



Schéma Directeur des Modes Actifs de la commune d'Orée d'Anjou

Document final

Juillet 2025

Sommaire

1. [Élaboration du SDMA](#)

- Objectifs du Schéma, audit terrain, priorisation des itinéraires, Plan Pluriannuel d'Investissement

2. [Aménager pour les modes actifs, diversifier les usages de la voirie](#)

- Ressources et guides

3. [Fiches préconisations d'aménagements](#)

- Fiche préconisation par itinéraire

4. [Stationnements cyclables](#)

- Stationner et sécuriser son vélo

5. [Jalonnement](#)

- Indiquer les itinéraires, identifier les points d'intérêt, rassurer les usagers

6. [Fiches actions services, animations et communication](#)

- Donner envie de faire du vélo, apprendre à faire du vélo, se procurer un vélo et réparer son vélo

7. [Annexes](#)



1. Élaboration du SDMA

Objectifs du Schéma, audit terrain, priorisation des itinéraires, Plan Pluriannuel d'Investissement



Liaisons & points de vigilance

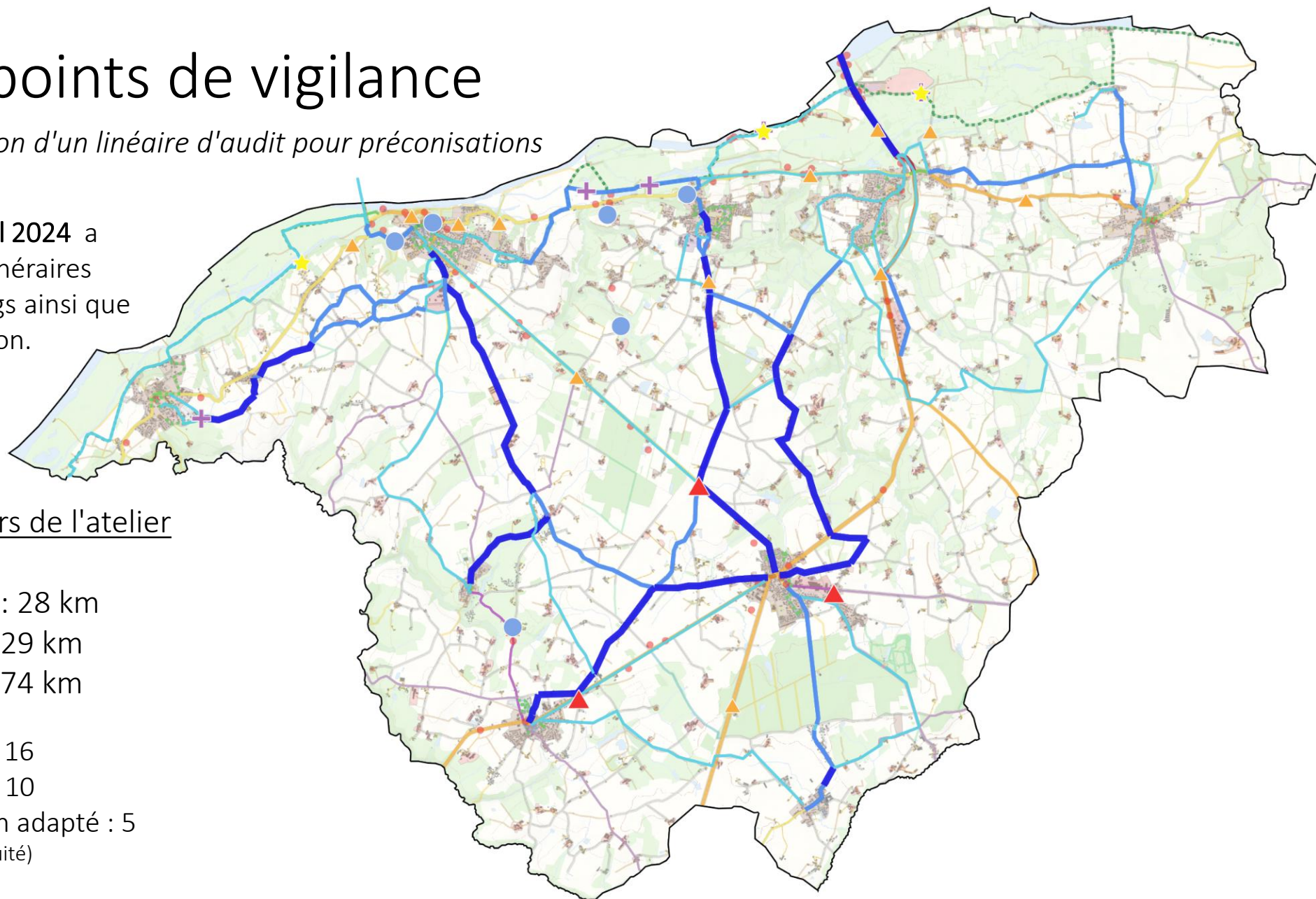
Phase 2 : définition d'un linéaire d'audit pour préconisations

L'atelier participatif d'Avril 2024 a permis d'identifier des itinéraires potentiels entre les bourgs ainsi que plusieurs points d'attention.

131 km saisis lors de l'atelier participatif :

- >3 occurrences : 28 km
- 2 occurrences : 29 km
- 1 occurrences : 74 km

- ▲ Vitesse excessive : 16
- Relief ou sinueux : 10
- + Aménagement non adapté : 5
(revêtement / discontinuité)
- ★ Crues : 3



Liaisons atelier et priorités COPIL

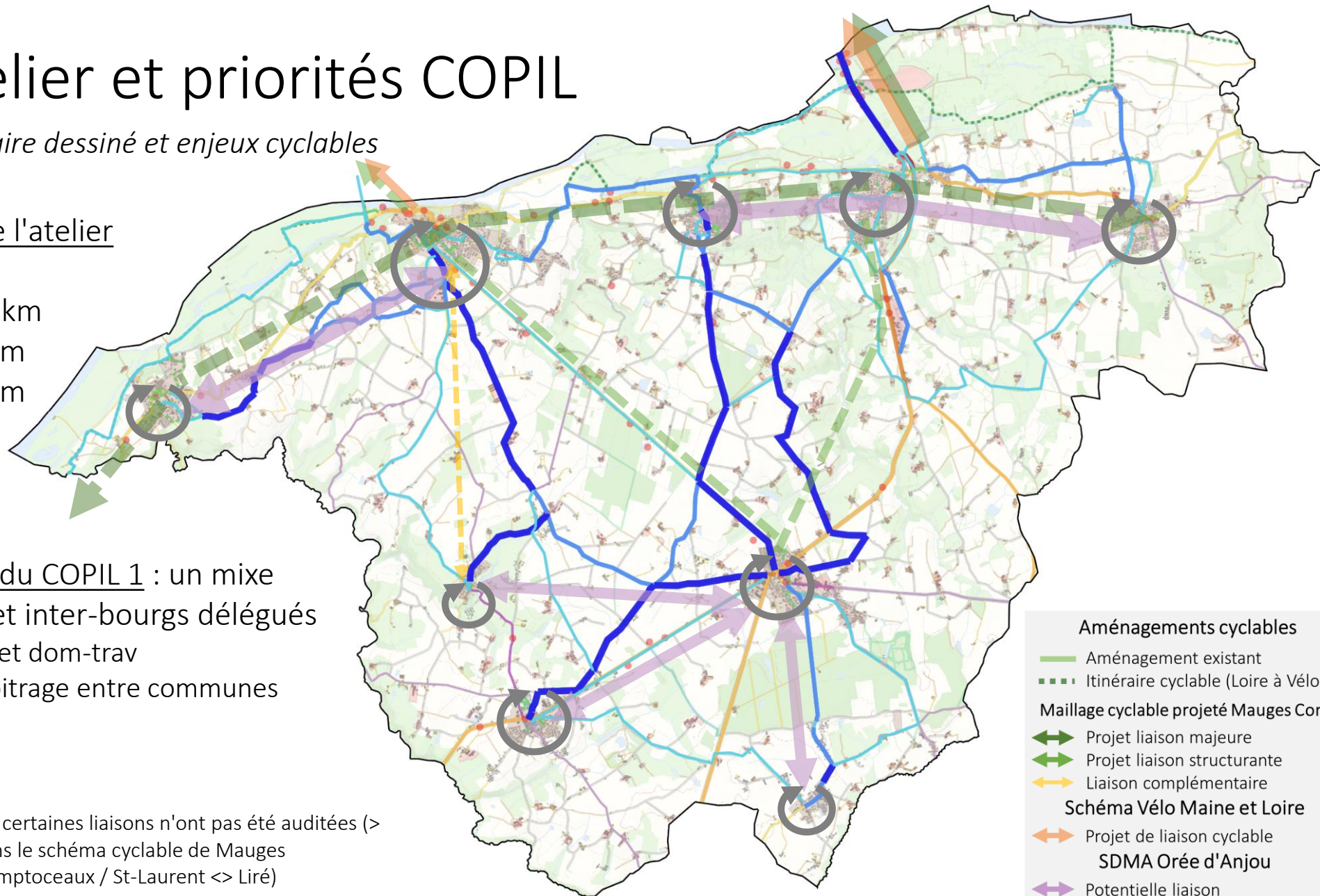
Synthèse du linéaire dessiné et enjeux cyclables

131 km saisis lors de l'atelier participatif :

- >3 occurrences : 28 km
- 2 occurrences : 29 km
- 1 occurrences : 74 km

Scénario 3 retenu lors du COPIL 1 : un mixe entre itinéraires intra et inter-bourgs délégués + Mobilités du quotidien et dom-trav
- Dilution des actions, arbitrage entre communes déléguées

Bien que sollicités lors de l'atelier, certaines liaisons n'ont pas été auditées (> 10 km et initialement prévues dans le schéma cyclable de Mauges Communauté : St-Laurent <> Champtoceaux / St-Laurent <> Liré)



Aménagements existants

Phase 1 : audit de l'existant

Réseau cyclable communal existant (6 km) :

- Bande cyclable : 500 m
- Double-sens cyclable : 1 300 m
- CVCB : 1 600 m
- Voie verte : 1 675 m

En complément :

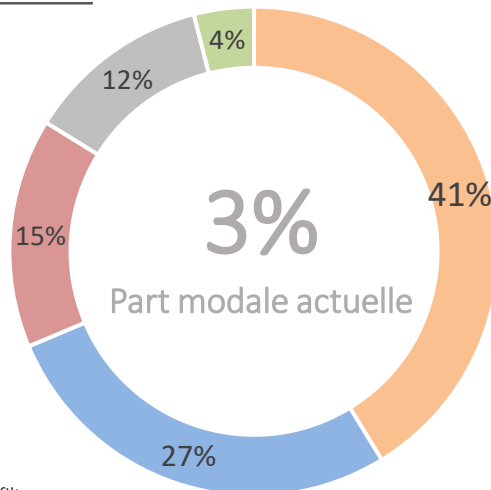
- Zone 30 : 10 km
- Zone de rencontre : 990 m

Comptages Loire à Vélo :

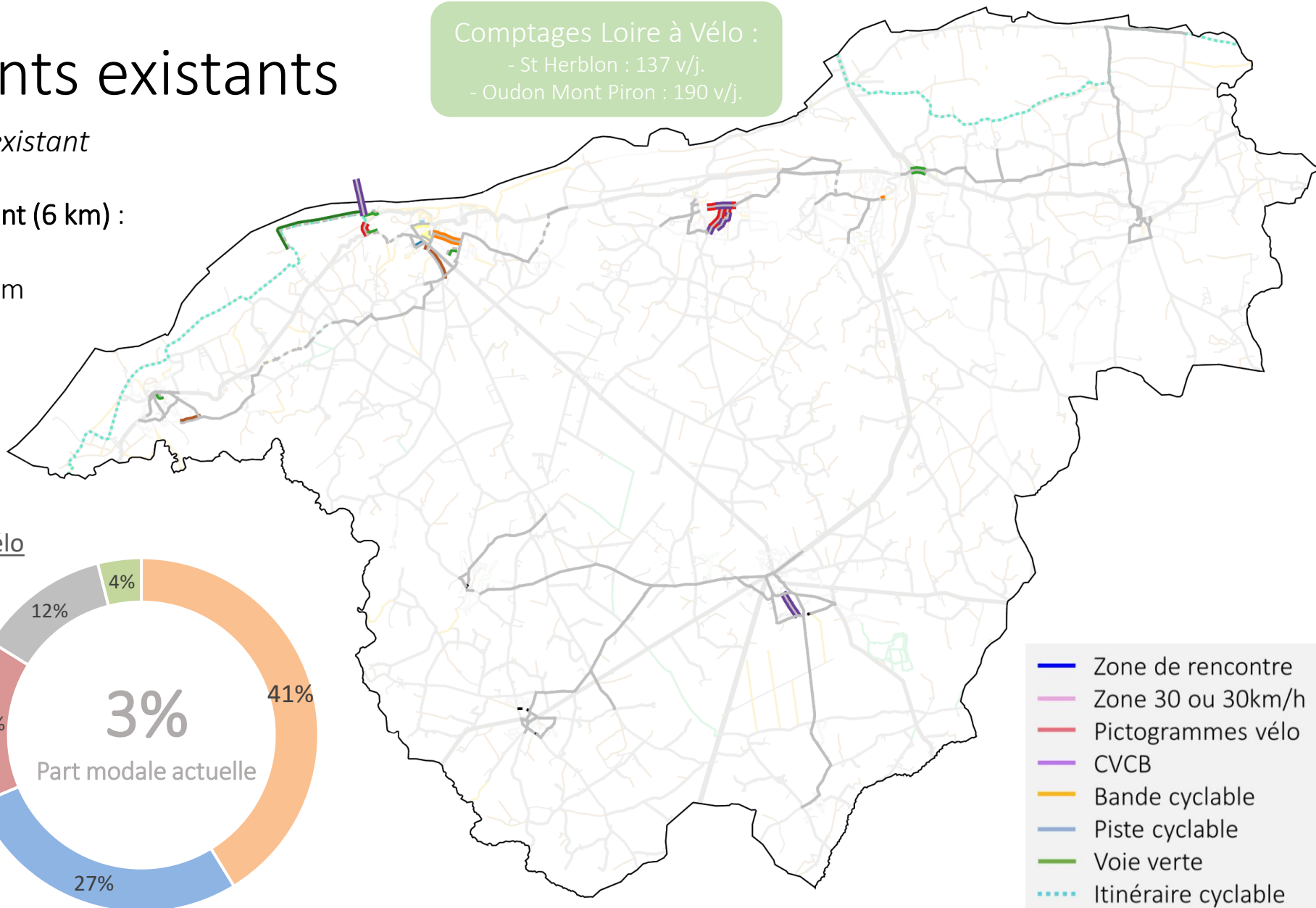
- St Herblon : 137 v/j.
- Oudon Mont Piron : 190 v/j.

Raisons du sentiment d'insécurité à vélo

- Manque d'aménagements cyclables
- Conflits avec les motorisés
- Manque de signalisation
- Mauvaise qualité des revêtements
- Je me sens toujours en sécurité



Source : questionnaire en ligne Mauges Communauté, filtre sur la population oréenne



- Zone de rencontre
- Zone 30 ou 30km/h
- Pictogrammes vélo
- CVCB
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- Voie verte
- ... Itinéraire cyclable

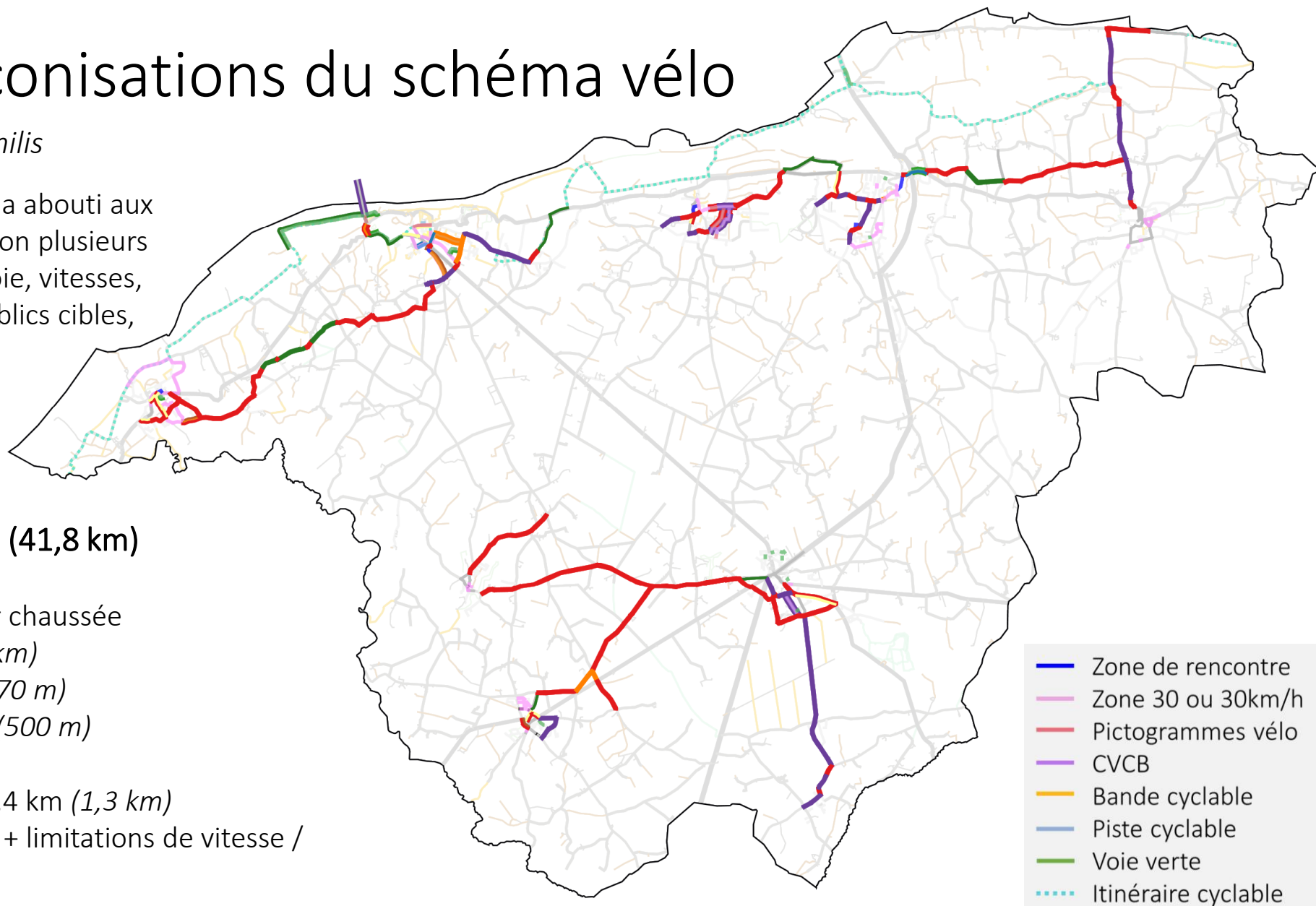
Audit et préconisations du schéma vélo

Préconisations Mobhilis

L'audit de terrain sur 50 km a abouti aux préconisations suivantes selon plusieurs paramètres (typologie de voie, vitesses, flux, emprise disponible, publics cibles, contraintes en présence...).

Réseau cyclable potentiel (41,8 km)

- 13% en site propre
- 87% en site mixte ou sur chaussée
- Voie verte : 3,7 km (1,6 km)
- Piste cyclable : 700 m (170 m)
- Bande cyclable : 1,2 km (500 m)
- CVCB : 8 km (1,6 km)
- Double-sens cyclable : 2,4 km (1,3 km)
- Marquage pictogramme + limitations de vitesse / flux : 26 km (900 m)



Priorisation

Tableau aide à la décision

Tableau d'aide à la décision

Ce tableau est une synthèse du fichier aide à la décision transmis à la commune. Chaque colonne fait la synthèse comme décrit ci-après :

- Données entrée : population départ / arrivée, population à 500m, longueur itinéraire
- Potentiel de fréquentation : desserte d'équipements (école, ZA, sport, culture) intermodalité (gare)
- Faisabilité technique et financière : contraintes techniques, financières et environnementales
- Priorités locales : Orée d'Anjou, et Services Techniques

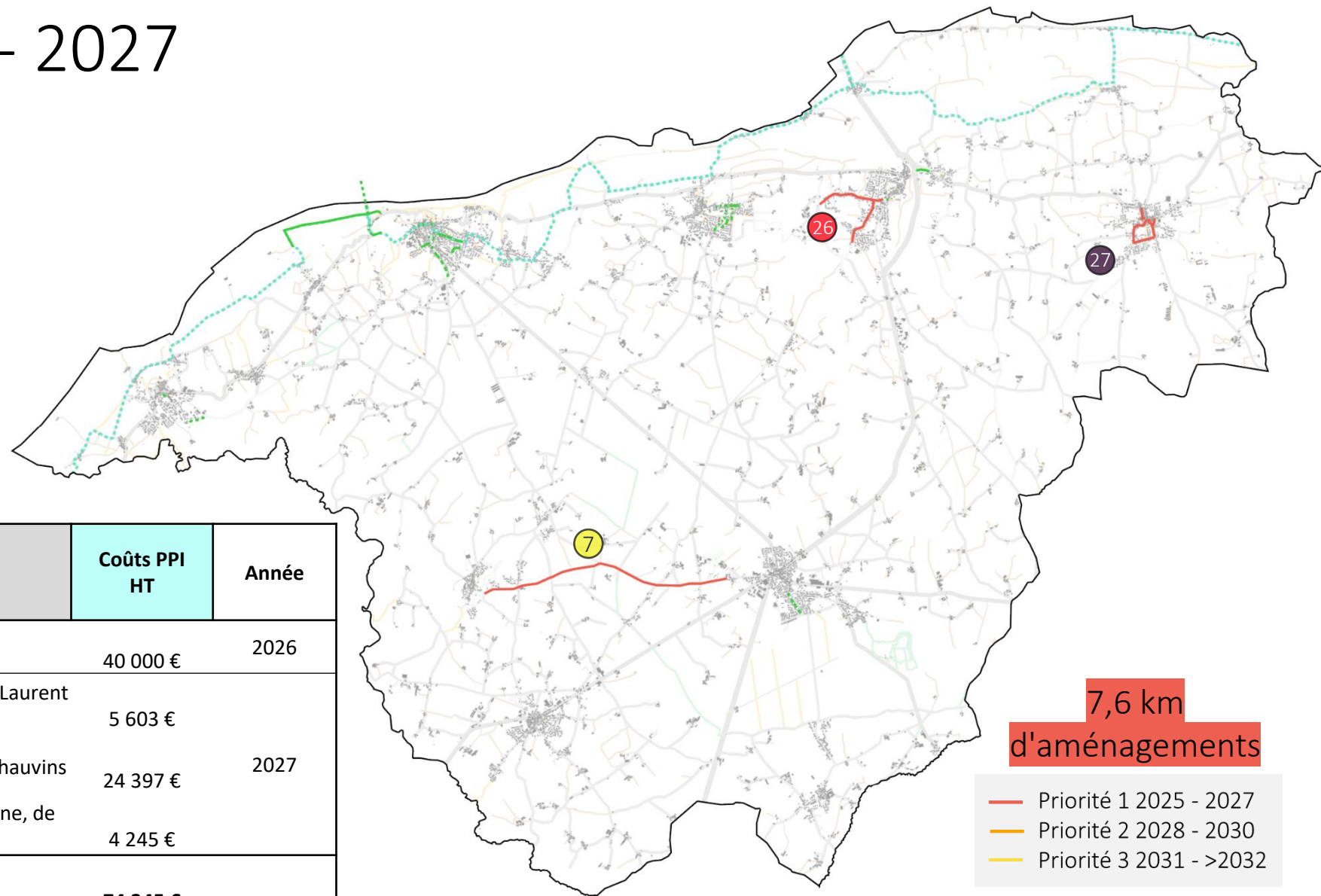
Ce tableau reste un outil, il ne détermine pas l'ordre de priorité des itinéraires.

Les itinéraires 4bis et 22bis ont respectivement été intégrés aux itinéraires 4 et 22.

n° d'itinéraire	Nom de l'itinéraire	Score total	Longueur (m)	Coûts PPI HT	Données d'entrée	Potentiel de fréquentation	Faisabilité technique et financière	Priorités locales
6	Landemont <> Saint Laurent des Autels	31	3360	48 051 €	7	9	9	6
19	Saint Laurent des Autels – Rue de Bel Air, Rue des Croix	30	500	7 800 €	8	7	9	6
22	Champtoceaux – Le Quarteron	29	1750	31 350 €	8	7	8	6
26	Liré – Rue de la Turmelière, rue des Chauvins	29	2250	24 397 €	7	7	11	4
13	Landemont – Rue de la Renaissance - des Eaux Vives - Bon Accueil	27	390	12 841 €	6	6	10	5
18	Saint Laurent des Autels – rues résidentielles Sud	27	2100	48 751 €	7	6	10	4
24	Champtoceaux – D17 – Av. 7 Moulins	27	385	88 622 €	8	9	6	4
25	Drain – Rue des Coteaux, du Moulin, Abbé Bricard, chem. Clos Rousselet	27	1550	34 600 €	6	6	9	6
7	Saint Sauveur de Landemont <> Saint Laurent des Autels	26	4000	5 603 €	4	6	10	6
12	Landemont – bourg - Rue du Soleil Levant - Rue des Platanes	26	680	10 972 €	6	5	10	5
14	Landemont - Rue de la Paix - Rue des Écoles	26	170	1 072 €	6	7	11	2
16	Saint Laurent des Autels – RD17-RD154 - Rue des Mauges	26	220	50 226 €	8	9	7	2
20	La Varenne – RD751 – Rue d'Anjou	26	1236	172 567 €	6	7	9	4
21	La Varenne - rues résidentielles	26	2175	8 319 €	5	7	10	4
23	Champtoceaux – liaison Oudon	26	1090	113 818 €	7	11	5	3
9	Saint Sauveur de Landemont – RD153 - rues résidentielles	25	1200	42 965 €	5	8	8	4
15	Saint Laurent des Autels – RD763 - Rue Joachim du Bellay	25	515	112 055 €	7	9	7	2
27	Bouzillé – RD252 - rues résidentielles	25	1120	4 245 €	5	8	10	2
1	La Varenne <> Champtoceaux	24	5510	162 015 €	6	6	7	5
4	Liré – RD751 – Rue de la Draperie	24	5010	212 278 €	7	6	7	4
5	Saint Christophe la Couperie <> Saint Laurent des Autels	24	1150	157 781 €	6	5	8	5
10	Landemont – RD23 Rue d'Anjou	24	280	140 790 €	6	8	8	2
11	Landemont – RD153 Rte de Vallet	24	670	60 658 €	6	7	10	1
29	Bouzillé – Bords de Loire	24	3800	31 545 €	3	7	10	4
28	Bouzillé - RD751 - RD252	23	1920	156 618 €	5	6	9	3
2	Champtoceaux – Drain – RD751	21	320	162 656 €	7	7	6	1
3	Liré – Drain	19	2100	123 838 €	7	4	7	1
8	Saint Sauveur de Landemont – RD253 – Le Parc	18	1500	91 559 €	5	5	7	1
17	Saint Laurent des Autels – La Harlière	18	400	91 000 €	7	5	5	1

Priorité 1 2025 - 2027

Stratégie de priorisation

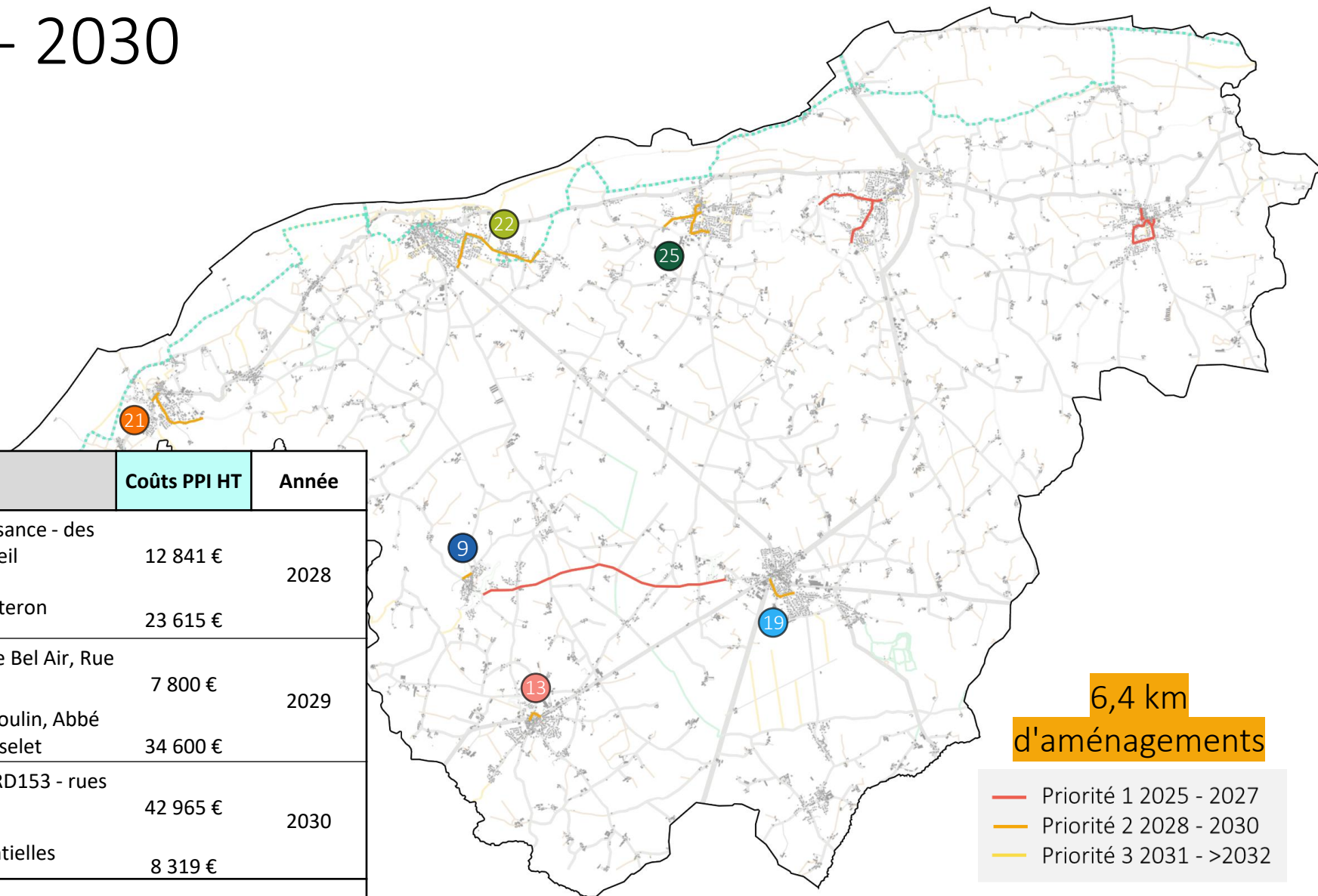


	n° d'itinéraire	Nom de l'itinéraire	Coûts PPI HT	Année
Priorité 1 - 2025-2027	30	Liaisons EPCI	40 000 €	2026
	7	Saint Sauveur de Landemont <> Saint Laurent des Autels	5 603 €	
	26	Liré – Rue de la Turmelière, rue des Chauvins	24 397 €	2027
	27	Bouzellé – Rue de Verdun, de la Marne, de l'Hermitage	4 245 €	
	TOTAL		74 245 €	

Priorité 2 2028 - 2030

Stratégie de priorisation

	n° d'itinéraire	Nom de l'itinéraire	Coûts PPI HT	Année
Priorité 2 - 2028-2030	13	Landemont – Rue de la Renaissance - des Eaux Vives - Bon Accueil	12 841 €	2028
	22	Champtoceaux – Le Quarteron	23 615 €	
	19	Saint Laurent des Autels – Rue de Bel Air, Rue des Croix	7 800 €	2029
	25	Drain – Rue des Coteaux, du Moulin, Abbé Bricard, chem. Clos Rousselet	34 600 €	
	9	Saint Sauveur de Landemont – RD153 - rues résidentielles	42 965 €	2030
	21	La Varenne – Rues résidentielles	8 319 €	
	TOTAL		130 140 €	



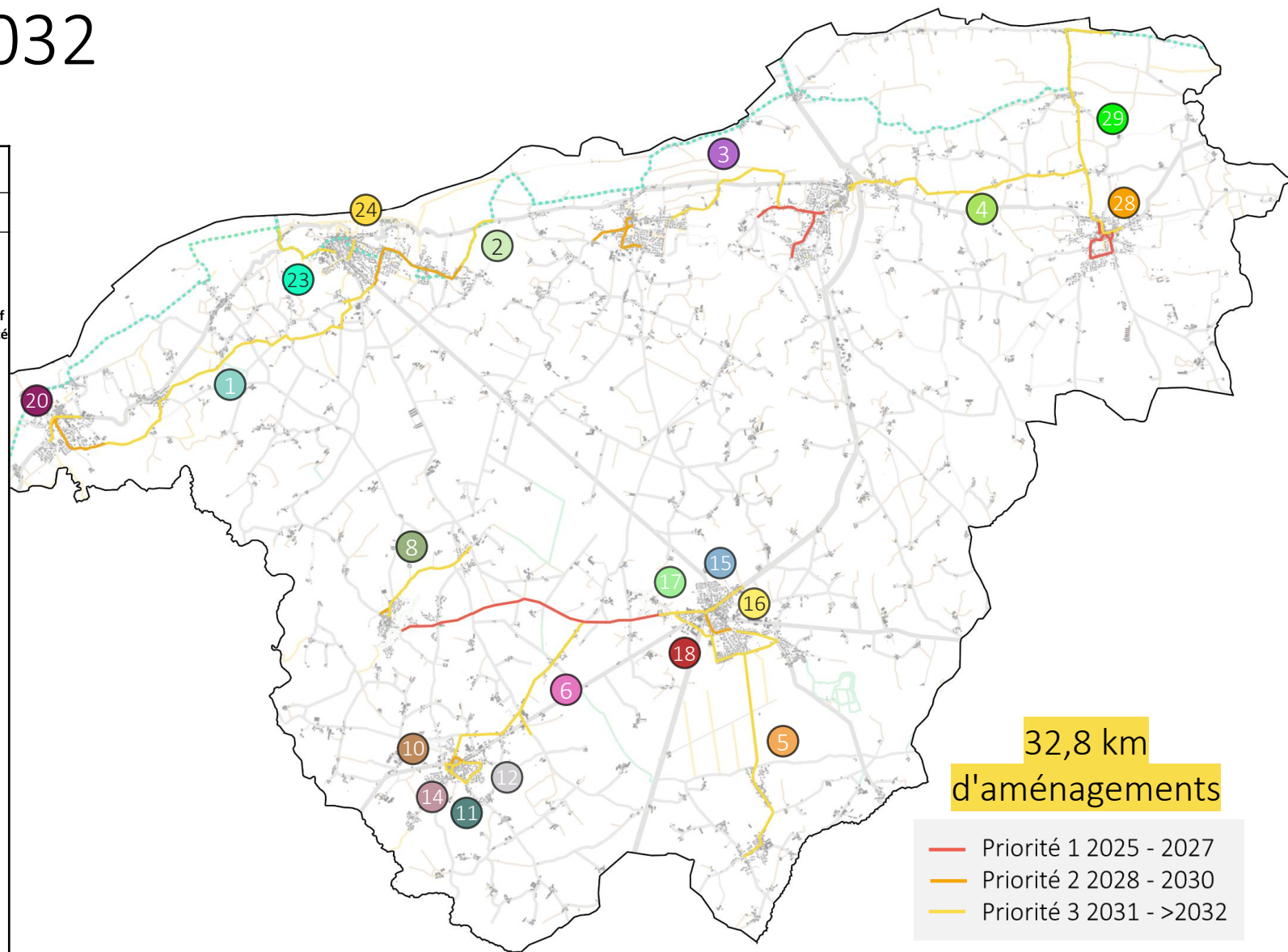
6,4 km
d'aménagements

- Priorité 1 2025 - 2027
- Priorité 2 2028 - 2030
- Priorité 3 2031 - >2032

Priorité 3 2030 - >2032

Stratégie de priorisation

n° d'itinéraire	Nom de l'itinéraire	Coûts PPI HT	Année
16	Saint Laurent des Autels – RD17-RD154 - Rue des Mauges	50 226 €	2031
1	La Varenne <> Champtoceaux	162 015 €	>2032 sauf opportunité
5	Saint Christophe la Couperie – Saint Laurent des Autels	157 781 €	
6	Landemont <> Saint Laurent des Autels	48 051 €	
24	Champtoceaux – D17 – Av. 7 Moulins	88 622 €	
29	Bouzillé – Bords de Loire	31 545 €	
14	Landemont - Rue de la Paix - Rue des Écoles	1 072 €	> 2032
18	Saint Laurent des Autels – rues résidentielles Sud	48 751 €	
2	Champtoceaux <> Drain – RD751	162 656 €	
3	Liré <> Drain	123 838 €	
4	Liré – RD751 – Rue de la Draperie	135 434 €	
4bis	Liré – Bouzillé – routes communales	76 844 €	
8	Saint Sauveur de Landemont – RD253 – Le Parc	91 559 €	
10	Landemont – RD23 Rue d'Anjou	140 790 €	
11	Landemont – RD153 Rte de Vallet	60 658 €	
12	Landemont – bourg - Rue du Soleil Levant, Rue des Platanes	10 972 €	
15	Saint Laurent des Autels – RD763 - Rue Joachim du Bellay	112 055 €	
17	Saint Laurent des Autels – La Harlière	91 000 €	
20	La Varenne – RD751 – Rue d'Anjou	172 567 €	
23	Champtoceaux – liaison Oudon – RD751	113 818 €	
28	Bouzillé - RD751 - RD252	156 618 €	
TOTAL		2036871€	





Plan Pluriannuel d'Investissement

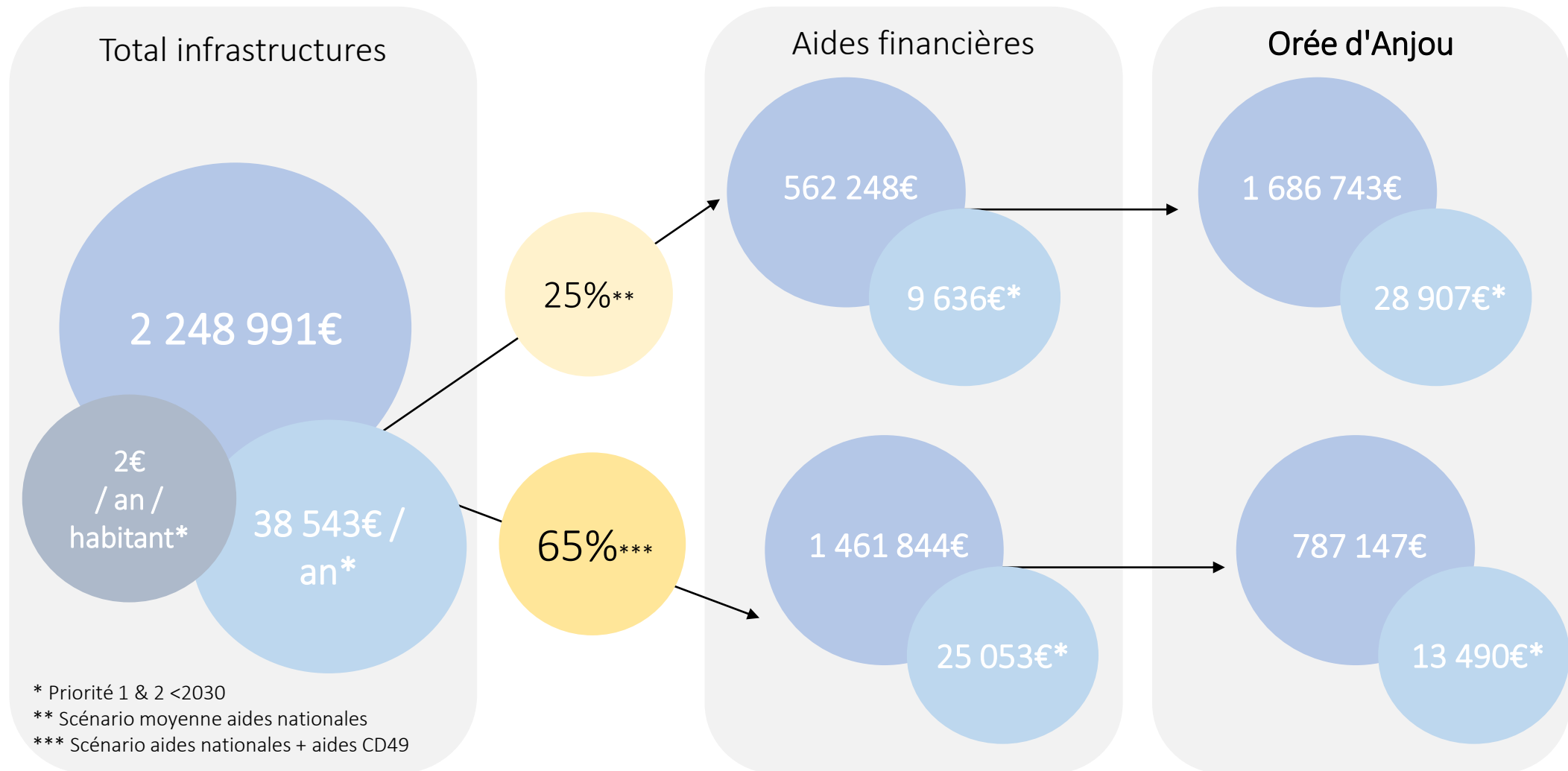
Détail des investissements par année et type d'aménagement

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	>2032	TOTAL
Coûts HT par année	- €	40 000 €	34 245 €	37 528 €	42 400 €	51 284 €	50 226 €	48 751 €	1 944 558 €	2 248 991 €
Scénario aides 25%		30 000 €	25 683 €	28 146 €	31 800 €	38 463 €	37 669 €	36 563 €	1 458 418 €	1 686 743 €
Scénario aides 65%		14 000 €	11 986 €	13 135 €	14 840 €	17 950 €	17 579 €	17 063 €	680 595 €	787 147 €

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	>2032	TOTAL
Coûts HT par année	- €	40 000 €	34 245 €	37 528 €	42 400 €	51 284 €	50 226 €	48 751 €	1 944 558 €	2 248 991 €
Dont aménagements vélo	- €	40 000 €	34 245 €	26 608 €	35 485 €	12 024 €	50 226 €	5 823 €	942 193 €	1 146 602 €
Dont aménagements piétons	- €	- €	- €	10 920 €	6 915 €	39 260 €	- €	42 929 €	1 002 365 €	1 102 388 €

Détail HT des coûts estimatifs d'investissement

Simulation d'aides potentielles



2. Aménager pour les modes actifs, diversifier les usages de la voirie

Ressources et guides



Aménager pour tous les cyclistes

Des aménagements cyclables pour le plus grand nombre d'utilisateurs et de modèles de vélo

Les aménagements cyclables en France ne font pas l'objet de normes mais de **recommandations** notamment du **Cerema** (cf. ci-contre).

