

PLAN VÉLO ! CHOLET-AGGLO

ÉTUDE MENÉE PAR L'ASSOCIATION
TOUS À VÉLO ! CHOLET-AGGLO

| version Septembre 2018 |

Table des matières

[Tous à Vélo ! Cholet-Agglo](#)

[Baromètre des villes cyclables](#)

[Cartoparties](#)

[Introduction](#)

[Plan d'actions 2018](#)

[Cédez-le-passage cycliste au feu](#)

[Définition](#)

[Recommandations](#)

[Propositions](#)

[Double-sens cyclable](#)

[Définition](#)

[Recommandations](#)

[Propositions](#)

[Pistes cyclables](#)

[Définition](#)

[Recommandations](#)

[Propositions](#)

[Cohérence du réseau : Axe Cholet-la Séguinière](#)

[Contexte](#)

[Propositions](#)

[Itinéraire conseillé](#)

[Définition](#)

[Recommandations](#)

[Propositions](#)

[Conclusion](#)

[Annexes](#)

[Vélotourisme : une opportunité pour le choletais](#)

[Du code de la route au code de la rue](#)

TOUS À VÉLO ! CHOLET-AGGLO

Créée en février 2017, l'association *Tous à Vélo ! Cholet-Agglo* (TAVCA) est une association à but non lucratif régie par la loi du 1er juillet 1901. Elle est née de la volonté de promouvoir et de développer la pratique du vélo au quotidien, à Cholet et dans les communes de l'Agglomération, et d'en faire un mode de déplacement plus sûr, plus accessible et convivial.

Le bureau de l'association est composé d'un Président (Baptiste Durand) et un Trésorier (Xavier Soulard). Le Conseil d'Administration est composé du Bureau et d'adhérents volontaires : Alain Belleil et Jean-Cyprien Moreau. Actuellement, 44 adhérents soutiennent nos actions. Ils viennent principalement de Cholet, mais également des communes alentours comme Saint-Christophe-du-Bois, La Séguinière, Nuillé ou Trémentines.



tousavelo.choletagglo@gmail.com



<http://www.tousavelo-choletagglo.fr>



<https://www.facebook.com/TousaVelo.CholetAgglo>



<https://www.dailymotion.com/tousavelo-choletagglo>



BAROMÈTRE DES VILLES CYCLABLES

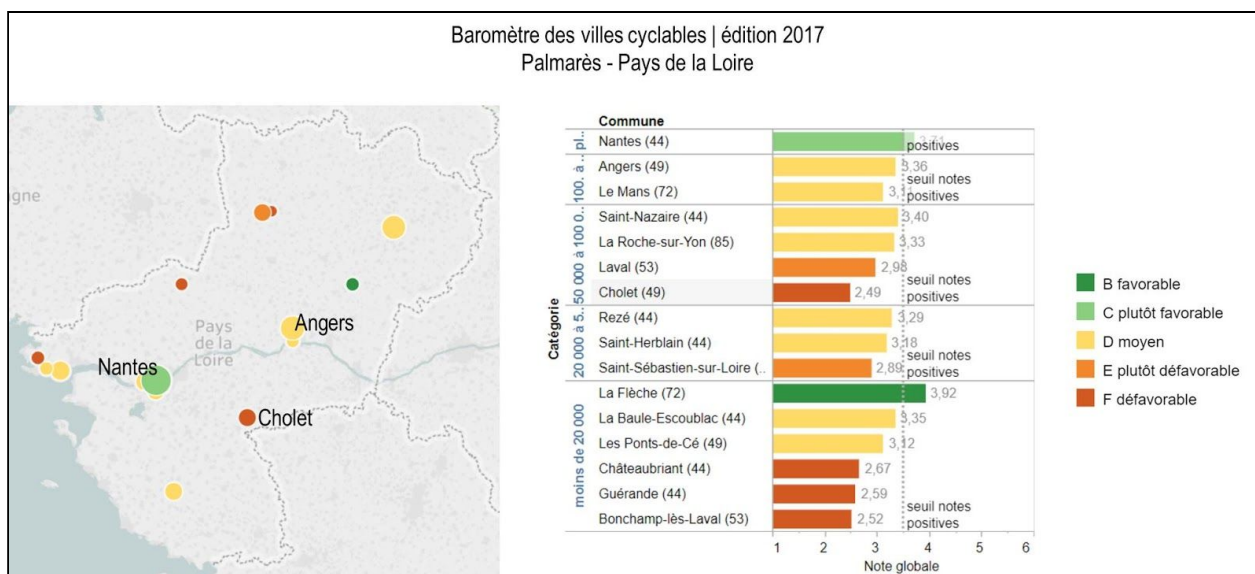
Les cyclistes choletais, usagers des routes et pistes cyclables, ont eu l'opportunité de participer à la première édition du *Baromètre des villes cyclables* lancée par la Fédération des Usagers de Bicyclette (FUB). La situation qui ressort des résultats 2017 n'est pas figée : la prochaine édition du Baromètre, qui aura lieu en 2019, permettra d'évaluer les progrès accomplis.

Pour rappel, l'enquête était accessible en ligne sur www.parlons-velo.fr de septembre à novembre 2017. Grâce aux 113.000 contributions, 316 communes de France métropolitaine et d'outre-mer sont représentées dans ce classement. Les notes sont ensuite classées sur une échelle de A+ à G. À chaque classe correspond une mention sur le climat du vélo.

