas d'indication de début et de fin de voie verte/trottoir partagé (*Photo 2*).
- Au débouché du sentier venant de l'Avenue des Échats, visibilité très réduite à cause de la végétation non taillée (No 15 de la Rue de Montreuil- *Photo 2*).
- Deux poteaux indicateurs de voie verte mal placés (*Photos 3 et 4*).
- Pas d'indication de voie verte sur le sentier de départ au rond-point de l'Atoll (*Photo 6*).
- Voie verte à sens unique pour les vélos pour aller vers le centre Tertifume.
- Réaménager l'accès (ancienne route) longeant la propriété Les Landes, menant au sentier.

Plan de situation avec photos d'indications des secteurs

The image displays a map of Montreuil with six numbered sectors (1-6) highlighted in purple circles. A green line traces a path through the town, and a yellow line highlights a specific route. Surrounding the map are six photographs, each labeled with a number in a white circle, corresponding to the sectors on the map. The photos show various street scenes: a roundabout, a road with a wooden post, a road crossing, a road towards the center, a roundabout, and a residential street.

6
Rond-point de l'Atoll

5
Rue St Clément de la Place

3
Traversée rue de Montreuil

4
Rue de Montreuil direction centre ville

1
Rond-point Centre Tertifume

2
Rue de Montreuil

FICHE 2C

Trajet SDIS – STADE J. AUBINEAU – ÉCOLE M. RAVEL - CENTRE TERTIFUME



PS : Au niveau du stade J. Aubineau, il est nécessaire de réfléchir à d'autres possibilités pour sécuriser ce secteur. (Voir propositions)

La piste arrive d'Angers, passe devant le SDIS (Photos 7 et 8) « Avenue du Grand Périgné » pour arriver au rond-point Avenue de la Grange aux Belles / Rue du Bourg de Paille (Photo 9).

Ensuite passage devant le stade Jacques Aubineau où elle longe le stade en passant derrière des containers à verres (photos 6 et 10).

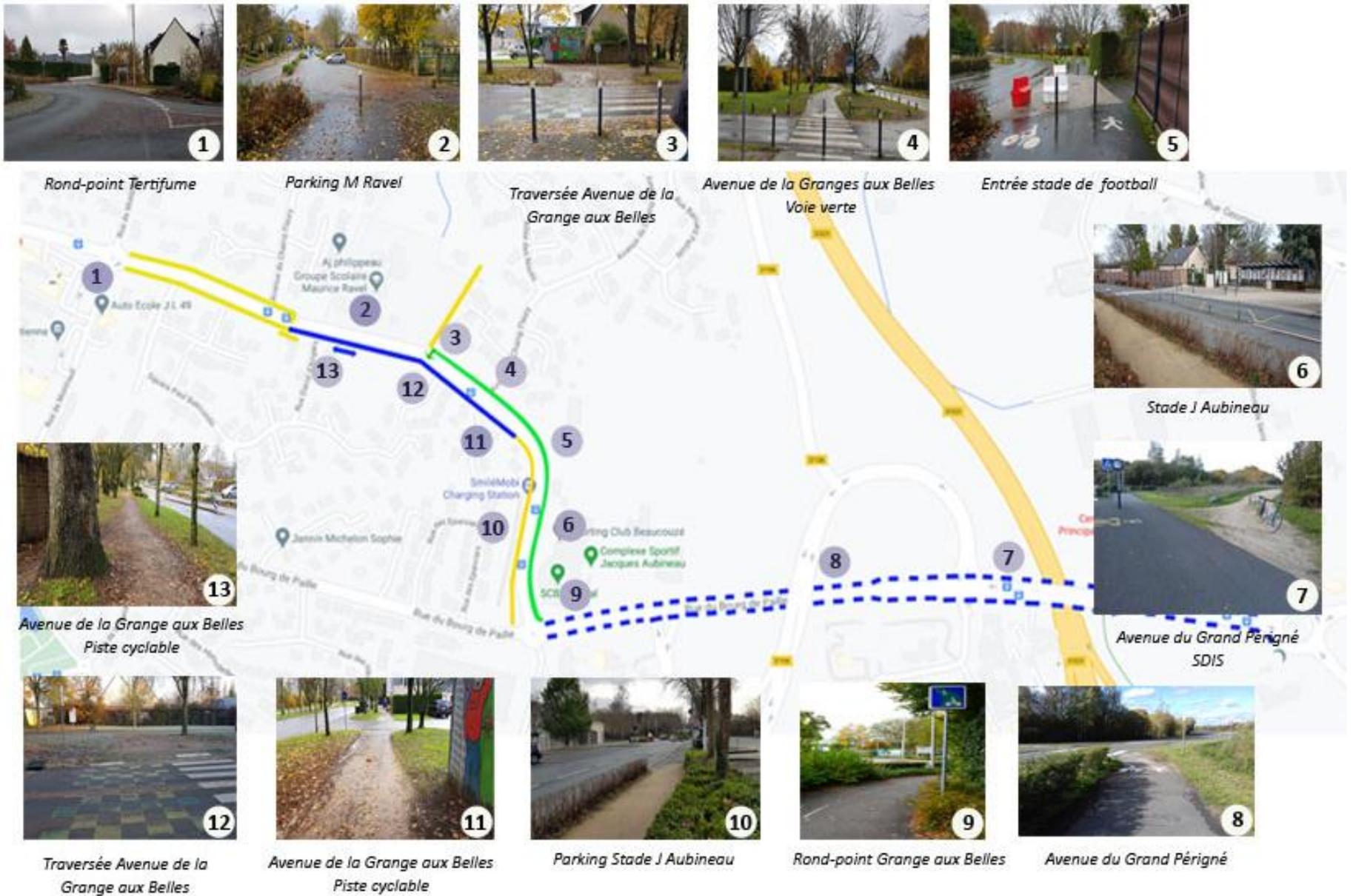
En continuité dans l'Avenue de la Grange aux Belles (Photos 4, 5, 11 et 13) avec un changement coté de voie (Photos 3 et 12) devant l'école Maurice Ravel dû au fait que la traversée du parking de l'école n'est pas autorisée. (Photo 2).

Elle se termine au rond-point de la Rue de Montreuil / Avenue des Promeniers (Photo 1) « Centre Tertifume ».

⇒ Zones sensibles :

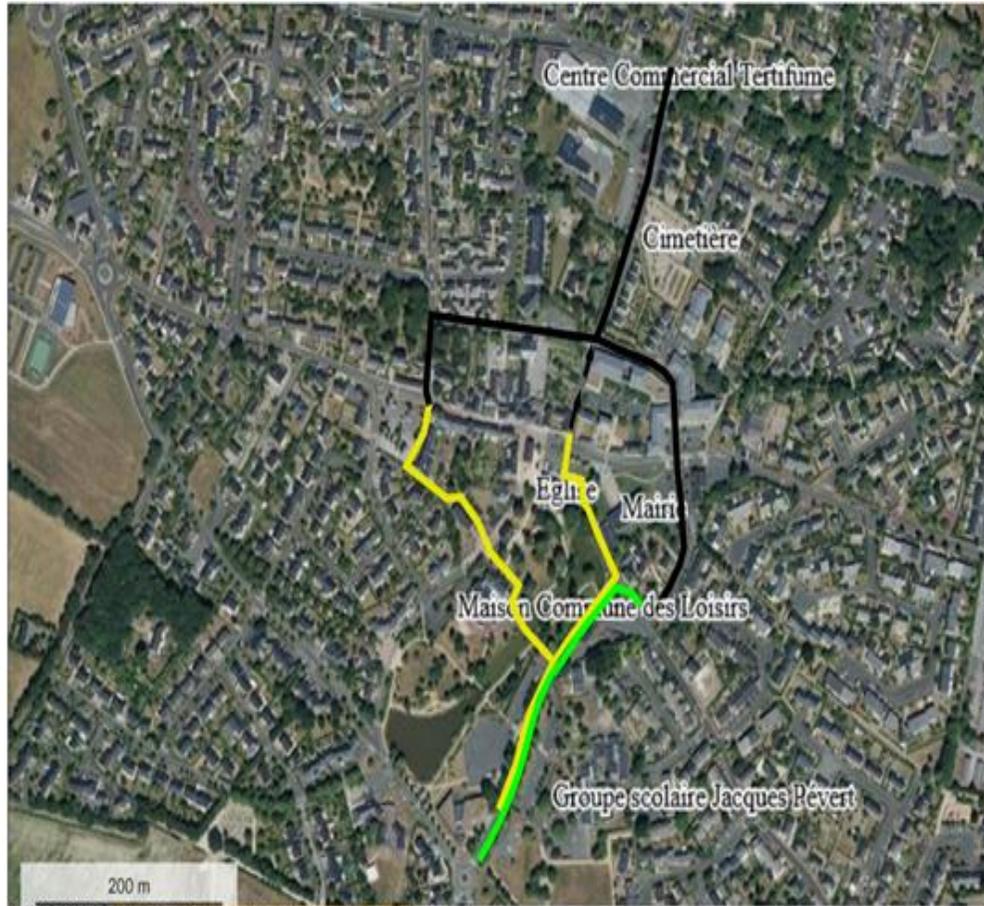
- 1- Cohabitation dangereuse entre les piétons et les cyclistes à la jonction de la piste venant d'Angers et de la voie verte, au rond-point de Super U (Photo 9).
- 2- Devant le stade, des containers à verre le long de la piste (risque de crevaison avec les bris de verres).
- 3- Sortie du stade de nombreux piétons (zone mixte, rouler au pas).
- 4- Devant l'école M. Ravel, passages fréquents et souvent à bonne allure des cyclistes sur le parking.
- 5- Obligation de traverser l'avenue de la Grange aux Belles et de quitter une voie verte pour prendre une « Allée cyclable/piétons » obligatoire et définie à tort en « Piste cyclable ».