Ces recommandations visent à **uniformiser le réseau** et garantir **confort** et **sécurité** des usagers. Les cyclistes n'ayant pas tous le permis (enfants notamment) il est impératif que les aménagements soient simples et intuitifs.

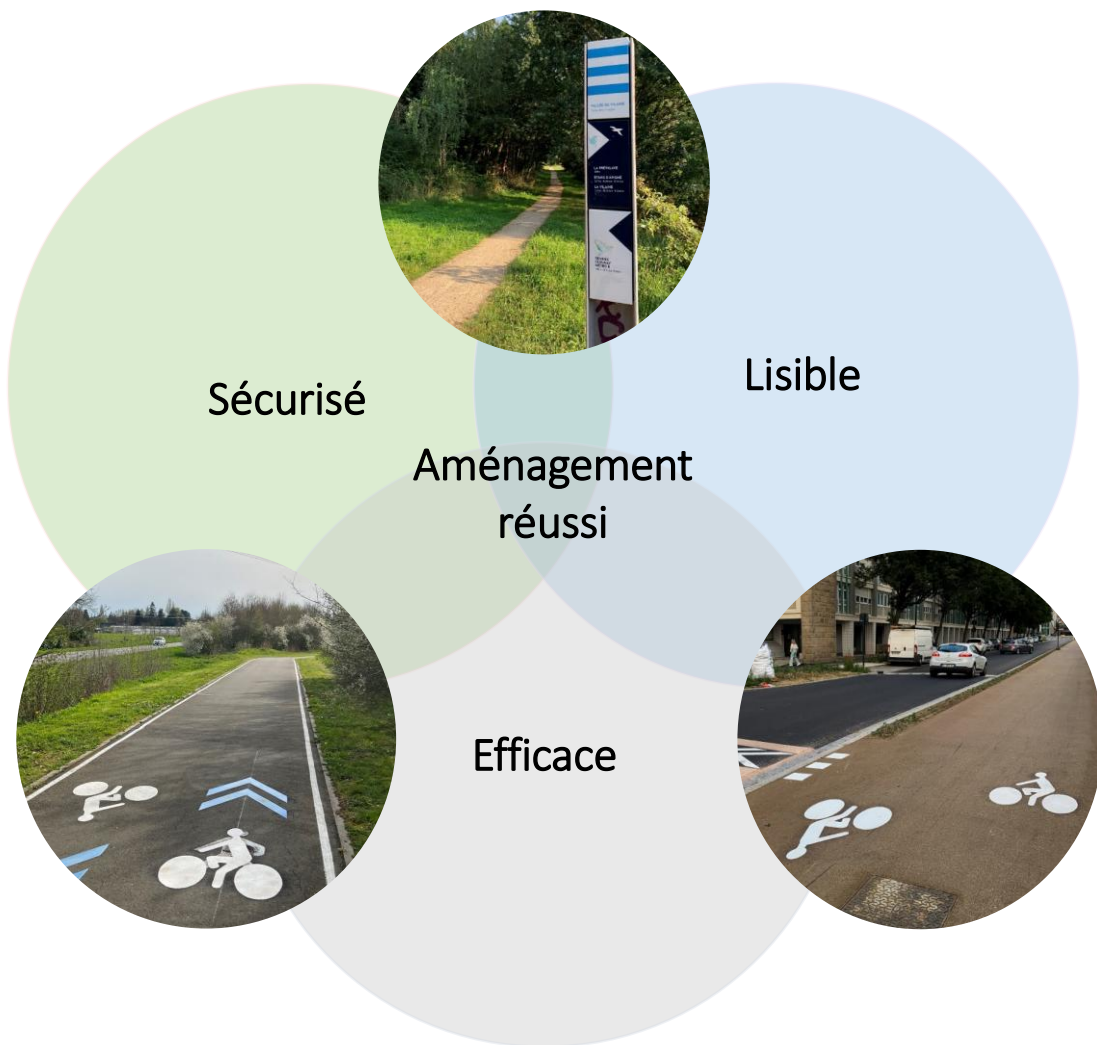
Adopter une **couleur spécifique** permet aux cyclistes de repérer l'espace qui leur est réservé et d'attirer l'attention des autres usagers pour adapter leur allure. La **largeur généreuse** des aménagements est essentielle pour anticiper l'**augmentation du trafic** et garantir l'utilisation par les **modèles de vélo** plus larges (vélos cargos, vélo avec remorque) qui se généralisent.

Avec l'essor du **vélo à assistance électrique** qui circule jusqu'à 25 km/h, éviter au maximum les aménagements partagés étroits qui peuvent créer des conflits avec les piétons.



Comment aménager ?

Grands principes d'un maillage cyclable réussi : en site propre comme en mixité



Trouver l'**équilibre** entre **séparation des flux et mixité** d'usage. Travail indispensable sur le plan de circulation, les limitations de vitesse, les régimes de priorité.



Mixité ou aménagement dédié ?

Exemples d'aménagements

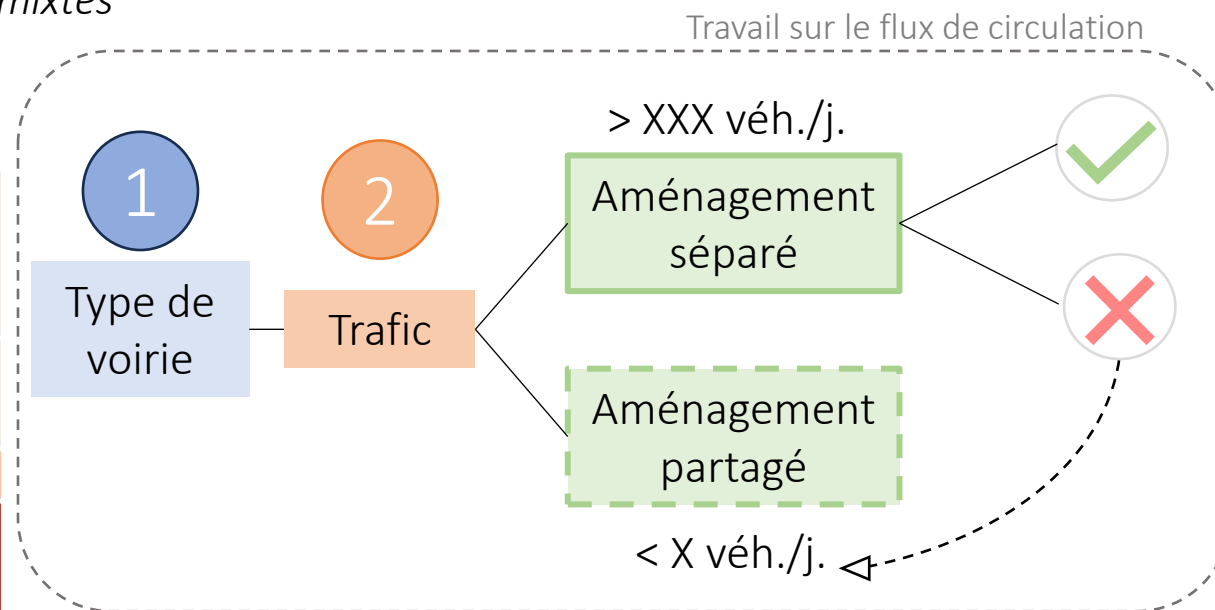


Quels aménagements à quels endroits ?

Distinction zones partagées et aménagements mixtes

Tableau décisionnel Cerema

1	2	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFIC MOTORIZÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	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	
	> 4000	Piste ou bande 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	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant



L'espace étant restreint et non extensible, on ne peut **pas mettre des pistes cyclables partout**. Par ailleurs, compte tenu des **coûts** de ce type d'aménagement, ce ne serait pas non plus souhaitable.

Contexte du Zéro Artificialisation Nette (ZAN) - 2030 : augmentation de la valeur de l'espace urbain.

Il faut donc **rendre possible la cohabitation** entre les modes en créant des zones partagées là où l'espace est contraint.

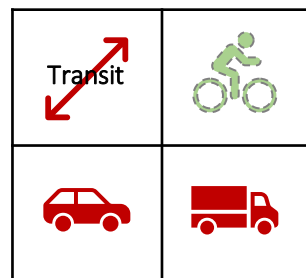
Les **flux** et les **vitesse**s des **véhicules motorisés** doivent donc être **faibles**.

Des limitations de vitesse pertinentes

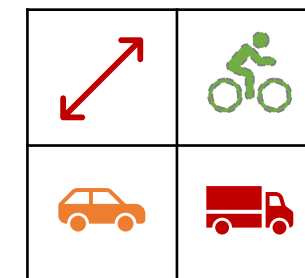
Différents régimes de limitations : un moyen d'apaisement et non une fin



Aire piétonne



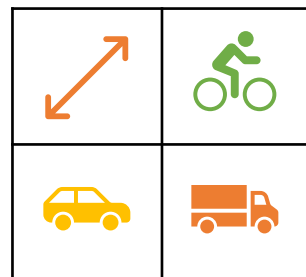
Zone de rencontre



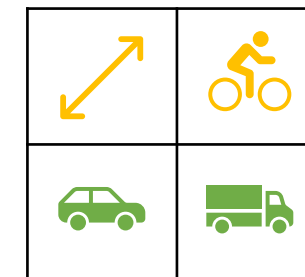
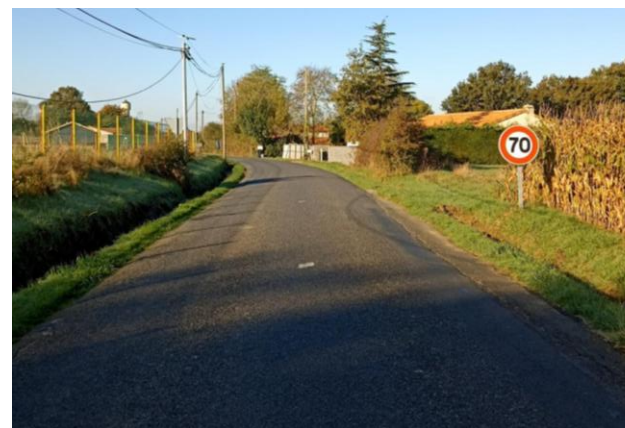
À proscrire
À décourager fortement
À dissuader
À favoriser



Zone 30



Limitation ponctuelle



Les bénéfices de zones à vitesses limitées (pertinentes)

Diversifier les usages et les usagers de l'espace public

En zones à vitesses limitées (zone 30 et zone de rencontre), si les flux sont maîtrisés et les aménagements pertinents, on agit véritablement sur le cadre de vie et la sécurité.

Taux de survie d'un piéton

selon la vitesse du véhicule qui le percute



30



9 sur 10



40



6 sur 10



50



2 sur 10

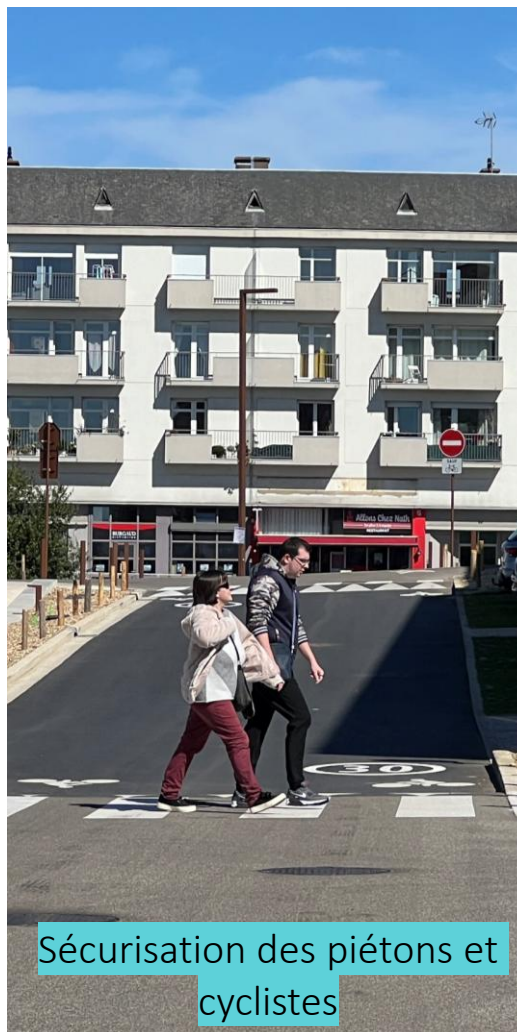


60



0 sur 10

Based on World Health Organization (WHO) speed management manual.



Sécurisation des piétons et cyclistes



Essor des alternatives à l'automobile



Diminution des nuisances routières

Effet porte en entrée de zone urbanisée

Faire coïncider limitation avec aménagement



Entrée d'agglomération avec peu de contrainte, champs et largeur de voie généreuse, l'automobiliste ne perçoit pas la nécessité de ralentir



Entrée d'agglomération avec effet porte marqué, réduction visuelle uniquement. Riverains constatent une réduction importante de la vitesse.



Entrée d'agglomération avec passage alterné, réservé aux routes secondaires avec peu de trafic



Entrée d'agglomération avec effet porte, perception des bâtiments à proximité de la route et de la nécessité de réduire l'allure

Effet porte en agglomération

Faire coïncider limitation avec aménagement



Réduire la vitesse – intersections

Diminuer les largeurs des courbes



Optimiser l'espace

Sanctuariser les trottoirs, dégager de l'espace, réduire les vitesses



3. Fiches préconisations d'aménagements



Sommaire des fiches itinéraires

[01 - La Varenne <> Champtoceaux](#)

[02 - Champtoceaux <> Drain – RD751](#)

[03 - Liré <> Drain](#)

[04-4bis - Liré <> Bouzillé – RD751 – Rue de la Draperie](#)

[05 - Saint Christophe la Couperie <> Saint Laurent des Autels](#)

[06 - Landemont <> Saint Laurent des Autels](#)

[07 - Saint Sauveur de Landemont <> Saint Laurent des Autels](#)

[08-09 - St Sauveur de Landemont RD253 / RD153 - rues résidentielles](#)

[10-11 – Landemont – RD23 Rue d'Anjou / RD153 Rte de Vallet](#)

[12-13-14 - Landemont – rues résidentielles](#)

[15-16 - Saint Laurent des Autels – RD763 / RD17 – RD154](#)

[17-18-19 - Saint Laurent des Autels – rues résidentielles](#)

[20 - La Varenne – RD751 – Rue d'Anjou](#)

[21 - La Varenne – rues résidentielles](#)

[22-22bis-23 - Champtoceaux – Le Quarteron / liaison Oudon – RD751](#)

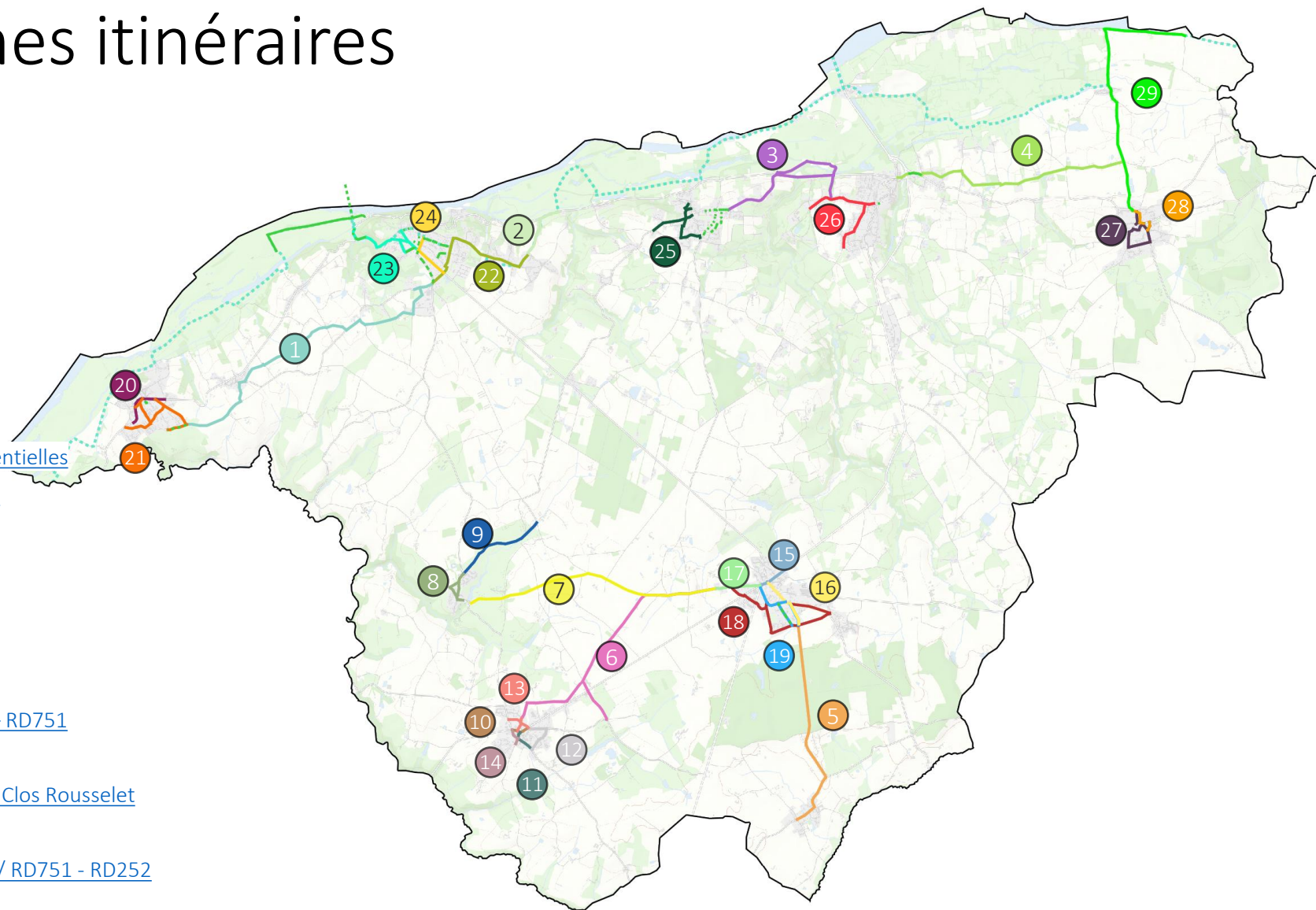
[24 - Champtoceaux – D17 – Av. 7 Moulins](#)

[25 - Drain – Rue des Coteaux, du Moulin, Abbé Bricard, chem. Clos Rousselet](#)

[26 - Liré – Rue de la Turmelière, rue des Chauvins](#)

[27-28 - Bouzillé –Rue de Verdun, de la Marne, de l'Hermitage / RD751 - RD252](#)

[29 - Bouzillé – RD751 – Bords de Loire](#)



Fiche itinéraire type – onglet existant

Priorité politique

Itinéraire n°

Longueur d'aménagement

Estimations de coûts HT

Priorité X

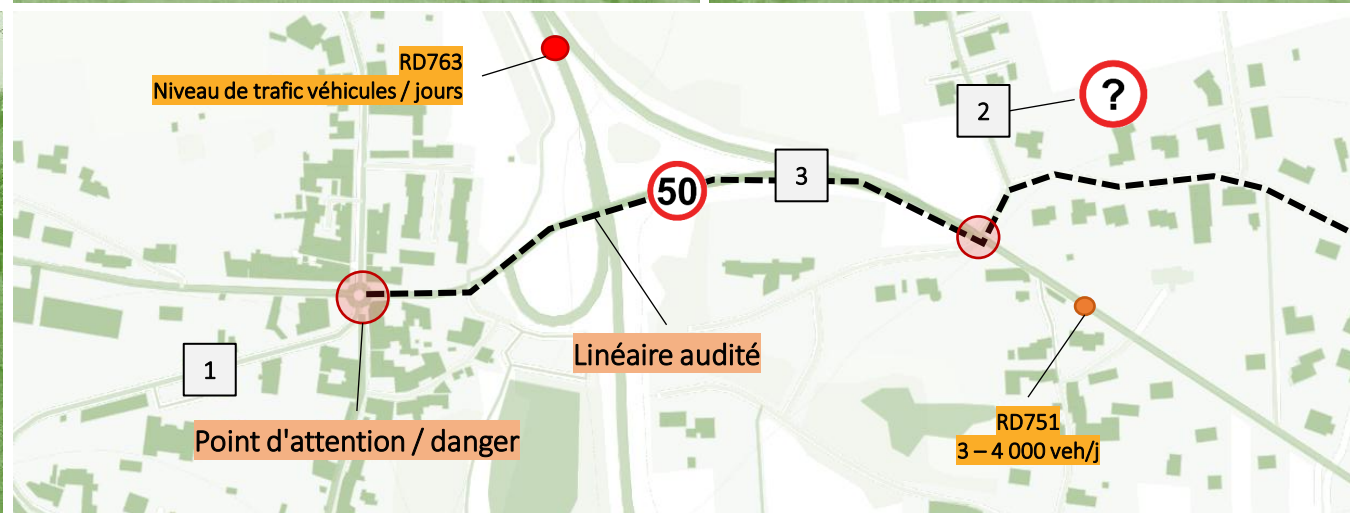
/! Longueur aménagée et non pas distance

Routes : domanialité des voies

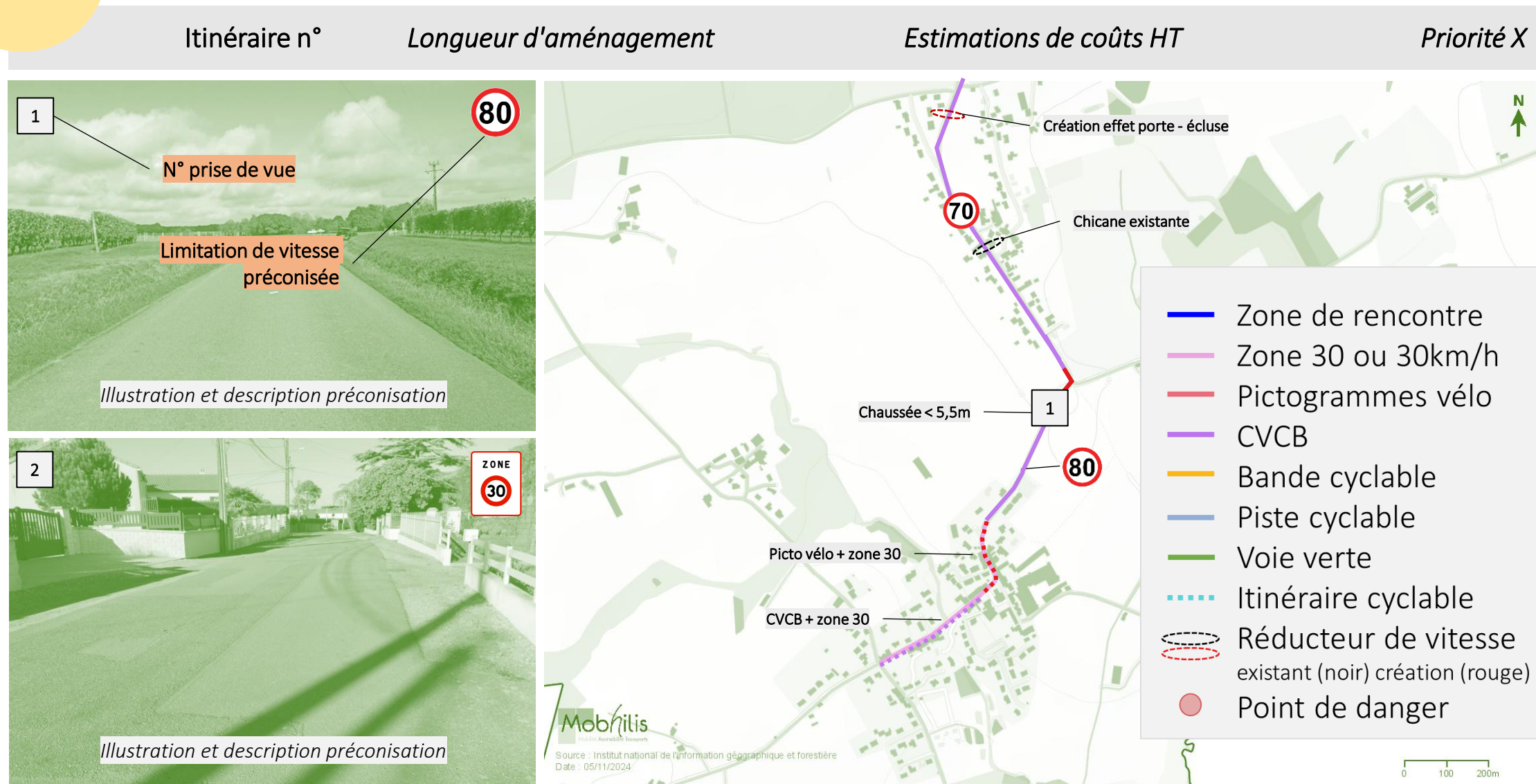
Durée / distance / dénivelé + : min / km / m

(+) : Avantages / potentiels

(-) : Inconvénients / points d'attention



Fiche itinéraire type – onglet préconisations



Fiche itinéraire type – onglet estimation chiffrages

Itinéraire n°	Longueur d'aménagement	Estimations de coûts HT	Priorité X
Estimation linéaire d'aménagement	Longueur	Coûts	Détail
Aménagement 1	X m	€ HT	Description / compléments 1
Aménagement 2	X m	€ HT	Description / compléments 2
Aménagement 3	X m	€ HT	Description / compléments 3
Total	Total M	Total €HT	
Total y compris main d'œuvre (estimation)		TOTAL + MO	



Carte ci-contre : carte qualité des revêtements de chaussée (centre) et d'accotements (pointillés) lors du relevé d'audit terrain (Octobre 2024).

Attention revêtement si préconisation de marquages :

- "moyen" = reprise non nécessaire mais préférable
- "mauvais" = reprise indispensable avant application des marquages

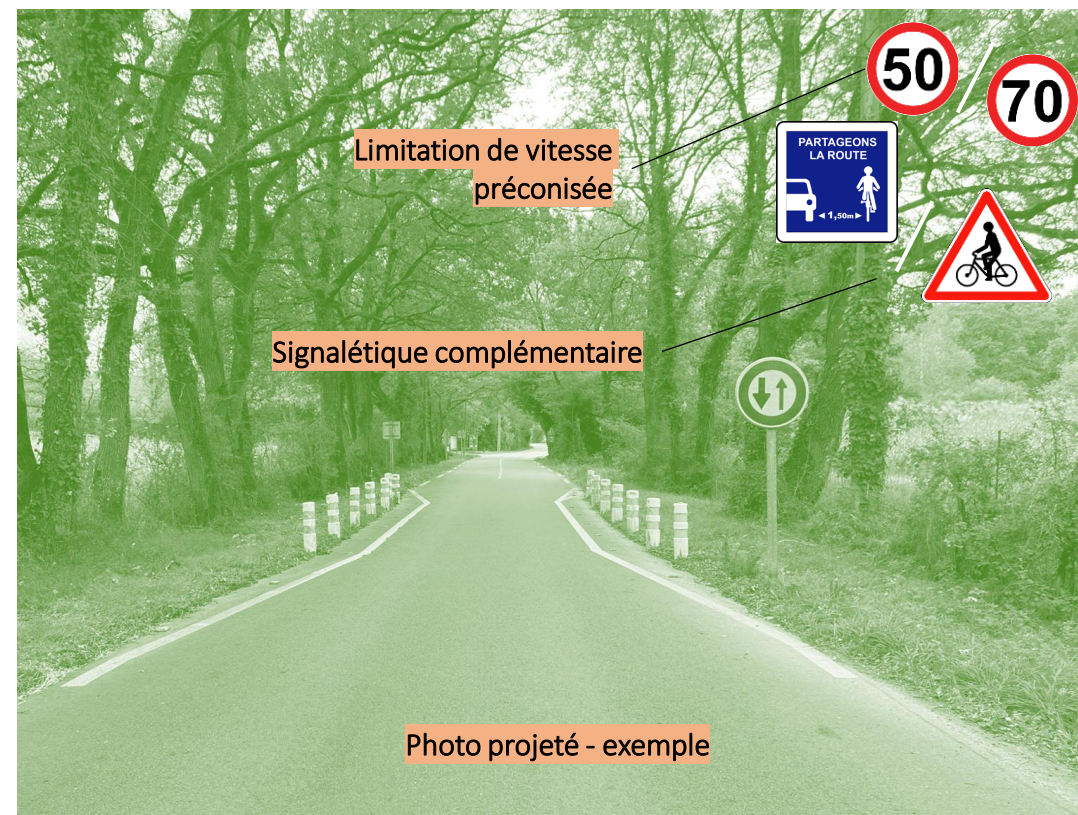
Fiche itinéraire type – onglet avant / après

Itinéraire n°

Longueur d'aménagement

Estimations de coûts HT de
l'aménagement

Priorité X



Description existant et détail sur les préconisations.