La ville de Cholet obtient la note de **2,49/6**, soit un **F "Défavorable"** à la pratique du vélo au quotidien.

Dans la catégorie des villes de 50.000 à 100.000 habitants, en France, Cholet est classée **45^{ème} sur 59**.

Dans la même catégorie, en région Pays de la Loire, Cholet termine 4^{ème} sur 4, face à Saint-Nazaire (D), La Roche-Sur-Yon (D) ou Laval (E). Il faut noter qu'aucune des villes de cette catégorie ne dépasse le seuil de note positif (3/6 ou C).



⇒ Tous les résultats 2017 pour la ville de Cholet sont détaillés et accessibles sur notre site :

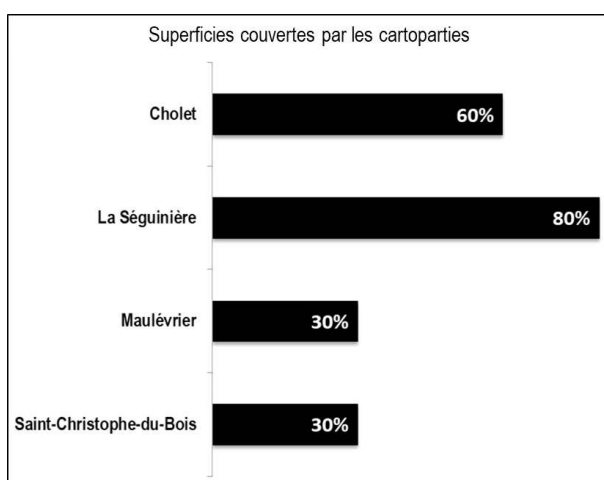
http://www.tousavelo-choletagglomeration.fr/wp-content/uploads/2018/04/Barome%CC%80tre-de-s-villes-cyclables-_-Cholet-2017.pdf.

CARTOPARTIES

L'association *Tous à Vélo ! Cholet-Agglo* (TAVCA) organise des cartoparties pour mener à bien ses missions.

L'objectif d'une cartopartie est de (re)découvrir un quartier ou une commune en vélo afin de lister les infrastructures actuelles et d'imaginer celles de demain.

Selon le nombre de participants, des groupes sont créés et répartis par zones géographiques. Les notes et idées sont capitalisées et transmises à l'Agglomération du Choletais. Le matériel nécessaire est un vélo, un crayon, un appareil photo (celui du téléphone par exemple) et un support rigide pour écrire. L'organisateur apporte les cartes. Avant midi, les participants se retrouvent à leur point de départ pour partager leurs notes et leurs idées.



Toutes nos idées sont visibles sur la carte "**Plan Vélo ! Cholet-Agglo**". Elles sont regroupées par catégories : créer, améliorer, sécuriser, orienter.

⇒ [Carte uMap](#)



La carte est mise à jour sur OpenStreetMap, un outil libre en ligne. Participative et libre de droit, elle alimente de nombreuses applications GPS vélo.

⇒ [Découvrez les voies cyclables près de chez vous à Cholet et au niveau de l'Agglomération](#)

INTRODUCTION

La ville de Cholet et l'Agglomération du Choletais ont lancé en 2013 le **Schéma Deux Roues** afin de développer la pratique des vélos et de créer de nouvelles infrastructures dédiées.

Ainsi, de nombreuses initiatives locales venant d'associations (l'*Atelier Tandem* animé sur le site de l'Écocyclerie du Choletais par le Fil d'Ariane et l'Union Cycliste Cholet 49) ou de villes de l'Agglomération du Choletais (parkings à vélos sécurisés) démontrent l'intérêt du territoire pour le vélo du quotidien.

CHOLET
mag

N° 317
AVRIL 2018

Le Schéma Deux roues, piloté par Transports Publics du Choletais et mis en place dans le cadre de la Politique Globale des Déplacements (PGD) conduite par l'AdC, a donné également plus de place aux deux roues.

Le travail autour du Schéma Deux roues est aussi une manière d'améliorer la sécurité des vélos tout en favorisant une mobilité durable. En dehors des besoins de loisirs, l'objectif de la collectivité était de mettre en place de nouveaux aménagements afin de faciliter l'usage des deux roues : pistes cyclables, bandes cyclables, création de zones limitées à 30 km/h...