Plan de situation avec photos d'indications des secteurs



FICHE 2D

Trajet CENTRE TERTIFUME – CENTRE-VILLE – MÉDIATHÈQUE – ÉCOLE J.PREVERT



Le futur aménagement du centre-ville prévoit de requalifier la partie haute de la rue de Montreuil vers la place P. Fessart avec deux voies vélos et piétons donnant un accès direct à la place P. Fessart et au parc du Prieuré.

Deux variantes à partir de la rue de Montreuil :

- 1- Rue de la Picoterie, carrefour Rue du Bourg/Rue de la Renaissance (Poste) puis remontée vers la rue du Grand Pin avec un fort dénivelé avant le rond-point Haute-Roche/Rue du Grand Pin

⇒ Une variante possible en remontant la rue du Bourg et, par le chemin qui longe la façade ouest de la mairie, rejoindre la médiathèque et l'école.

- 2- Rue de l'Oisellerie / Rue de l'Hermitage/ Le Beau Coup / Allée des frères Macé / MCL

⇒ **Remarque :**

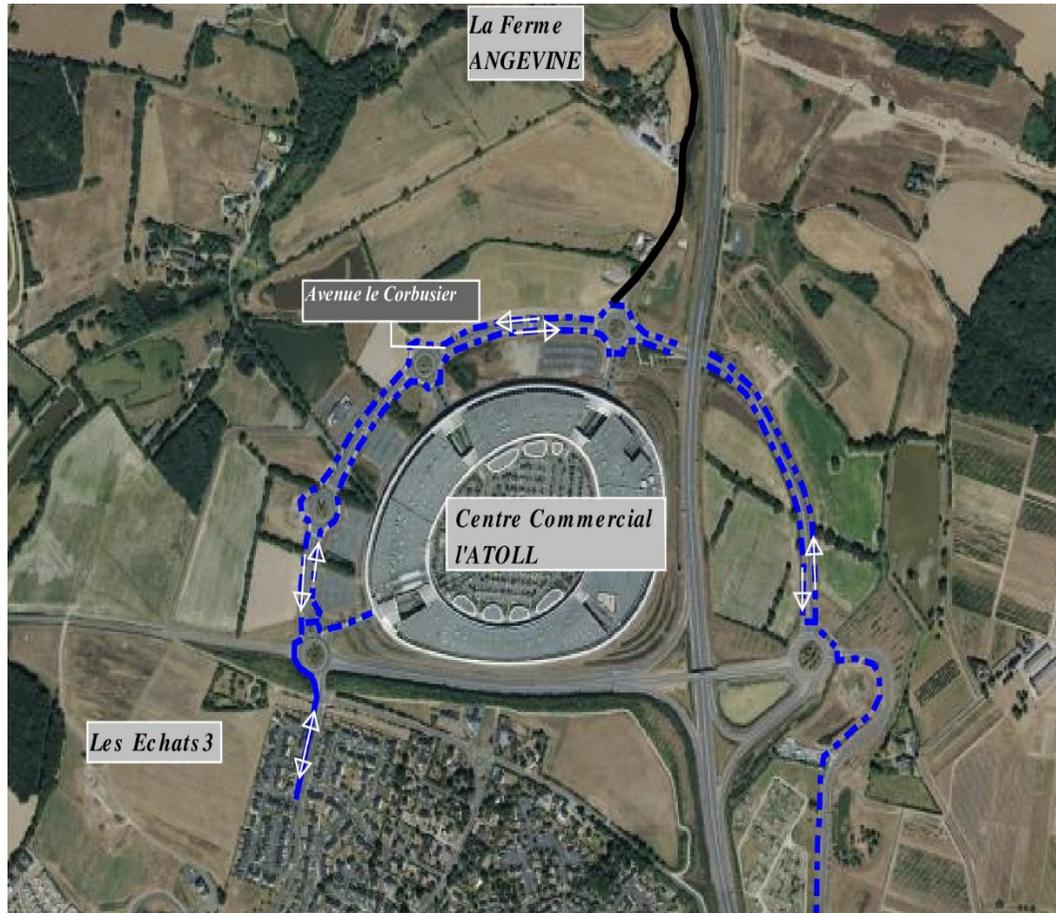
Le futur aménagement pourra intégrer l'intersection avec la transversale STADE J. AUBINEAU / STADE SPORT'CO (voir le chapitre PROPOSITIONS).

Plan de situation avec photos d'indications des secteurs



FICHE 2E

Trajet L'ATOLL – LA FERME ANGEVINE



Le contournement de l'Atoll est bien matérialisé au sol (Photo 1), le départ de l'Avenue Le Corbusier est une voie bidirectionnelle et une voie piétonne (Photo 2) juste après le rond-point où elle se scinde en deux (Photo 3).

La voie intérieure de l'anneau est la voie montante, celle extérieure est la voie descendante.

Des traversées de voies définies piéton et vélo sont prévues aux différentes entrées du Centre Commercial de l'Atoll (Photo 8).

En face de l'entrée nord Rue Louis Majorelle (Photo 5), il faut prendre le chemin de la Ramellerie pour rejoindre la Ferme Angevine (Photo 6), cette route est une desserte classique (Photo 9).