La Varenne – Champtoceaux

Itinéraire n°1

5 500 m

162 000€ (dont voie verte 140k€)

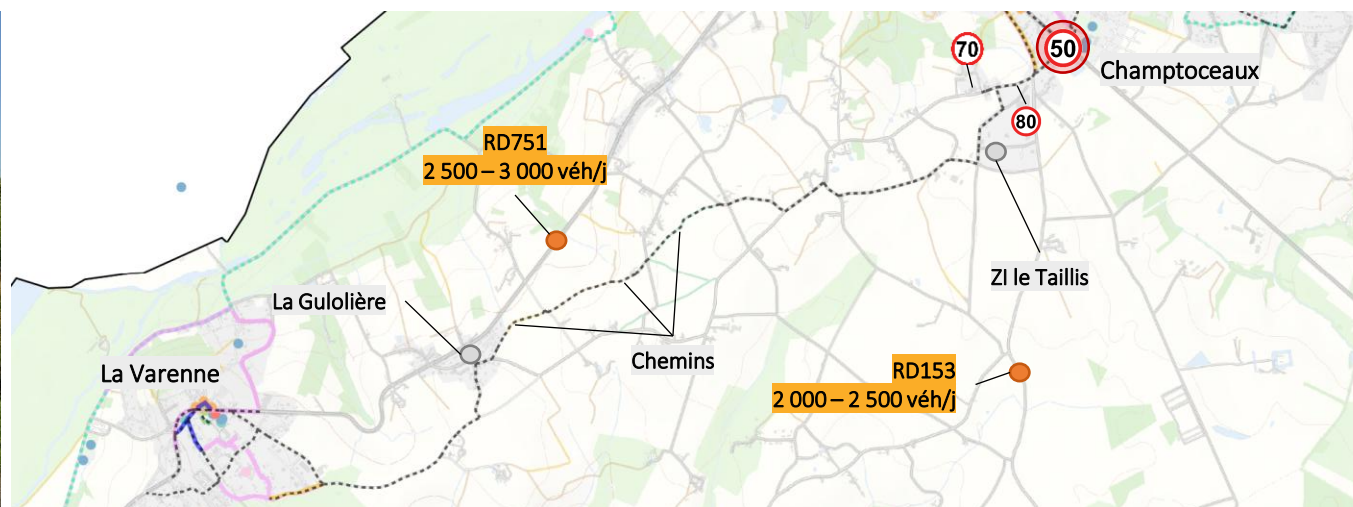
Priorité 3
2030 - >2032

Routes : routes secondaires, ancienne RD553

Durée / distance / D+ : 25 min / 7,4 km / 48m

(+) : Route moyennement circulée, desserte La Gulolière et ZI le Taillis

(-) : ancienne RD, vitesses, chemin de randonnée



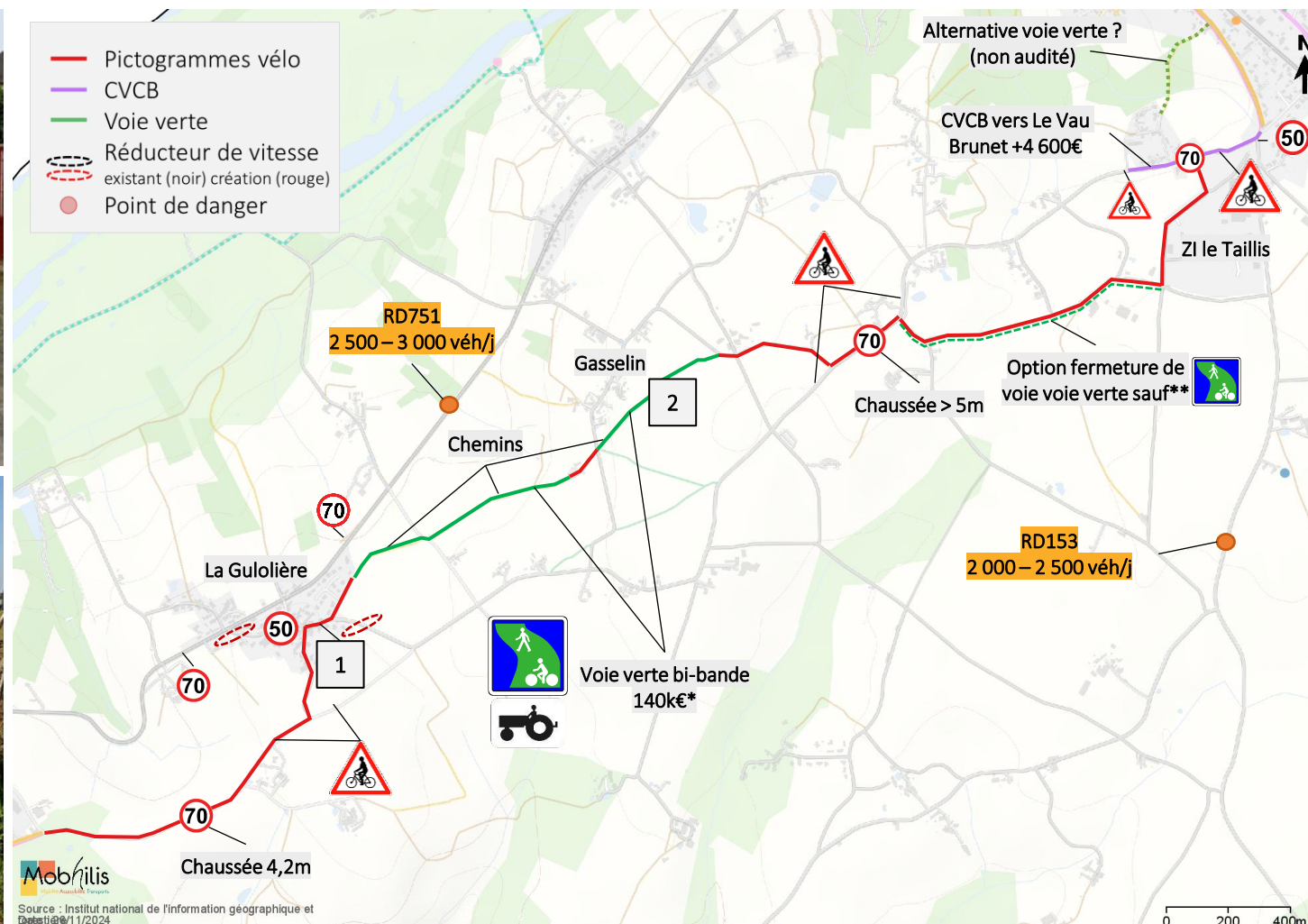
La Varenne – Champtoceaux

Itinéraire n°1

5 500 m

162 000€ (dont voie verte 140k€)

Priorité 3
2030 - >2032



La Varenne – Champtoceaux

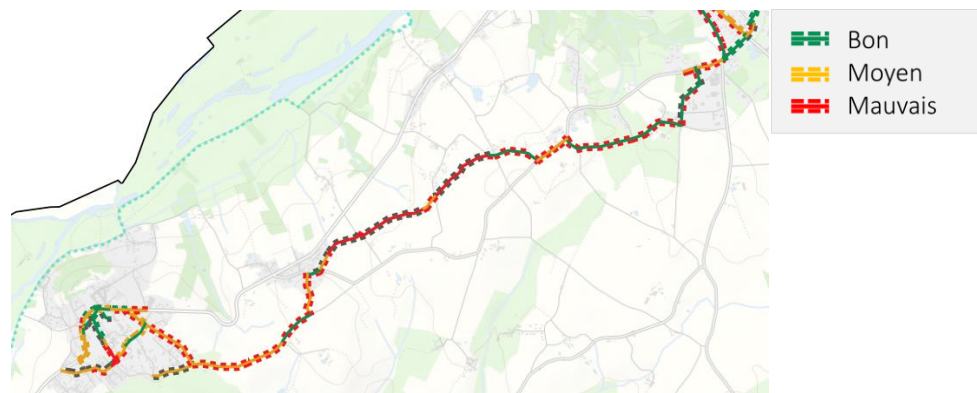
Itinéraire n°1

5 500 m

162 000€ (dont voie verte 140k€)

Priorité 3
2030 - >2032

Estimation linéaire d'aménagement	Longueur	Coûts	Détail
Picto vélo Route de la Hunaudière	1000	760 €	
70km/h ancienne RD		1 040 €	4 panneaux entrée/sortie + 6 panneaux A21, attention qualité revêtement moyenne
Écluses effet porte la Gulolière		6 000 €	
Picto vélo Rue du Taillis	500	950 €	attention qualité revêtement moyenne
Voie verte bi-bande suite Rue de l'Alambic	300	24 000 €	*vérifier structure empierrée du chemin
Voie verte bi-bande l'Humeau - La Lizière	550	44 000 €	*vérifier structure empierrée du chemin
Voie verte bi-bande Gasselin - La Gde Tranchaie	500	40 000 €	*vérifier structure empierrée du chemin
Picto vélo La Gde Tranchaie - ex RD	400	484 €	2 panneaux A21
Picto vélo ex RD	270	565 €	2 panneaux limitation 70 entrée / sortie
Picto vélo La Gde Pouplardière - ZI	1300	1 308 €	4 panneaux 50km/h ZI
CVCB ex RD - Le Vau Brunet	450	3 600 €	Attention qualité revêtement moyenne
CVCB Rue Beau Soleil	240	1 920 €	
Total	5510	124 627 €	
Total y compris main d'œuvre (estimation)		162 015 €	



La Varenne – Champtoceaux

Itinéraire n°1

Selon aménagement

Priorité 3
2030 - >2032



Créer des effets porte à l'entrée des hameaux afin de véritablement réduire les vitesses pratiquées. La réduction peut simplement être visuelle pour laisser le passage aux engins agricoles. Aménagements provisoires possibles.

La Varenne – Champtoceaux

Itinéraire n°1

1 350 m

140 000€*

Priorité 3
2030 - >2032



Créer des voies partagées entre exploitants agricoles et usagers (piétons, cyclistes) avec un revêtement praticable par tous temps / en toute saison. Entretien nécessaire de la bande enherbée (convention avec exploitants ?).

*Vérifier si structure empierrement existante.

La Varenne – RD751 – Rue d'Anjou

Itinéraire n°20

600 m

173 000€ (piéton : 170k€)

Priorité 3
2030 - >2032

Routes : D751

Durée / distance / D+ : 3 min / 850 m / 30m

(+) : Route moyennement circulée, densité des commerces et services

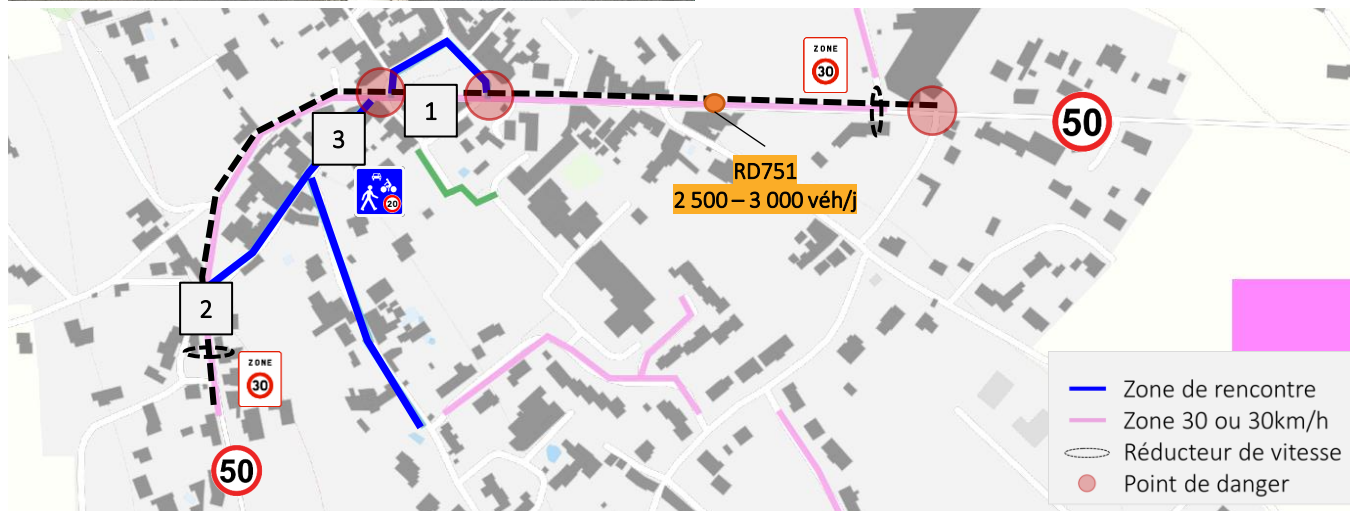
(-) : RD de transit, dénivelé.



Zone 30 pertinente, signalétique à positionner au niveau des plateaux / traversées avec résine



Pas de marquages piétons en zone de rencontre



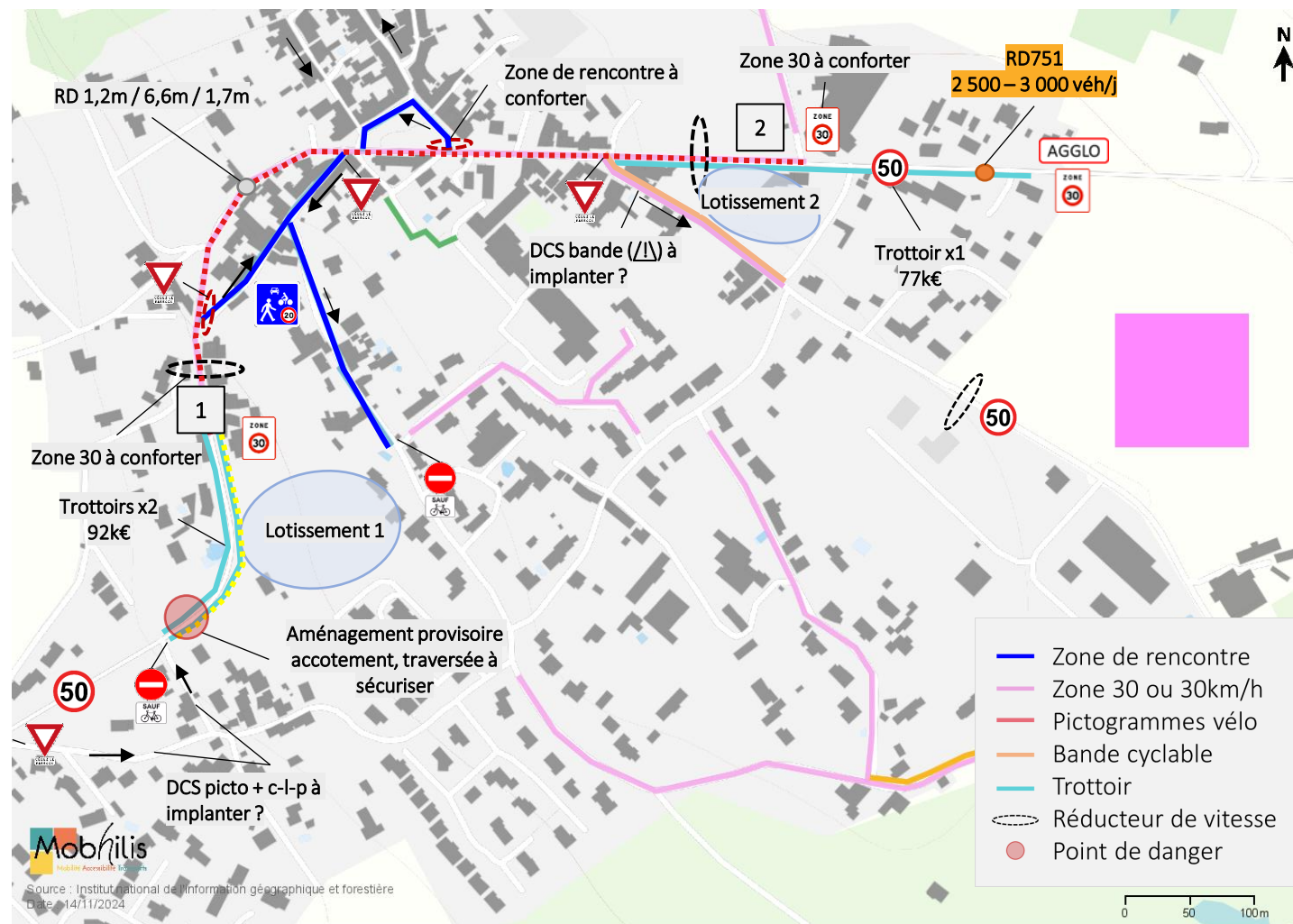
La Varenne – RD751 – Rue d'Anjou

Itinéraire n°20

600 m

173 000€ (piéton : 170k€)

Priorité 3
2030 - >2032



La Varenne – RD751 – Rue d'Anjou

Itinéraire n°20

600 m

173 000€ (piéton : 170k€)

Priorité 3
2030 - >2032

Estimation linéaire d'aménagement	Longueur	Coûts	Détail
RD751 visibilité Z30 marquage			830 € 2 x marquages zone 30 + 4 ellipses 30 rappel + 2 panneaux
Marquage résine entrée Z30 sur RD	26	1 014 €	2 bandes de résine 1m x 2 entrées RD
Trottoir x2 RD751 Rte de Bretagne Vers DV	210	71 400 €	
Trottoir x1 RD751 vers CH	350	59 500 €	
Total HT	586	132 744 €	
Total y compris main d'œuvre (estimation)		172 567 €	



Attention revêtements de voirie moyen,
reprise enrobés préférable avant
application des marquages.

La Varenne – RD751 – Rue d'Anjou

Itinéraire n°20

600 m

Amélioration zone 30 : 2 400€

Priorité 3
2030 - >2032



Améliorer la visibilité de la zone 30 et de ses limites. Mise en valeur des traversées piétonnes avec résine (existant). Des ellipses 30 de rappel peuvent être positionnées sur l'axe sans signalisation verticale (panneau).

La Varenne – Rues résidentielles

Itinéraire n°21

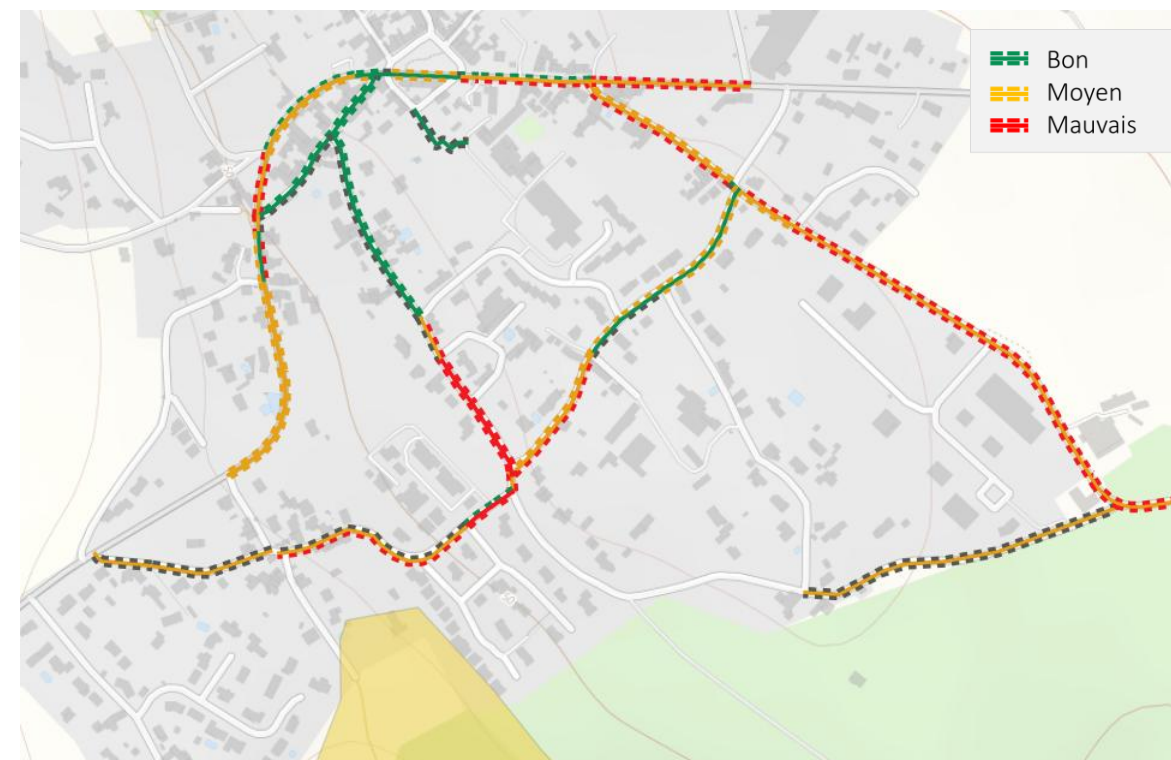
2 175 m

8 350€

Priorité 2
2028 - 2030

Estimation linéaire d'aménagement	Longueur	Coûts	Détail
Généralisation de la zone 30 à l'agglomération		2 050 €	4 pan E + 3 pan S + 4 marquages E + 8 ellipses 30
DSC picto Rue de la Divate	200	340 €	1 panneau + 1 panneau C24c + marquage cédez-le-piéton
DSC picto Rue de la Duvallière	165	464 €	1 panneau + 1 panneau C24c
DSC bande + pictos Rue de la Tancre	160	926 €	1 panneau + 1 panneau C24c
Picto vélo fin Rue de la Divate + Rue de la Forêt	500	950 €	Attention revêtement à reprendre, non chiffré
Pictos vélo Rue du Moulin	350	665 €	Effacement stop -> priorité à droite non chiffré
Pictos vélo La Faverie + DSC picto début	450	1 005 €	1 panneau sauf vélo + 1 cédez-le-piéton RD
Marquage d'animation Zone de rencontre			NON CHIFFRÉ
Reprise Zone de Rencontre Rue du cimetière			NON CHIFFRÉ
Alternative picto Rue L'Aireau Lamy	350		NON AUDITÉ - zone 30 et picto vélo (+700€) ?
Total HT	2175	6 400 €	
Total y compris main d'œuvre (estimation)		8 319 €	

Attention revêtements de voirie dégradés, reprise enrobés nécessaire avant application des marquages.



La Varenne – Rue de la Divatte

Itinéraire n°21

200 m

450€

Priorité 2
2028 - 2030



Double Sens Cyclable (DSC) picto avec cédez-le-passage cycliste sur RD751 (attention visibilité). La zone de rencontre est par défaut en double sens pour les cyclistes, la faible vitesse des voitures et la co-visibilité (face à face) rend l'aménagement sécurisé. Attention : pas de marquages piéton en zone de rencontre (picto piéton ou passage piéton).

La Varenne – Place de l'église

Itinéraire n°21

Selon projet

Non chiffré



Marquage d'animation pour renforcer la lisibilité de la zone de rencontre et valoriser le quartier. Possibilité de travailler avec les écoles, les riverains ou un projet artistique / patrimonial. En zone de rencontre, les piétons sont invités à circuler au centre de la chaussée et les automobilistes à adapter leur allure.

La Varenne – Rue de la Durvallièrè

Itinéraire n°21

En fonction des aménagements

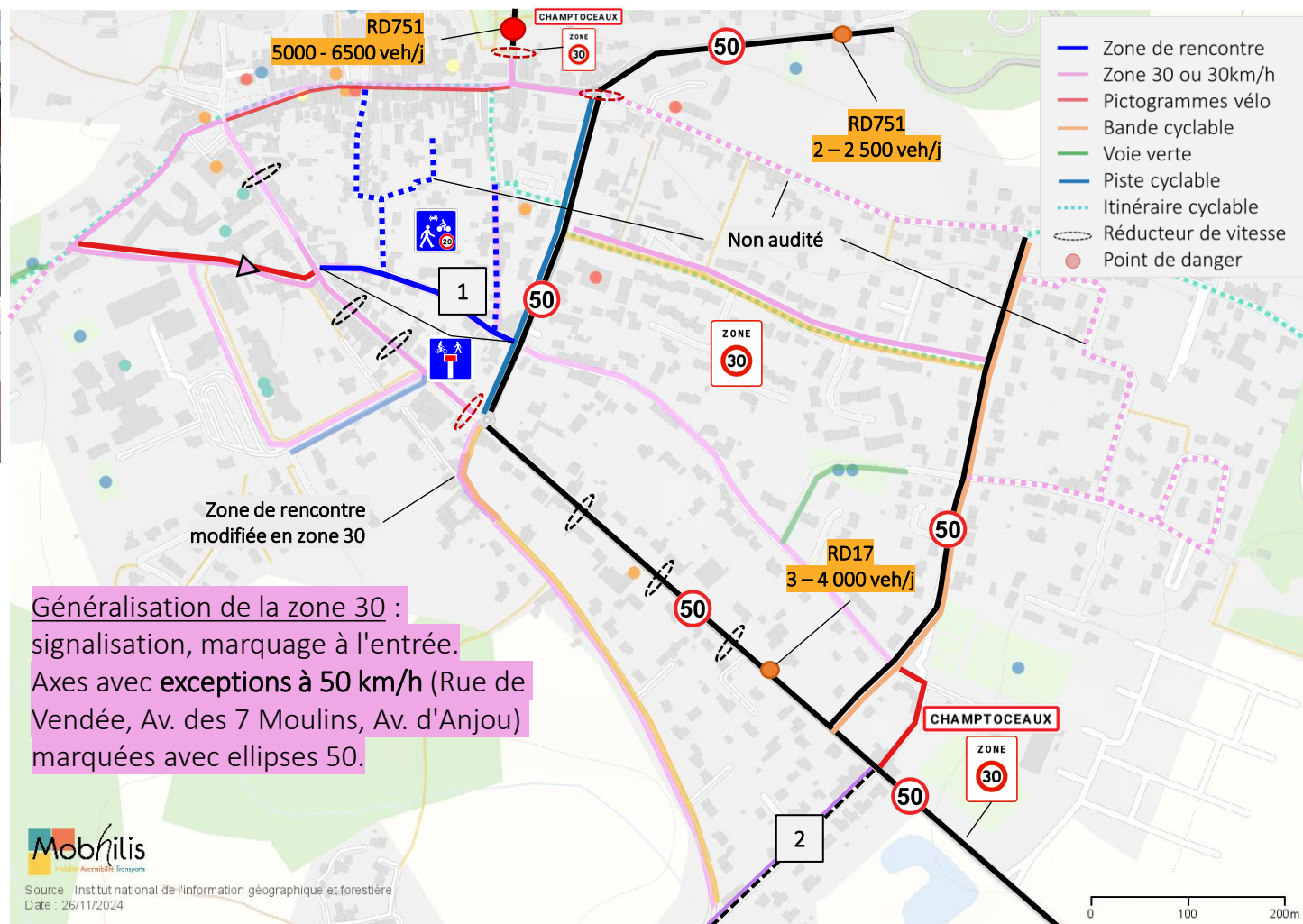


Reprendre les entrées des zones à vitesse limitée (zone 30 et zone de rencontre) avec des effets porte pour accentuer leur lisibilité et donc leur respect. Marquer les continuités piétonnes par des traversées ou des trottoirs traversant (+ efficace).

Champtoceaux – généralisation Zone 30 en agglo

Itinéraires n°22bis

7 700€ (sans reprise trottoirs)

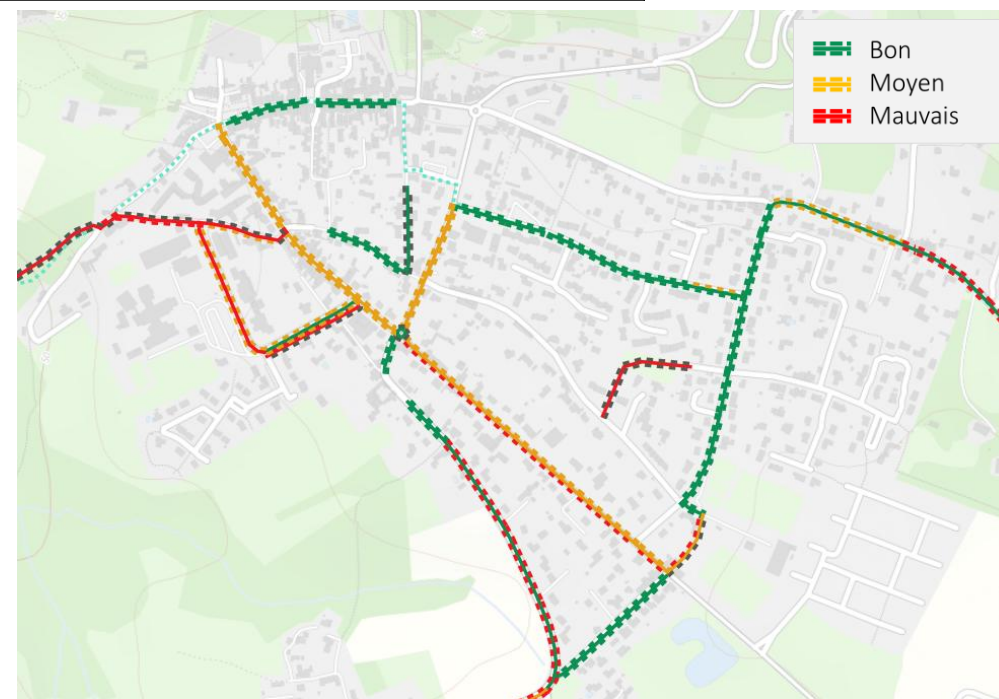


Champtoceaux – généralisation Zone 30 en agglo

Itinéraires n°22bis

7 700€

Estimation linéaire aménagement	Longueur	Coûts	Détail
Panneaux entrée de zone		750 €	5 panneaux d'entrée de zone + réutilisation existants
Marquages au sol entrée de zone		1 500 €	10aine de marquage d'entrée de zone 30
Marquage ellipse 30		1 000 €	20aine de marquage ellipse 30
Marquage ellipse 50		700 €	15aine de marquages sur les axes avec exception 50 km/h
J11 pour chicances stationnement sur voirie		2 000 €	4 x balises j11 par stationnement + 2x2 emplacements 5m x 2,5m
Total HT		5 950 €	
Total y compris main d'œuvre (estimation)		7 735 €	



Attention : revêtements "moyens" sur une partie du linéaire.

Champtoceaux – généralisation Zone 30 en agglo

Itinéraires n°22bis

Extension zone 30 : 7 700€



Extension de la zone 30 dans la zone résidentielle dense, renforcement des espaces de stationnement (2000€ / chicane x2 emplacements). Système de passage alterné et végétalisation. (Reprise revêtements et trottoirs non chiffrés).

Champtoceaux – Le Quarteron

Itinéraire n°22

1 900 m

24 000€

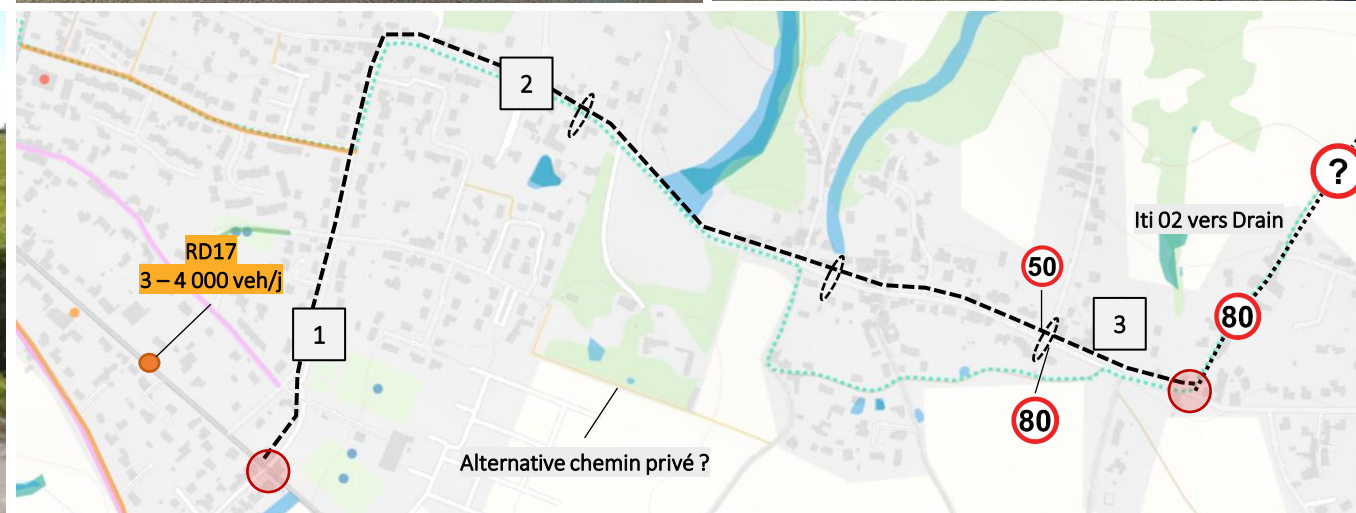
Priorité 2
2028 - 2030

Routes : réseau communal, RD17

Durée / distance / D+ : 7 min / 1,9 km / 13 m

(+) : réseau secondaire, proximité du bourg,
chemins existants, infra

(-) : Route de shunte probable de la RD



Champtoceaux – Le Quarteron

Itinéraire n°22

1 900 m

24 000€

Priorité 2
2028 - 2030



Champtoceaux – Le Quarteron

Itinéraire n°22

1 900 m

24 000€

Priorité 2
2028 - 2030

Estimation linéaire d'aménagement	Longueur	Coûts	Détail
Pictos vélo passage RD17 vers Rue d'Anjou	150	285 €	
Bandes cyclables Av. Anjou	550	4 290 €	Entrée - fin de rue compris
J11 linéaire bande renforcée		1 600 €	Total 20x2 balises j11 - 1xJ11 tous les 25m
J11 pour chicances stationnement sur voirie		3 000 €	4 j11 par stationnement + 3x2 emplacements 5m x 2,5m
Pictos angle Av. d'Anjou - Les Cormiers	100	190 €	
CVCB étroite Les Cormiers - Le Quartron	1100	8 800 €	Attention voirie 4,7m Quarteron -> tendre vers 5,5m pour CVCB
Total HT	1900	18 165 €	
Total y compris main d'œuvre (estimation)		23 615 €	
Reprise largeur voirie Cormiers - Quartron - >5m			À vérifier précisément en phase AVP avec plan topo
OPTION CVCB vers La Chetinière	500	4 000 €	

Champtoceaux – Le Quarteron

Itinéraire n°22

1 100m

Reprise revêtement non chiffrée

Priorité 2
2028 - 2030

Revêtement dégradé sur une partie du linéaire.

Largeur chaussée minimale pour implantation CVCB : 5 m.



Reprise accotements pour tendre vers 5m.



Champtoceaux – Le Quarteron

Itinéraire n°22

550 m

Bandes cyclables renforcées : 11 500€

Priorité 2
2028 - 2030



Avenue d'Anjou : bandes cyclables renforcées (balises J11), maintien stationnement ? Possibilité de passage alterné avec maintien bande cyclable. Viser un profil : 1,8 m trottoir / 1,75 m bande / 4,5 m chaussée / 1,75 m bande / 1,7 m trottoir. L'aménagement de bandes cyclables réservées aux cyclistes permet un maintien de l'axe à 50 km/h en exception à la généralisation de la zone 30 à l'agglomération.

Champtoceaux – Le Quarteron

Itinéraire n°22

1 100 m

CVCB : 11 500€

Priorité 2
2028 - 2030



Le Cormier : CVCB étroite avec maintien des passages alternés motorisés. Attention revêtement dégradé à reprendre avant application CVCB.

Passage 80 → 70 km/h vers le Quarteron hors agglomération. Prolongement possible jusqu'à la RD751 (lieu-dit l'Arche).

Champtoceaux – liaison Oudon – RD751

Itinéraire n°23

1 090 m

148 000€ (dont 145k€ voie verte)

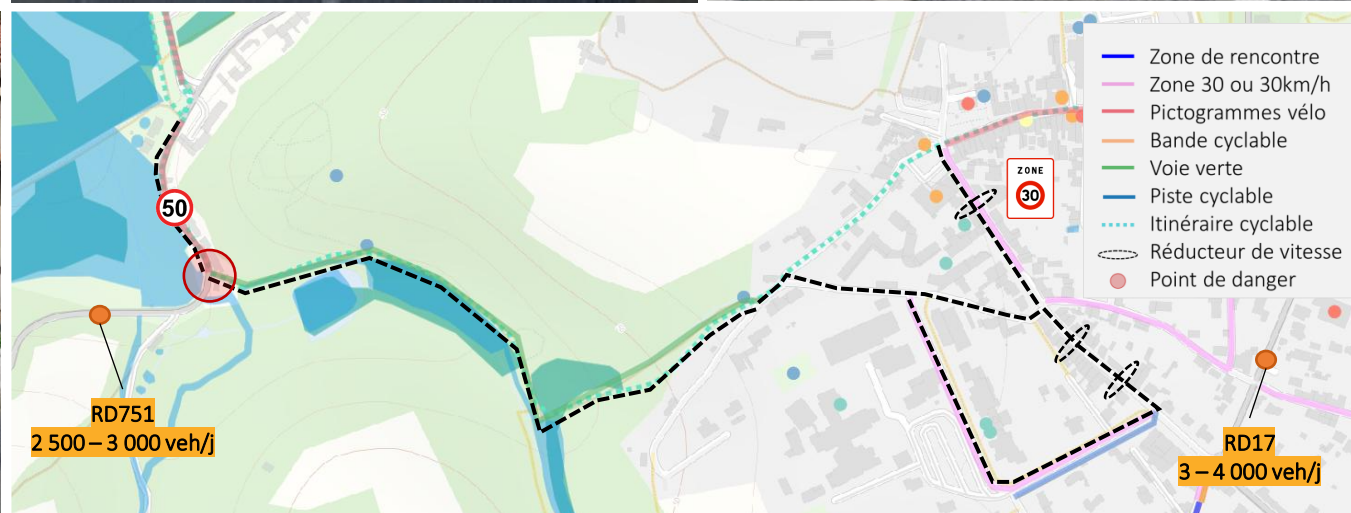
Priorité 3
2030 - >2032

Routes : D751

Durée / distance / D+ : 8 min / 1,4 km / 65 m

(+) : Sentier existant, réseau de rues résidentielles dense

(-) : passage sur RD751 avec dénivelé et faible visibilité



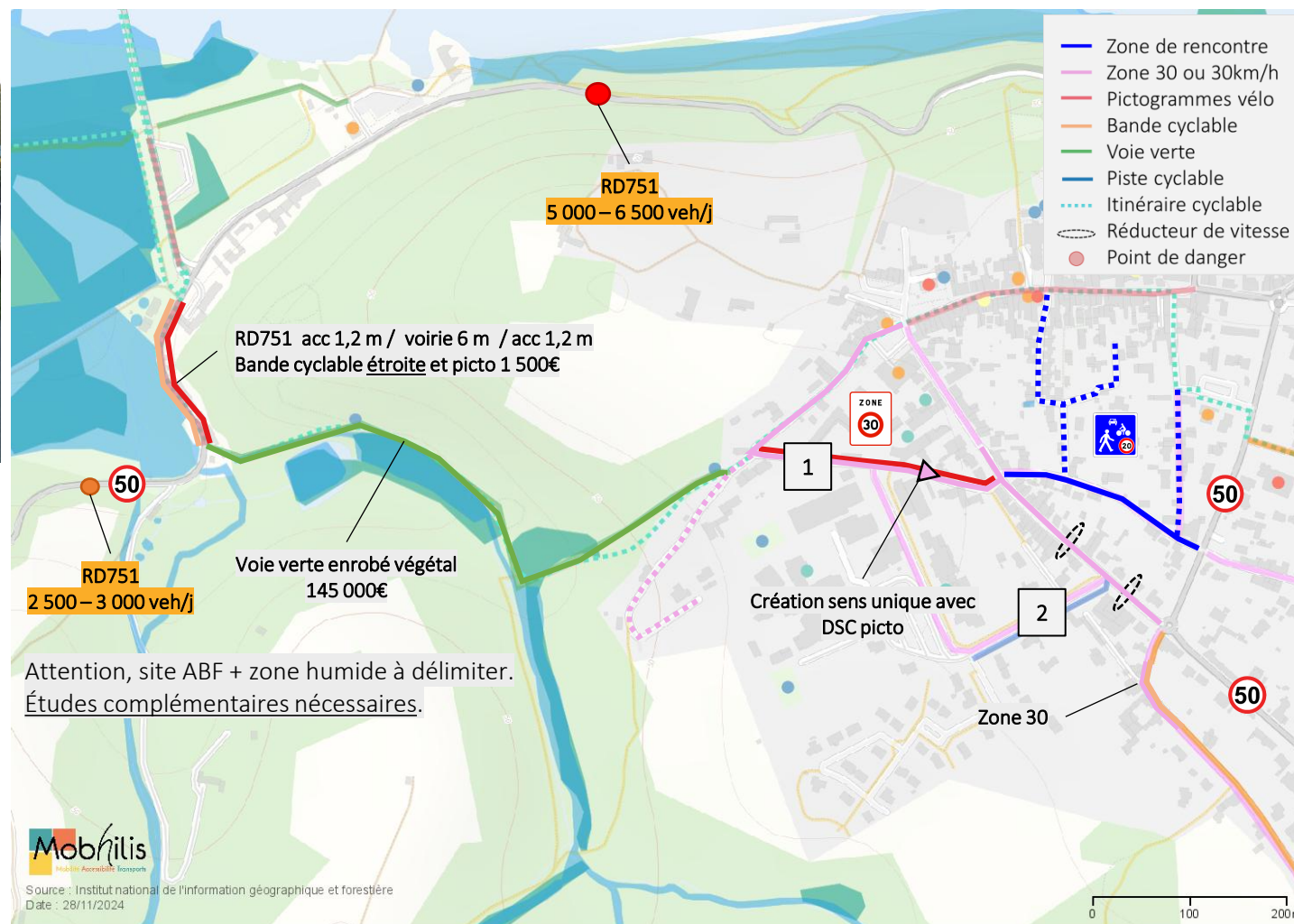
Champtoceaux – liaison Oudon – RD751

Itinéraire n°23

1 090 m

148 000€ (dont 145k€ voie verte)

Priorité 3
2030 - >2032



Champtoceaux – liaison Oudon – RD751

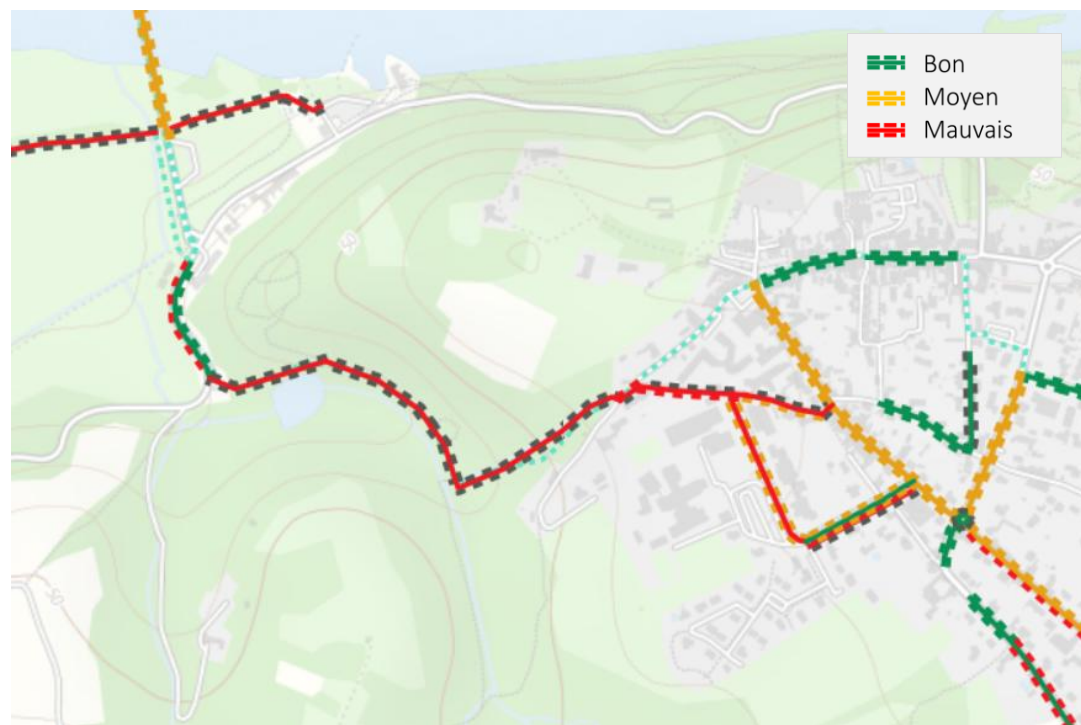
Itinéraire n°23

1 090 m

148 000€

Priorité 3
2030 - >2032

Estimation linéaire aménagement	Longueur	Coûts	Détail
Picto vélo côté D et bande côté gauche RD751	170	1 286 €	2 panneaux attention traversée vélo A21
Voie verte enrobé végétal	640	112 000 €	Attention, zone classée N, proche captage et zone humide recensée. Une étude d'impact environnemental semble nécessaire.
DSC picto chemin du voinard	280	532 €	Revêtement très dégradé à reprendre, non chiffré
Total HT	1090	113 818 €	
Total y compris main d'œuvre (estimation)		147 963 €	



Champtoceaux – liaison Oudon – RD751

Itinéraire n°23

180 m

Picto et bande cyclable : 1 500€

Priorité 3
2030 - >2032



Bande cyclable côté montant et pictogrammes vélo côté descendant. Repositionnement du panneau A21 plus en amont de la traversée cycle-piéton, attention au régime différentié de priorité (piéton prioritaire / cédez-le-passage cyclistes).