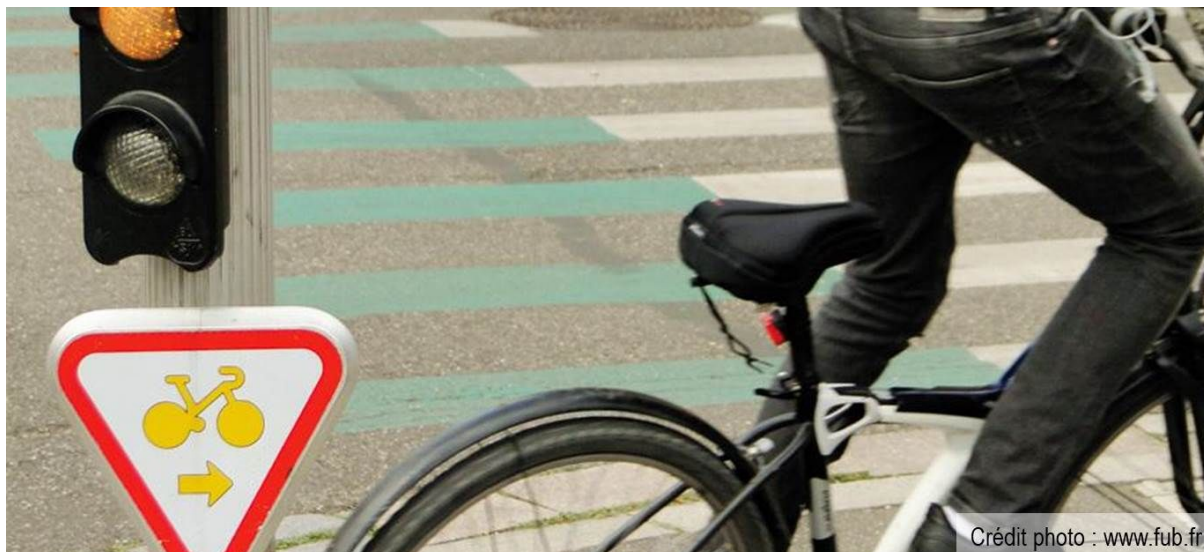
Maintenant, il est nécessaire d'intégrer les résultats 2017 du Baromètre des villes cyclables et ceux des cartoparties dans le Schéma Deux Roues de l'Agglomération du Choletais afin de concentrer les efforts sur l'amélioration de l'accessibilité et de la sécurité du trajet en vélo. L'association TAVCA est prête à accompagner les acteurs locaux et à représenter les usagers de la bicyclette.

Nos attentes se concentrent sur cinq axes principaux :

- **Cohérence du réseau de voies cyclables** : Au sein de l'Agglomération, l'état des voies cyclables est dégradé et disparate. Connecter, unifier et rafraîchir le réseau cyclable faciliterait son usage.
- **Giratoires sécurisés** : Les giratoires sont les points noirs d'un trajet en vélo. Pour les petits comme les grands, il existe des aménagements réduisant les risques.
- **Zones 30** : Réduire la vitesse à l'échelle d'un quartier permet aux habitants de s'approprier l'espace public sans danger.
- **Cédez-le-passage cycliste au feu** : Ces panneaux offrent la possibilité à un cycliste de franchir un feu rouge, en respectant les règles du cédez-le-passage. Ainsi, le trajet du cycliste est fluidifié, réduisant les efforts et le temps.
- **Circuits vélos conseillés** : Le trajet à vélo est différent de celui en voiture. Une signalétique spécifique et des **doubles-sens cyclables** permettent d'indiquer la durée du parcours, d'éviter les voies à risques et de promouvoir le vélo.

PLAN D' ACTIONS 2018

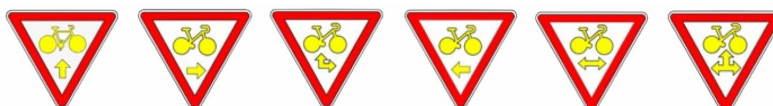
CÉDEZ-LE-PASSAGE CYCLISTE AU FEU



Crédit photo : www.fub.fr

DÉFINITION

Le “cédez-le-passage cycliste au feu” est une signalisation donnant la possibilité aux cyclistes de franchir un feu rouge pour aller dans les directions indiquées, tout en cédant le passage à tous les autres usagers.

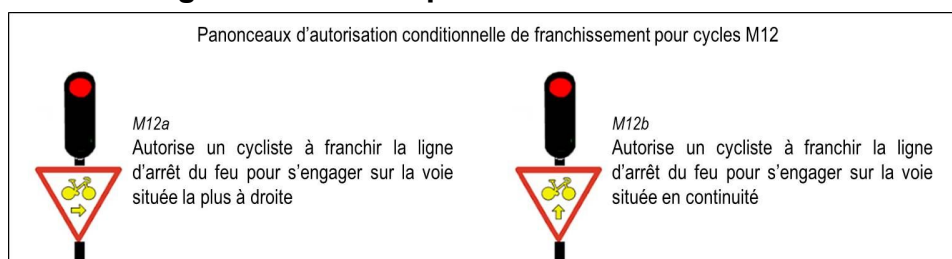


Jusqu'à la modification du code de la route en juillet 2015, ce n'était possible qu'aux intersections. Cela est maintenant possible pour les passages piétons, les alternats de chantier, etc.

⇒ [Article R415-15](#) du Code de la route.

RECOMMANDATIONS

Globalement, l'association TAVCA souhaite que les “cédez-le-passage cycliste au feu” deviennent la règle et non l'exception.



PROPOSITIONS

Vous trouverez ci-après une liste non-exhaustive des “cédez-le-passage cycliste au feu” possibles.

Tous les éléments sont visibles sur notre [carte uMap](#).