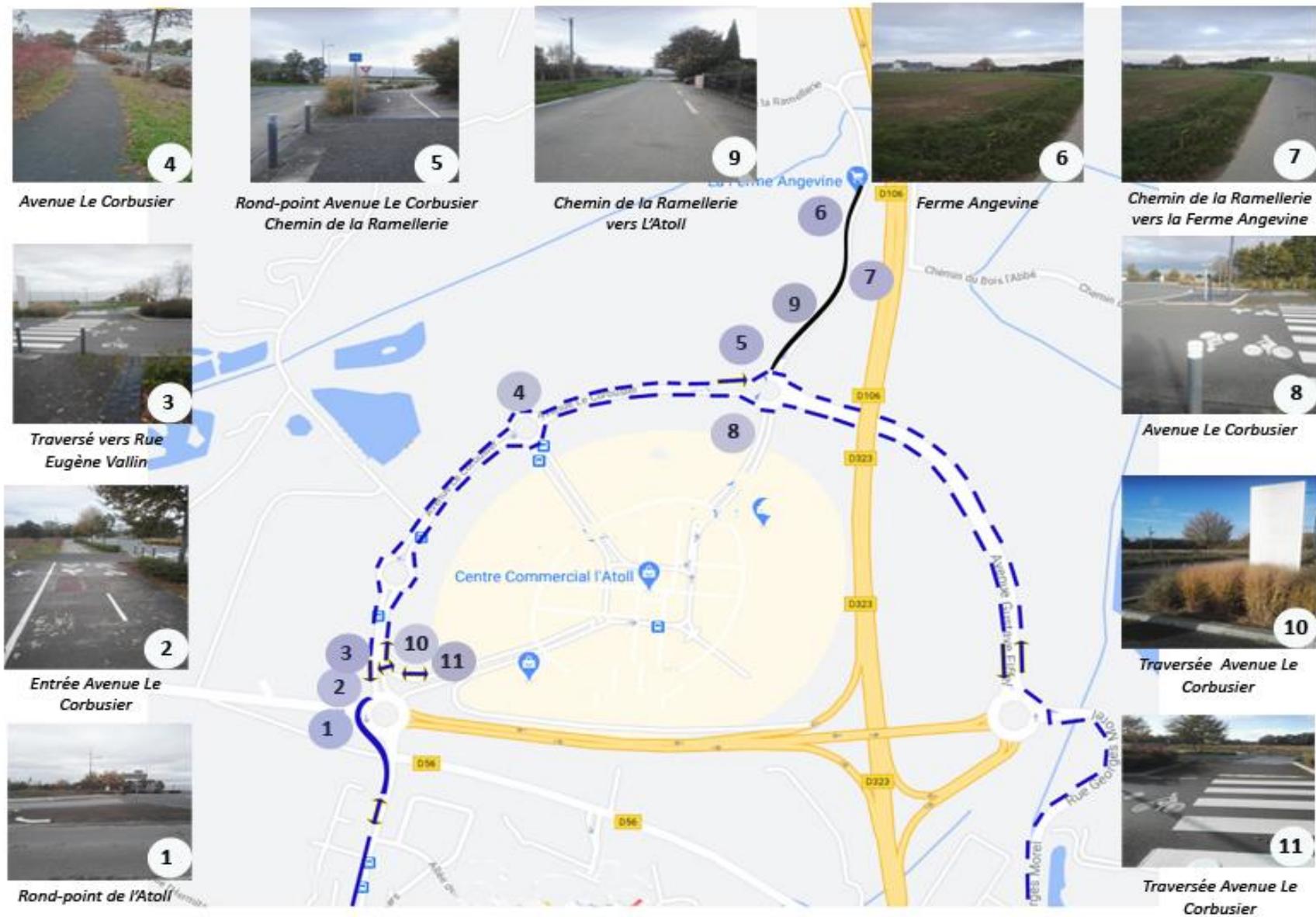
⇒ **Zones sensibles :**

- 1- Le chemin de la Ramellerie n'est pas prévu pour les vélos avec des accotements en rigole (Photo 7), route de largeur insuffisante. Le busage des bas-côtés pourrait permettre de créer une voie cyclable.
- 2- Manque de visibilité en traversé de route au niveau de l'entrée principale, rond-point de Beaucouzé, dû à un panneau et la végétation (Photos 10 et 11).

⇒ **Autres remarques**

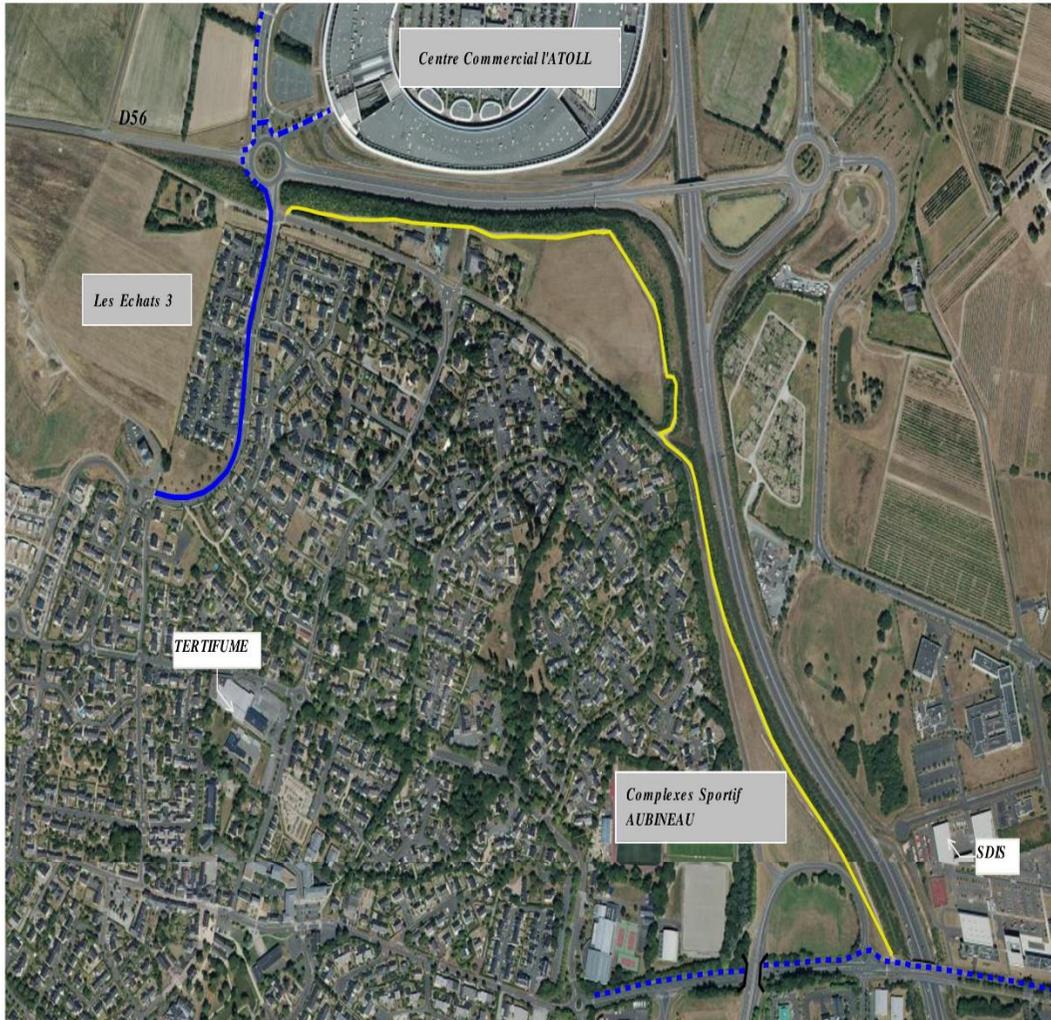
Pourquoi des ruptures de pistes sur certains secteurs du contournement ? (Photo 4)

Plan de situation avec photos d'indications des secteurs



FICHE 2F

Trajet L'ATOLL – SDIS



Chemin longeant la rue de Saint-Clément-de-la-Place, qui commence au rond-point de l'Atoll (*Photo 1*). Cette voie est plus définie comme sentier de randonnée (*Photo 2*), mais permet sans aucun souci la pratique du vélo. Elle rejoint la piste de l'avenue du Grand Périgné au niveau du SDIS (*Photos 5 et 6*).

⇒ **Zones sensibles :**

Le retour sur la rue de Saint-Clément-de-la-Place, présence de blocs de pierre. (*Photo 4*).

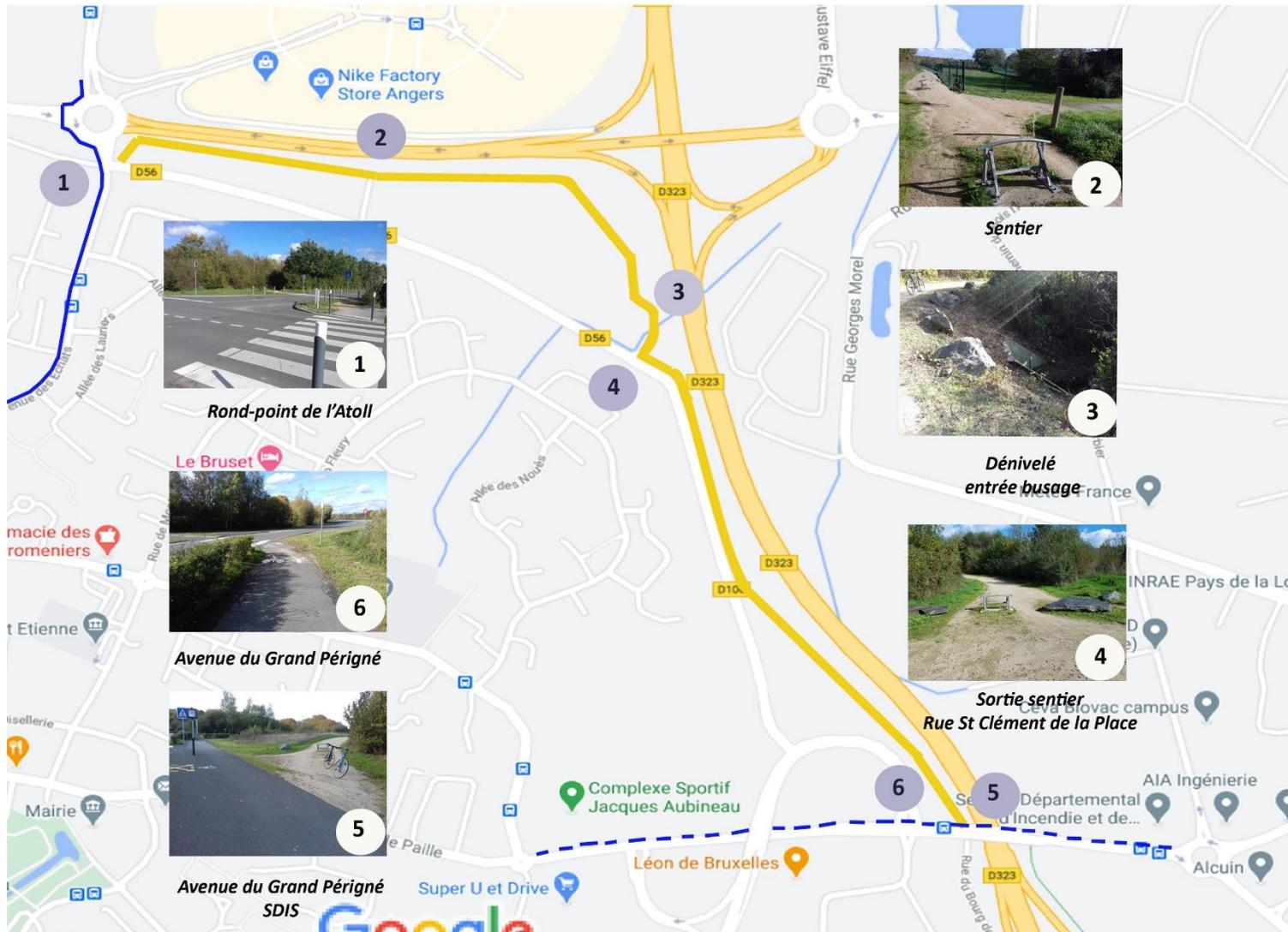
Le sentier n'est pas identifié en cyclable mais est très utilisé à cette pratique.