Profil voirie 1,2 m acc / 6m chaussée / 1,2 m acc.

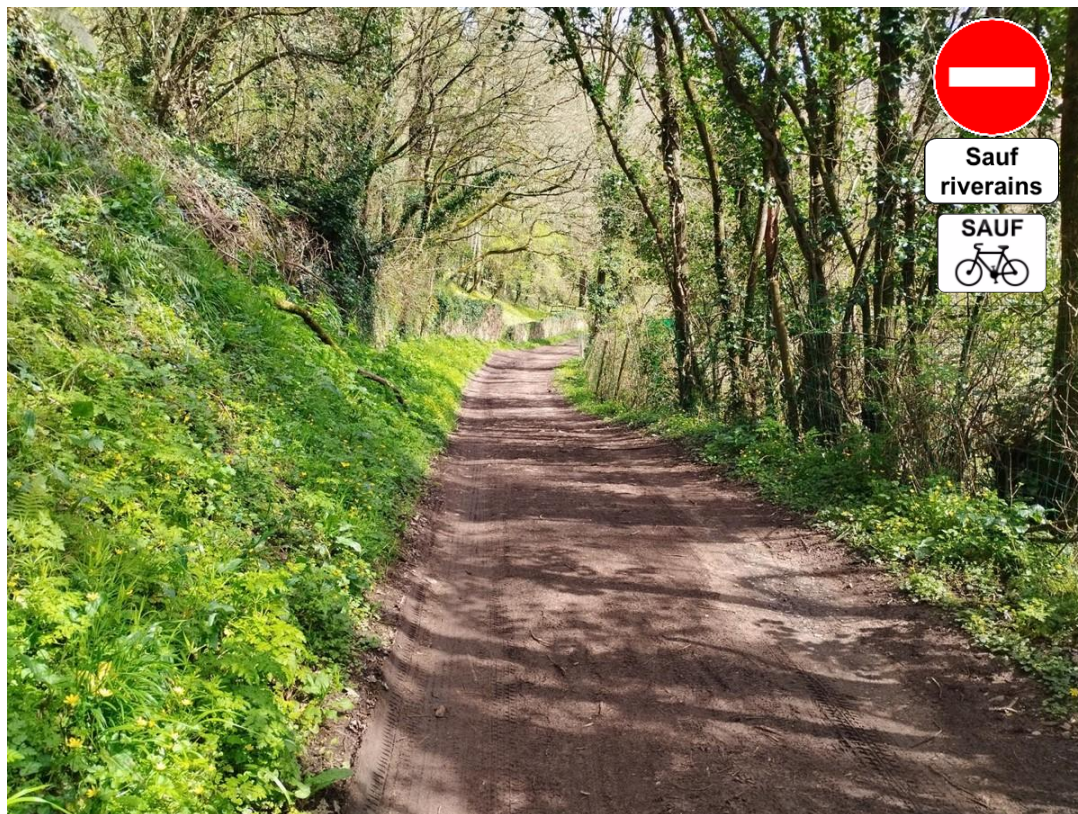
Champtoceaux – liaison Oudon – RD751

Itinéraire n°23

650 m

Voie verte : 145 000€

Priorité 3
2030 - >2032



Voie verte avec revêtement renforcé (liant à froid / végétal), praticable par tous les modes actifs à toute période de l'année. Attention, zone classée N, proche captage et zone humide recensée. Une étude d'impact environnemental semble nécessaire. La modification du revêtement sans élargissement d'emprise ne présente a priori pas d'impact environnemental majeur.

Champtoceaux – D17 – Av. 7 Moulins

Itinéraire n°24

385 m

89 000€

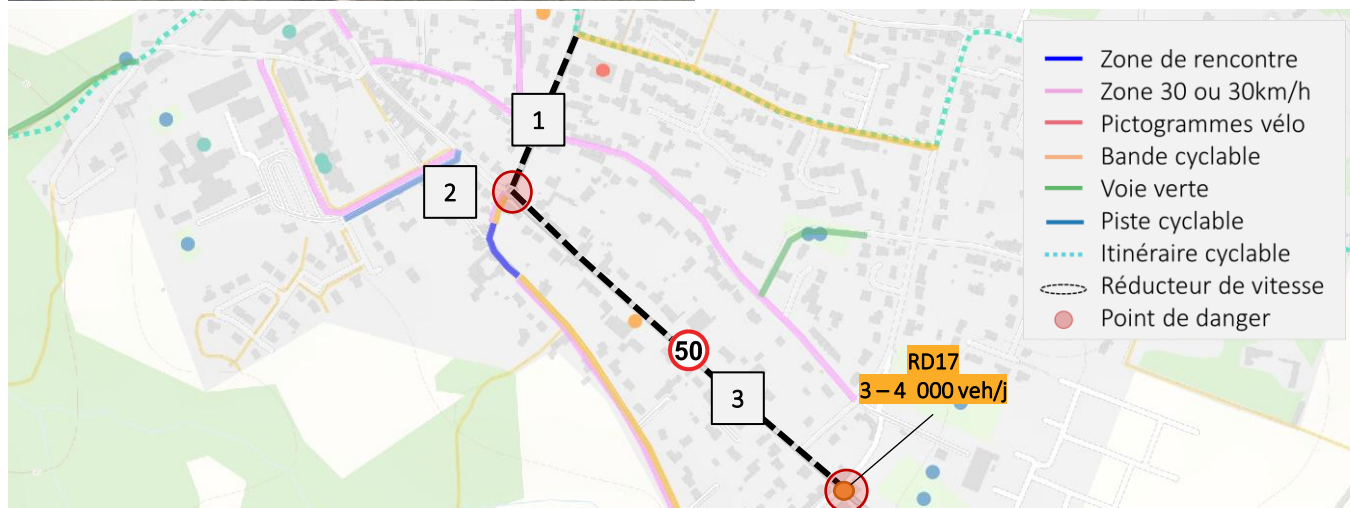
Priorité 3
2030 - >2032*

Routes : D17

Durée / distance / D+ : 3 min / 900 m / 0 m

(+) : RD large et stationnement (pertinent ?)

(-) : Flux RD importants (3-4000 v/j.), espace contraint sur Rue de Vendée.



Champtoceaux – D17 – Av. 7 Moulins

Itinéraire n°24

385 m

89 000€

Priorité 3
2030 - >2032*

Estimation linéaire d'aménagement	Longueur	Coûts	Détail
Giratoire pictos + chevrons	45	171 €	Trafic important mais rayon =10m, petit giratoire avec pictogrammes
Piste bidir moyen Av. 7 moulins	230	46 000 €	
Piste bidir moyen Av. 7 moulins	110	22 000 €	
Total HT	385	68 171 €	
Total y compris main d'œuvre (estimation)		88 622 €	

*Opportunité d'aménagement : reprise du pluvial / assainissement par Mauges Communauté → prévoir le réaménagement de l'ensemble de la rue pour mutualiser les coûts.



Champtoceaux – D17 – Av. 7 Moulins

Itinéraire n°24

385 m

Piste cyclable : 68 000€ HT

Priorité 3
2030 - >2032*



Requalification lourde de l'ensemble de l'Av. des 7 Moulins : trottoir 1,8m / bande plantée 0,8m / stationnement longitudinal 2,3m / chaussée 5,5m / piste bidir 3m / trottoir 1,8 m. Sécurisation des intersections indispensable, végétalisation.

Champtoceaux – Drain – RD751

Itinéraire n°02

320 m

163 000€

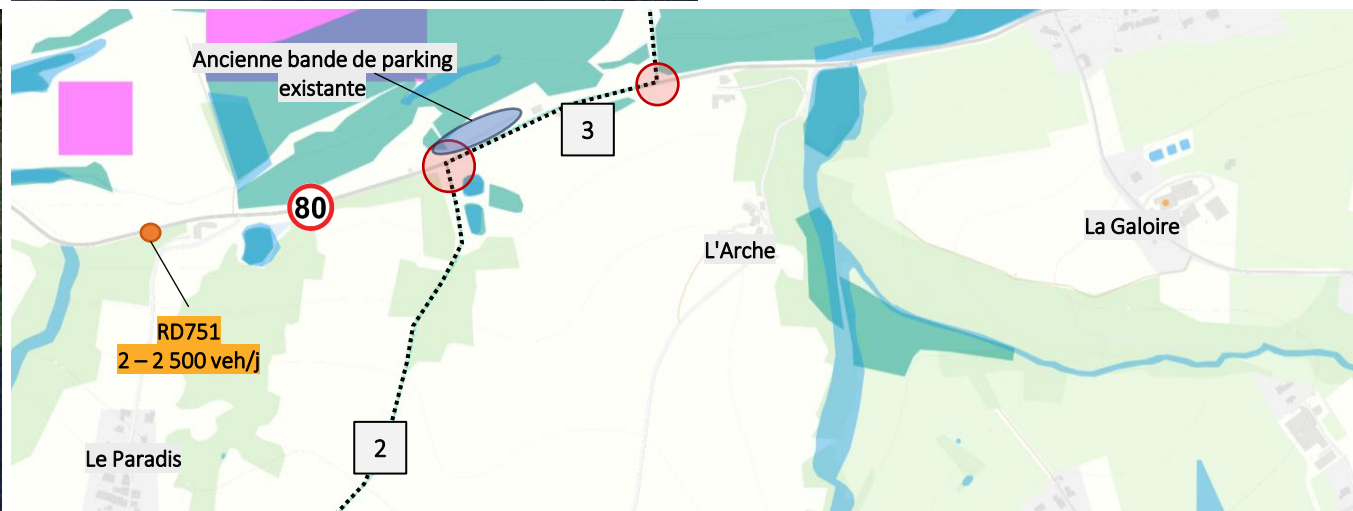
Priorité 3
2030 - >2032

Routes : traversée D751

Durée / distance / D+ : 25 min / 6,3 km / 96 m

(+) : chemin existant depuis le Quarteron

(-) : traversée de RD, acquisition foncière nécessaire, zone humide et crues (hiver)



Champtoceaux – Drain – RD751

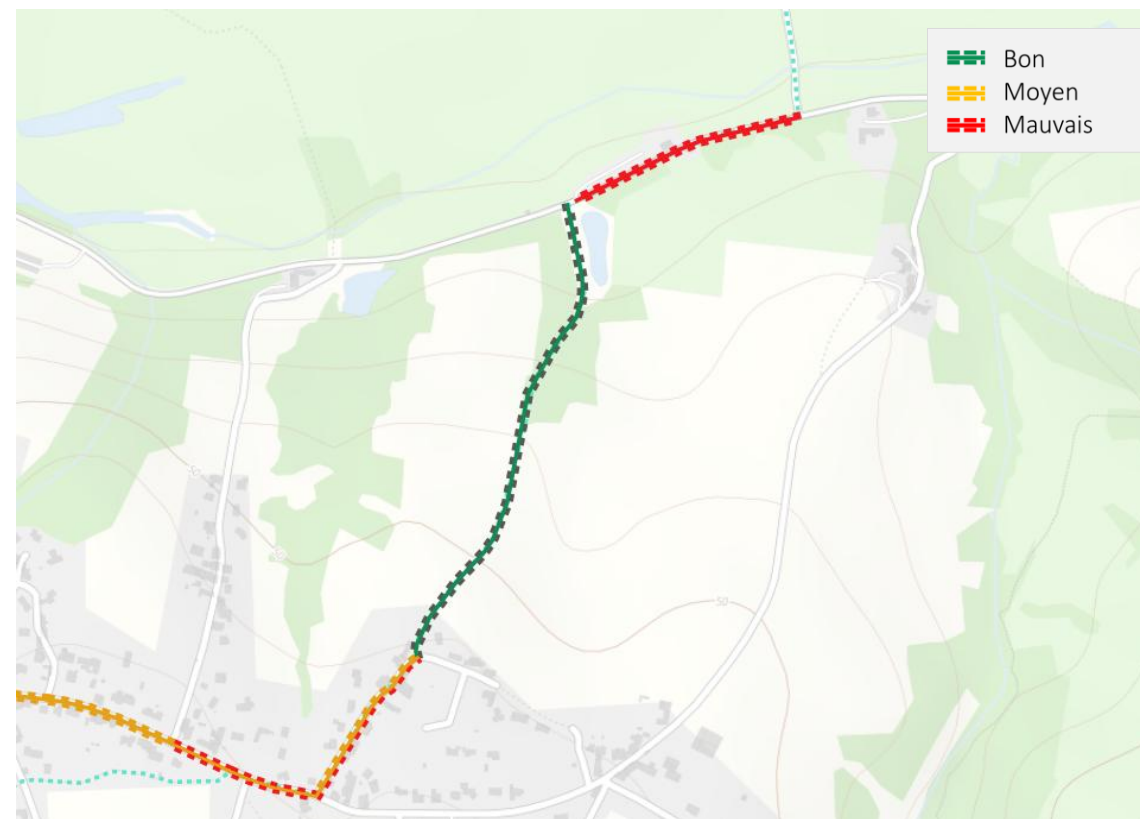
Itinéraire n°02

320 m

163 000€ (acquisition non chiffrée)

Priorité 3
2030 - >2032

Estimation linéaire d'aménagement	Longueur	Coûts	Détail
RD751 bidir / voie verte enrobé hors emprise	320	125 120 €	
Acquisition foncière			Non chiffrée
Total HT	320	125 120 €	
Total y compris main d'œuvre (estimation)		162 656 €	



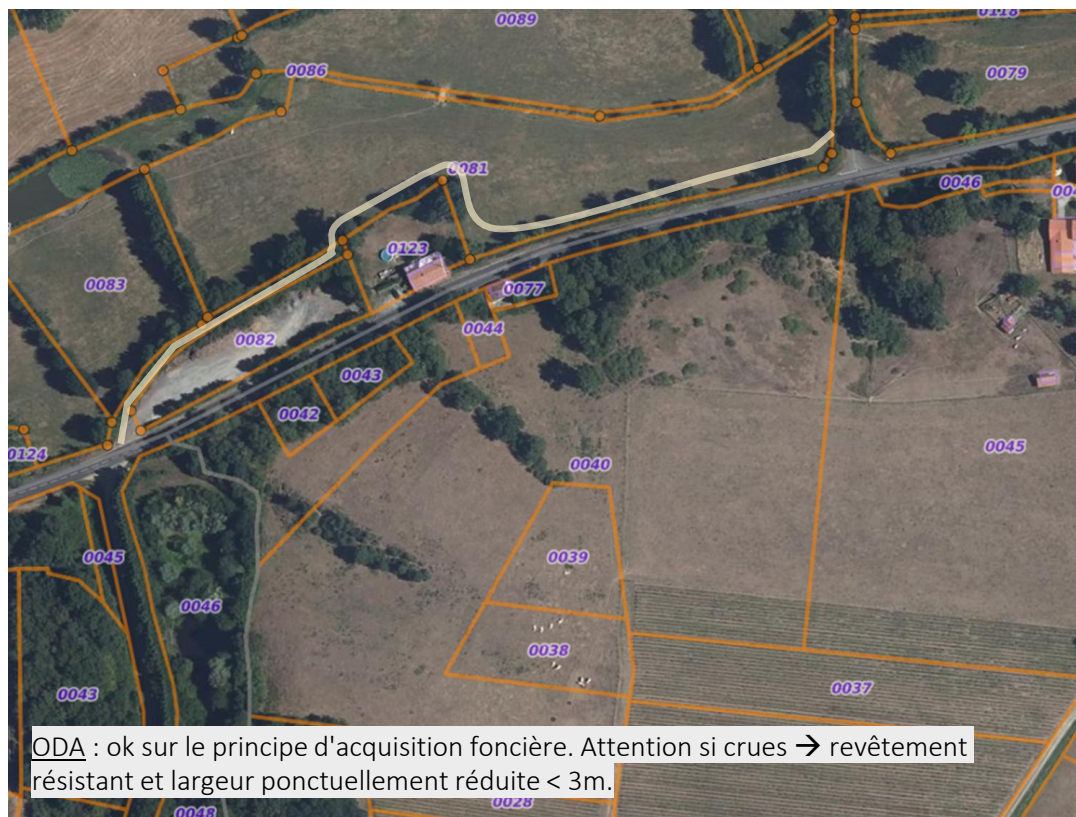
Champtoceaux – Drain – RD751

Itinéraire n°02

320 m

163 000€ (acquisition non chiffrée)

Priorité 3
2030 - >2032



Espaces boisés classé Sud RD et zone N avec risque inondation au Nord. La bande de parking peu a minima servir pour sécuriser la traversée vers le chemin. Emprise : 1,5 m accotement / 6 m voirie / 1,1 m accotement. Si acquisition foncière, création d'une voie verte hors emprise RD, études impacts environnementaux indispensables.

Drain – Rue des Coteaux, du Moulin

Itinéraire n°25

1730 m

35 000€ (piéton : 7 000€)

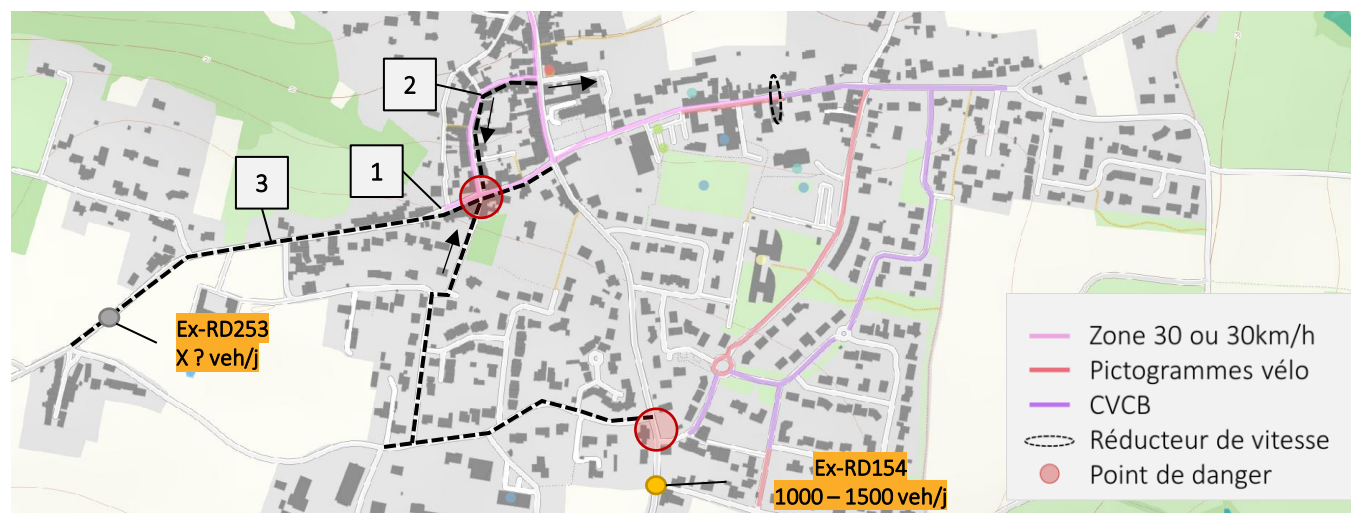
Priorité 2
2028 - 2030

Routes : ex-D154, ex-D253

Durée / distance / D+ : périmètre 5 min à vélo
du centre, dénivelé important

(+) : réseau dense de rues résidentielles,
limitation de vitesse et aménagements
cyclables existants

(-) : dénivelé, rues étroites, revêtements
dégradés



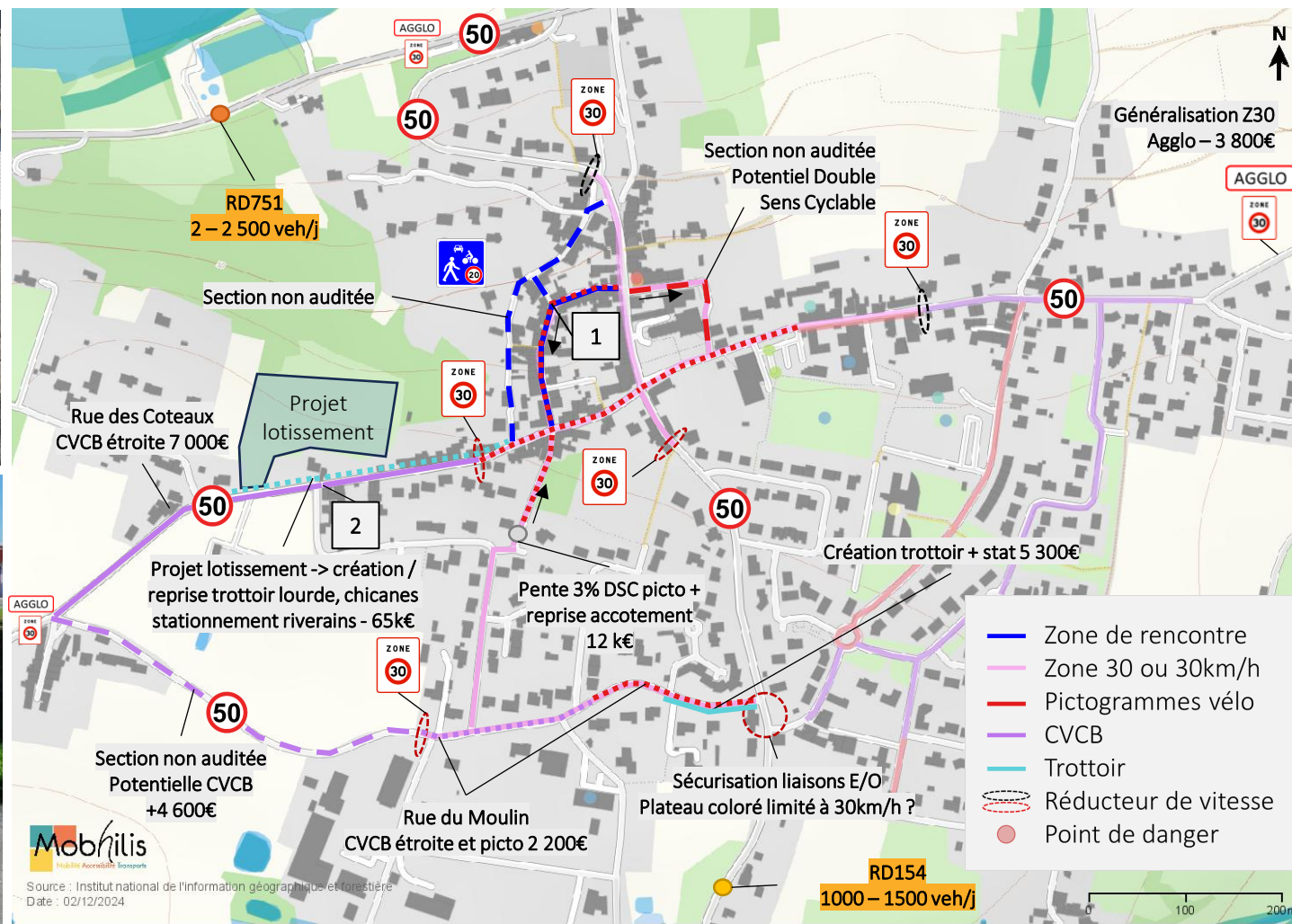
Drain – Rue des Coteaux, du Moulin

Itinéraire n°25

1730 m

35 000€ (piéton : 7 000€)

Priorité 2
2028 - 2030



Drain – Rue des Coteaux, du Moulin

Itinéraire n°25

1730 m

35 000€ (piéton : 7 000€)

Priorité 2
2028 - 2030

Estimation linéaire d'aménagement	Longueur	Coûts	Détail
Généralisation zone 30 en agglo		2 950 €	6 panneaux Zone 30 + 5 marquages entrée + 14 ellipses Z30 + 12 ellipses 50
Zone de Rencontre + Double-Sens Cyclable picto Rue Abbé Naud	200	705 €	1 panneau sauf vélo + 1 panneau / marquage zone de rencontre
Picto vélo fin Rue des Coteaux	170	323 €	
Picto vélo Rue Abbé Bricard	150	285 €	
CVCB - Rue des Coteaux	450	5 400 €	Attention voirie étroite (< 5,5m)
Picto vélo Chemin du Clos Rousselet	180	342 €	
Double Sens Cyclable Chemin du Clos Rousselet + reprise accotement	120	9 528 €	
CVCB Rue du Moulin	180	1 440 €	Prolongement jusqu'à l'entrée d'agglo lieu-dit Aigrefeuille + 4 600€
Création trottoir + stationnement Rue du Moulin	110	5 319 €	
Picto vélo Rue du Moulin	170	323 €	
Total HT	1730	26 615 €	
Total y compris main d'œuvre (estimation)		34 600 €	
Option reprise trottoir Rue des Coteaux	210	98 295 €	Trottoir étroit et non accessible, source d'insécurité

Drain – Rue des Coteaux, du Moulin

Itinéraire n°25

1730 m

35 000€ (piéton : 7 000€)

Priorité 2
2028 - 2030



Drain – Rue du Moulin

Itinéraire n°25

110 m

Picto + CVCB + trottoir : 9 000€

Priorité 2
2028 - 2030



Réduction de l'emprise routière avec création de trottoirs et emplacements de stationnement. Possibilité de végétalisation (non chiffré).

Liré – Drain – RD751

Itinéraire n°3

2 100 m

124 000€ (dont voie verte 115k€)

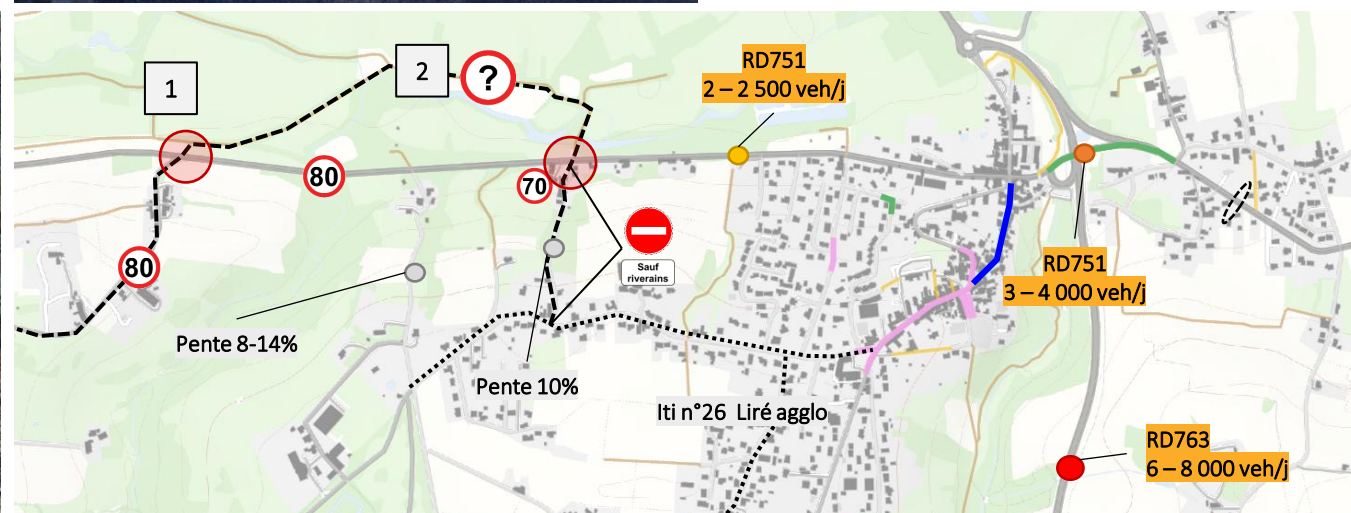
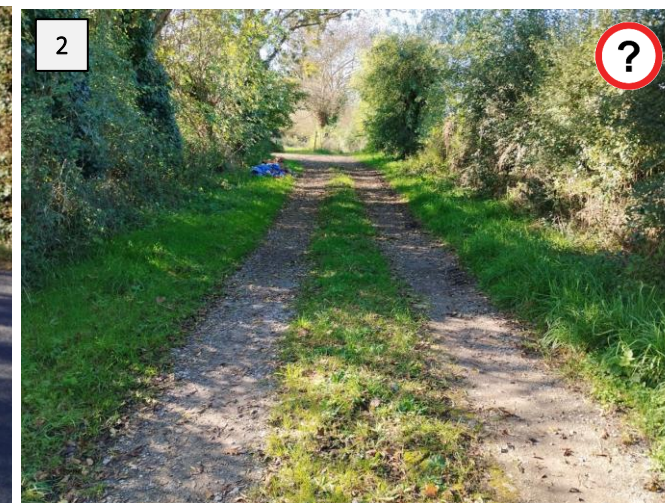
Priorité 3
2030 - >2032

Routes : D751

Durée / distance / D+ : 15 min / 4,3 km / 90 m

(+) : Chemins existants, desserte hameaux

(-) : RD circulée, dénivelé fort (10%),
contraintes hydrologiques et
environnementales



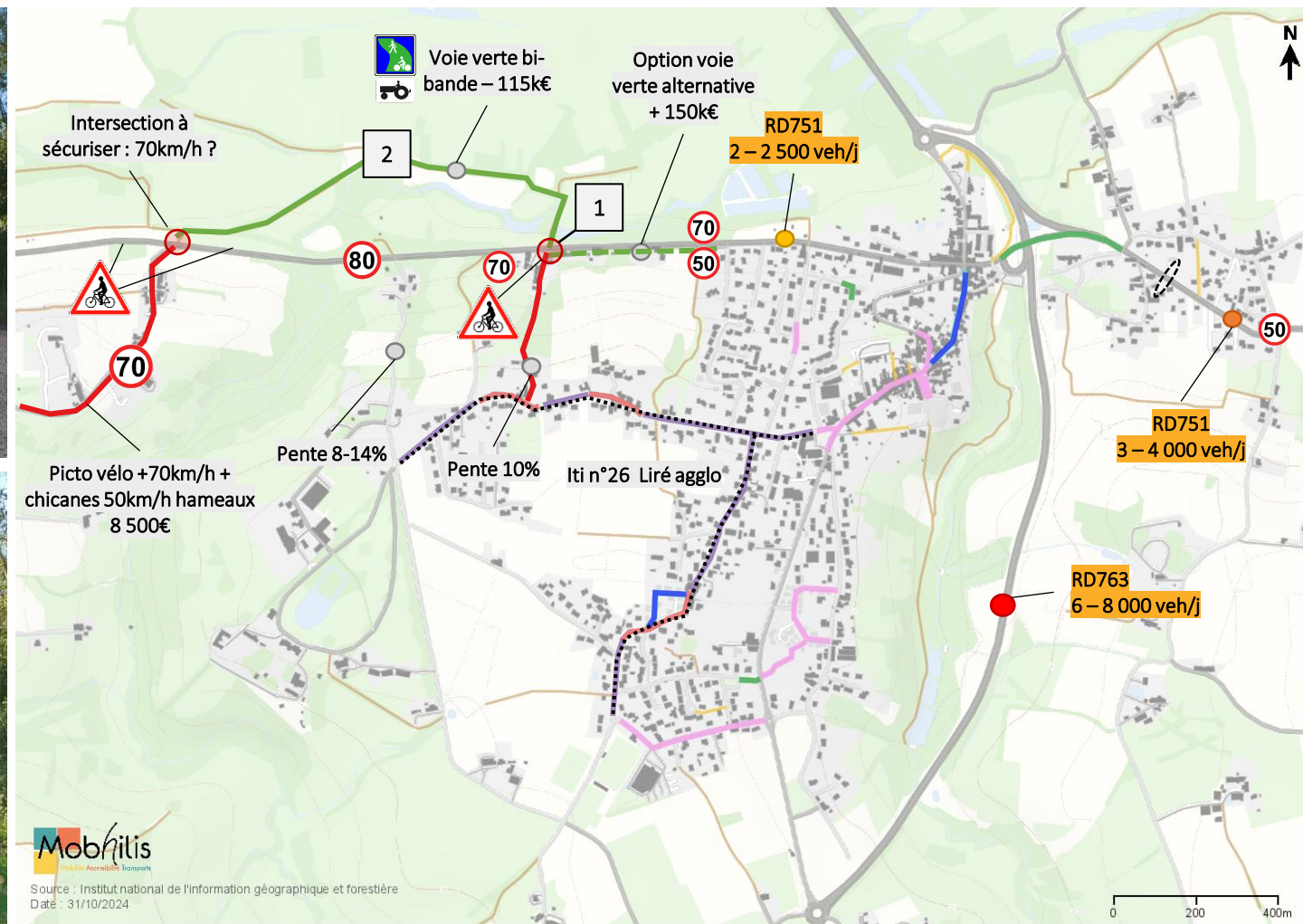
Liré – Drain – RD751

Itinéraire n°3

2 100 m

124 000€ (dont voie verte 115k€)

Priorité 3
2030 - >2032



Liré – Drain – RD751

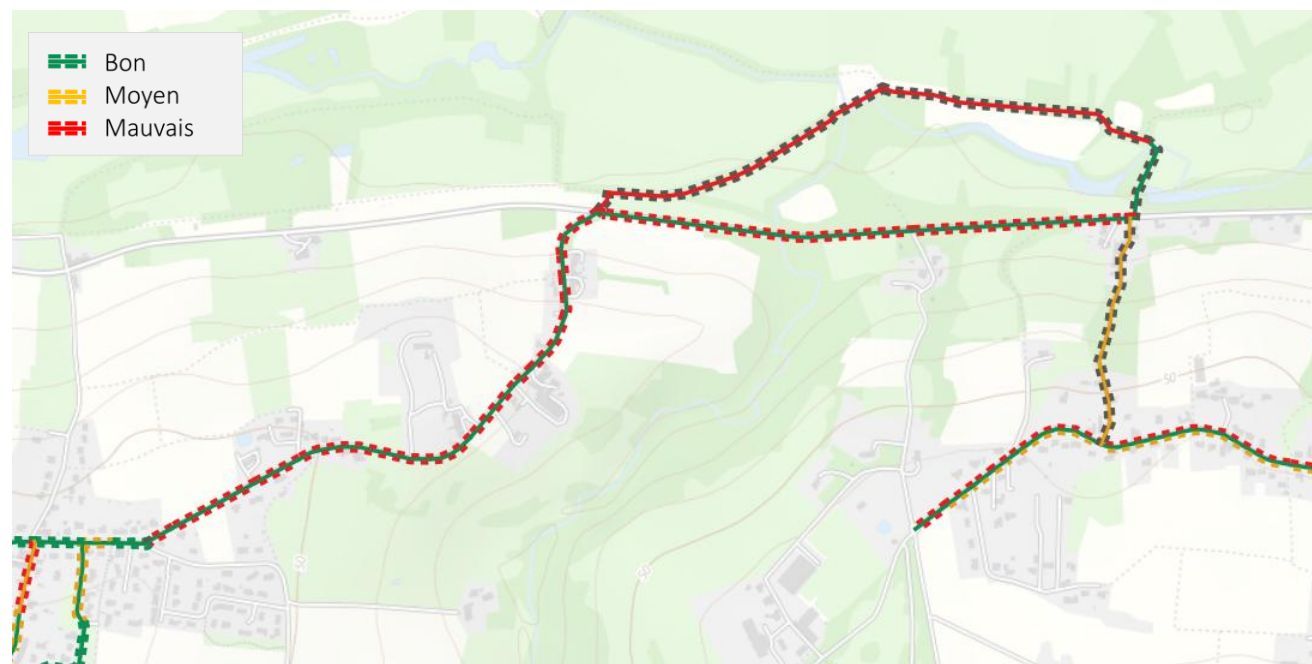
Itinéraire n°3

2 100 m

124 000€ (dont voie verte 115k€)