VILLE	VOIE / DIRECTION	INTERSECTION	PANNEAU	AMÉNAGEMENT
Cholet	Avenue de l'Europe / Direction centre	Face au lycée,	Tout-droit	Créer un sas vélo
Cholet	Avenue R. Schumann	Avenue de l'Europe	Tourne-droite	Créer un sas vélo
Cholet	Avenue du Chêne rond / Direction centre-ville	Rue de l'Encyclopédie,	Tourne-droite	Prolonger la bande cyclable jusqu'au feu et créer un sas vélo
Cholet	Avenue Napoléon Bonaparte / direction centre-ville	Av. de la Marne,	Tourne-droite	Créer un sas vélo
Cholet	Rue de la Vendée / Direction périphérique	Avenue Napoléon Bonaparte	Tout-droit	Créer un sas vélo
Cholet	Rue de la Vendée / Direction centre	Allée V. Mareuil,	Tout-droit	Créer une bande cyclable et un sas vélo
Cholet	Avenue Anatole Manceau / Direction la Tessoualle	Bd de la Victoire,	Tourne-droite	
Cholet	Rue de l'Hôtel de ville	Rue Saint-Bonaventure	Tourne-droite	Sas vélo
Cholet	Rue Nationale	Boulevard Gustave Richard	Tourne-droite	Bande cyclable et sas vélo
Cholet	Place Jean Moulin / Direction Conservatoire	Avenue de l'abreuvoir	Tourne-droite	Sas vélo

DOUBLE-SENS CYCLABLE



DÉFINITION

Il s'agit d'une rue dont un des sens est réservé aux cyclistes. Il ne s'agit pas d'un "contre-sens", comme on l'entend encore parfois, mais d'un sens autorisé aux seuls cyclistes.

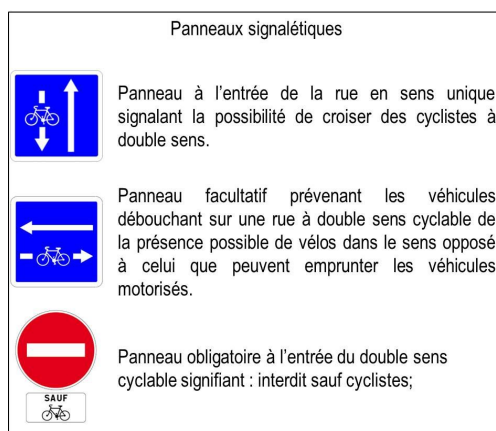
Bien que parfois impressionnant dans les rues étroites, plusieurs études ont démontré qu'il s'agissait d'un aménagement sûr.

Cyclistes et automobilistes doivent faire attention aux intersections.

⇒ [Article R110-2](#) du Code de la route.

RECOMMANDATIONS

Globalement, l'association TAVCA souhaite que le double-sens cyclable devienne la règle et non l'exception. Nous recommandons la création de sens uniques, couplés à des doubles-sens cyclable afin de libérer de l'espace pour les cyclistes et sécuriser les rues.



Concernant la circulation sur chaussée : Les marquages au sol, de type pictogramme ou bande cyclable, doivent être choisis en fonction des caractéristiques de la rue (largeur disponible (L), trafic, vitesse, stationnement) :

- $L < 3.50$ m : de simples pictogrammes suffisent : à noter qu'il n'est pas nécessaire d'avoir une largeur permettant le croisement sur tout le linéaire. Il suffit de disposer de refuges à intervalle régulier.
- $3.50 \text{ m} < L < 4.50$ m : simples pictogrammes ou bande cyclables sont possibles - choix en fonction du trafic.
- $L > 4.50$ m : marquage de type bande cyclable ou séparation (piste cyclable). Dans le cas d'une bande cyclable longeant du stationnement, il est recommandé de prévoir une zone tampon de 0.50 m.
- Cependant, nous la déconseillons si le cycliste descend une rue en pente, le long de parking voiture. Dans ce cas, les solutions d'aménagement sont la suppression ou le déplacement des places de parking.

⇒ [Dépliant FUB "Pour un bon usage des doubles sens cyclables" \(juin 2013\)](#)

PROPOSITIONS

Vous trouverez ci-dessous une liste non-exhaustive des “doubles-sens cyclables” possibles.

Tous les éléments sont visibles sur notre [carte uMap](#).

VILLE	VOIE
Cholet	Rue H. de la Rochejaquelein
Cholet	Boulevard Victor Hugo
Cholet	Rue de l'Oisillonnette
Cholet	Rue des Bons Enfants
Cholet	Rue Bourgneuf
Cholet	Rue du Planty
Cholet	Rue de la Porte Baron
Cholet	Rue de Trémentines
Cholet	Rue de Rambourg
La Séguinière	Rue des combattants d'Afrique du Nord
La Séguinière	Rue des Bottiers
La Séguinière	Rue des Bouviers
La Séguinière	Rue de la Bastille
Maulévrier	Rue des Petits-ponts
Maulévrier	Rue du Palais
Maulévrier	Rue Henri Alliot
Maulévrier	Rue St-Louis
Maulévrier	Rue de Briançon
Saint-Christophe	Rue Bayard
Saint-Christophe	Rue de la Sèvre

PISTES CYCLABLES



Crédit photo : www.fub.fr

DÉFINITION

Une piste cyclable est une chaussée réservée aux vélos ; les cyclomoteurs peuvent y être autorisés (il faut que la signalisation le précise). Elle peut être à sens unique ou à double sens.

Parfois des pistes sont identifiées sur l'emprise du trottoir, on parle alors de pistes à hauteur de trottoir. Les pistes cyclables sont rarement obligatoires (elles sont signalées par un panneau rond) ; elles sont le plus souvent facultatives (signalées par un panneau carré).



C'est l'aménagement idéal pour les routes dont la vitesse est supérieure à 50 km/h. Il met les cyclistes à l'abri de la circulation rapide et des véhicules lourds. Il est mal adapté lorsqu'il y a beaucoup d'intersections, car les cyclistes sont moins visibles.