Avant d'arriver sur la rue de Saint-Clément-de-la-Place, dans le virage du busage du Couzé, présence d'une zone dangereuse, le dénivelé est très important et demanderait à être sécurisé avec la pose de barrières (*Photo 3*).

⇒ **Autres remarques**

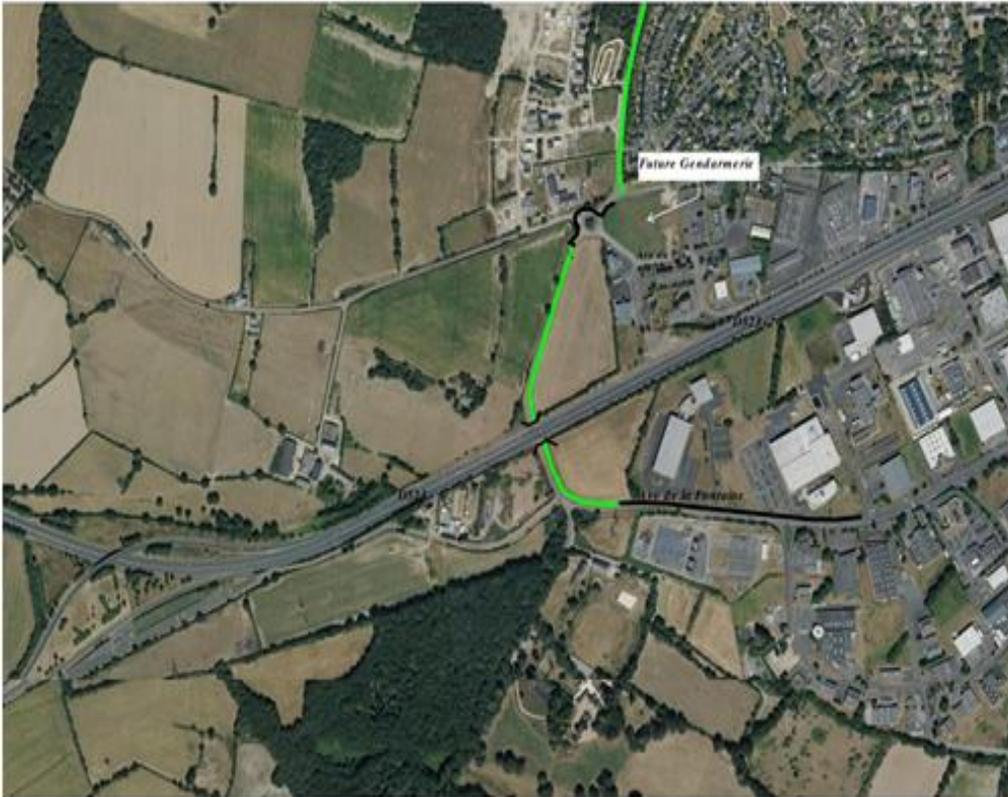
Il faudrait classer ce sentier voie verte et créer quelques aménagements.

Plan de situation avec photos d'indications des secteurs



FICHE 2G

Trajet AVENUE DE LA FONTAINE – RUE DU GRAND PIN



Piste récemment créée reliant la zone industrielle Angers / Beaucouzé (*Photo 5*) à la future gendarmerie secteur du Pin (*Photo 1*), passant sous le pont de la D523, et matérialisée par des panneaux voie verte (*Photo 2*).

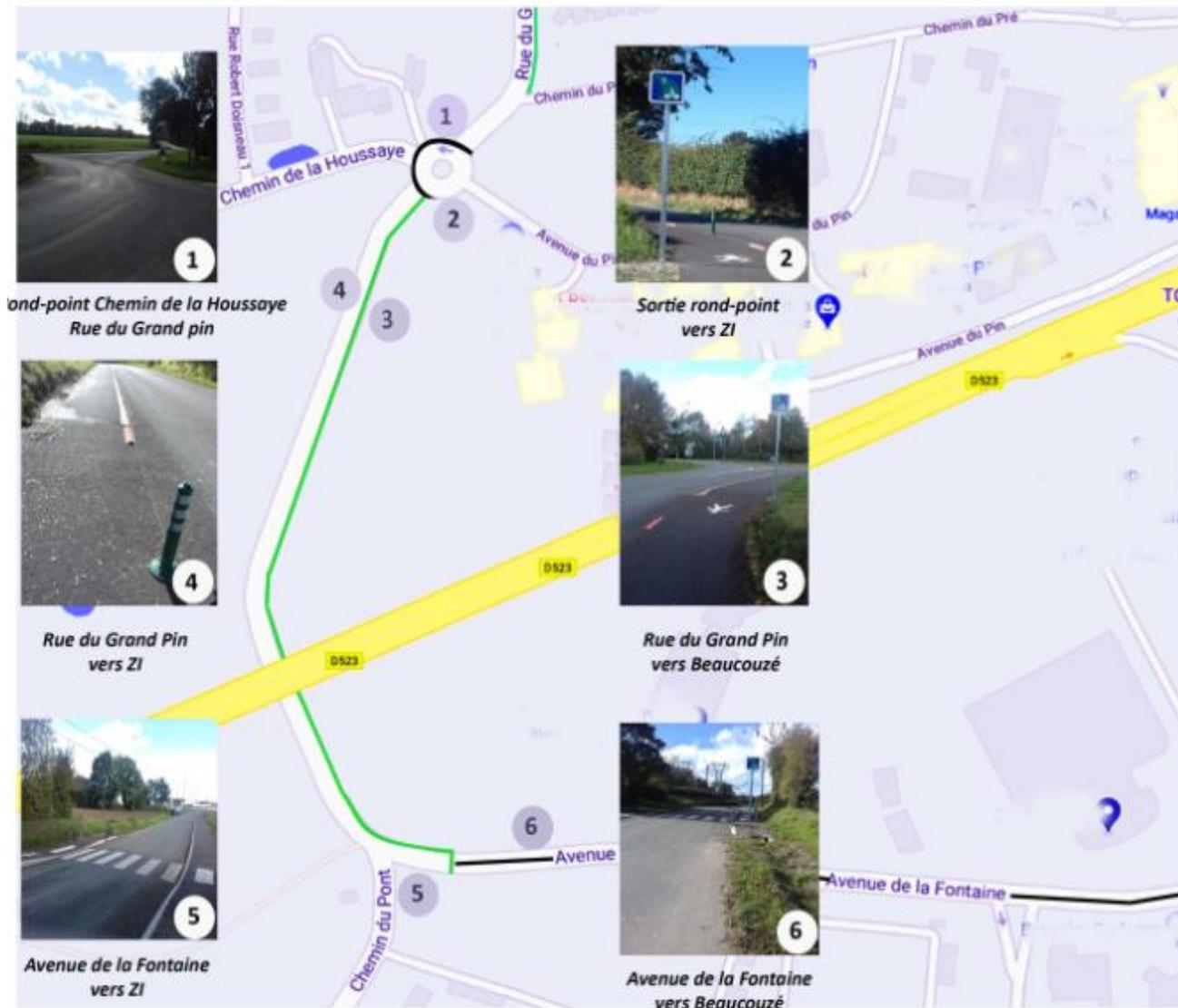
Bien adaptée à la circulation des piétons mais assez mal pensée pour les vélos qui doivent se croiser sur cette voie étroite qui s'arrête dans des secteurs dangereux :

- . sortie de rond-point coté Beaucouzé (*Photo 3*)
- . sortie Avenue de la Fontaine proche du virage avec peu de visibilité coté ZI (*Photo 6*).