Priorité 3
2030 - >2032

Estimation linéaire d'aménagement	Longueur	Coûts	Détail
Traitement intersection 1 Chem. Combe		170 €	2 panneaux A21
Voie verte bi-bande chemin	1100	88 000 €	*vérifier structure empierrée existante du chemin
Traitement intersection 2 Le Bas Frêne		330 €	2 panneaux A21 + limitation 70km/h
Picto vélo Le Bas Frêne - Le Veau - Rue du Bourgautron	1000	760 €	
Chicanes 50 km/h Le Veau		6 000 €	
Total HT	2100	95 260 €	
Total y compris main d'œuvre (estimation)		123 838 €	



Liré – Rue de la Turmelière, rue des Chauvins

Itinéraire n°26

2 250 m

25 000€

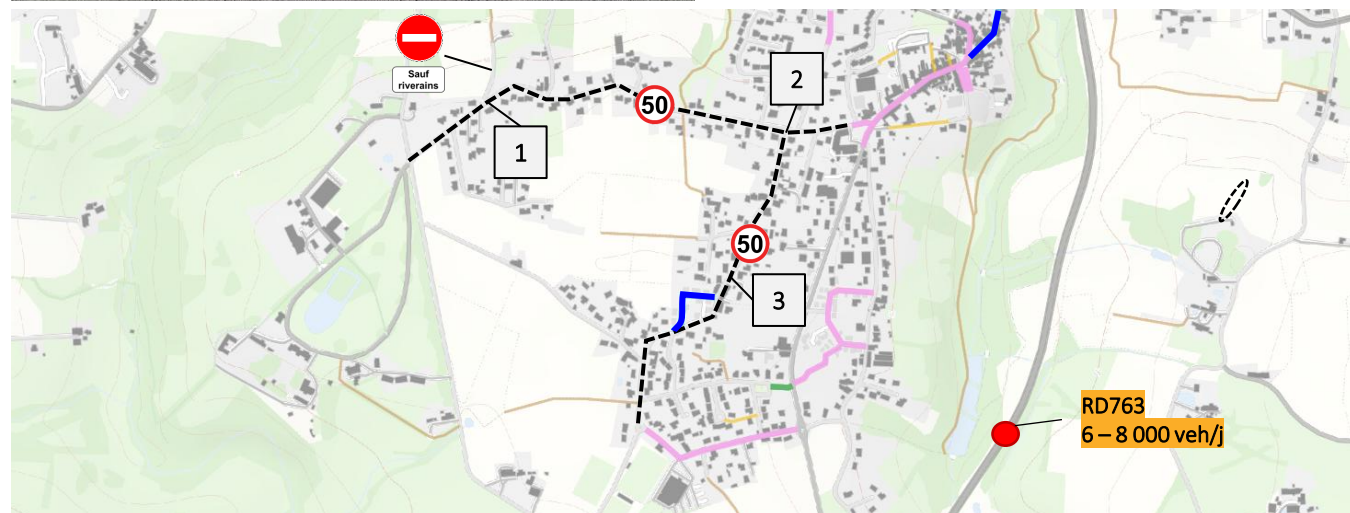
Priorité 1
2025-2027

Routes : rues communales

Durée / distance / D+ : 5 min du centre-bourg,
dénivelé faible sur l'itinéraire

(+) : Quartiers résidentiels, desserte la
Turmelière

(-) : Absence de trottoirs, vitesses excessives et
limitations peu cohérentes avec
l'environnement



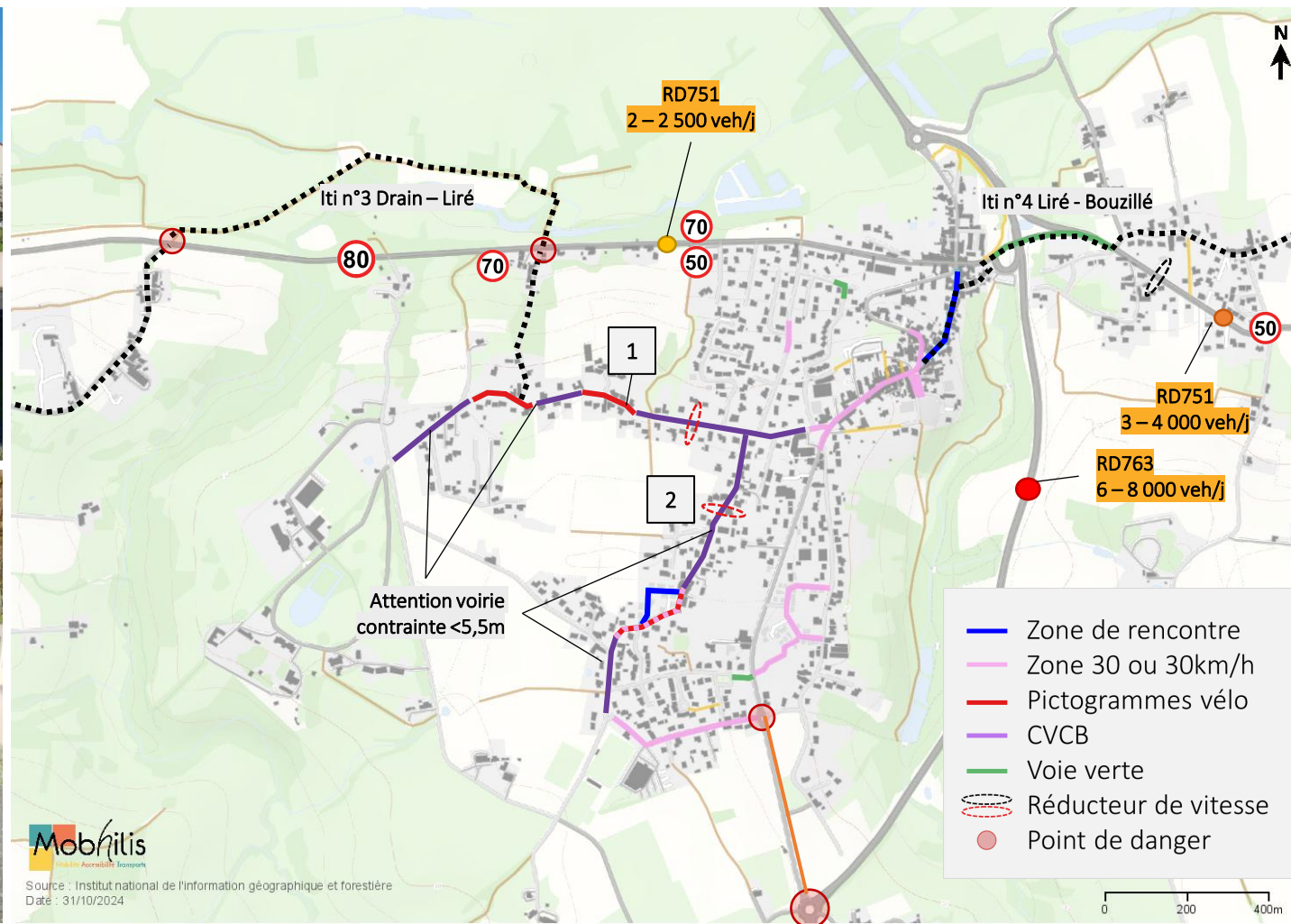
Liré – Rue de la Turmelière, rue des Chauvins

Itinéraire n°26

2 250 m

25 000€

Priorité 1
2025-2027



Liré – Rue de la Turmelière, rue des Chauvins

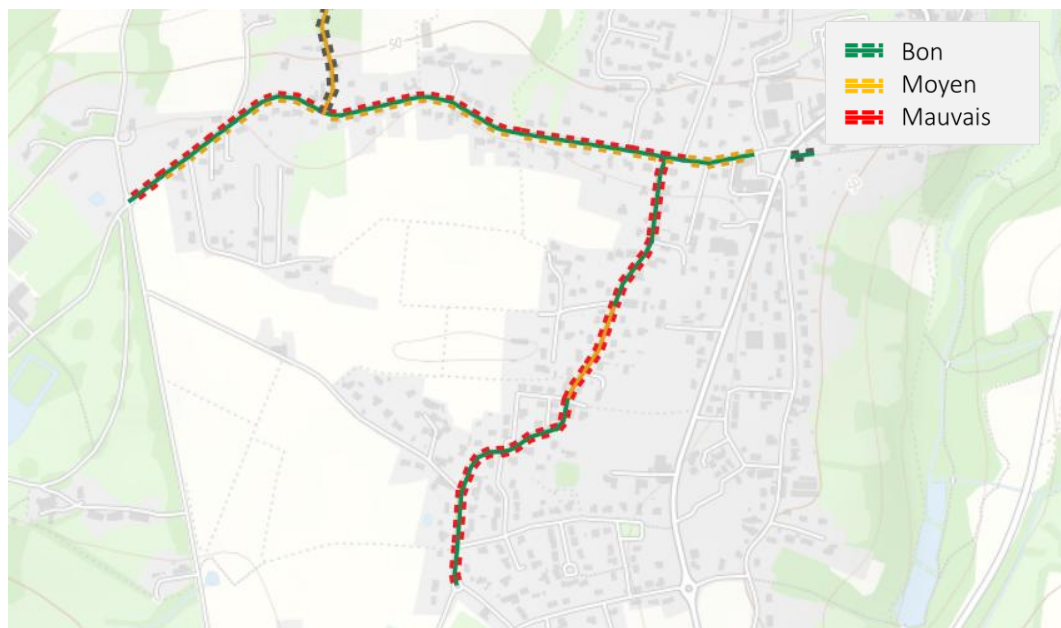
Itinéraire n°26

2 250 m

25 000€

Priorité 1
2025-2027

Estimation linéaire d'aménagement	Longueur	Coûts	Détail
CVCB Rue de la Turmelière	720	8 640 €	Attention voirie < 5,5 m CVCB étroite par endroits
Picto vélo Rue de la Turmelière	280	532 €	
Écluses + CVCB Rue de la Turmelière		1 160 €	2 écluses provisoires 6 J11 + panneau C18-B15 passage alterné
Picto vélo chemin de la Combe	400	760 €	
CVCB Rue des Chauvins	600	7 200 €	Attention voirie < 5,5 m CVCB étroite par endroits
Pictos vélo Rue des Chauvins	250	475 €	
Total	2250	18 767 €	
Total y compris main d'œuvre (estimation)		24 397 €	
[Option] trottoir x1 Rue des Chauvins	750	127 500 €	Attention largeur contrainte après Rue des Saules <100m



La CVCB permet de modérer les vitesses tout en permettant aux piétons de se sentir plus en sécurité. Elle peut préfigurer de futurs aménagements piétons (trottoirs) dans ces rues qui n'en disposent pas.

Liré – Rue de la Turmelière, rue des Chauvins

Itinéraire n°26

1 000 m

12 000€ (CVCB non colorée)

Priorité 1
2025-2027



Rue résidentielle assez rectiligne avec moyenne densité bâti. Possibilité d'implanter une CVCB (attention chaussée < 5,5m par endroits) pour affirmer la présence du vélo. Prévoir écluses avec passages alternés (+1 500€) par endroits pour respect aménagement et vitesses. Attention stationnements riverains, en l'absence de trottoir les piétons peuvent utiliser les rives.

Liré – Rue de la Draperie / Liré – Bouzillé - RD751

Itinéraire n°4 & 4bis

760 m + 4 250 m

Iti 4 : 135 k€ + iti 4bis : 77 k€

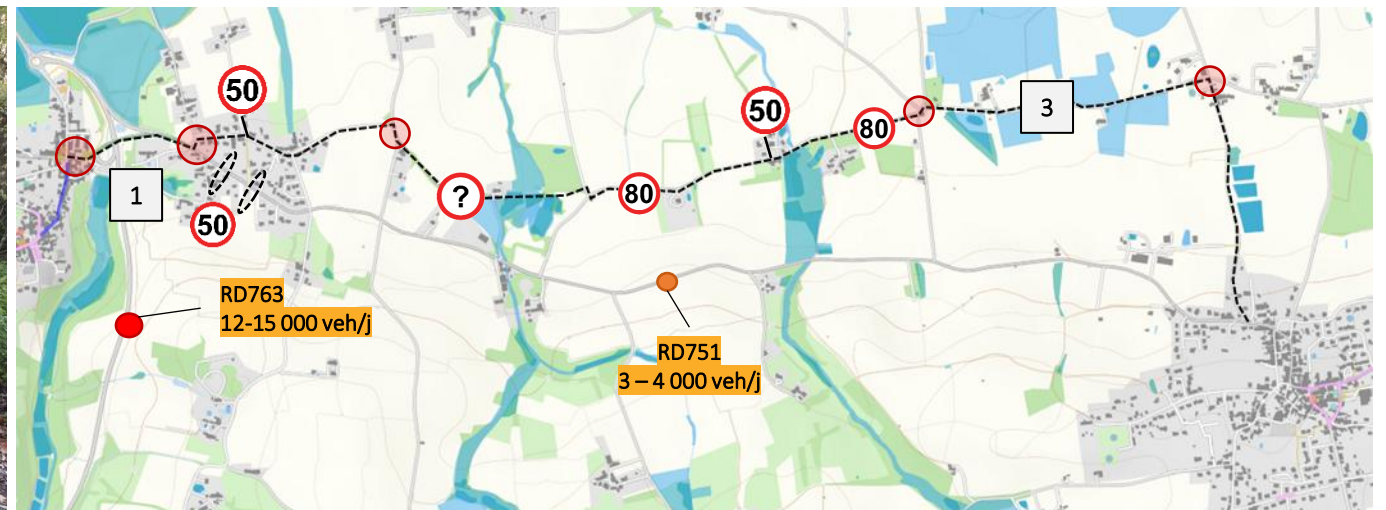
Priorité 3
2030 - >2032

Routes : D751

Durée / distance / D+ : 19 min / 5,5 km / 66 m

(+) : Emprises larges, rues alternatives,
aménagements existants, routes secondaires

(-) : RD751 flux importants et vitesse excessive



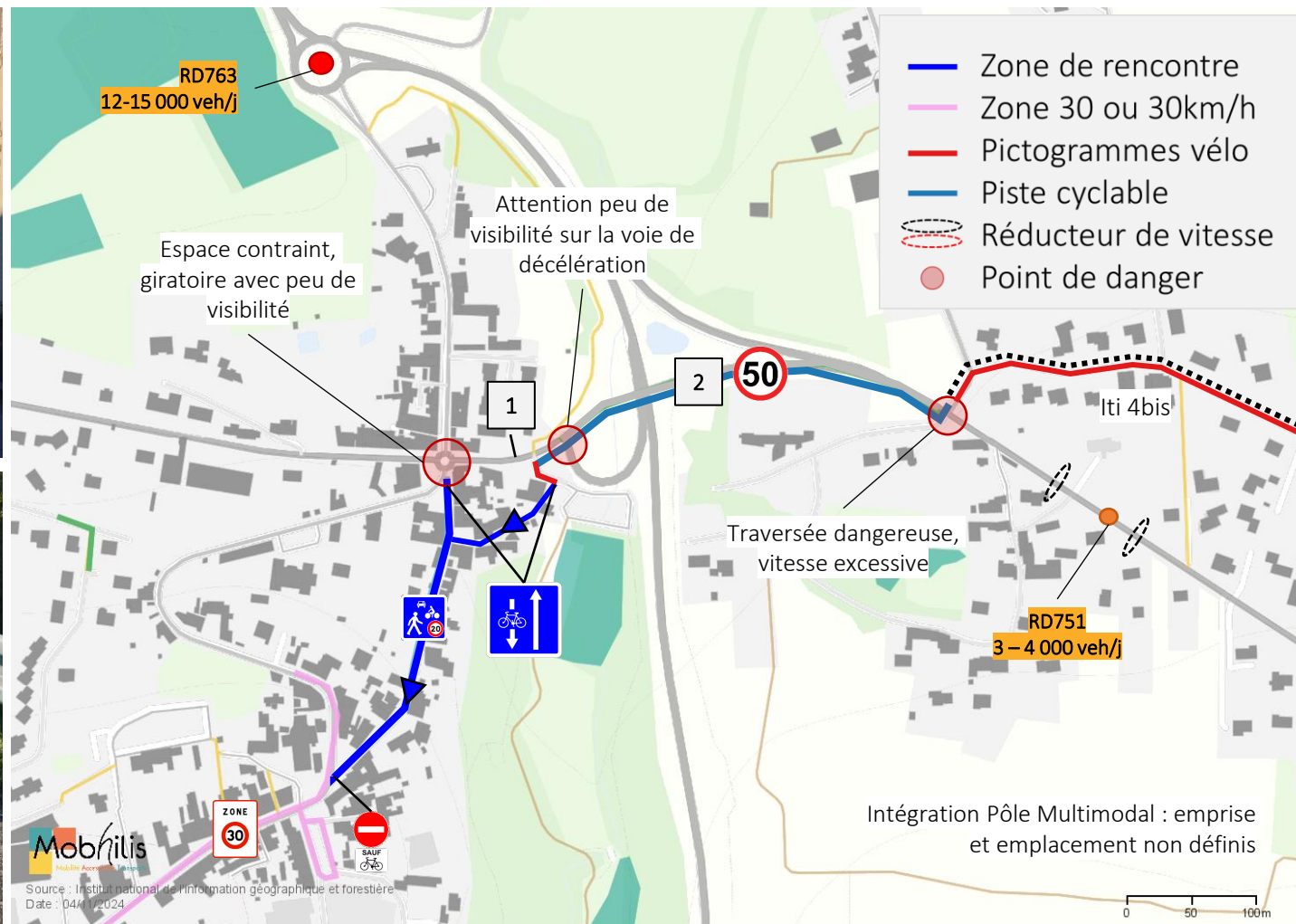
Liré – RD751 – Rue de la Draperie

Itinéraire n°4

760 m

135 000€ (<130 k€ piste bidir RD)

Priorité 3
2030 - >2032



Liré – RD751 – Rue de la Draperie

Itinéraire n°4

350 m

Piste cyclable <130 k€ (sans ripage RD)

Priorité 3
2030 - >2032



CD49 : malgré plus forte sécurisation, souhait maintien de la vitesse à 50km/h (régime actuel) pour éviter l'alternance 50 – 70 – 50 sur une courte distance. Ok sur le principe de réutilisation d'un côté sans ripage de RD (intervention lourde sur structure du pont et coûteuse).

Création d'une piste bidirectionnelle et d'un trottoir côté Sud avec ripage de la RD ou aménagement mixte réduit (2,2m) pour sécurisation a minima. Garde-corps cyclistes à installer sur l'ouvrage (non chiffré). Sécurisation des traversées impérative.

Liré – RD751 – Rue de la Draperie

Itinéraire n°4

Non chiffré

Priorité 3
2030 - >2032



Illustration d'une traversée en 2 temps avec cédez-le-passage cyclistes (malgré passage piéton prioritaire) pour franchissement côté Sud. L'îlot central doit pouvoir accueillir au moins un vélo (>1,60m).

Liré – RD751 – Rue de la Draperie

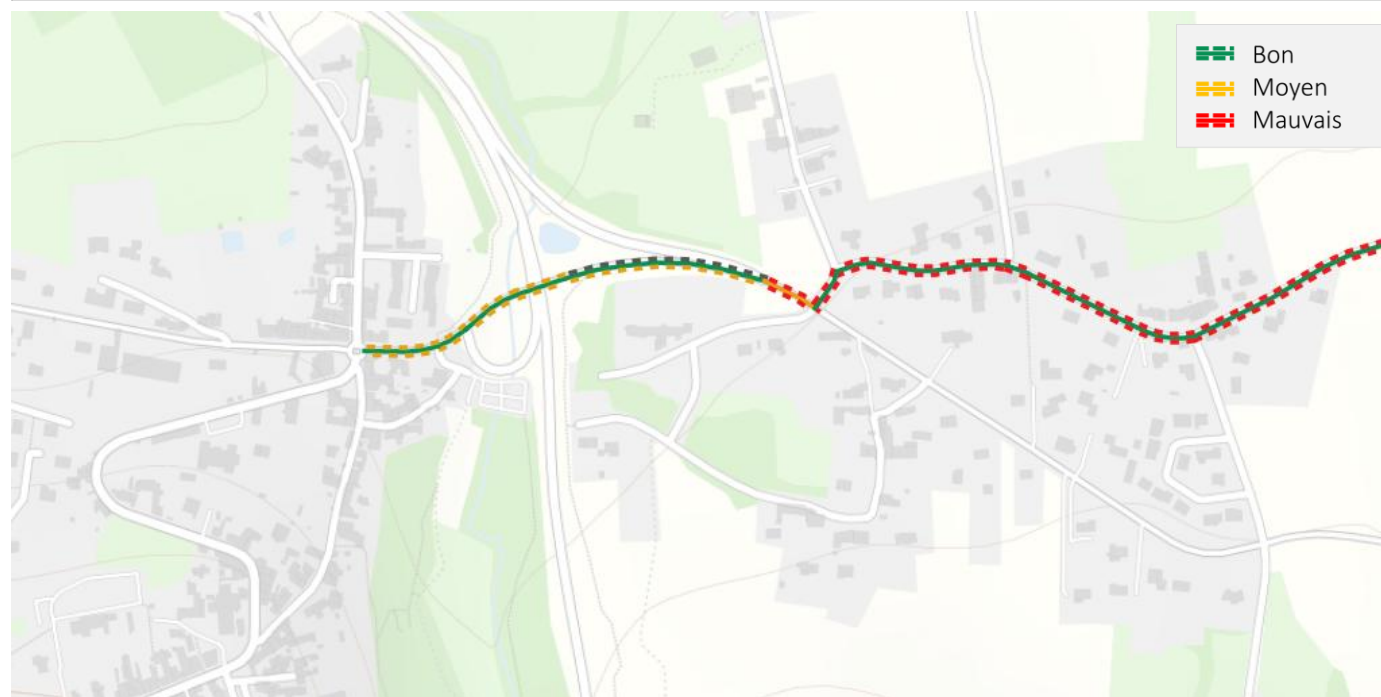
Itinéraire n°4

760 m

135 000€ (<130 k€ piste bidir RD)

Priorité 3
2030 - >2032

Estimation linéaire d'aménagement	Longueur	Coûts	Détail
Picto vélo giratoire Rue d'Anjou	40	152 €	Limitation 30km/h conseillée, visibilité mauvaise
Pictos vélo Rue du Moulin	120	228 €	
Pictos vélo + Double-Sens Cyclable zone de rencontre Rue Rabelais	250	550 €	1 panonceau sauf vélo + panneau C24
Piste cyclable bidir RD751	350	103 250 €	Utilisation emprise actuelle --> réduction des coûts
Total HT	760	104 180 €	
Total y compris main d'œuvre (estimation)		135 434 €	



Liré – Bouzillé – routes communales

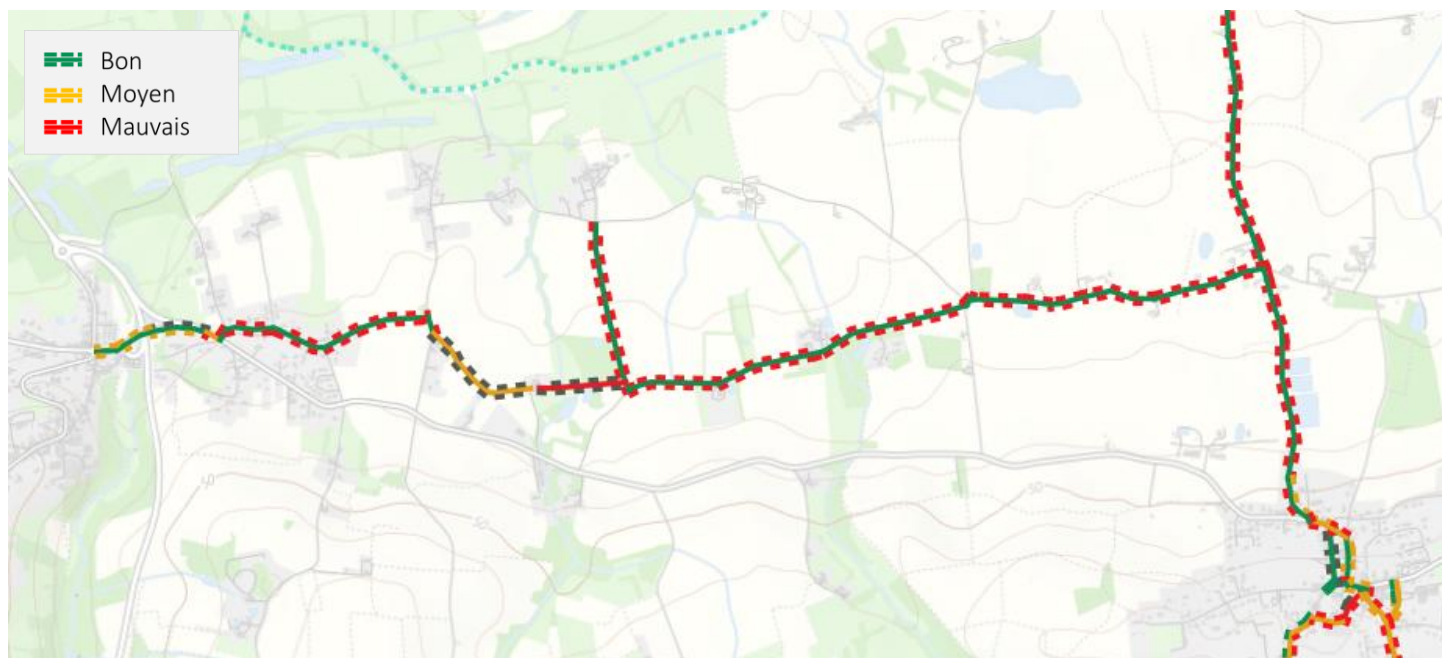
Itinéraire n°4bis

4 250 m

77 000€ (dont 63k€ voie verte)

Priorité 3
2030 - >2032

Estimation linéaire d'aménagement	Longueur	Coûts	Détail
Picto vélo Rue du Hardas / de la Draperie - La Rougerie	750	1 425 €	
Voie verte bi-bande La Rougerie - L'Orberie	350	28 000 €	*vérifier structure empierrée du chemin
Voie verte bi-bande L'Orberie - La Tranchaie	250	20 000 €	*vérifier structure empierrée du chemin
Picto vélo + 70km/h La Tranchaie - La Braudière	2100	2 586 €	6 panneaux A21 + 9 panneaux 70km/h
2 écluses balises J11 + panneau 50 km/h villages		700 €	2 écluses provisoires 6x11 à l'entrée des villages avec limitation 50
CVCB + 70km/h La Braudière - Rte de la Loire	800	6 400 €	Mutualisé iti 29
Total HT	4250	59 111 €	
Total y compris main d'œuvre (estimation)		76 844 €	



Revêtement enrobé correct sur l'ensemble du linéaire.

Liré – Bouzillé – routes communales

Itinéraire n°4bis

600 m

Voie verte bi-bande : 63 000€*

*Vérifier si structure empiérement existante.

Priorité 3
2030 - >2032



Créer des voies partagées entre exploitants agricoles et usagers (piétons, cyclistes) avec un revêtement praticable par tous temps / en toute saison. Entretien nécessaire de la bande enherbée (convention avec exploitants ?). Attention zone humide documentée, études environnementales complémentaires nécessaires.

Bouzillé – Rue de Verdun, de la Marne, de l'Hermitage

Itinéraire n°27

1 120 m

4 250€

Priorité 1
2025-2027

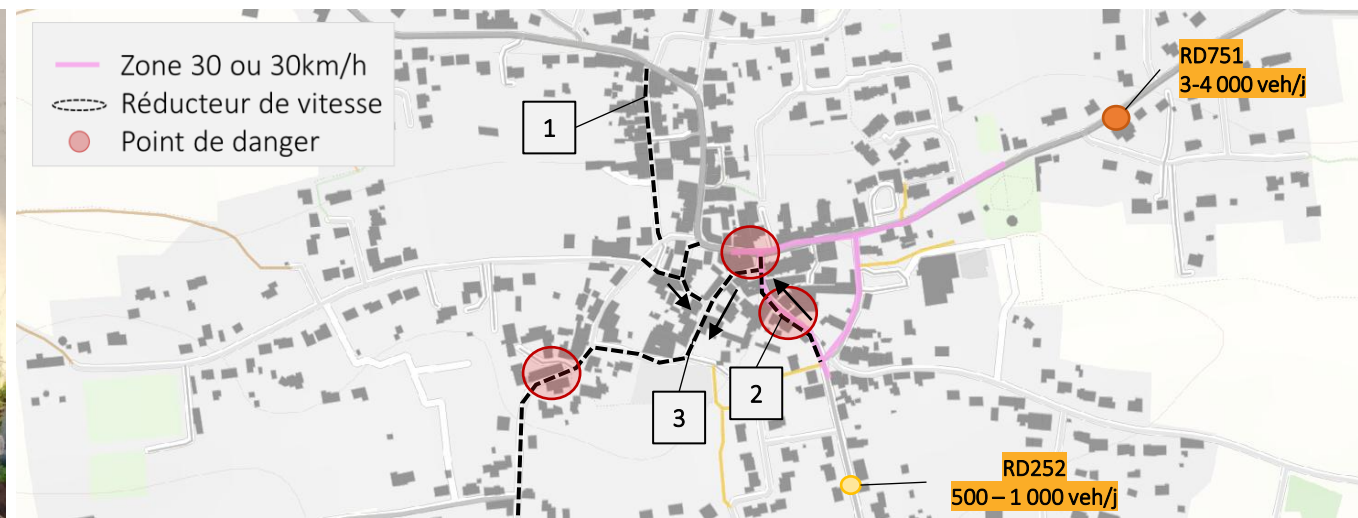
Routes : rues communales

(+) : rues résidentielles de desserte avec trafic faible, maillage fin, alternatives RD

(-) : revêtements dégradés, limitations de vitesses inadaptées au contexte (rues étroites sans trottoir), absence de trottoirs



Rues étroites sans trottoir avec limitations incohérentes avec l'environnement.



Bouzillé – Rue de Verdun, de la Marne, de l'Hermitage

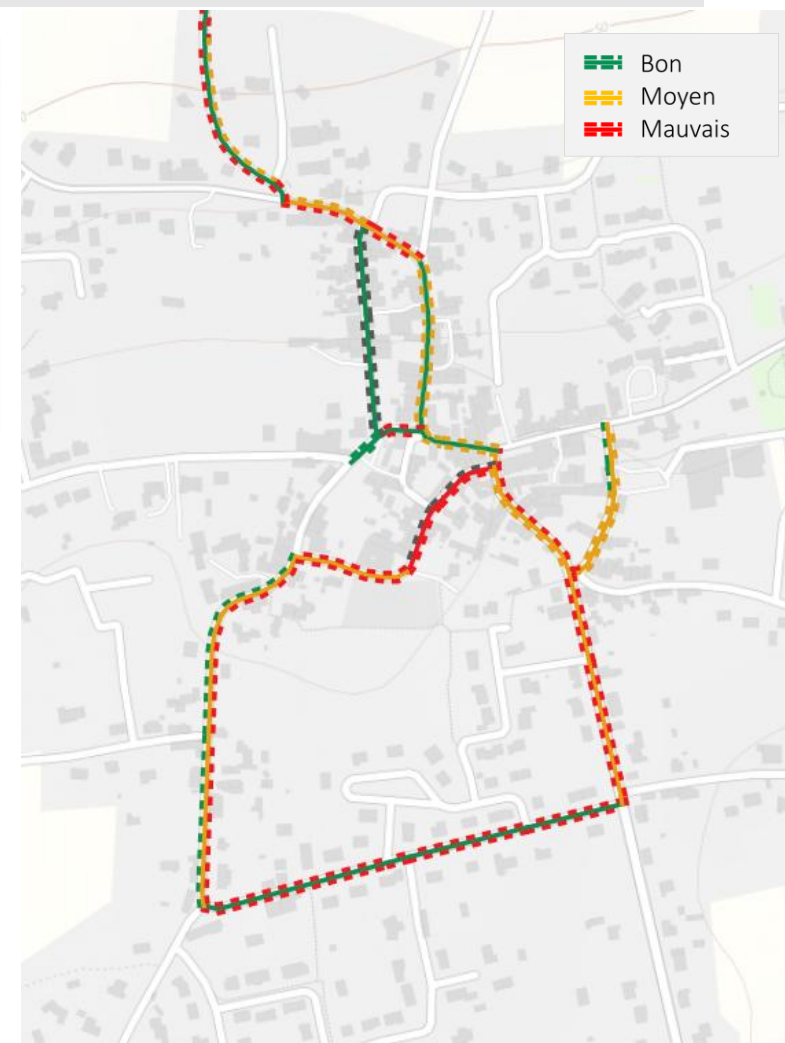
Itinéraire n°27

1 120 m

4 250€

Priorité 1
2025-2027

Estimation linéaire d'aménagement	Longueur	Coûts	Détail
Zone de Rencontre Rue de Verdun	160	1 120 €	2 marquages sol + 2 panneaux Entrée - 2 Sortie + 2 panneaux sans issue
Zone de Rencontre Rue de la Marne + Rue de l'Hermitage	280	990 €	3 marquages + 3 panneaux entrée + 1 sortie. Attention revêtements dégradés
Zone de Rencontre Rue des Mauges	130	410 €	1 marquage sol + 1 panneaux Entrée - 1 Sortie. Attention revêtements dégradés
Passage alterné avec feu Rue de la Grand'Fontaine			Non chiffré
Total	1120	3 265 €	
Total y compris main d'œuvre (estimation)		4 245 €	



Bouzillé – Rue de Verdun

Itinéraire n°27

160 m

Signalétique seule : 600€

Priorité 1
2025-2027



Rue de Verdun avec shunte motorisée et absence de trottoir. Bon potentiel de zone de rencontre mais nécessite une modification du plan de circulation pour éviter la prise de vitesse et le transit. Sécurisation possible en impasse sauf piétons-cyclistes. Attention prévoir zone de retournement et si services (ordures ménagères ...) → borne de voirie demi-sphère.