⇒ [Article R110-2](#) du Code de la route.

RECOMMANDATIONS

Tout d'abord, l'association TAVCA recommande les pistes cyclables le long des routes dont la vitesse est supérieure à 50 km/h.

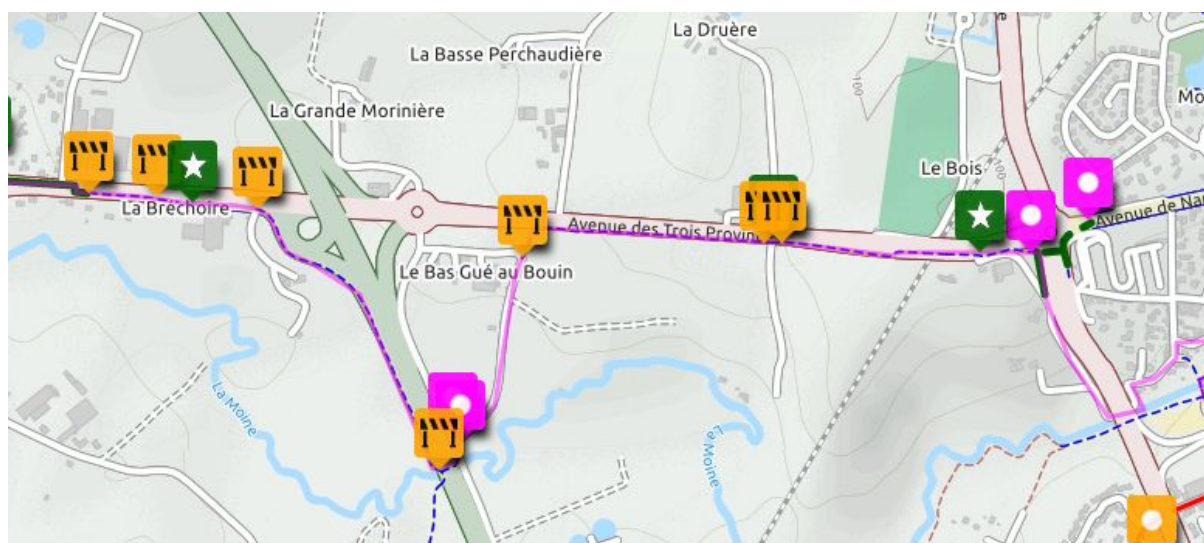
Également, nous demandons un véritable plan de création de pistes cyclables reliant chaque commune de l'Agglomération entre elles.

PROPOSITIONS

Vous trouverez ci-dessous une liste non-exhaustive des pistes cyclables possibles. Tous les éléments sont visibles sur notre [carte uMap](#).

VILLE	VOIE	DÉTAILS
Cholet	Bd Delhumeau Plessis	Direction centre-ville, double voie
Cholet	Avenue Edmond Michelet	Direction l'Écuyère, double voie
Cholet	Avenue du Lac	Direction Cholet, réunion les bandes cyclables en une piste double voie
Cholet	Boulevard du Maine	Une voie de part et d'autre
Cholet	Boulevard de Touraine	Une voie de part et d'autre
Maulévrier	Ancienne voie ferrée	Voie verte jusqu'à Cholet
Nuaillé	D960	Jusqu'à La Brissonnière, double sens
La Séguinière	C2	Direction Saint-Léger, double sens
La Tessoualle	D258	Direction Cholet, double sens
Saint-Léger- sous-Cholet	Avenue de Beaupréau	Direction Cholet, double sens
St Christophe-Du-Bois	Route de St Christophe	Transformer une voie voiture en double voie cyclable. La seconde voie voiture devient à sens-unique.
Trémentines	D160E	Direction Nuaillé, double sens

COHÉRENCE DU RÉSEAU : AXE CHOLET-LA SÉGUINIÈRE



CONTEXTE

L'axe Cholet ↔ La Séguinière comprend la seule piste cyclable reliant deux villes de l'Agglomération. Cette piste possède de multiples atouts : large, parfaitement séparée de la route et en bitume. Cependant, il reste de nombreux points à améliorer pour créer une véritable autoroute du vélo. Car de nombreux obstacles en limitent en accessibilité et son usage.

PROPOSITIONS

Les suggestions suivantes permettent de fluidifier, connecter et sécuriser le parcours.
Tous les éléments sont visibles sur notre [carte uMap](#).

LIEU	THÈME	ACTIONS
Boulevard de la Moinie	Connecter la piste à la ville	Créer une piste cyclable pour relier la piste à la rue des Sources.
Boulevard de la Moinie	Connecter la piste à la ville	Créer une piste cyclable sur le trottoir pour relier la piste à l'Av. de Nantes.
Boulevard de la Moinie	Connecter la piste à la ville	Créer une bande cyclable le long du passage piéton.
Boulevard de la Moinie, Mille stock	Connecter la piste à la ville	Créer une piste cyclable sur la pelouse pour relier la rue de la Pré.
Avenue des Trois Provinces	Sécuriser	La piste cyclable doit être prioritaire à l'entrée du parking de Mille Stocks.
Toute la piste Séguinière-Cholet	Fluidifier	Remplacer les 6 zones de barrières par des poteaux.
Voie face à La Druère	Sécuriser	La piste cyclable doit être prioritaire.
Le Bas Gué au Bouin	Fluidifier	À l'intersection haute de la piste et de la ferme, indiquer la route la plus rapide: tout droit.
Rue des Cinq Ponts	Fluidifier	À l'intersection basse de la piste et du village, direction Cholet. Indiquer 2 trajets : facile/long par les Cinq Ponts ou difficile/court par les Bas Gué au Boin.
La Bréchoire	Fluidifier	La piste cyclable doit être prioritaire à la route.
Avenue des Trois Provinces au rond point de la Promenade	Connecter/sécuriser	Créer une piste cyclable direction La Séguinière, du passage piéton jusqu'au rond-point, sur le trottoir.