⇒ **Zone sensible :**

Voie mixte double sens, piéton vélo, assez étroite (*Photo 4*); difficile à prendre dans le sens Beaucouzé vers la ZI (*Photo 2*).

Plan de situation avec photos d'indications des secteurs



FICHE 2H

LES HAUTS DU COUZÉ



Quartier récent, créé avec des voies partagées, piétons vélos et automobiles.

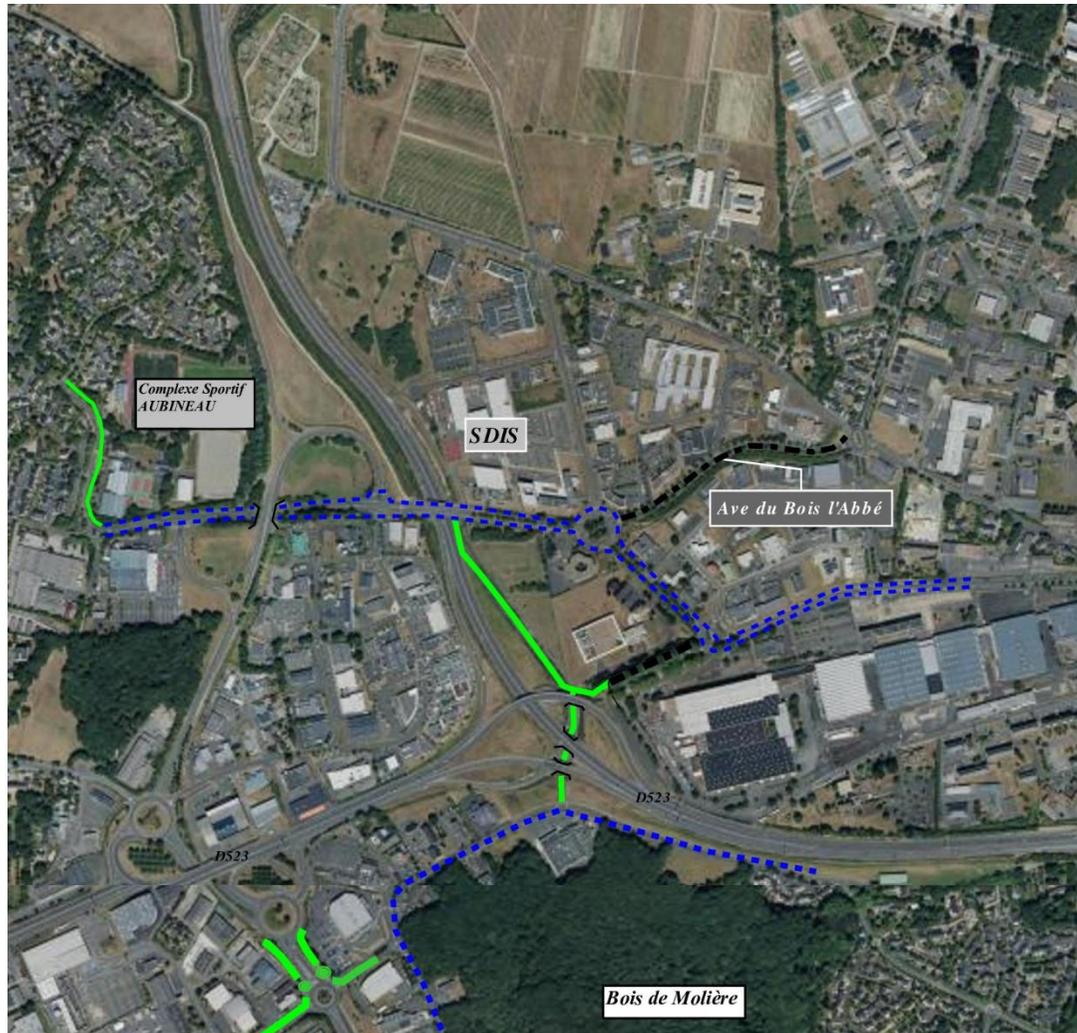
- ⇒ Il s'avère que cette mixité provoque des difficultés récurrentes dans le partage de la chaussée, les priorités ou le stationnement.
- ⇒ La signalisation et l'information sont insuffisantes là où, l'espace public devient un enjeu personnel.

Plan de situation avec photos d'indications des secteurs



FICHE 21

Trajet SDIS – BOIS DE MOLIÈRES, Liaison Angers Loire Métropole – ANGERS



Cette connexion voie verte qui prend de la piste partagée vélos/piétons en face du SDIS rejoint la piste partagée Avenue Paul Prosper Guilhem en face du bowling.

⇒ **Zone sensible :**

Cette voie comporte un secteur sensible avec le retour de la voie verte vers l'Avenue du général Patton.

Absence de pictogrammes piétons au sol sur la voie verte.

Au rond-point de l'avenue Paul Prosper Guilhem /RD102 et de l'avenue de la Fontaine (Décathlon), départs de voies vertes matérialisées par deux panneaux et pictogrammes vélos au sol. Voie verte sur trottoirs pour protéger les cyclistes.

Plan de situation avec photos d'indications des secteurs



3-RÉFLEXIONS

Aide à la réflexion

La famille Prince composée de cinq personnes emménage à Beaucouzé. Elle souhaite profiter de cette nouvelle installation pour modifier ses habitudes et adopter des comportements plus respectueux de l'environnement. Aussi, comme les membres de la famille ont la chance de résider à proximité de leur lieu de travail ou des écoles, ils ont décidé de ressortir leurs vélos afin de les utiliser dans leurs déplacements quotidiens. Les deux parents travaillent : le père au CHU d'Angers et la mère chez ENVIE situé dans la zone d'activités de Beaucouzé. Les enfants d'âges très différents suivent leurs études : l'aîné rentre à l'ESCA, la fille va passer son bac au lycée Bergson et le dernier est en CM2 à l'école Jacques Prévert.

Afin de préparer au mieux cette rentrée, tous ont décidé de profiter des vacances afin de repérer les itinéraires les plus adaptés pour se rendre à leur destination. En parallèle le père prévoyant souhaite augmenter la condition physique de chacun pour que tous soient aptes à se rendre quotidiennement aux endroits prévus. Pour cela il cherche des itinéraires pour rejoindre les points touristiques à découvrir desservis par des pistes existantes à proximité de Beaucouzé. Il a repéré celles passant aux bords du lac de Maine, le long de la Maine, Loire et Mayenne... la forêt de Longuénee.

La famille Prince a voulu mettre en œuvre les bonnes résolutions qu'elle avait prises en arrivant à Beaucouzé, adoptant un nouveau comportement de déplacement urbain. Mais, elle a rencontré des complications pour se déplacer à vélo en toute sécurité ! Des signalisations mal adaptées et parfois incohérentes, dû à des panneaux qui ne correspondent pas à la voie cyclable qu'ils doivent emprunter, des voies pour cycles qui n'aboutissent pas, et des circuits qui sont inexistantes. . Cet état des lieux montre le caractère hétérogène du réseau cyclable qui, en l'état, fait obstacle au développement de la pratique du vélo.

En effet que feriez-vous si vous deviez emprunter au quotidien chaque itinéraire retenu avec toutes les contraintes liées aux aménagements existants et les impératifs de la réglementation routière ?