Bouzillé - RD751 - RD252

Itinéraire n°28

900 m

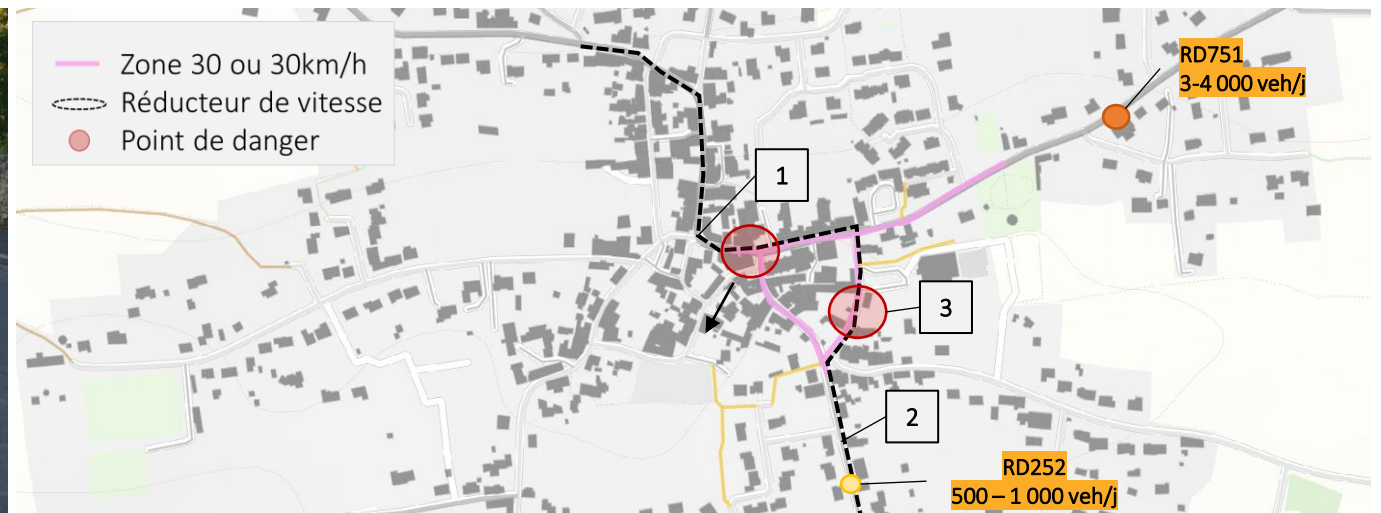
157 000€ (piéton : 155k€)

Priorité 3
2030 - >2032

Routes : RD751, RD252

(+) : rues résidentielles, maillage fin

(-) : RD assez circulée, flux PL, espaces contraints, dénivelé



Bouzillé - RD751 - RD252

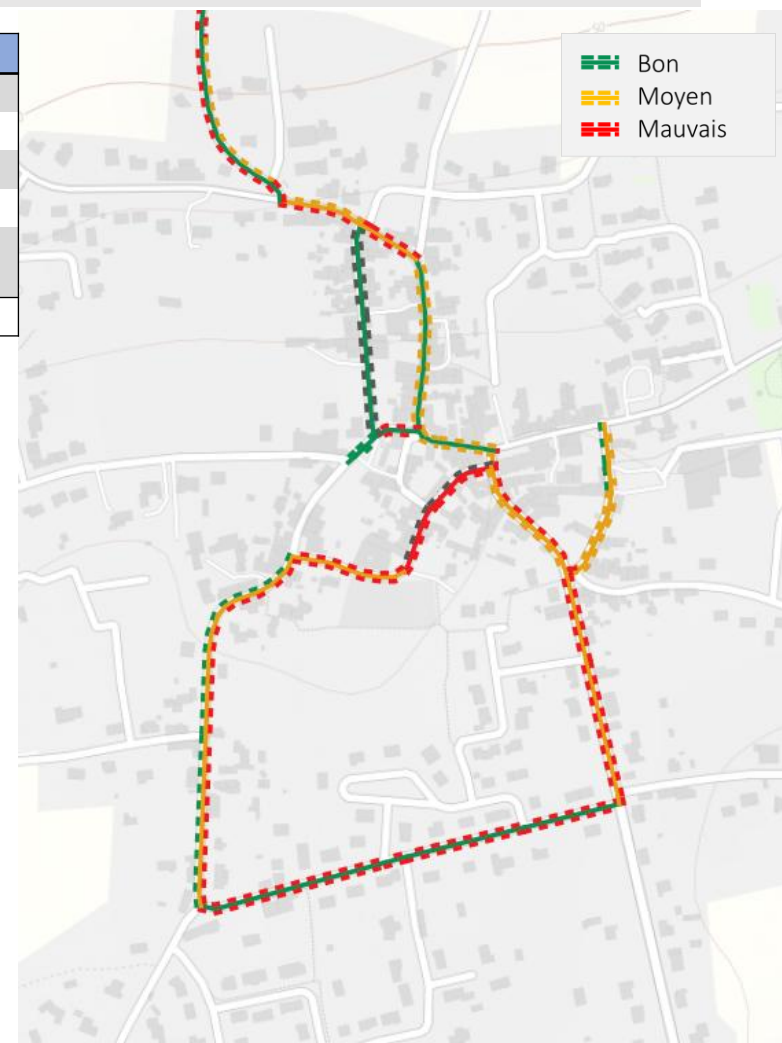
Itinéraire n°28

900 m

157 000€ (p : 155k€)

Priorité 3
2030 - >2032

Estimation linéaire d'aménagement	Longueur	Coûts	Détail
Élargissement Zone 30 RD751		430 €	Marquage Z30 entrée + panneau entrée x1 + 2 ellipses Z30
Pictos vélo RD0252	550	1 045 €	
Reprise trottoir lourde RD751	350	119 000 €	Mise en accessibilité nécessaire > 1,4 m
Total	900	120 475 €	
Total y compris main d'œuvre (estimation)		156 618 €	
Reprise trottoir lourde RD252 - Rue école	130	22 100 €	Option pour sécurisation



Bouzillé - RD751

Itinéraire n°28

350 m

Reprise trottoirs : 155 000€

Priorité 3
2030 - >2032



Zone 30 correctement matérialisée bien que marquage dégradé, entrée de zone à repositionner au niveau de l'alternat. Cheminements piétons très dégradés, obstacles nombreux et inaccessibles < 1,4m. Reprise lourde de voirie avec bordures basses (2 cm) et revêtements clairs pour marquer la délimitation avec la chaussée. Mise en valeur des traversées piétonnes.

Bouzillé – Boire Ste Catherine – Camping

Itinéraire n°29

3 800 m

32 000€

Priorité 3
2030 - >2032*

Routes : routes communales

Durée / distance / D+ : 12 min / 4,1 km / 10 m

(+) : routes secondaires, liaison intérêt touristique, aménagements réduction de vitesse existants

(-) : route étroite, potentiels flux de transit non désirés, présence de cyclistes à affirmer



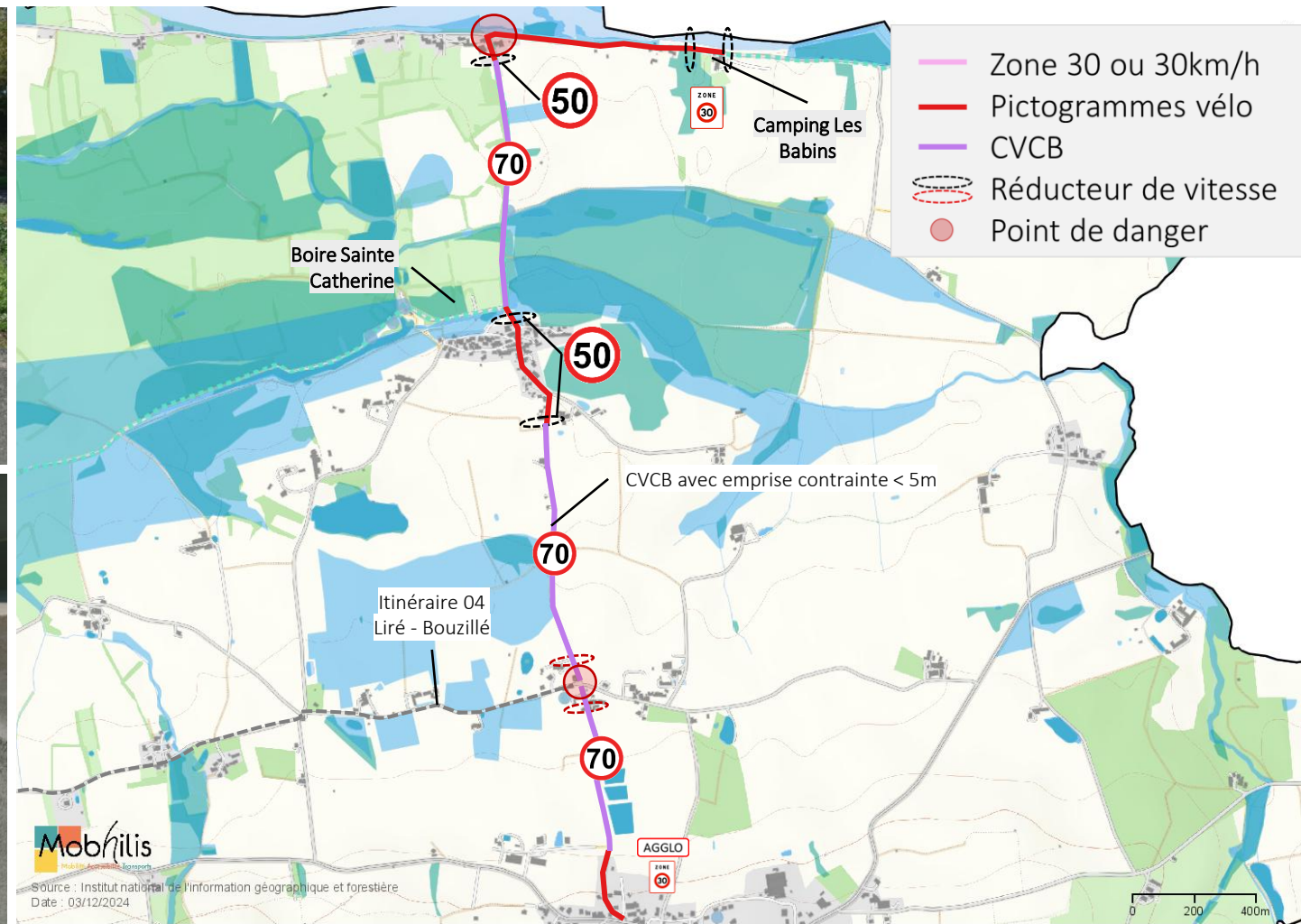
Bouzillé – Boire Ste Catherine – Camping

Itinéraire n°29

3 800 m

32 000€

Priorité 3
2030 - >2032*



Bouzillé – Boire Ste Catherine – Camping

Itinéraire n°29

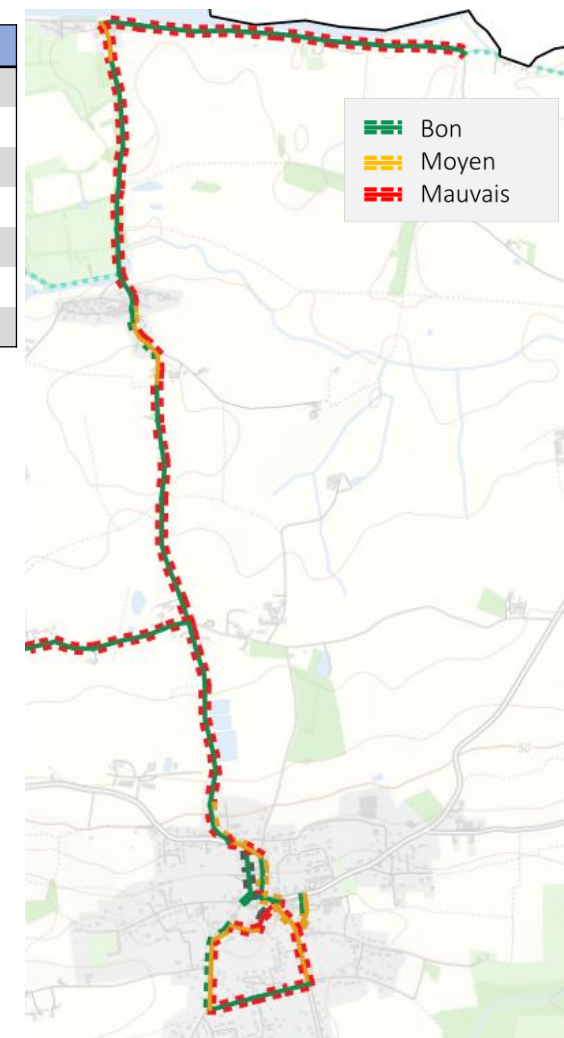
3 800 m

32 000€

Priorité 3
2030 - >2032*

Estimation linéaire d'aménagement	Longueur	Coûts	Détail
CVCB + 70km/h La Braudière - Rte de la Loire	800	6 400 €	Mutualisé iti 04 LR-BZ
CVCB La Braudière - Les Ouches	1000	8 440 €	4 x panneaux limitation 70km/h - CVCB étroite 4m chaussée
Pictos vélo Les Ouches - Rue de la Vallée	300	570 €	
CVCB Rue de la Vallée - La Rabotière	850	7 020 €	CVCB étroite + 2 x panneaux 70km/h
Pictos vélo La Rabotière - Camping les Babins	850	1 835 €	2 x panneaux 70km/h
Total	3800	24 265 €	
Total y compris main d'œuvre (estimation)		31 545 €	

*Itinéraire d'intérêt
touristique avec
potentielles aides, peut
être réalisé si
opportunité.



Bouzillé – Boire Ste Catherine – Camping

Itinéraire n°29

1 850 m

CVCB : 20 000€

Priorité 3
2030 - >2032*



CVCB hors agglomération avec limitation à 70km/h. Attention portions étroites (< 5m) élargissement possible sur les accotements sans impacter les fossés (non chiffré).

Saint Sauveur de Landemont – RD253 – Le Parc

Itinéraire n°8

1 900 m

92 000€ (piéton : 88 k€)

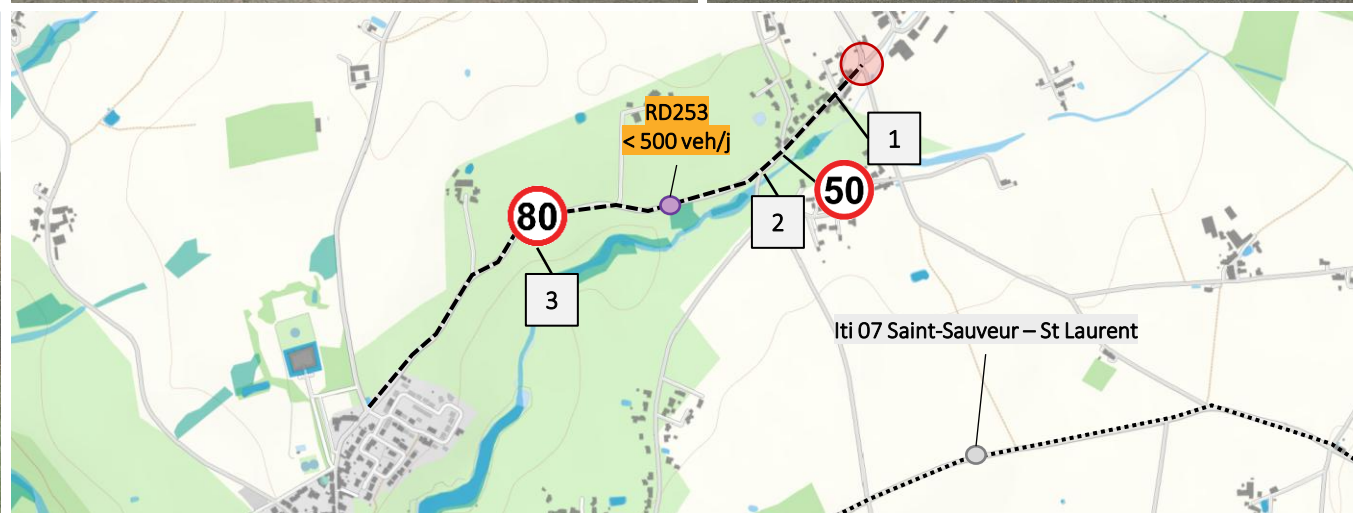
Priorité 3
2030 - >2032

Routes : D253

Durée / distance / D+ : 6 min / 2 km / 12 m

(+) : court, direct, peu de flux

(-) : route départementale étroite, peu de visibilité



Saint Sauveur de Landemont – RD253 – Le Parc

Itinéraire n°8 Sc1

1 900 m

92 000€ (piéton : 88 k€)

Priorité 3
2030 - >2032



Saint Sauveur de Landemont – RD253 – Le Parc

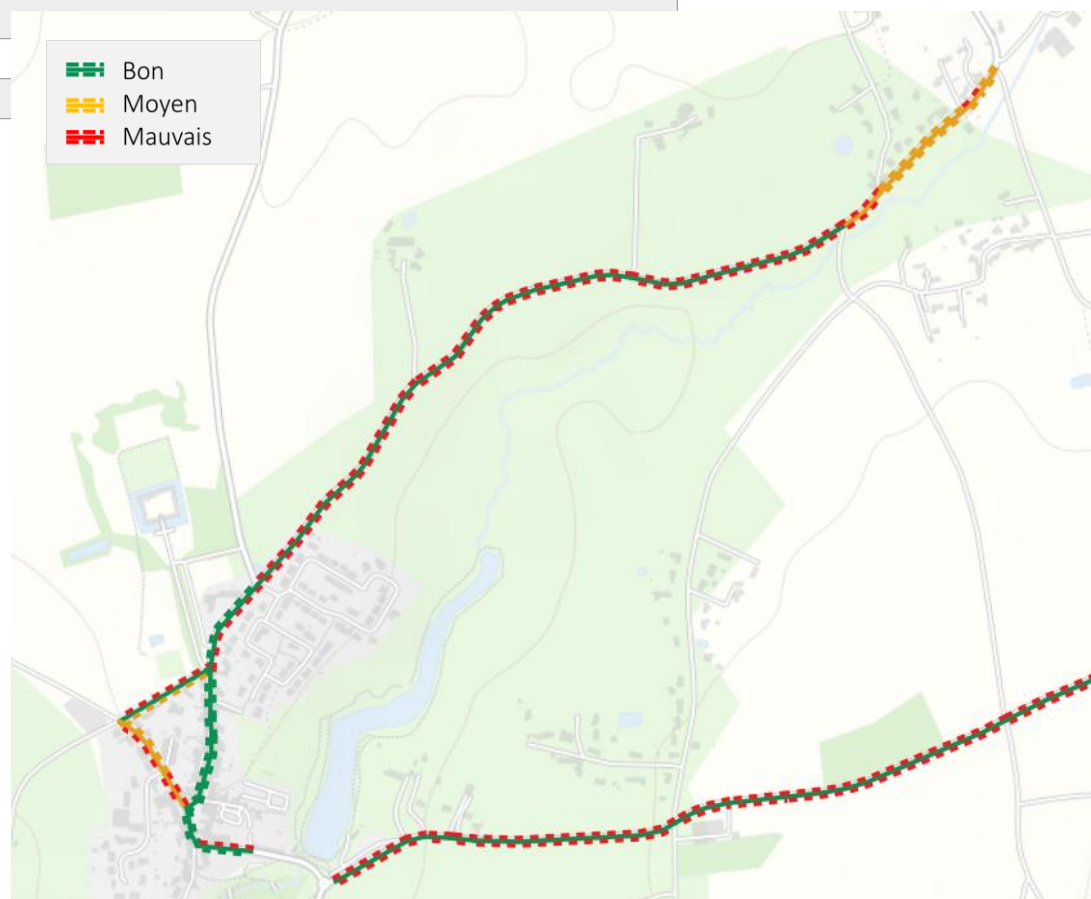
Itinéraire n°8 Sc2

1 900 m

92 000€ (piéton : 88 k€)

Priorité 3
2030 - >2032

Estimation linéaire d'aménagement	Longueur	Coûts	Détail
Picto vélo hors agglo D253	1100	2 430 €	2 panneaux partageons la route
Trottoirs Le Pas de Lièvre / Le Parc	400	68 000 €	
Pictos vélo Le Pas de Lièvre / Le Parc	400	760 €	
Total	1900	70 430 €	
Total y compris main d'œuvre (estimation)		91 559 €	



Saint Sauveur de Landemont – RD253 – Le Parc

Itinéraire n°8 Sc2

400 m

Création trottoirs : 88 000€

Priorité 3
2030 - >2032



Création de trottoirs et bordures pour réduction de la vitesse et sécurisation des déplacements à pied dans le hameau. Attention modification de fossés nécessaire. Mobilisation possible de subventions sur la sécurisation vers les arrêts de car scolaires.

Saint Sauveur de Landemont – bourg – RD153

Itinéraire n°9

800 m

43 000€ (piéton : 39k€)

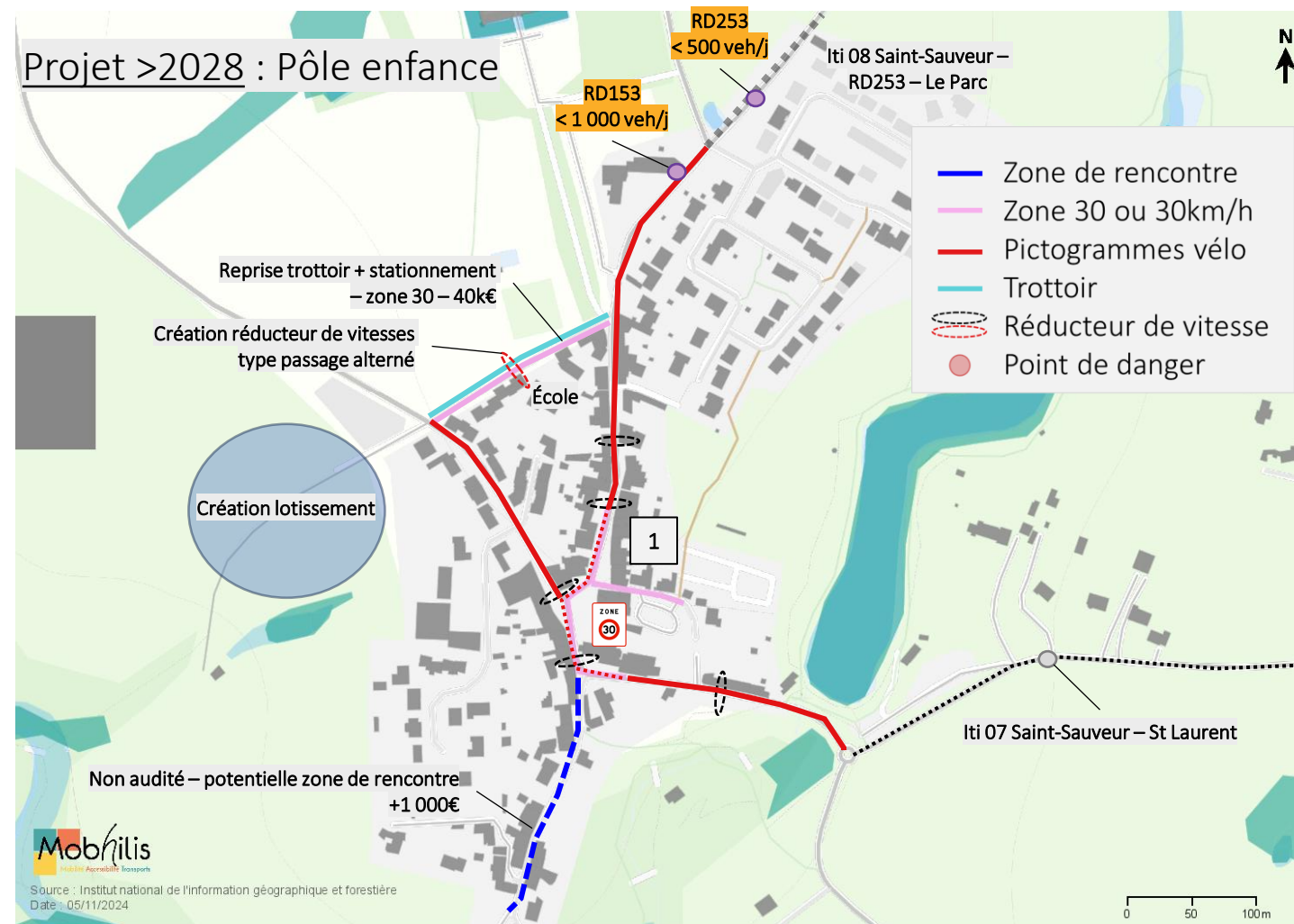
Priorité 2
2028-2030

Routes : RD153, rues communales

Durée / distance / D+ : 2 min du bourg à vélo

(+) : mobilité du quotidien, peu de flux, mesures de réduction de vitesse existantes

(-) : espaces contraints



Saint Sauveur de Landemont – bourg – RD153

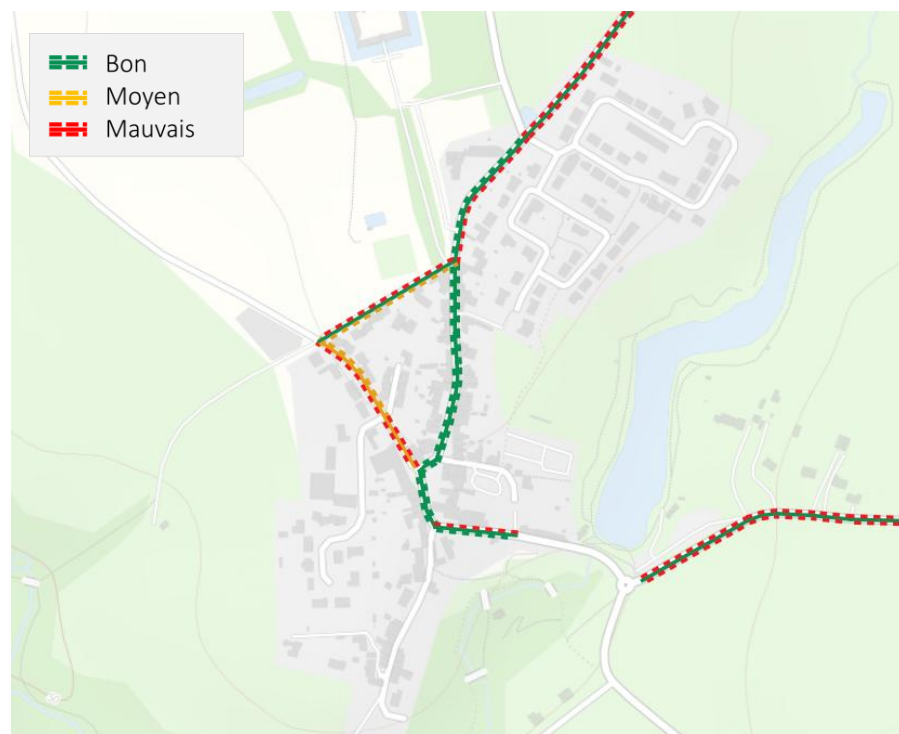
Itinéraire n°9

160 m

43 000€ (piéton : 39k€)

Priorité 2
2028-2030

Estimation linéaire d'aménagement	Longueur	Coûts	Détail
Picto vélo en aggro D153 - rue du Calvaire	650	2 470 €	
Pcito vélo Rue de la Divatte	200	380 €	Attention revêtement "moyen"
Zone 30 trottoir lourd + écluse Chemin des Moutons	160	30 200 €	
Total	1010	33 050 €	
Total y compris main d'œuvre (estimation)		42 965 €	
Option : zone de rencontre chemin de l'illette	240	980 €	NON AUDITÉ 2 panneaux e/s ZR + 2 marquages -



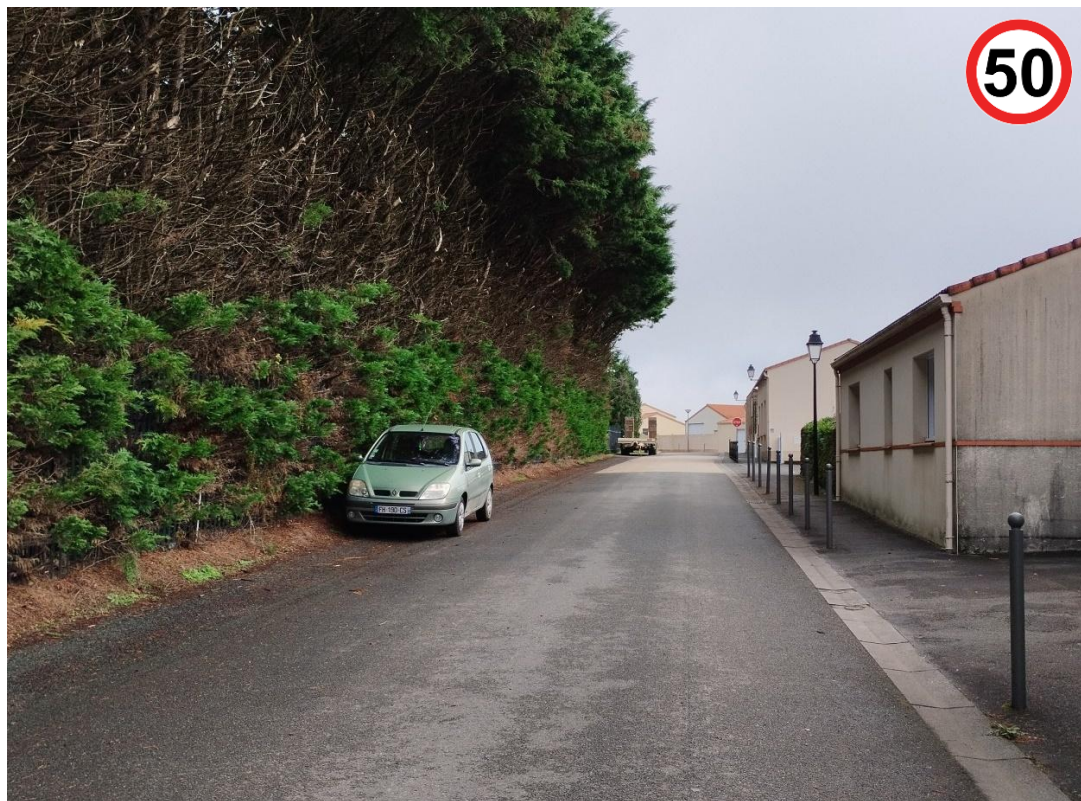
Saint Sauveur de Landemont – chemin des moutons

Itinéraire n°9

160 m

Création trottoir : 39 000€

Priorité 2
2028-2030



Chemin des Moutons - Rue de l'école : mise à 30km/h et création d'espaces de stationnement créant des chicanes avec passages alternés pour réduire les vitesses.

Saint Sauveur de Landemont – Saint Laurent des Autels

Itinéraire n°7

4 000 m

5 600€

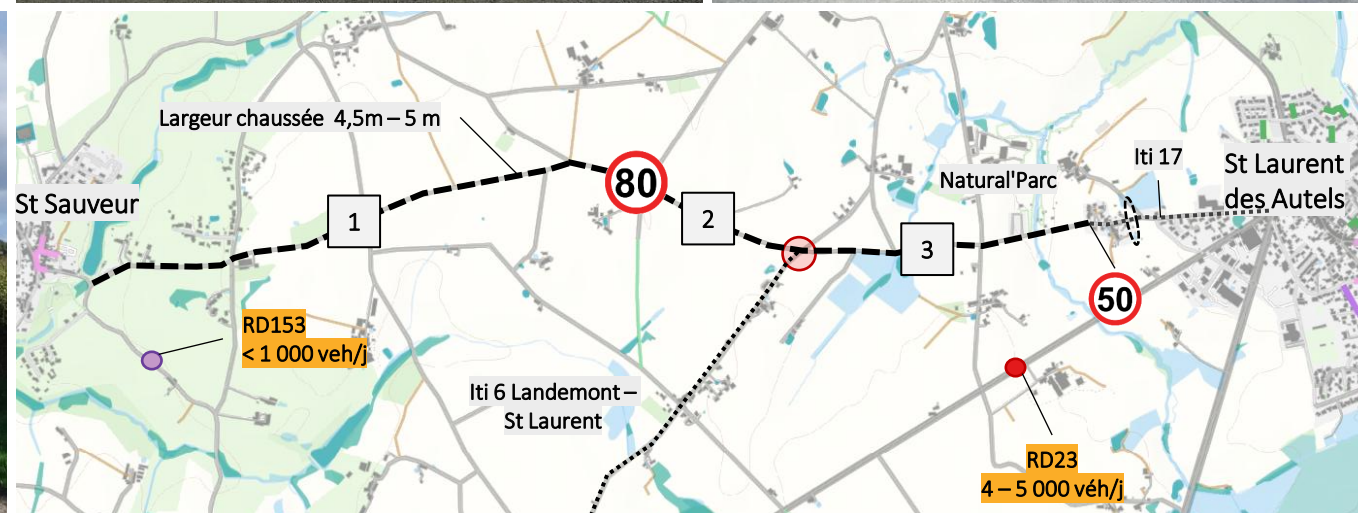
Priorité 1
2025-2027

Routes : routes communales

Durée / distance / D+ : 17 min / 5,2 km / 52m

(+) : routes communales, desserte Natural'Parc

(-) : Pas de données de circulation, flux
Natural'Parc



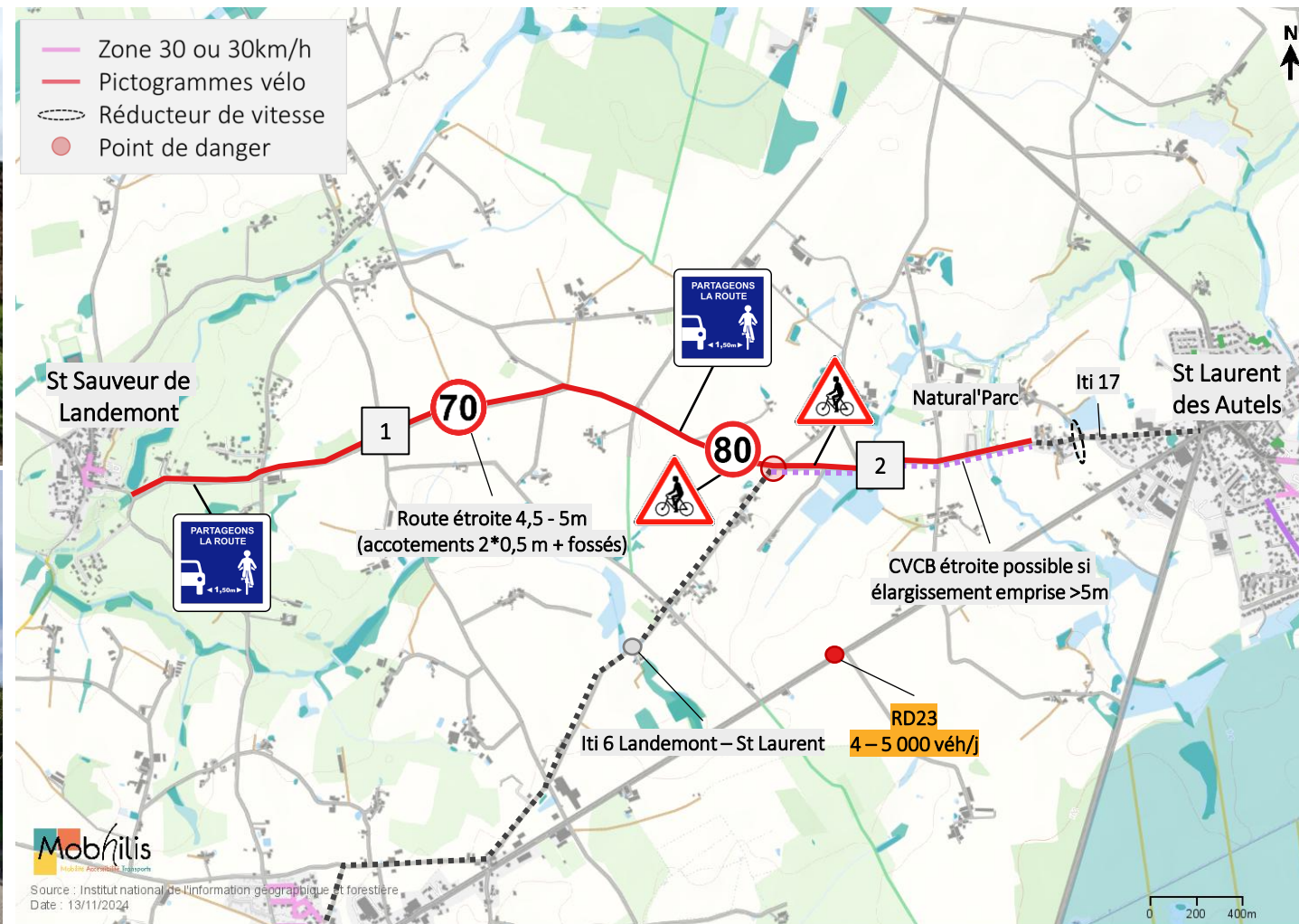
Saint Sauveur de Landemont – Saint Laurent des Autels

Itinéraire n°7

4 000 m

5 600€

Priorité 1
2025-2027



Saint Sauveur de Landemont – Saint Laurent des Autels

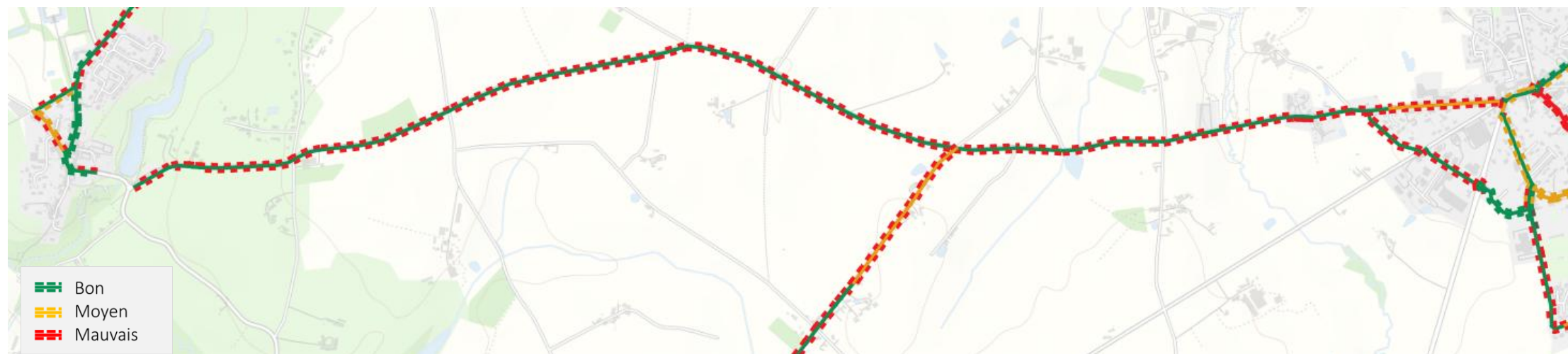
Itinéraire n°7

4 000 m

5 600€

Priorité 1
2025-2027

Estimation linéaire d'aménagement	Longueur	Coûts	Détail
Picto vélo Rte de St Laurent < croisement iti 7	2900	2 204 €	
Limitation 70km/h		432 €	
Picto vélo Rte de St Laurent > croisement iti 7	1100	836 €	Après Le Moulin des Barilleries
Panneaux traversée de cyclistes A21 x2		170 €	
Panneaux partageons la route x4		668 €	
Total	4000	4 310 €	
Total y compris main d'œuvre (estimation)		5 603 €	



Landemont – RD23 Rue d'Anjou / RD153 Rte de Vallet

Itinéraire n°10-11

950 m

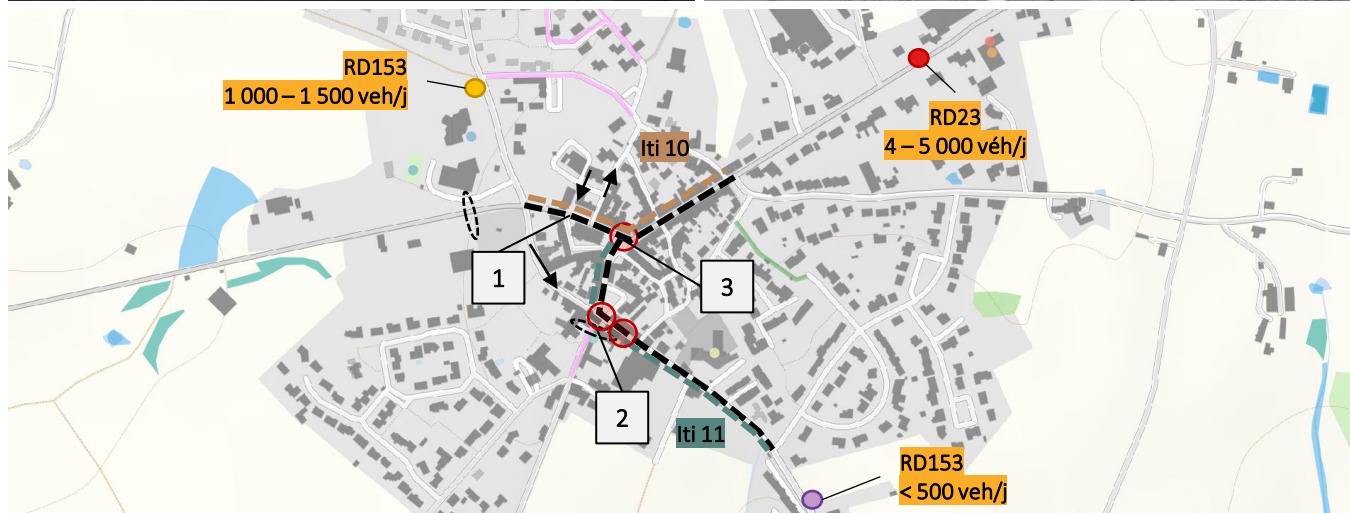
201 000€ (piéton : 185 k€)