ITINÉRAIRE CONSEILLÉ



DÉFINITION

Un itinéraire conseillé permet aux cyclistes d'emprunter des voies moins fréquentées en favorisant les bandes ou les pistes cyclables. Ils permettent de relier des villes ou des zones d'activités en indiquant la distance en minute plutôt qu'en kilomètre

RECOMMANDATIONS

L'association TAVCA recommande cette infrastructure car elle matérialise les trajets possibles et elle facilite les premiers trajets des cyclistes novices.

Cependant, chaque itinéraire doit être complété de bandes et de pistes cyclables ou d'un marquage au sol.

PROPOSITIONS

Les suggestions listées ci-dessous sont détaillées dans le document “Itinéraires conseillés : commentaires TAVCA” transmis à TPC en octobre 2017. Tous les éléments sont visibles sur notre [carte uMap](#).

VILLE	ITINÉRAIRE
Cholet	Rue Pasteur vers centre-ville
Cholet	Pistes cyclables vers le conservatoire, les halles, La Meilleraie
Cholet	La Séguinière vers le conservatoire, les halles, La Meilleraie
Cholet	Avenue Bonaparte vers le conservatoire, le centre-ville, les halles
Cholet	Avenue de la Marne vers Glisséo
Cholet	Glisséo vers l'avenue de la Marne
Cholet	Avenue du Maréchal Leclerc vers Glisséo, les halles
Cholet	Avenue du Maréchal Leclerc vers la gare, le centre-ville, les halles et Glisséo
Cholet	Cholet vers Saint-Léger-sous-Cholet

CONCLUSION

La mise en place de nouvelles voies cyclables ne doit pas être conditionnée aux seules obligations réglementaires, ni se limiter aux occasions de rénovation de la voirie (loi LAURE). Il est en effet nécessaire d'aller au-delà de mesures ponctuelles ou d'actions par à-coups.

Aménager l'espace public pour les cyclistes est l'affaire d'une vision à long terme et d'une véritable ambition. Ce défi doit être guidé par plusieurs objectifs :

- Soutenir le maillage du territoire et les connexions entre les communes de l'Agglomération
- Assurer la continuité, la fluidité et l'accessibilité des infrastructures cyclables
- Garantir la sécurité de tous les usagers de la route
- Offrir un large éventail de possibilités de déplacements
- Promouvoir le vélo comme un mode de transport à part entière

Pour parvenir à un **Schéma Deux Roues** efficace et global, cinq axes prioritaires d'action ont été identifiés par l'association TAVCA :

- Cohérence du réseau de voies cyclables
- Giratoires sécurisés
- Zones 30
- Cédez-le-passage cycliste au feu
- Circuits conseillés

Les recommandations du "**Plan Vélo ! Cholet-Agglo**" visent des retombées bénéfiques pour Cholet et son Agglomération :

- Permettre une cohabitation apaisée entre les différents usagers de la route
- Rassurer et sécuriser les utilisateurs qui souhaiteraient pratiquer le vélo
- Stimuler l'accroissement du nombre de cyclistes
- Participer au rayonnement culturel de l'Agglomération

L'association TAVCA souhaite activement contribuer au **Schéma Deux Roues** et soutenir l'Agglomération dans cette démarche.

ANNEXES

VÉLOTOURISME : UNE OPPORTUNITÉ POUR LE CHOLETAIS

Une situation géographique à la croisée de axes et lieux touristiques

Cholet est connue pour être un carrefour du grand Ouest.

Paradoxalement, Cholet est complètement isolée des routes et zones touristiques à vélo.



La ville est située à proximité de la Vendée avec ses nombreux aménagements cyclable et à l'est de la *Véloodyssée* qui propose des étapes le long de l'Atlantique. La ville est à l'écart de la *Vélo Francette*, autre grande route touristique qui se développe, et à l'écart des aménagements cyclables des bords de Sèvres (Clisson, Nord-Est Anjou). Cholet n'est raccordée à rien et n'est donc pas sur le passage des touristes à vélo.

Une question se pose : comment faire bénéficier Cholet de l'attractivité touristique des zones annexes ?

L'importance du vélo, notamment pendant les vacances, est mise en évidence par de nombreuses études.

Les retombées économiques peuvent être énormes, autant du fait du panier moyen de dépense du touriste à vélo qui se trouve supérieur aux autres touristes que du fait du nombre de pratiquants.

Le saviez-vous ?

Selon le site gouvernemental de la Direction Générales des Entreprises (DGE) "Les touristes à vélo sont plus dépensiers que la moyenne, avec 75€ par jour par itinérant et 61€ par jour par touriste en séjour contre 54€ par jour et par personne pour l'ensemble des touristes."