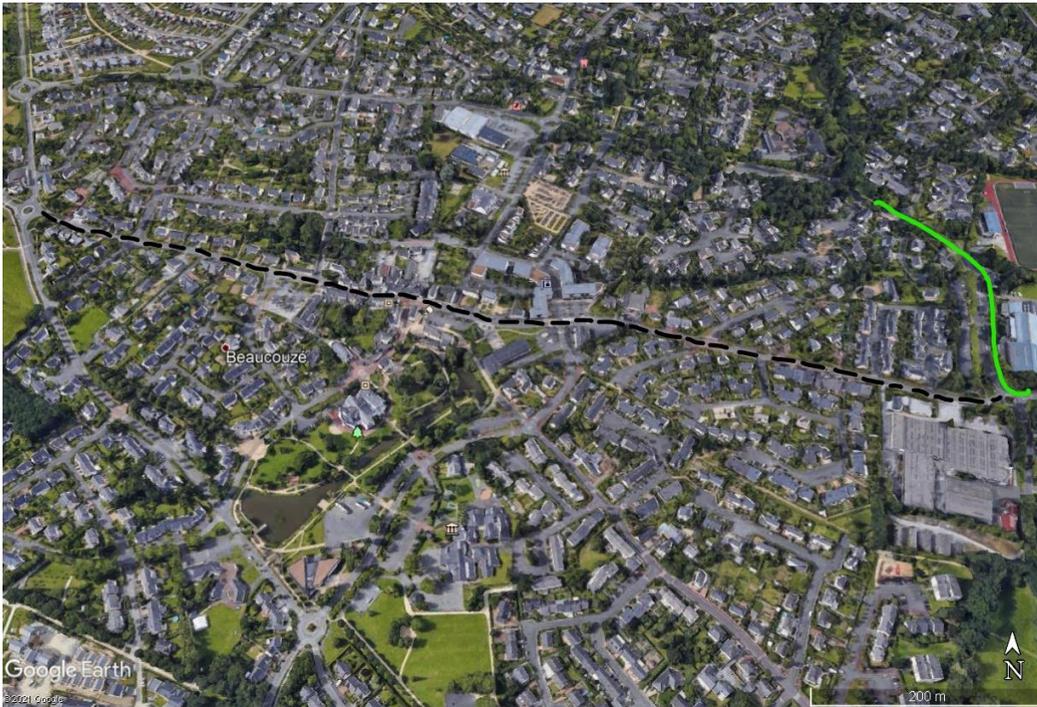
Les attentes d'une partie des citoyens sont grandes. Il est nécessaire de :

- Travailler sur un ensemble d'aménagements et de zones de circulation mixtes avec des connexions sécurisées entre les différentes voies cyclables, et de bien définir le type de voie empruntée avec une signalétique correspondante bien visible.
- Créer des pistes pour se déplacer au mieux à l'intérieur de notre commune.
- Sécuriser les zones sensibles.

4-PROPOSITIONS

1- Transversale STADE J. AUBINEAU /LE DOMINO/ STADE SPORT'CO

Il est indispensable de prendre en compte ce trajet transversal de la commune qui rejoint les deux sites sportifs de Beaucouzé, et surtout qu'il soit bidirectionnel pour les cyclistes.



Pour cette transversale qui rejoint le stade J. Aubineau au stade Sport'Co passant par le centre-ville (Rue du Bourg de Paille, Rue de la Meignanne), nous pourrions nous appuyer :

- . Sur les schémas directeurs d'ALM (voie notée « **voie cyclable de l'agglomération** »)
- . Sur le futur aménagement prévu de la voie arrivant de la rue de Montreuil à la **place Fessart**.

Cette transversale est jalonnée de plusieurs carrefours, intersections et de voies cyclables existantes ou à aménager :

- . Départ du stade J.Aubineau
- . Passage au centre-ville
- . Jonction avec le rond-point du Domino et le stade Sport'CO

⇒ **Remarques :**

. La rue du Bourg à sens unique est utilisée par les cyclistes à leur risque ; les variantes de la **fiche 2D** seraient une solution de contournement de la rue du Bourg et du carrefour avec la rue du Prieuré.

⇒ **Propositions :**

. Sur la chaussée, pose de deux bandes cyclables avec marquage et signalisation renforcés.

- . Mettre tout le trajet en zone limitée à 30 km/h.

Plan de situation avec photos d'indications des secteurs



2- Réseau vert

La voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers (article R110-2 du code de la route). C'est une emprise indépendante en site propre et non une dépendance d'une voie existante. Le cas du trottoir ne peut donc pas être réglementé comme étant une voie verte. Cependant, en ville, c'est une solution de rechange mais dont la mise en place doit être soigneusement étudiée.



Extension et aménagement du réseau de voies vertes

- Reclasser en voie verte la piste cyclable de l'avenue des Échats.
- Classer en voie verte et aménager l'avenue de la Grange aux Belles et le sentier SDIS / L'Atoll longeant la D323 et la D56.
- Classer en voie verte la section Rue de Saint-Clément-de-la-Place / Rue de Montreuil.

3- Trajet SDIS/Centre Tertifume

Afin de justifier une proposition de changement concernant le trajet précité, il est impératif d'en énoncer les difficultés rencontrées.

Pour autant, à quoi sommes-nous confrontés pour permettre une utilisation en sécurité et sereine du vélo ?

Ce trajet comprend dans un espace limité trois sites d'intérêts : Centre commercial Super U, Complexe sportif J. Aubineau et l'école Maurice Ravel.

Si dans cet environnement la voiture comme moyen de transport a été favorisée, ce n'est pas le cas pour le vélo puisque les pistes cyclables dites obligatoires sont partagées avec les piétons. Seul un marquage au sol fait la différence.

La situation la plus criante se situe sur le côté et devant le complexe sportif J. Aubineau où les obstacles sont nombreux (piétons, containers, arrêt de bus, stationnement etc.)

A cela, il faut ajouter l'évitement du parking de l'école Maurice Ravel qui oblige le cycliste à traverser deux fois à minima l'Avenue de la Grange aux Belles.

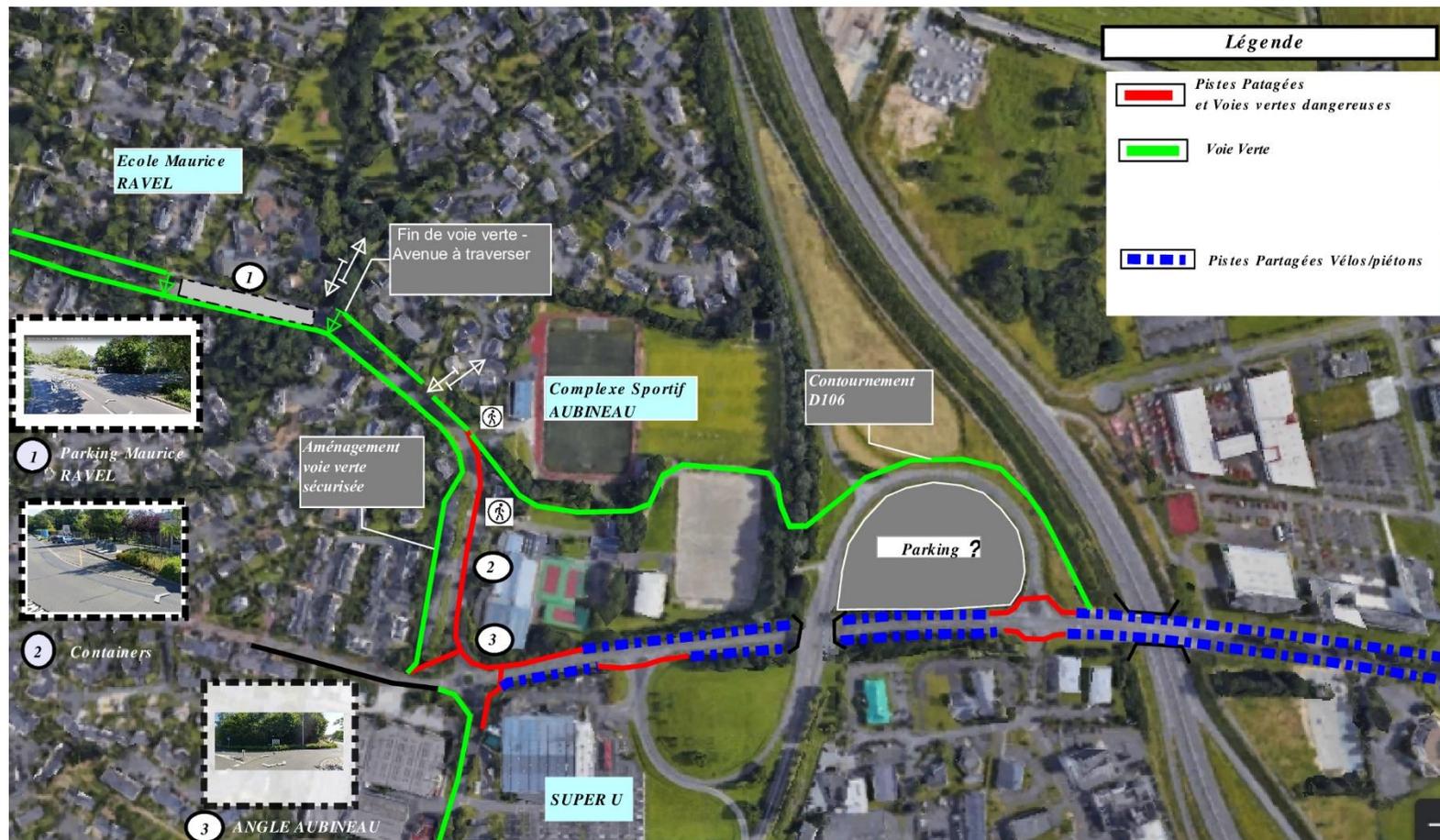
Enfin il est à noter que le « carrefour SDIS » n'est guère sécurisé ; il est pourtant un échangeur important entre le sentier de retour vers Atoll, l'entrée sur Beaucouzé, et les accès au réseau angevin (Angers, Lac de Maine).