Priorité 3
2030 - >2032

Routes : D23, D153

(+) : densité de rues résidentielles, commerces de proximité

(-) : flux importants (dont PL), espaces contraints, faible visibilité, rues étroites à double sens



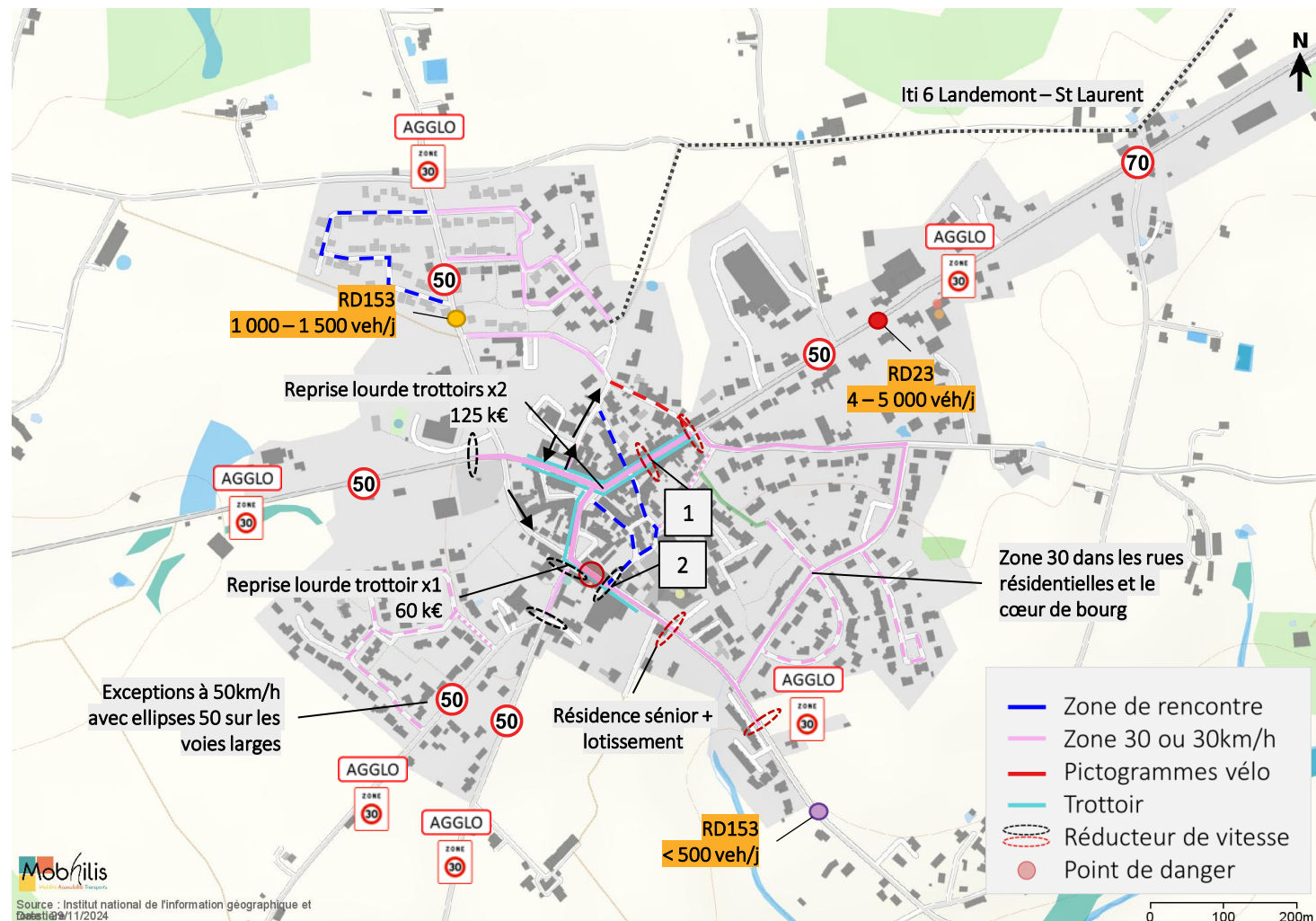
Landemont – RD23 Rue d'Anjou / RD153 Rte de Vallet

Itinéraire n°10-11

950 m

201 000€ (piéton : 185 k€)

Priorité 3
2030 - >2032



Landemont – RD23 Rue d'Anjou / RD153 Rte de Vallet

Itinéraire n°10-11

950 m

201 000€ (piéton : 185 k€)

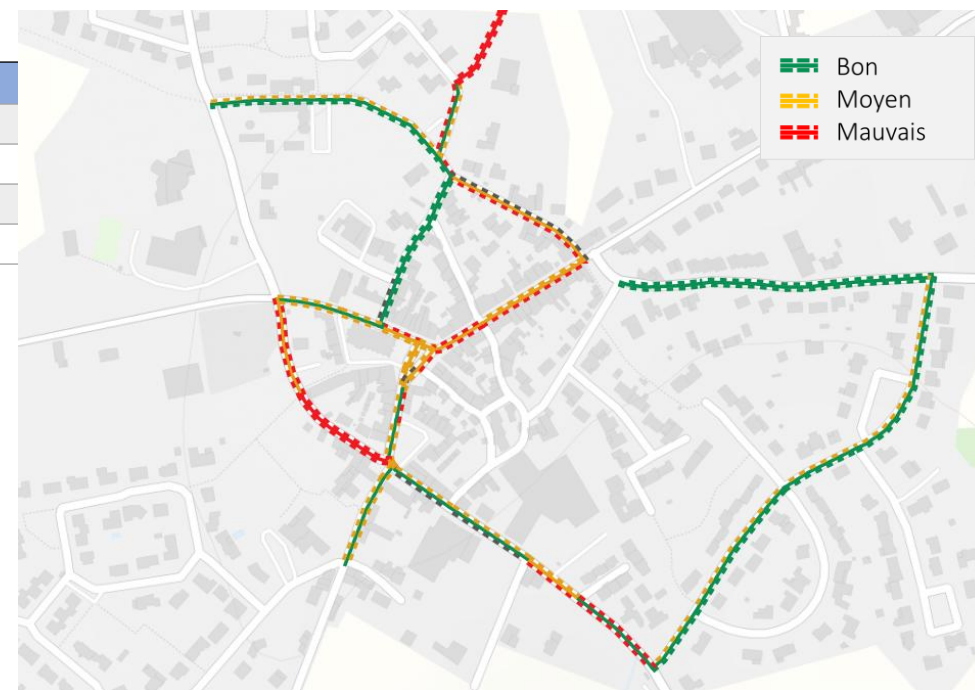
Priorité 3
2030 - >2032

Iti 10 RD23 Rue d'Anjou

Estimation linéaire d'aménagement	Longueur	Coûts	Détail
Généralisation zone 30 agglomération		3 100 €	6 panneaux entrée Z30 + 4 marquages Z30 + 20 ellipses 30 + 12 ellipses 50
Reprise lourde trottoirs x2 Rue d'Anjou	280	95 200 €	
Création chicanes stationnements x2		10 000 €	
Total	280	108 300 €	
Total y compris main d'œuvre (estimation)		140 790 €	

Iti 11 RD153 Route de Vallet

Estimation linéaire d'aménagement	Longueur	Coûts	Détail
Reprise lourde trottoir RD153 x1	270	45 900 €	Intégré au projet de lotissement ?
Pictos vélo route de Vallet RD153	400	760 €	Attention dérogatoire précocité CD49 : trafic > 1000 véh/j
Total	670	46 660 €	
Total y compris main d'œuvre (estimation)		60 658 €	



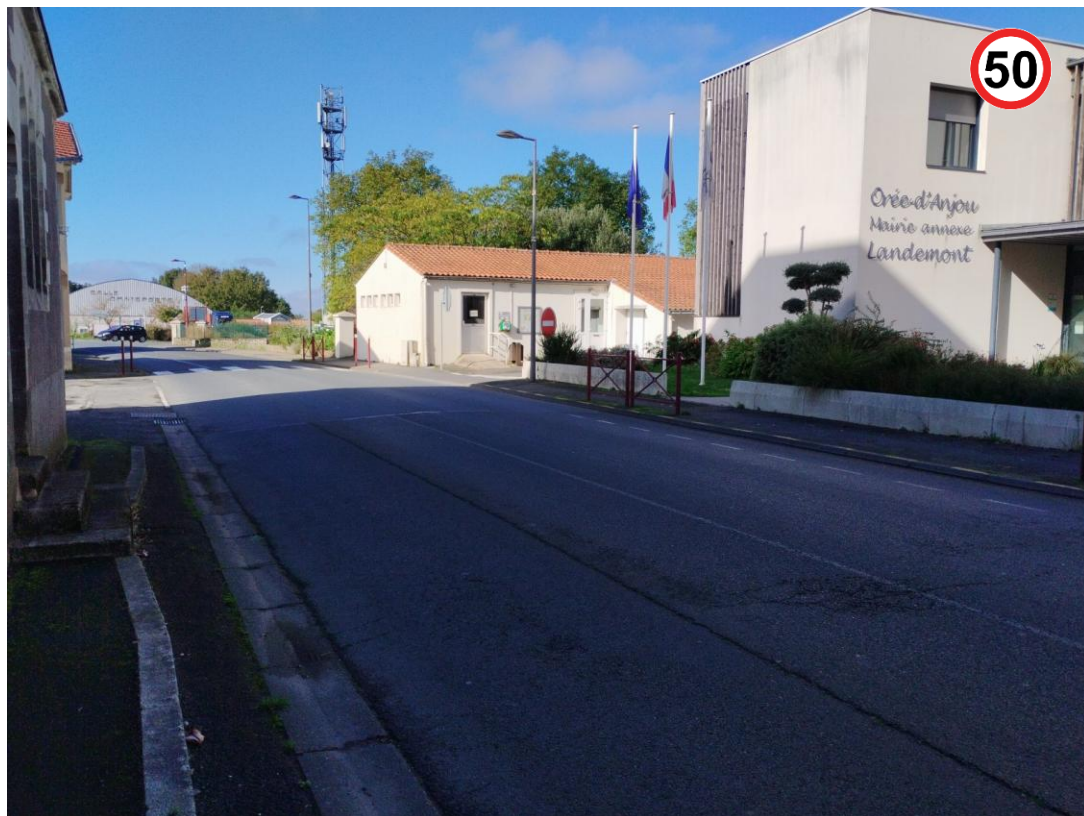
Landemont – RD23 rue d'Anjou

Itinéraire n°10

280 m

Reprise lourde trottoirs x 2 : 125 000€

Priorité 3
2030 - >2032



Reprise lourde des trottoirs dans une logique de zone 30 (revêtement colorés) → confortables et accessibles. Réduction de la voirie à 5,8m-6m. Implantation possible de stationnement en chicane en ligne droite. Marquage des traversées piétonnes avec résine colorée. Végétalisation souhaitable.

Landemont – rues résidentielles

Itinéraires n°12/13/14

1 070 m

24 000€ (piéton : 11k€)

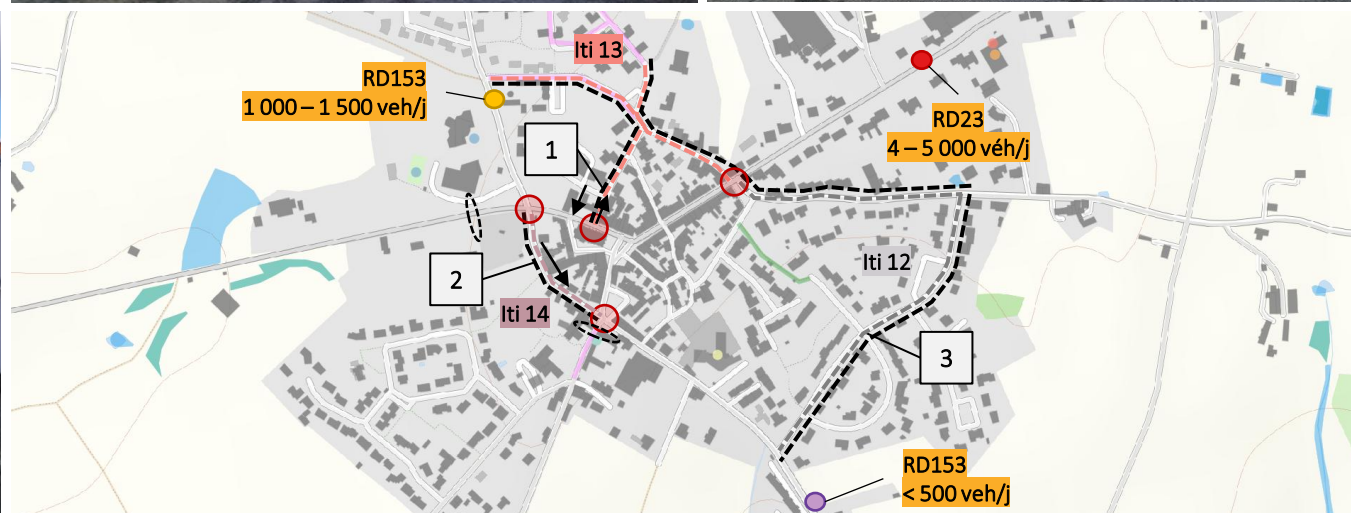
Priorité 2 & 3
2028 - > 2032

Routes : réseau communal

Durée / D+ : 5 min du centre-bourg, dénivelé faible

(+) : commerces de proximité, densité des rues résidentielles

(-) : traversées de RD avec flux importants



Landemont – rues résidentielles

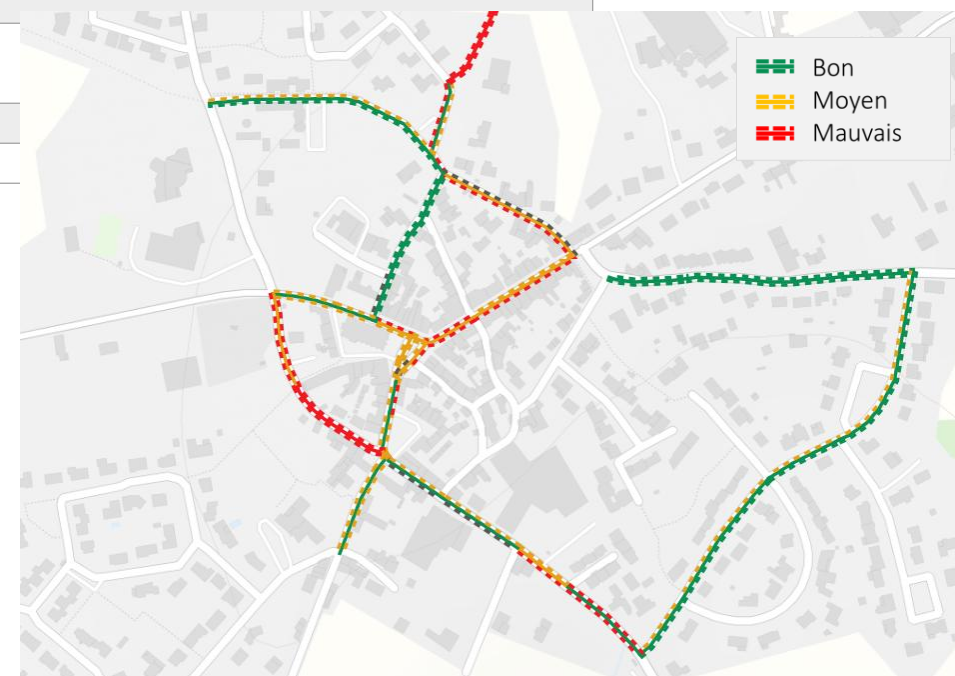
Itinéraires n°12/13/14

1 070 m

24 000€ (piéton : 11k€)

Priorité 2 & 3
2028 - > 2032

N° iti	Priorité	Estimation linéaire d'aménagement	Longueur	Coûts	Détail
		Zone 30 agglomération			Chiffrée iti 10-11
Iti 12	Priorité 3 - 2030 - >2032	CVCB Rue du Soleil Levant	400	3 200 €	
		J11 pour chicances stationnement sur voirie		3 000 €	4 j11 par stationnement + 3*2 emplacements 5m*2,5m
		CVCB Rue des Platanes	280	2 240 €	
Iti 13	Priorité 2 - 2028-2030	Double Sens Cyclable picto Rue de la Renaissance	150	990 €	2 panneaux DSC C24 + 3 sens interdit sauf vélo
		Double Sens Cyclable picto Rue Bon Accueil	120	488 €	1 panneaux DSC C24 + 1 sens interdit sauf vélo
		Reprise trottoir Rue Bon Accueil	120	8 400 €	
Iti 14	Priorité 3 - 2030 - >2032	Double Sens Cyclable bande Rue de la paix + pictos	170	825 €	
		Total	1070	18 318 €	
		Total y compris main d'œuvre (estimation)		23 813 €	



Landemont – rues résidentielles

Itinéraires n°13/14

440 m

Double sens cyclable x2 : 3 000€

Priorité 2 & 3
2028 - > 2032



Double sens cyclable bande (Rue de la Paix) et picto (rue de la Renaissance et Bon Accueil). Attention nécessité stationnement riverain à matérialiser (non chiffré, en fonction du nombre souhaité).

Landemont – rues résidentielles

Itinéraires n°12

700 m

CVCB : 7 000€

Priorité 3
2030 - >2032



Création CVCB en continuité de rue des Platanes, réalisation de chicanes de stationnement avec passage alterné. Végétalisation souhaitable (non chiffrée).

Landemont – Saint Laurent des Autels

Itinéraire n°6

3 360 m

48 000€

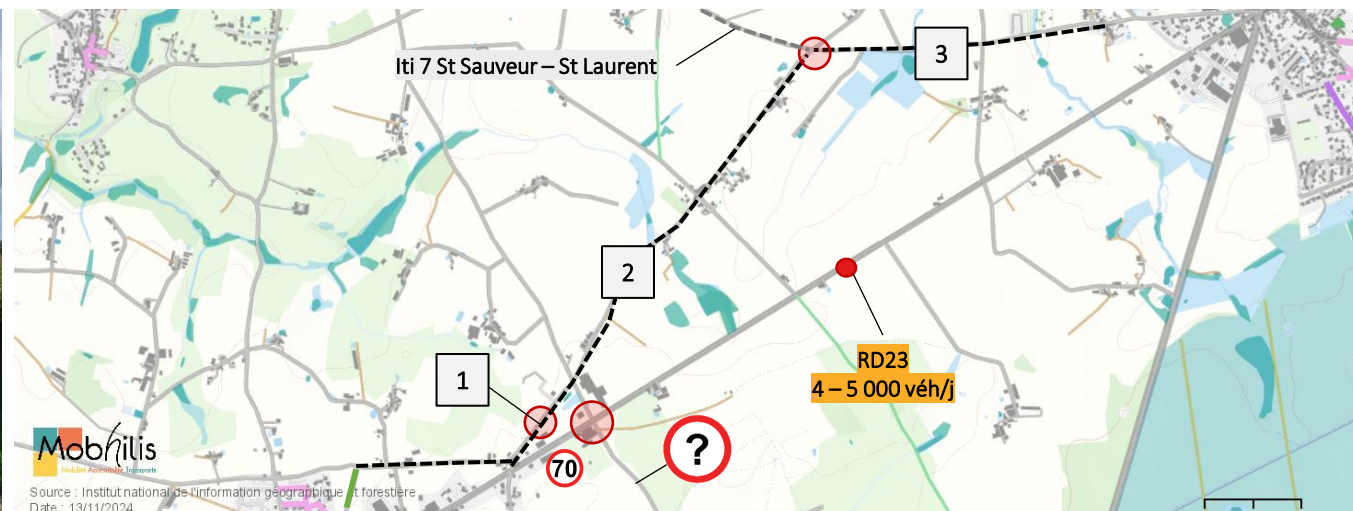
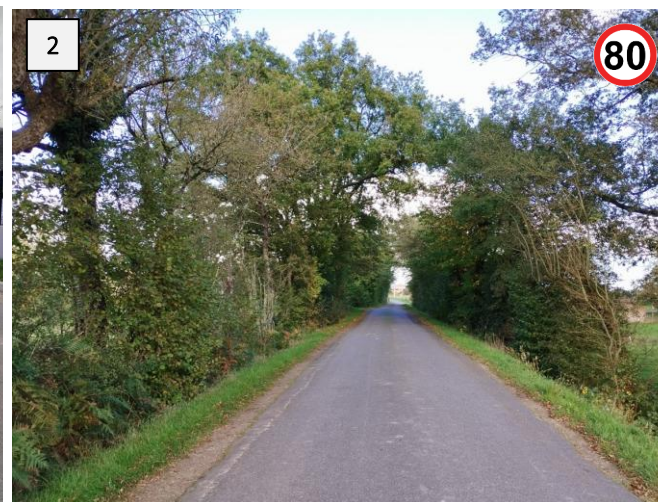
Priorité 3
2030 - >2032*

Routes : D23

Durée / distance / D+ : 17 min / 5,3 km / 25 m

(+) : routes secondaires, desserte stade Landemont et Natural'Parc

(-) : intersections RD, PL ZA Landemont, flux Natural'Parc



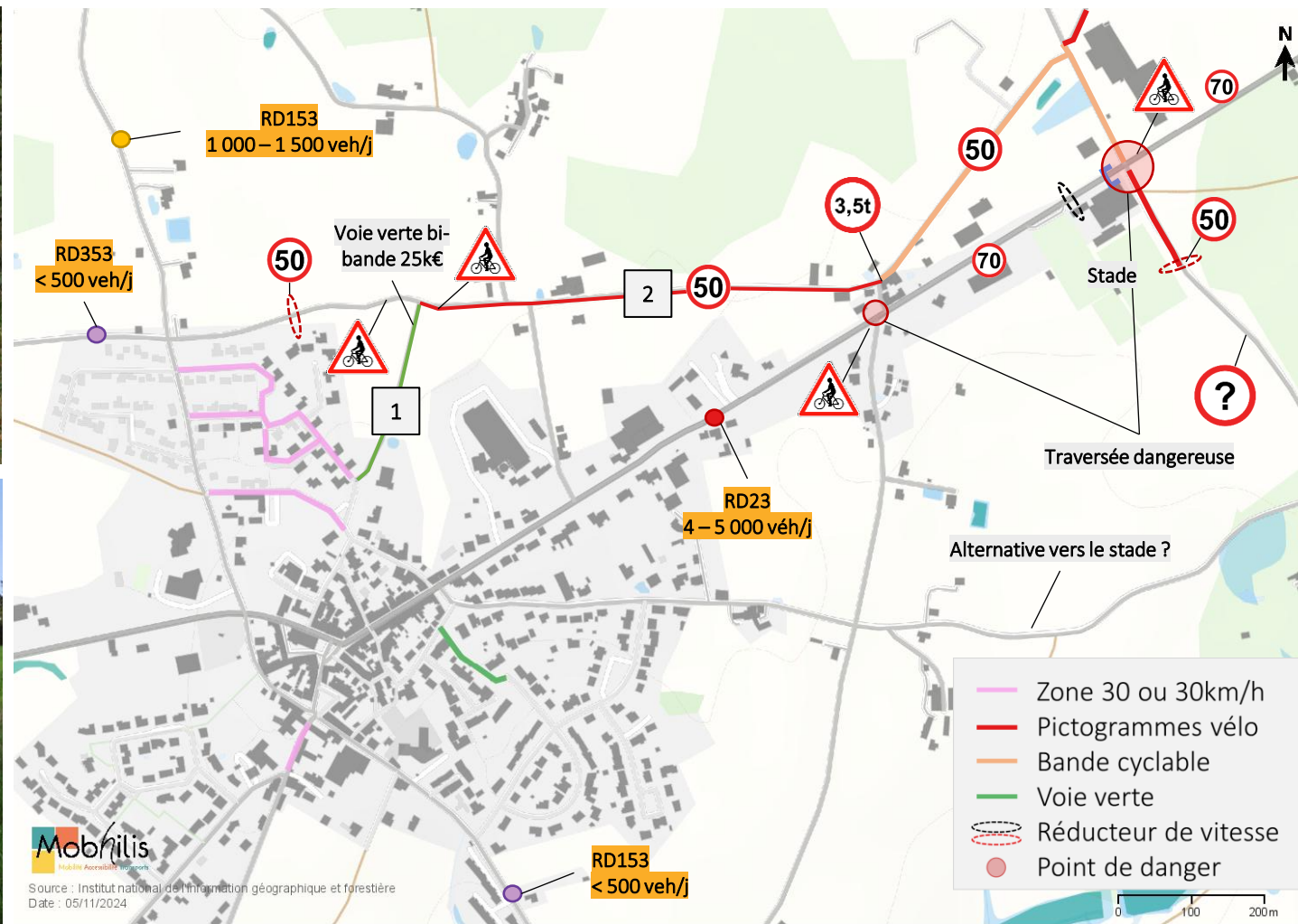
Landemont – Saint Laurent des Autels

Itinéraire n°6

3 360 m

48 000€ (dont voie verte 25k€)

Priorité 3
2030 - >2032*



Landemont – Saint Laurent des Autels

Itinéraire n°6

3 360 m

48 000€

Priorité 3
2030 - >2032*

Estimation linéaire d'aménagement	Longueur	Coûts	Détail
Voie verte bi-bande chem. de la Vicairerie	350	27 090 €	4 panneaux VV entrée/sortie + 2x A21 sur route secondaire
Picto vélo route Le Petit Château + 50km/h	650	1 535 €	2 panneaux 50km/h
Picto vélo L'Espérance + 50km/h	100	190 €	
Bandes cyclables ZA Landemont	300	2 340 €	Attention : chaussée rétrécie avec PL, dégradation bandes rapide
Bandes cyclables ZA landemont vers RD23	170	1 326 €	Attention : chaussée rétrécie avec PL, dégradation bandes rapide
Traversée reprise îlot central	20		Non chiffré, à définir avec le CD49
Pictos vélo + 50km/h stade + écluse	70	619 €	2 panneaux 50km/h + écluse réduction visuelle seulement
Pictos vélo hors aggro ZA vers Route de St Sauveur	1700	2 326 €	4 panneaux 50km/h + 2 A21 + 4 panneaux 70km/h. Attention revêtements "moyens".
Pictos vélo iti 7 - La Harlière	1100	836 €	Chiffrage commun iti 7
Écluses la Croix de Bel Air / Moulin de Bel Air		700 €	2 écluses provisoires 6xJ11 à l'entrée des villages avec limitation 50
Total	3360	36 962 €	
Total y compris main d'œuvre (estimation)		48 051 €	

*Itinéraire jugé important, peut être réalisé plus rapidement avec aides financières ou opportunité.

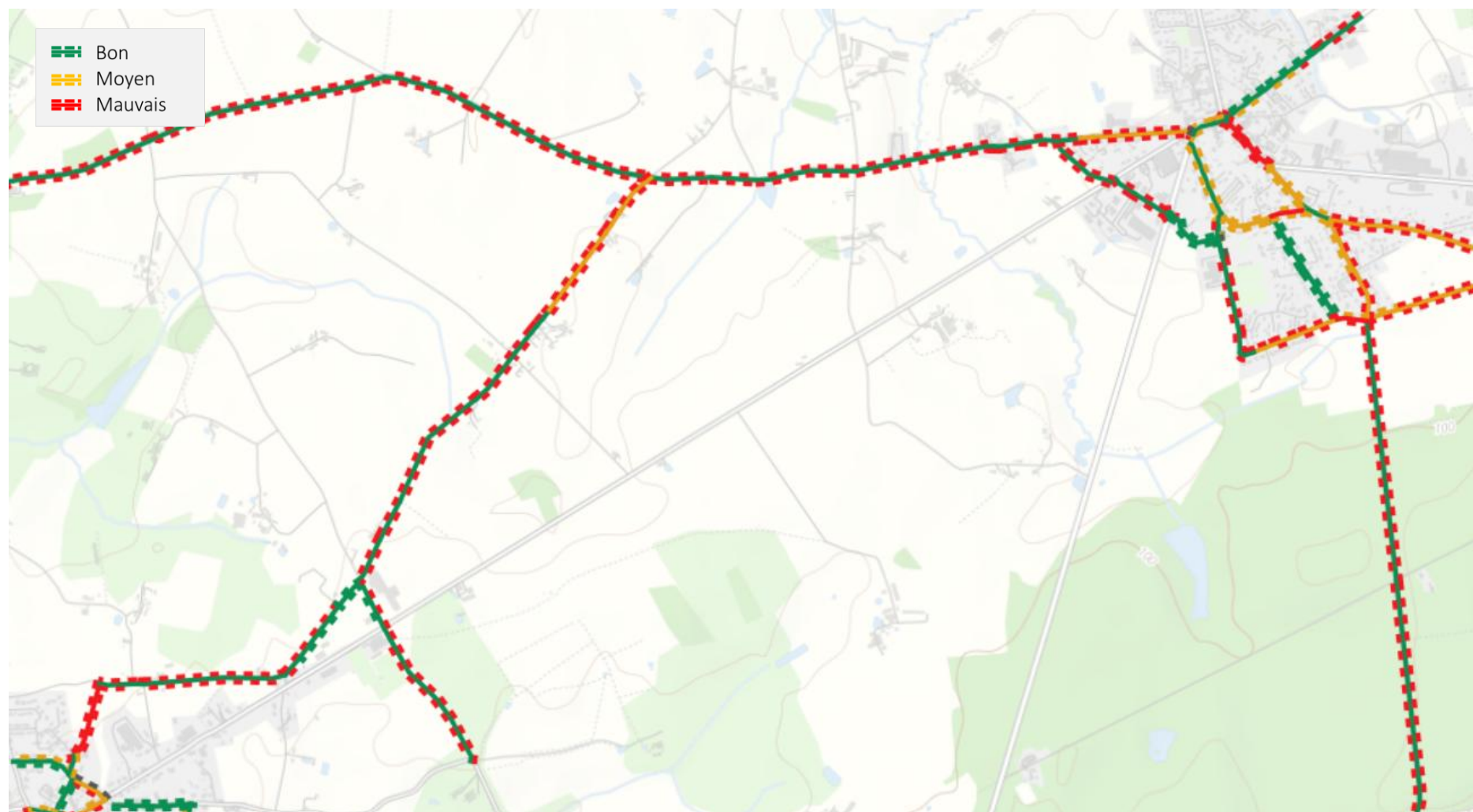
Landemont – Saint Laurent des Autels

Itinéraire n°6

3 360 m

48 000€

Priorité 3
2030 - >2032*



*Itinéraire jugé important, peut être réalisé plus rapidement avec aides financières ou opportunité.

Landemont – Saint Laurent des Autels

Itinéraire n°6

Traitement intersection non chiffré

Priorité 3
2030 - >2032*



Distance de visibilité mini (L)	à 50km/h	à 70km/h
STOP (8 sec)	112m	156m
Cédez-le-passage (10 sec)	139m	195m

Remarque : en cas de 3 voies, carrefour aménagé avec voie centrale de TàG, rampe... : ajouter + 1sec

Principes CD49©



Intersection avec franchissement en 2 temps existant. Nécessité de créer un passage dédié aux cyclistes dans l'ilot ? Régime de priorité différencié piétons / cyclistes. À travailler avec le CD49.

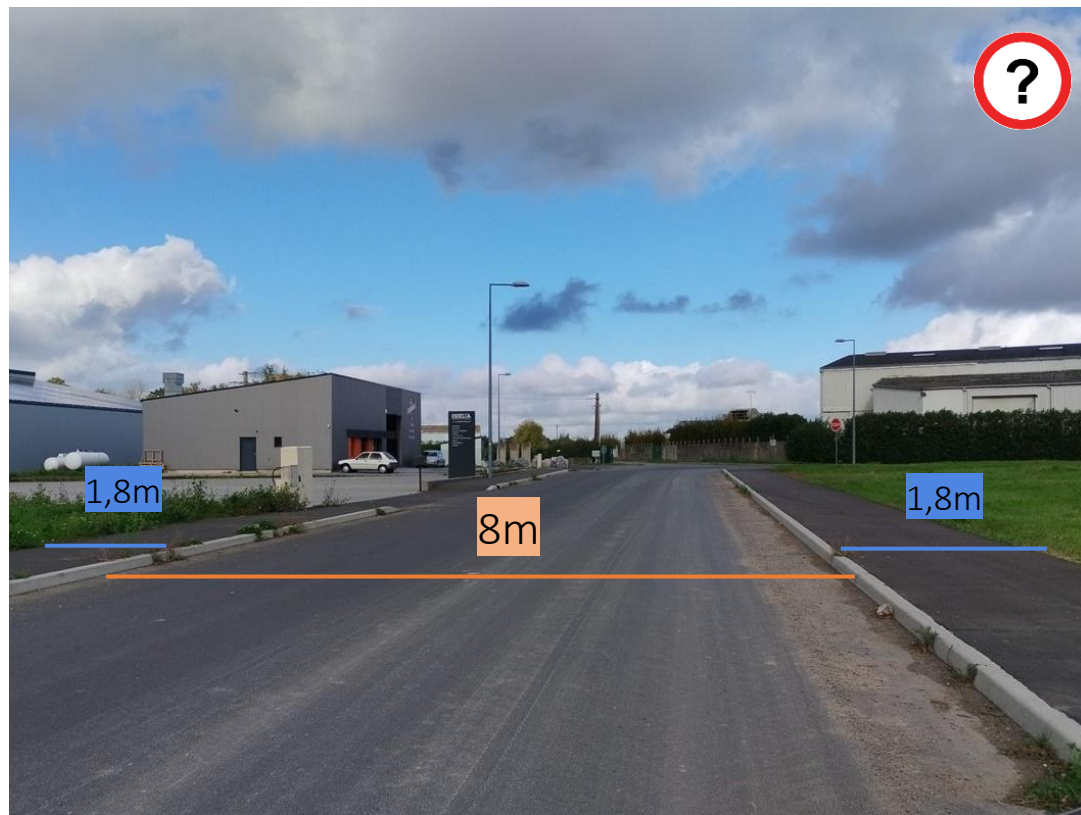
Landemont – Saint Laurent des Autels

Itinéraire n°6

470 m

Bandes cyclables : 6 000€

Priorité 3
2030 - >2032*



Voirie en Zone Artisanale, gérée par Mauges Communauté. Implantation de bandes cyclables sur la chaussée (1,5 m), entretien régulier nécessaire, dégradation rapide avec girations + PL. Attention réduction de la largeur roulable à 5m, insuffisant pour croisement 2 PL.

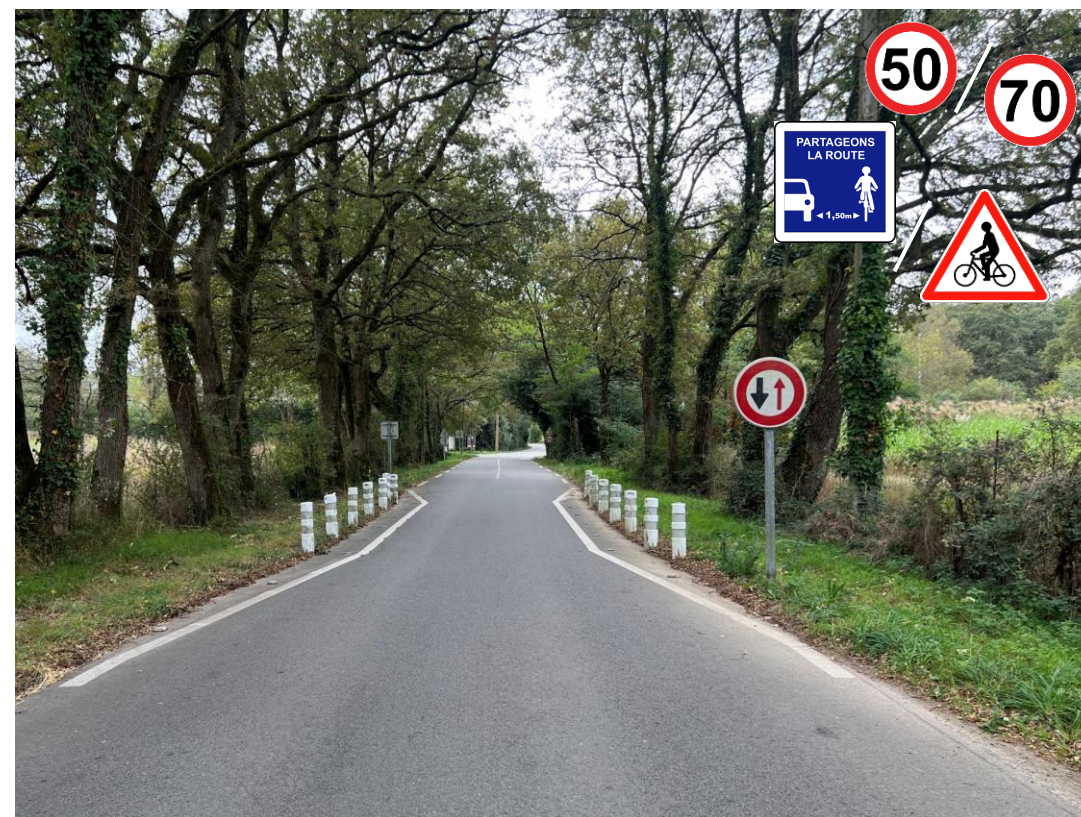
Landemont – Saint Laurent des Autels

Itinéraire n°6

2 800 m

Pictos vélo + écluse : 5 000€

Priorité 3
2030 - >2032*



Pictogrammes vélo sur la chaussée, limitation à 50km/h avec effet porte (écluse) à l'entrée des hameaux. Signalétique incitant le partage et redirigeant les motorisés vers les axes plus capacitaires. Laisser une largeur roulable pour franchissement des écluses par les tracteurs, réduction visuelle avec marquage sur chaussée.