"En 2016, ce sont près de 906.000 cyclistes qui ont parcouru tout ou partie de l'itinéraire de « La Loire à Vélo », dont 614.700 pour la région Centre-Val de Loire. Ils ont généré à eux seuls 29,3 millions d'euros de consommation pour les territoires concernés par l'itinéraire, dont 22,6 millions d'euros pour la région Centre-Val de Loire."

⇒ <http://www.tourisme-pro-centre.fr/observatoire/chiffres-cles>

Il est aussi possible de lire ceci sur le site de la Caisse des Dépôts des territoires, ceci :

"Le vélo est pratiqué par 59% des Français, ce qui en fait l'activité physique la plus pratiquée dans le pays. C'est ce qui ressort d'une enquête présentée mercredi 16 mai [2018] à Paris par l'Observatoire du tourisme à vélo à laquelle 14.000 personnes ont répondu. Derrière le vélo, les principales activités physiques pratiquées sont la randonnée (46%), la course à pied (37%) et la natation (27%).

La pratique du vélo est cependant hétérogène. 89% des pratiquants l'utilisent pour des randonnées, des balades ou en loisir, 45% lorsqu'ils sont en vacances (...)."

⇒ <https://www.caissedesdepotsdesterritoires.fr/>

Selon le site gouvernemental de la DGE, "la France est en deuxième position des destinations mondiales du tourisme à vélo, après l'Allemagne. Les étrangers représenteraient à eux seuls 25 % des touristes ayant recours à ce mode de découverte."

⇒ <https://www.entreprises.gouv.fr/tourisme/tourisme-a-velo>

Cholet dispose d'une offre de service en restauration et en hébergement suffisamment riche et l'attractivité pour les touristes à vélo pourraient augmenter si l'hospitalité ou l'accueil des touristes à vélos est mis en évidence.

Au Québec par exemple, une certification *Bienvenue Cyclistes* a été pensée :

<http://www.routeverte.com/certification>

Il n'est alors pas rare de voir un Office de Tourisme, un restaurant, un camping ou un hôtel estampillé du macaron *Bienvenue Cyclistes*.



En échange, les établissements certifiés doivent :

- Mettre à la disposition des cyclotouristes une pompe et de l'outillage pour les réparations mineures.
- Offrir des renseignements sur les réseaux cyclables et les services aux cyclistes des environs (boutiques de réparation et de location, transport de bagages, boutiques de vêtements de vélo, etc.).

Les lieux d'hébergements doivent :

- Offrir un emplacement fermé et verrouillé pour les vélos pendant la nuit.
- S'il y a un service de restauration, offrir des portions généreuses en fruits et légumes et des mets riches en hydrates de carbone.

Les camping doivent :

- Garantir des emplacements en tout temps et sans réservation préalable sur le site de camping lorsque les visiteurs voyagent exclusivement à vélo.
- Offrir un lieu où les cyclotouristes peuvent s'alimenter à l'abri du mauvais temps.

L'association TAVCA propose quelques axes de développement :

- Créer du lien avec les propositions précédentes.
- Développer le cyclotourisme le long de la Moine.
- Développer la liaison existante par la Séguinière.
- Faire rejoindre les liaisons existantes par les bords de Sèvres.
- Aménager une voie verte entre Cholet et Maulévrier en profitant de l'ancienne voie ferrée.
- Développer des itinéraires fléchés sur les petites routes existantes de Maulévrier à Bressuire afin de bénéficier de l'axe existant entre Parthenay et Bressuire.
- Investir dans des aménagements : lieux pour garer son vélo de manière sécurisée avec ses bagages, consignes de bagages pour que le touriste puisse visiter une exposition, un musée.
- Encourager les acteurs économiques de la ville (hôtels, campings, restaurants) à développer leurs services et à communiquer sur leur accueil des touristes à vélos.

Pour prolonger la réflexion, il est possible d'accéder aux ressources suivantes :

Le vélo générateur d'emploi :

<https://www.francevelotourisme-partenaires.com/leconomie-du-tourisme-a-velo.html>

Baromètre du tourisme à vélo en France - Édition 2017, de la DGE

https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions_services/tourisme/territoires/developpement-durable/velo/barometre-2017-tourisme-velo-France.pdf

Baromètre du Tourisme à vélo - Édition 2017, des départements des régions cyclables

https://www.departements-regions-cyclables.org/wp-content/uploads/2017/01/1-7e-Club-itinraires_Baromtre-du-Tourisme--Vlo-dition-2017.pdf

DU CODE DE LA ROUTE AU CODE DE LA RUE



ACCUEIL » VÉLO ET LA VILLE » AMÉNAGEMENTS » DU CODE DE LA ROUTE AU CODE DE LA RUE
<https://www.fub.fr/velo-ville/amenagements/code-route-code-rue>

Le code de la route est né en 1921 de la nécessité d'organiser la circulation de véhicules. Il s'est alors imposé aux piétons, aux cyclistes et même aux animaux, les contraignant à des règles peu naturelles.

La nécessité de favoriser des modes de déplacement moins polluants, moins bruyants et moins coûteux en énergie et l'obligation de partager l'espace public, ont conduit, sous la pression des associations de cyclistes et de piétons à faire évoluer le code de la route vers un texte qui s'approche peu à peu d'un code de la rue.

Il reste néanmoins du chemin à parcourir, toutes les demandes de la FUB n'ayant pas été entendues.