Ci-après quelques suggestions :

3-1 Désengorger le passage devant le stade J. Aubineau, le rond-point et l'avenue de la Granges aux Belles

Eviter le rond-point de la Rue du Bourg de Paille et l'avenue de la Grange aux Belles

Quitter la voie actuelle après le SDIS (avenue du Grand Périgné) pour contourner le pont et traverser le stade.



3-2 Réaménager le rond-point Avenue de la Grange aux Belles / Rue du Bourg de Paille

- . Elargir la voie verte coté stade en repoussant la clôture et en supprimant une partie de la haie dans le virage pour plus de visibilité.

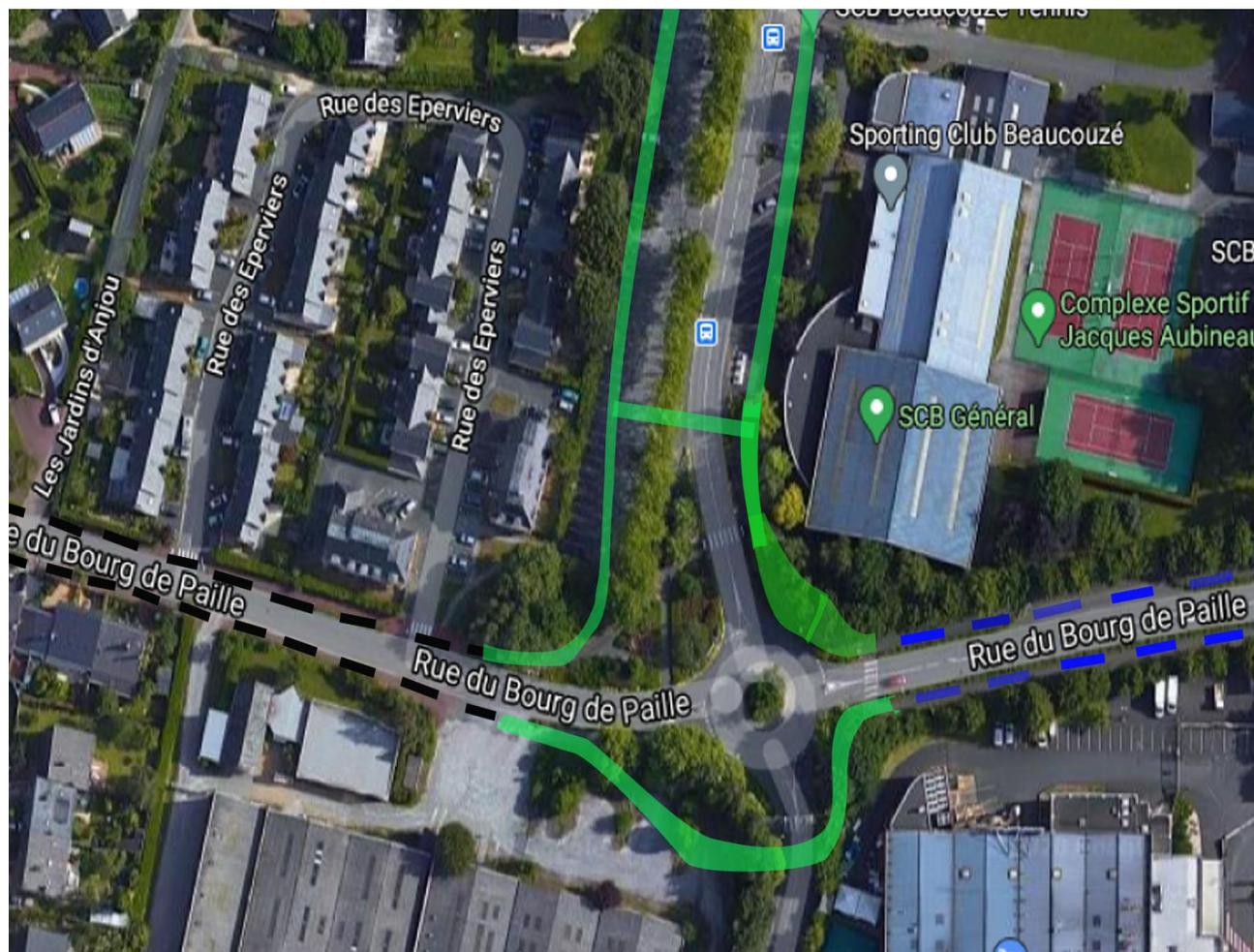
- . Reprendre le marquage au sol.

- . Déplacer plus bas le passage piétons et y adjoindre un passage vélo pour rejoindre le parking qu'il faudrait retravailler avec une voie verte le long des logements.

⇒ Cela éviterait de traverser l'avenue de la Grange aux Belles avant le parking M. Ravel, sans pour autant supprimer la voie verte actuelle coté stade, réaménagée et sécurisée pour servir le quartier de la Grange aux Belles.

- . Une connexion pourrait se faire au niveau du parking pour rejoindre le centre-ville par la rue du Bourg de Paille et dans l'autre sens en utilisant l'espace disponible anciennement Macé.

- . Retravailler un rond-point avec piste cyclable.



3-3 Dissocier les trajets piétons et vélos sur certaines voies

Le trajet actuel SDIS / Centre Tertifume ne prend pas vraiment en compte la possibilité d'accès à d'autres trajets comme celui de la fiche 2F (trajet SDIS - L'Atoll) ou la voie verte qui longe la D323 en direction de l'avenue Paul Prosper Guilhem/Angers, donnant la possibilité aux cyclistes de se diriger soit vers le Lac de Maine ou vers Saint-Jean-de-Linières.

Au vu des éléments cités ci-dessus, la question qui se pose est de savoir, d'une part, comment augmenter la sécurité sur ce trajet et d'autre part comment l'intégrer dans l'ensemble du réseau. Côté sécurité, il est impératif de dissocier le trajet du cycliste de celui du piéton.

Pour cela 3 étapes :

1 ➤ A déclasser :

- a) la portion de voie verte du parking de l'école Maurice Ravel, via le stade J. Aubineau, jusqu'au rond-point Rue du Bourg de Paille/Avenue du Grand Périgné.
- b) La portion de piste partagée prolongement de la voie verte citée ci-dessus (rond-point Rue du Bourg de Paille/Avenue du Grand Périgné) jusqu'au feu tricolore SDIS
La portion de voie verte ainsi que la portion de piste partagée seront ainsi en accès total aux piétons.

- ##### 2 ➤ En parallèle, transformer la portion piste partagée Feu tricolore SDIS/ Rond-point stade J. Aubineau en piste cyclable à double sens (trait plein bleu sur le schéma) ; cette piste rejoindra la piste verte (double-sens aussi) de l'avenue de la Grange aux Belles.

Dans le cadre de la proposition, la voie verte de l'avenue de la Grange aux Belles devient une piste obligatoire réservée aux vélos et piétons ce qui évitera ainsi la traversée du parking de l'école Maurice Ravel.



- ##### 3 ➤ Créer " un échangeur ou carrefour pour vélos " au Feu Tricolore SDIS.

Cet échangeur ou carrefour permettra de sécuriser le trajet SDIS / Tertifume mais aussi d'accéder aux autres trajets comme :

- . Emprunter le sentier (demande de classement en voie verte) longeant le mur antibruit en direction de L'Atoll.
- . Accéder à la voie verte longeant la D323 en direction du Lac de Maine ou Saint Jean de Linières.
- . Sortir de la voie verte longeant la D 323 sur l'avenue du Grand Périgné pour se diriger vers Beaucouzé ou prendre le sentier qui longe le mur antibruit en direction de L'Atoll.

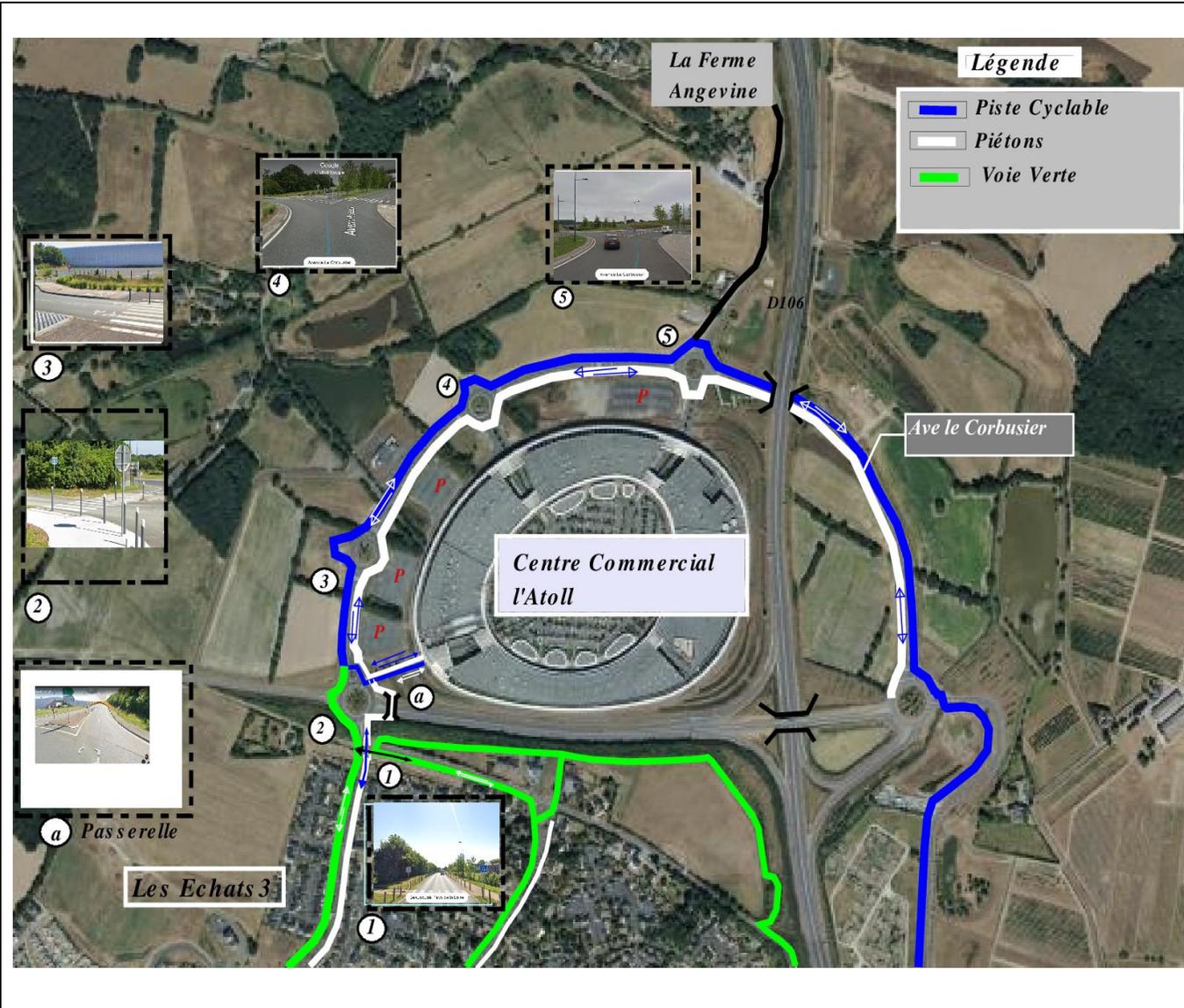
En effet, la traversée de l'avenue du Grand Périgné est laissée à l'appréciation du cycliste car actuellement il n'existe aucun passage protégé.

La sécurité y sera assurée par la mise en place d'un bouton poussoir pour changer le feu tricolore du vert au rouge.

Pour illustrer cette proposition voir la carte ci-dessous



4- Circulation autour de L'Atoll



. Les pistes partagées piétons et vélos actuelles de chaque côté de l'avenue Le Corbusier ne sont pas respectées par les utilisateurs qui doivent parfois traverser le boulevard circulaire pour atteindre leur destination.

Le plus logique serait de revoir la distribution de la circulation en mettant :

- la voie **extérieure** en double sens de circulation pour les **vélos**
- la voie **intérieure** pour les **piétons** (ce qui permettrait aux automobilistes utilisant des parkings extérieurs de rejoindre le centre Atoll en toute sécurité)

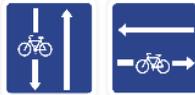
. L'accès au centre L'Atoll au niveau du rond-point Échats/D56/Avenue Le Corbusier est dangereux.

Un passage piétons sécurisé, une passerelle ou un souterrain au niveau de l'entrée sur le rond-point (Photos 1 et a) pourrait être envisagé pour sécuriser le passage du rond-point.

5- Mise en cohérence des pistes et de leurs signalétiques

L'article R110-2 du code de la route définit la piste cyclable comme étant une « chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés » (y compris ceux à pédalage assisté), conduits par des usagers de plus de 8 ans. Le code de la route prévoit que cette dernière doit être isolée par rapport aux autres usagers et physiquement séparée de la chaussée. Par exemple, elle doit être délimitée par un terre-plein non franchissable, ou installée sur les trottoirs.

À VÉLO : LES PANNEAUX DE SIGNALISATION À CONNAÎTRE

 <p>ACCÈS INTERDIT AUX CYCLES</p>	 <p>BANDE OU PISTE CYCLABLE CONSEILLÉE ET RÉSERVÉE AUX CYCLES (DÉBUT ET FIN)</p>	 <p>PISTE OU BANDE OBLIGATOIRE POUR LES CYCLES (DÉBUT ET FIN)</p>	 <p>PANONCEAU DE CATÉGORIE CYCLE : VOIE RÉSERVÉE AUX VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN ET AUTORISÉE AUX CYCLES</p>
 <p>SIGNALISATION D'UNE VOIE VERTE : RÉSERVÉE AUX PIÉTONS, AUX CAVALIERS ET AUX VÉHICULES NON MOTORISÉS (DÉBUT ET FIN)</p>	 <p>DOUBLE-SENS CYCLABLE : VOIE À DOUBLE SENS POUR LES CYCLES ET À SENS UNIQUE POUR LES AUTRES VÉHICULES</p>	 <p>TOUT DROIT OU TOURNE-À-DROITE : AUTORISATION DE DÉPASSER LE FEU ROUGE, EN CÉDANT LE PASSAGE AUX PIÉTONS ET AUX VÉHICULES QUI BÉNÉFICIENT DU FEU VERT</p>	 <p>ZONE DE RENCONTRE : PRIORITÉ AUX PIÉTONS ; DOUBLE-SENS CYCLABLE</p>

**Sans oublier les panneaux
directionnels des lieux à atteindre.**



5-CONCLUSION

Au fur et à mesure de l'avancement de nos réflexions sur le Plan Vélo, nous prenons la mesure de la complexité du travail à mener.

Si la ville de Beaucouzé possède un réseau très dense de sentiers et chemins parcourus par les vélos et les piétons, les interactions multiples entre les réglementations de la sécurité routière, l'accessibilité, la signalisation et le marquage, la conformité des infrastructures routières et piétonnières, les contraintes liées à l'éclairage, le ramassage des ordures ménagères, le stationnement sont un casse-tête qui rend très difficile d'adapter les dispositifs au standard espéré.

Nous sommes convaincus que la sécurité doit être le critère prioritaire dans le choix des actions à engager. La pratique quotidienne du vélo montre que l'auto, le vélo et le piéton ne font pas bon ménage dans une même voie de circulation. Alors comment résoudre l'équation qui nous est posée et créer des voies sécurisées ?

Quant à la famille Prince, beaucoup d'interrogations et pourtant elle reste confiante dans son futur mode de déplacement, car les structures sont prêtes et demandent à être finalisées et améliorées pour la sécurité de tous. Chacun reste toujours persuadé que le déplacement doux est pour demain.

Le futur reste à construire !