Les dernières évolutions : décret du 2 juillet 2015

- Les cyclistes peuvent s'éloigner du bord droit de la chaussée lorsqu'une signalisation spécifique matérialise une trajectoire différente. Ils peuvent aussi, en ville, s'éloigner des voitures en stationnement. A noter, l'obligation de serrer le bord droit s'impose normalement à tous les véhicules, pas seulement aux vélos ! (*article R412-9*)
- Il devient possible de chevaucher, et non franchir, une ligne continue pour doubler un cycliste. Cette mesure vise à éviter que les cyclistes soient frôlés par les véhicules qui ne veulent pas patienter. Hélas, dans le code de l'article, nulle part n'est écrit qu'on ne doit pas doubler lorsqu'arrive une voiture en face : c'est sans doute évident quand il s'agit de doubler une voiture, mais manifestement, ça l'est moins quand il s'agit d'un vélo. Il reste donc des occasions pour les cyclistes d'être frôlés ! (*article R412-19*)
- Les double sens cyclables sont étendus aux rues limitées à 30 km/h. Plus besoin d'être en zone 30. Mais contrairement au texte de 2008, pas de mise en conformité à la clé. (*article R412-28-1*)
- La traversée des carrefours réglée, pour les cyclistes, par les feux piétons (s'il n'y a pas de feux spécifiques) réservée auparavant aux pistes et bandes

cyclables est désormais possible pour tous les aménagements : voie verte, double sens, aire piétonne. (*article R412-30*)

- Les cyclomoteurs ne sont plus systématiquement autorisés dans les sas ; cela devra résulter d'une décision de police et d'une signalisation spécifique A noter que les motos y étaient déjà exclues (mais ce n'est pas ce que l'on constate quotidiennement). (*article R415-2*)
- Les cédez-le-passage cycliste aux feux rouges peuvent désormais être installés hors intersection ; il s'agit là de corriger une rédaction qui n'autorisait pas cette possibilité aux passages piétons isolés. Cela permettra aussi de les utiliser pour les feux de chantier, les sorties de voies sous contrôle d'accès. Cette mesure nécessite cependant une modification de l'instruction sur la signalisation. (*article R415-15*)
- Les amendes relatives au stationnement sur les aménagements cyclables et sur les trottoirs sont renforcées. Espérons surtout que ces infractions seront poursuivies, ce n'est pas souvent le cas actuellement. (*article R417-11*)
- Les voies centrales banalisées : elles sont rendues possibles par une petite modification du code qui interdisait, en agglomération, de circuler sur les accotements revêtus.

À noter : Le CEREMA a publié un recueil de 10 fiches techniques pour expliquer ces nouvelles mesures et proposer des recommandations quant à leur mise en œuvre.

Les évolutions précédentes

En 2010 (Décret 2010-1390 du 12 novembre 2010)

- le cédez-le-passage cycliste au feu rouge
- l'obligation de laisser passer les piétons désirant s'engager et non plus déjà engagés

En 2008

- le double sens cyclable en zone 30
- la création des zones de rencontre
- la généralisation du cédez-le-passage aux cyclistes pour les véhicules qui tournent à droite (auparavant, ce n'était le cas que pour les véhicules tournant à gauche)

Ce qu'il manque encore par rapport aux propositions de la FUB de 2006

- les by-pass vélos
- la création d'un panneau rappelant l'interdiction de dépasser un vélo en cas de largeur insuffisante
- la généralisation des sas pour vélos aux feux
- la proportionnalité des peines (voir article)

- la possibilité pour les adultes d'accompagner leur enfant roulant sur le trottoir (sinon l'enfant peut être caché par les voitures en stationnement, et se présente seul aux intersections).
- l'interdiction de dépasser les vélos aux intersections et aux niveaux des passages pour piétons (c'est déjà partiellement interdit pour les autos)
- la généralisation du 30 en ville
- le respect des limitations de vitesse
- l'éclairage des vélos : prise en compte des nouvelles technologies, normes plus contraignantes pour les fabricants de vélos.

Quelques règles à connaître

- Les cyclistes peuvent circuler à deux de front (l'article R431-7 précise qu'ils ne doivent pas rouler à plus de deux de front); Ils doivent se remettre en file à l'approche d'un véhicule.
- Les véhicules qui tournent à droite ou à gauche doivent céder le passage aux cyclistes qui roulent sur des pistes (et bien sûr sur les bandes cyclables) qui traversent la chaussée sur laquelle ils vont s'engager. (R415-3 et R415-4)
- Les enfants de moins de huit ans sont autorisés à faire du vélo sur les trottoirs, à l'allure du pas. (R412-34)
- Un cycliste qui pousse son vélo est un piéton, mais il est toléré sur la chaussée. (R412-34)
- Les cyclistes peuvent rouler, au pas, dans les aires piétonnes. (R431-9)
- Les cyclistes peuvent rouler dans les voies de bus si elles sont signalées
- Pour doubler un cycliste, le véhicule « doit se déporter suffisamment pour ne pas risquer de heurter l'utilisateur qu'il veut dépasser. Il ne doit pas en tout cas s'en approcher latéralement à moins d'un mètre en agglomération et d'un mètre et demi hors agglomération s'il s'agit d'un véhicule à traction animale, d'un engin à deux ou à trois roues, d'un piéton, d'un cavalier ou d'un animal » (Article R414-4).