Saint Christophe la Couperie – Saint Laurent des Autels

Itinéraire n°5

3 880 m

202 000€ (piéton : 154k€)

Priorité 3
2030 - >2032*

Routes : D154

Durée / distance / D+ : 15 min / 4,7 km / 35 m

(+) : Route moyennement circulée rectiligne, desserte village le Lattay

(-) : route départementale de transit.



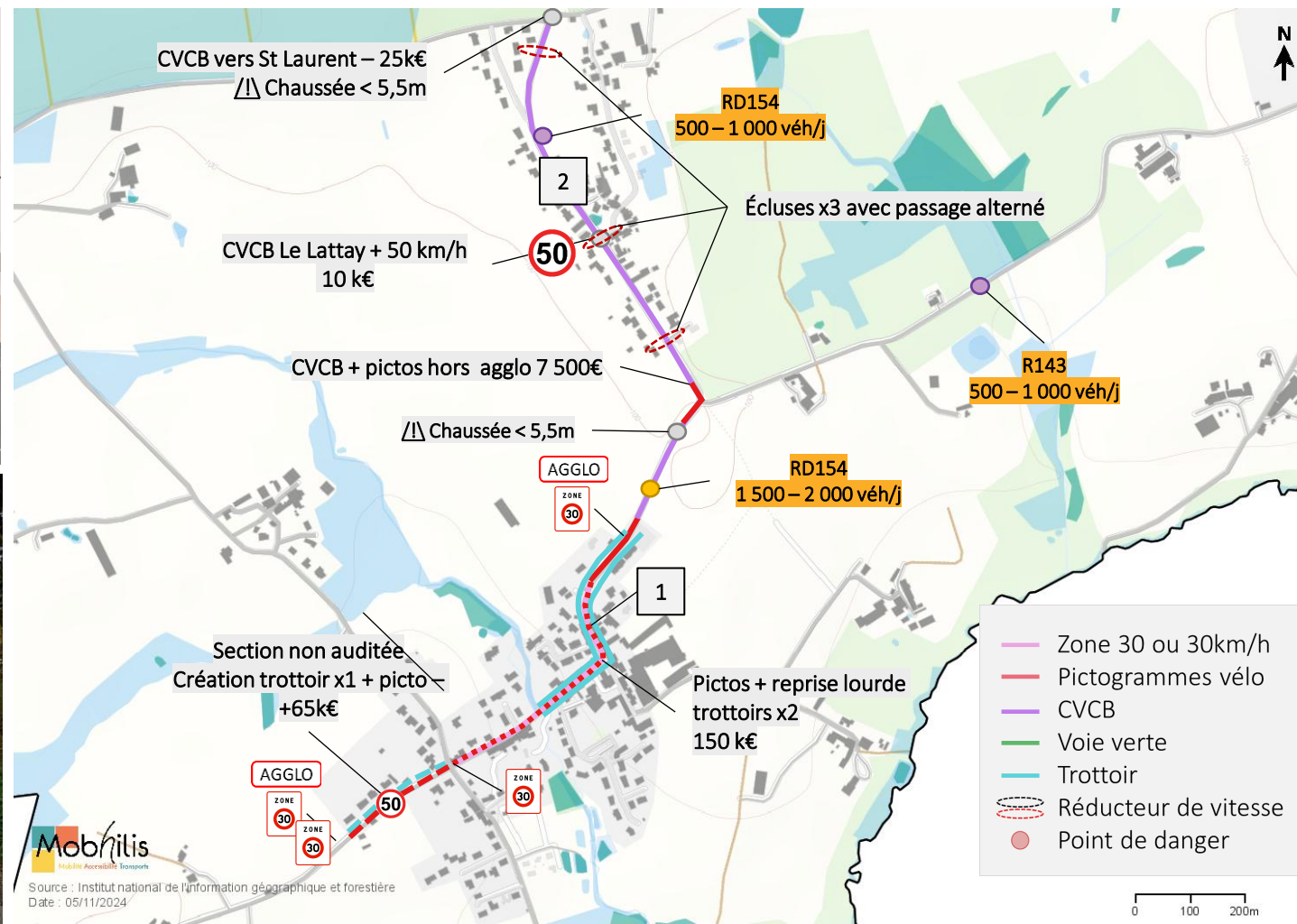
Saint Christophe la Couperie – Saint Laurent des Autels

Itinéraire n°5

3 880 m

202 000€ (piéton : 154k€)

Priorité 3
2030 - >2032*



Saint Christophe la Couperie – Saint Laurent des Autels

Itinéraire n°5 Sc1

3 880 m

202 000€ (piéton : 154k€)

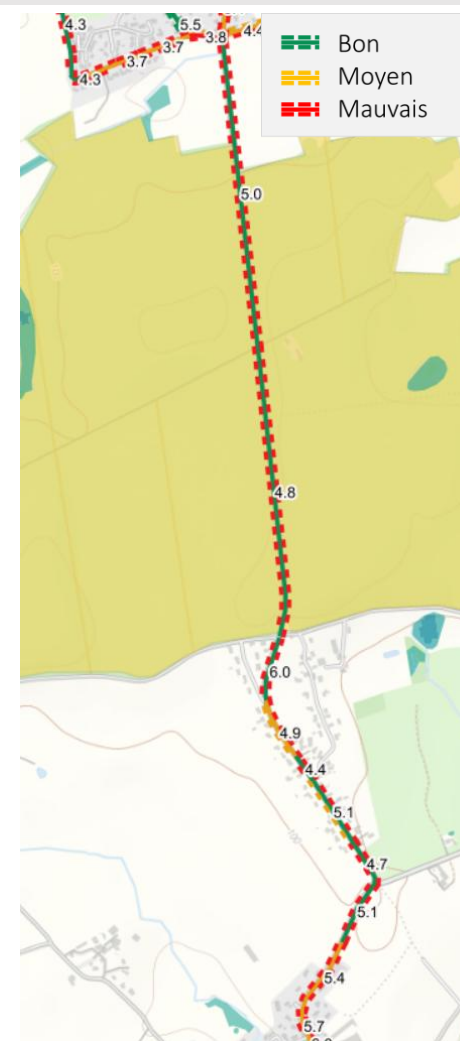
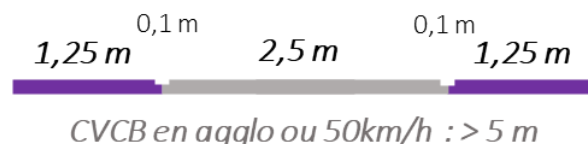
Priorité 3
2030 - >2032*

Estimation linéaire d'aménagement en agglo	Longueur	Coûts	Détail
Picto vélo en agglo D154 Rue de Venise / du Calvaire	800	1 520 €	
Zone 30 en agglo		850 €	2 marquages zone 30 + 2 panneaux entrée + 1 sortie + 2 ellipses 50
Reprise trottoir lourde agglo D154	350	119 000 €	
Total	1150	121 370 €	
Total y compris main d'œuvre (estimation)		157 781 €	

Estimation linéaire d'aménagement	Longueur	Coûts	Détail
CVCB hors agglo D154 avant Le Lattay	350	4 200 €	Reprise accotements non chiffrée - voirie < 5m
CVCB hors agglo D154 après Le Lattay	1700	20 400 €	Reprise accotements non chiffrée - voirie < 5m
CVCB Le Lattay	680	8 160 €	
Écluses Le Lattay x3		1 610 €	2 écluses provisoires 6 J11 + panneau C18-B15 passage alterné
Total	2730	34 370 €	
Total y compris main d'œuvre (estimation)		44 681 €	

*Itinéraire jugé important, peut être réalisé plus rapidement avec aides financières ou opportunité.

Attention élargissement voirie nécessaire sur certains tronçons < 5m (non chiffré). Voir carte ci-contre avec largeur de voirie et état revêtement voirie / accotements.



Saint Christophe la Couperie – Saint Laurent des Autels

Itinéraire n°5

3 350 m

CVCB : 40 000€ (sans élargissement RD)

Priorité 3
2030 - >2032*



CVCB en aggro et hors aggro, nécessite un abaissement de la vitesse à 70km/h sur l'ensemble du linéaire (exp. possible jusqu'au Lattay 1^{er} temps) et élargissement voirie sur certains tronçons < 5m (non chiffré).

Saint Laurent des Autels – RD763 / RD17 – RD154

Itinéraires n°15-16

1 300 m

162 000€ (piéton : 160k€)

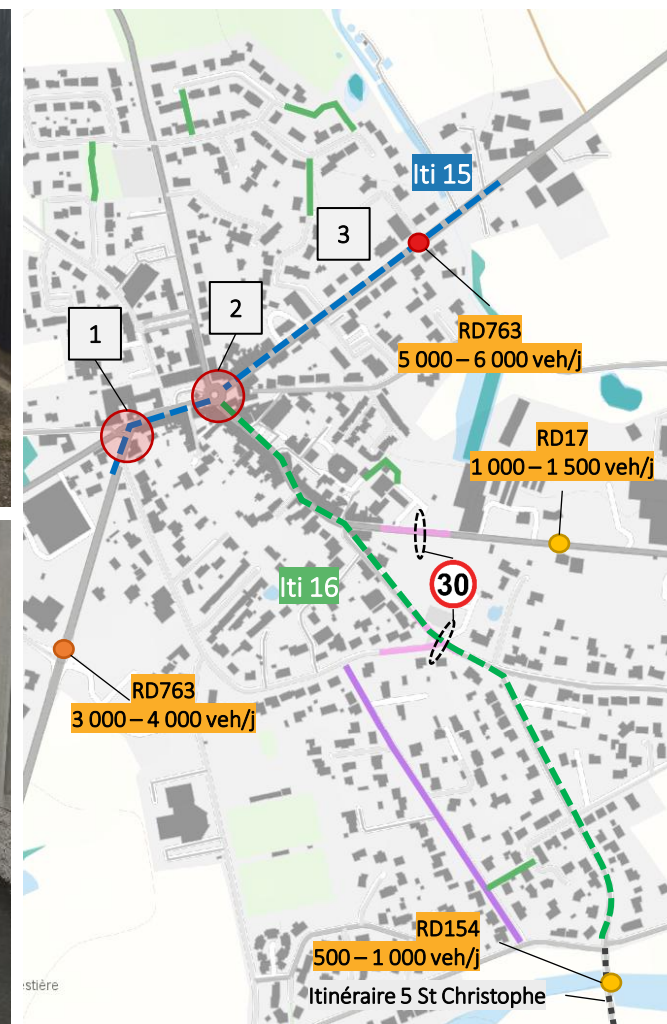
Priorité 3
2030 - >2032

Routes : D763, D17, D154

Durée / distance / D+ : ensemble des services-commerces se trouvant dans un rayon de 10 min à vélo, dénivelé faible

(+) : densité équipements commerces proximité

(-) : RD de transit majeur, flux poids lourds importants, espaces contraints



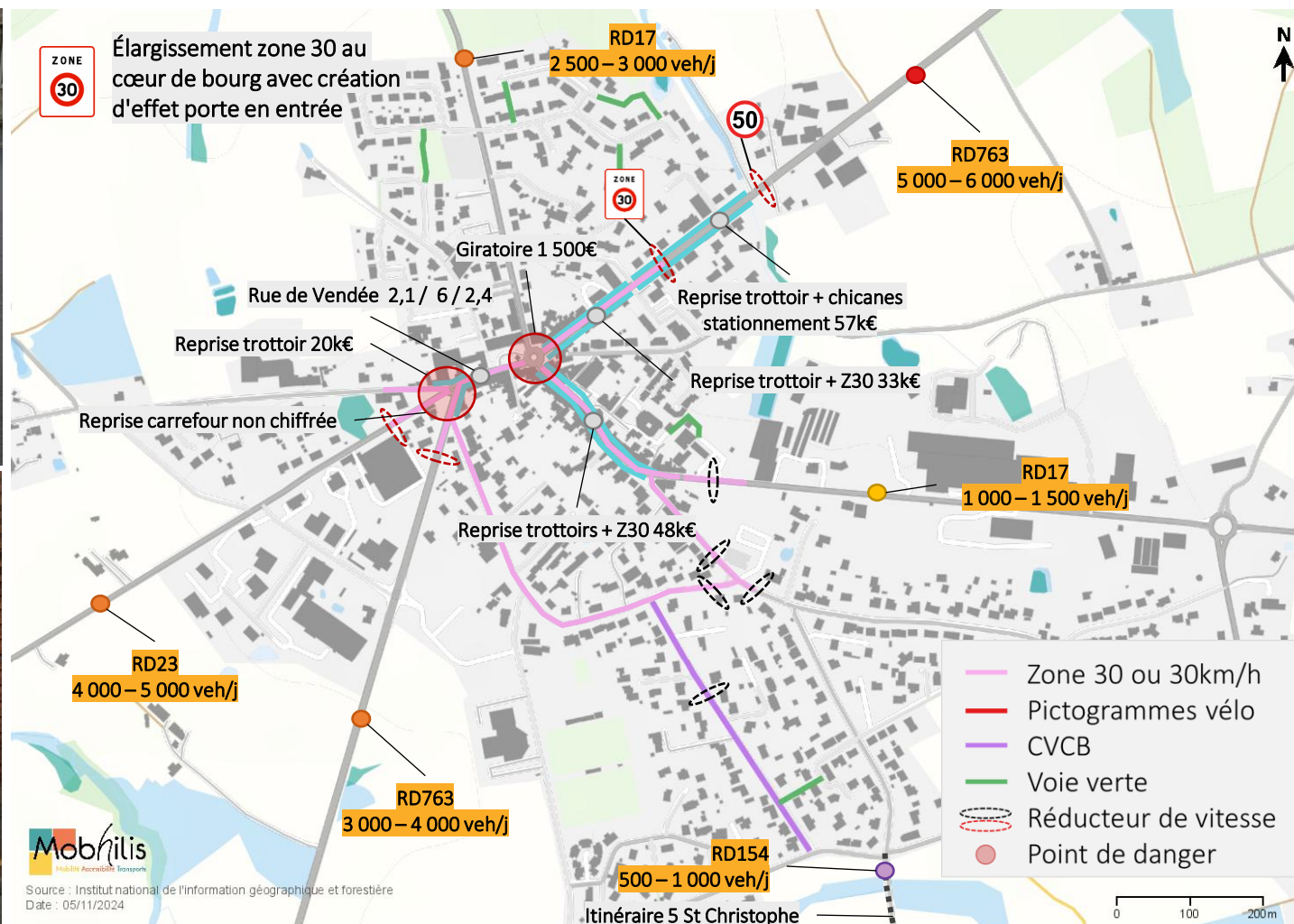
Saint Laurent des Autels – RD763 / RD17 – RD154

Itinéraires n°15-16

1 300 m

162 000€ (piéton : 160k€)

Priorité 3
2030 - >2032



Saint Laurent des Autels – RD763 / RD17 – RD154

Itinéraires n°15-16

1 300 m

162 000€ (piéton : 160k€)

Priorité 3
2030 - >2032

Iti 15 RD763 - Rue Joachim du Bellay

Estimation linéaire d'aménagement	Longueur	Coûts	Détail
Giratoire RD bande cyclable (exp.)	70	546 €	
Reprise lourde trottoirs R. J. du Bellay - N°1	150	25 500 €	
Reprise lourde trottoirs R. J. du Bellay - N°7038	200	44 000 €	2 chicanes de stationnement - 2/3 places
Reprise lourde trottoirs RD23-RD763	95	16 150 €	
Zone 30 bourg Rue J. du Bellay - Rue de Vendée			Non chiffré, selon aménagements avec CD49
Total	515	86 196 €	
Total y compris main d'œuvre (estimation)		112 055 €	

Iti 16 RD17 - Rue des Mauges

Estimation linéaire d'aménagement	Longueur	Coûts	Détail
Reprise lourde trottoirs RD17 - Rue des Mauges	220	37 400 €	
Picto vélo Rue Saint-Christophe	650	1 235 €	Attention revêtements "moyens"
Total	870	38 635 €	
Total y compris main d'œuvre (estimation)		50 226 €	

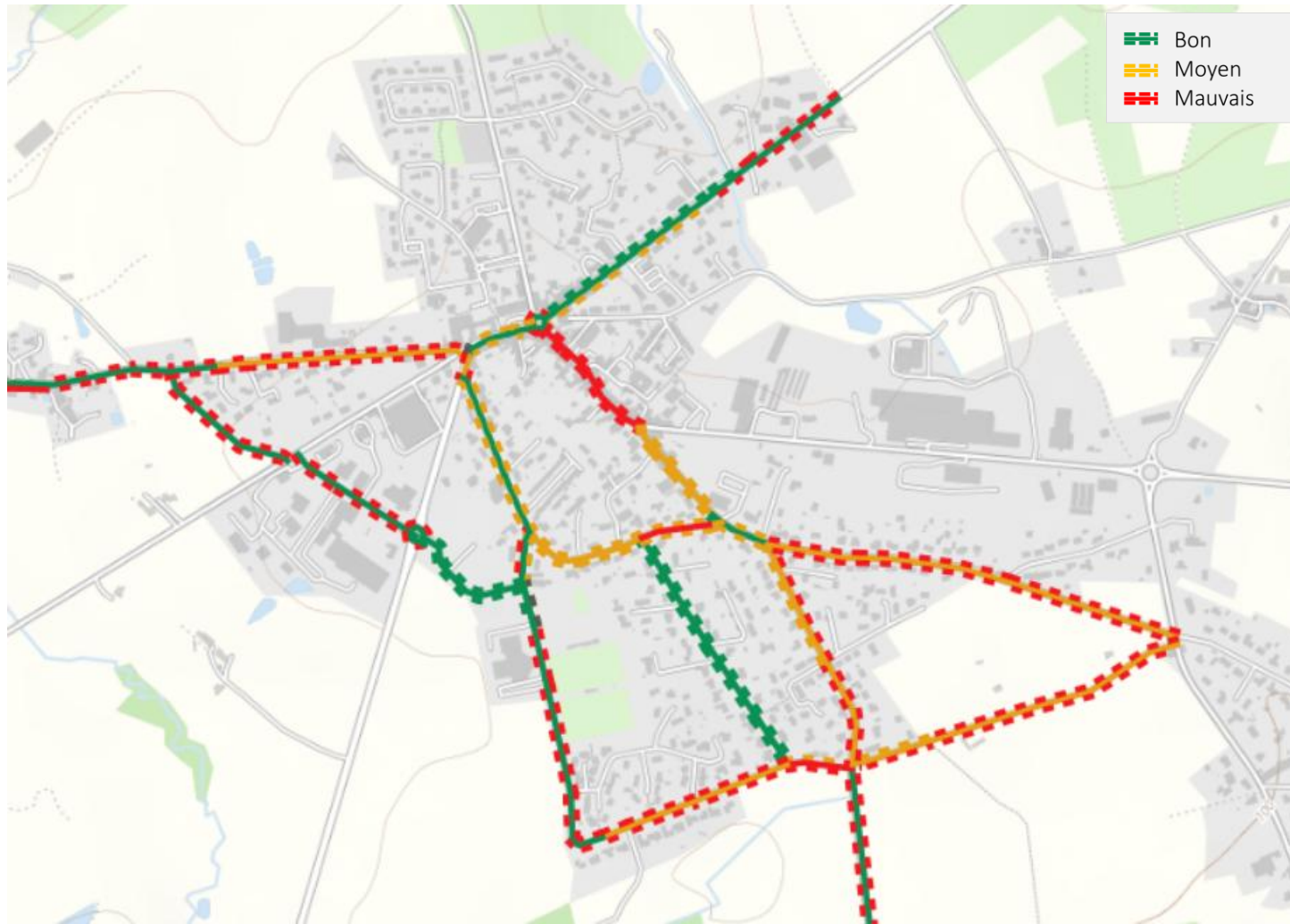
Saint Laurent des Autels – RD763 / RD17 – RD154

Itinéraires n°15-16

1 300 m

162 000€ (piéton : 160k€)

Priorité 3
2030 - >2032



Saint Laurent des Autels – RD763

Itinéraire n°15

75 m

Picto vélo giratoire : 500€

Priorité 3
2030 - >2032



Giratoire avec rayon de 13 m, largeur roulable 8,5 m. Espace contraint avec façades bâti et trottoirs.
Giratoire avec pictogrammes + zone 30. /!\ Attention trafic >5 000 véh./j, dérogation auprès du CD49.

Saint Laurent des Autels – RD763 – RD23

Itinéraire n°15

Non chiffré

Priorité 3
2030 - >2032



Principes schématiques de sécurisation intersection, diminution visuelle de l'ensemble des courbes (résine / résine pavée) et reprise des ilots non franchissables (colorés). L'entrée de la zone 30 doit impérativement être comprise par un aménagement type effet porte.

Saint Laurent des Autels –RD17 – Rue des Mauges

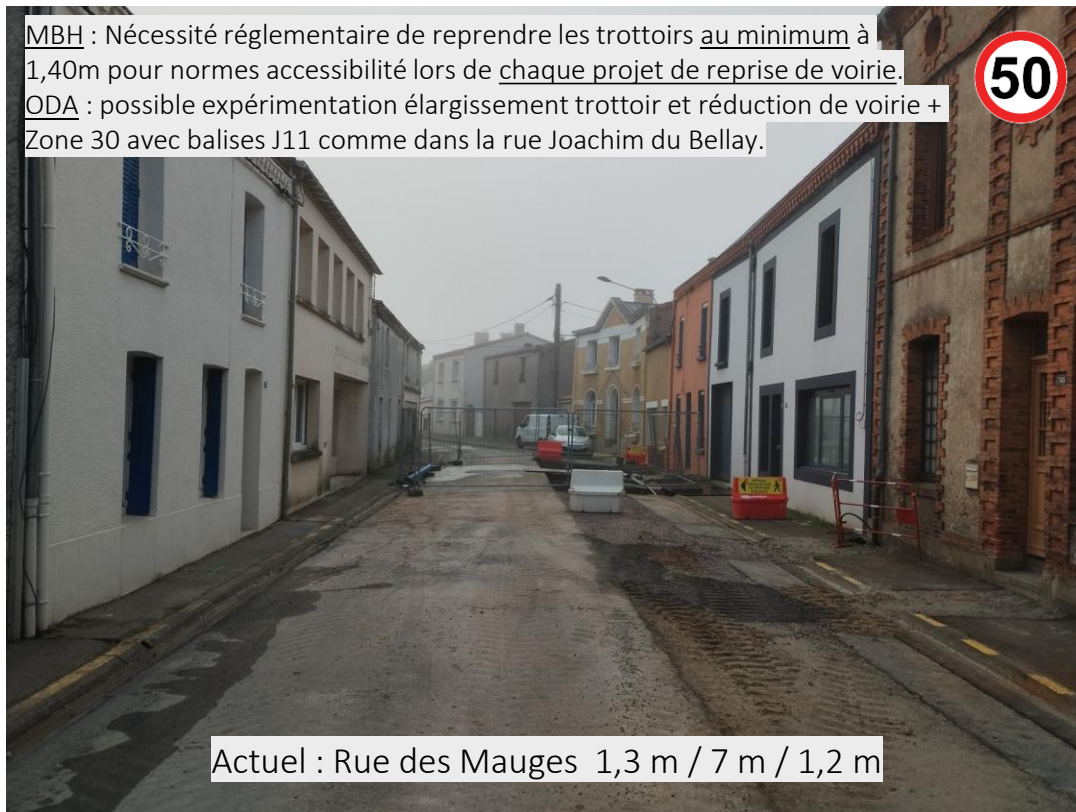
Itinéraire n°16

220 m

Création trottoirs : 48 000€

Priorité 3
2030 - >2032

MBH : Nécessité réglementaire de reprendre les trottoirs au minimum à 1,40m pour normes accessibilité lors de chaque projet de reprise de voirie.
ODA : possible expérimentation élargissement trottoir et réduction de voirie + Zone 30 avec balises J11 comme dans la rue Joachim du Bellay.



Actuel : Rue des Mauges 1,3 m / 7 m / 1,2 m



Projeté : Rue des Mauges 1,8 m / 5,8 m / 1,8 m

Reprise des trottoirs pour accessibilité, sécurité et confort piéton + crédibilisation de la zone 30. Emprise routière à limiter à 5,8 m-5,6 m selon standards CD49. Besoin stationnement riverains ?

Saint Laurent des Autels – rues résidentielles

Itinéraires n°17-18-19

3 900 m

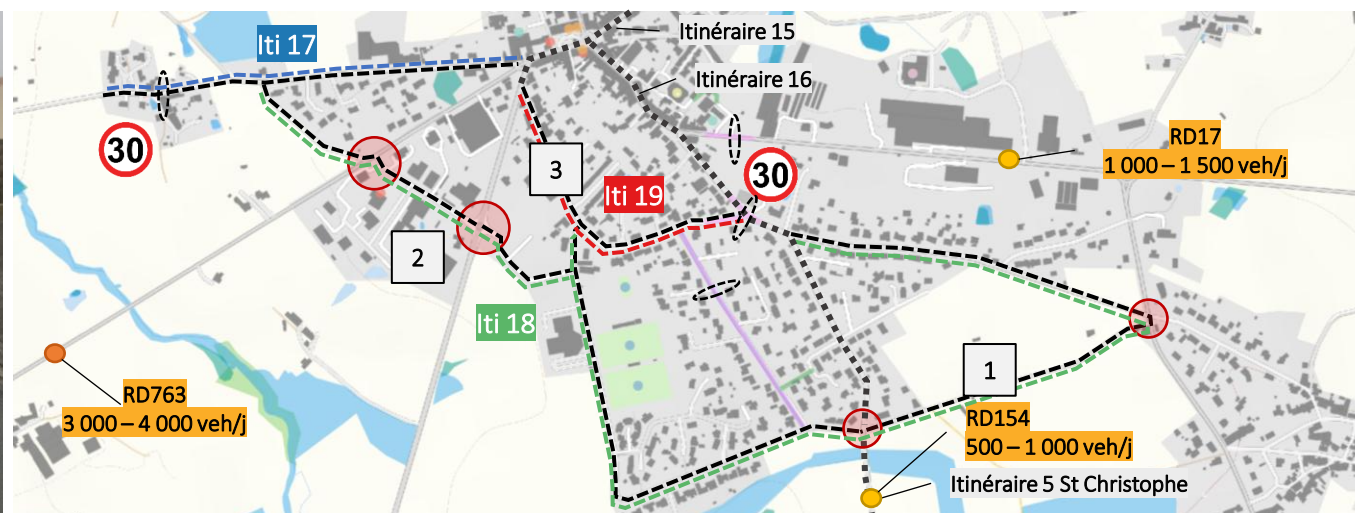
154 000€ (piéton : 133k€)

Priorité 2 & 3
2028 - < 2032

Routes : routes communales en lien avec RD

(+) : aménagements existants (plateaux),
alternatives RD763-RD154

(-) : traversées de RD circulées et vitesses non
retraitées dans les quartiers résidentiels



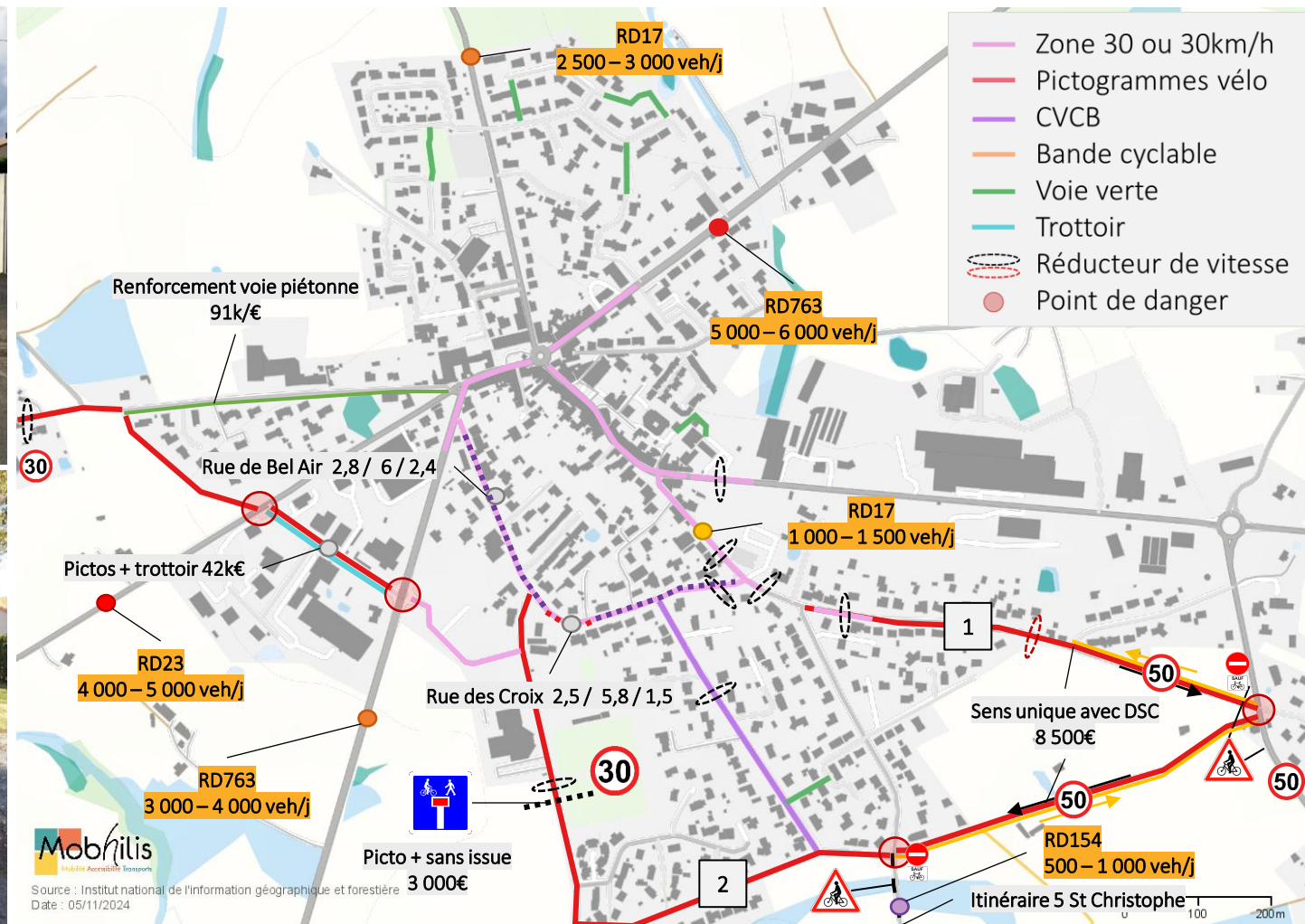
Saint Laurent des Autels – rues résidentielles

Itinéraires n°17-18-19

3 900 m

154 000€ (piéton : 133k€)

Priorité 2 & 3
2028 - < 2032



Saint Laurent des Autels – rues résidentielles

Itinéraires n°17-18-19

3 900 m

154 000€ (piéton : 133k€)

Priorité 2 &3
2028 - < 2032

Iti n°	Priorité	Estimation linéaire d'aménagement	Longueur	Coûts	Détail
Iti 17	Priorité 3 - 2030 - >2032	Voie "verte" + pictos La Harlière - Rue St Sauveur	400	70 000 €	Attention revêtement "moyen"
Iti 18	Priorité 3 - 2030 - >2032	Pictos + 50 Chemin de la Morale	220	418 €	Intersection RD23 non traitée, travail nécessaire avec CD49
		Pictos + 1 trottoir Rue des 2 Provinces	190	33 022 €	Intersection RD763 non traitée, travail nécessaire avec CD49
		Picto vélo Rue des Acacias	190	361 €	
		Pictos vélo + sans issue Rue du Stade + Rue des Landes	950	2 355 €	Attention revêtement "moyen" et "mauvais"
		Picto vélo + fermeture sauf La Petite Foucaudière	550	1 345 €	Attention revêtement "moyen"
		DSC bande + picto vélo Rue de la Rabotellerie	900	5 175 €	Chicanes stationnement non chiffrées, si besoin avéré. Attention revêtement "moyen".
Iti 19	Priorité 2 - 2028-2030	CVCB + zone 30 Rue de Bel air + Rue des Croix	500	6 000 €	Écluses non chiffrées. Attention revêtements "moyen" voir "mauvais".
Total			3900	118 676 €	
Total y compris main d'œuvre (estimation)				154 279 €	

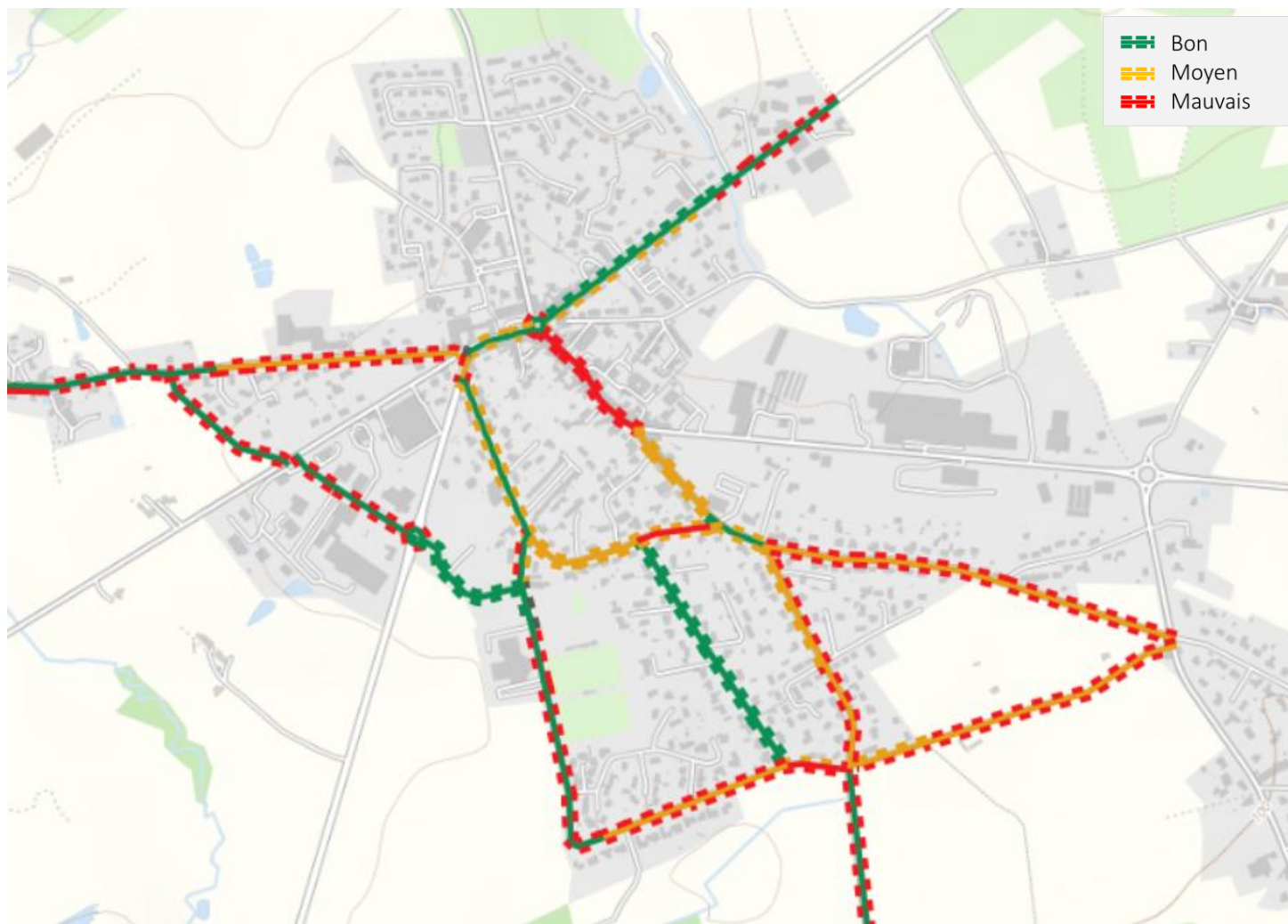
Saint Laurent des Autels – rues résidentielles

Itinéraires n°17-18-19

3 900 m

154 000€ (piéton : 133k€)

Priorité 2 &3
2028 - < 2032



Saint Laurent des Autels – Rue Saint Sauveur

Itinéraire n°17

500 m

Trottoir large : 91 000€

Priorité 3
2030 - >2032



Pérennisation / renforcement de l'aménagement existant. Qualification en voie verte ? Stationnement riverains nécessaire ?

Saint Laurent des Autels – Rues St Christophe et La Rabotellerie

Itinéraire n°18

900 m

Double-sens cyclable : 6 750€

Priorité 3
2030 - >2032



Projet de sens unique de la commune, en appui, un double sens cyclable (DSC) bande peut être implanté pour délimiter un espace dédié aux cyclistes. Prévoir emplacements stationnement visiteurs-riverains.

Saint Laurent des Autels – Rue de Bel air et des Croix

Itinéraire n°19

550 m

CVCB : 7 800€ (écluses non chiffrées)

Priorité 2
2028 - 2030



À court terme : création d'une CVCB dans les rues résidentielles avec écluses pour respect des vitesses et des principes de l'aménagement. Attention revêtements "moyens" voire "mauvais" à reprendre.
Besoin potentiel de stationnement motorisé et trottoirs-accotements larges (risque de stationnement illicite).

4. Stationnements cyclables

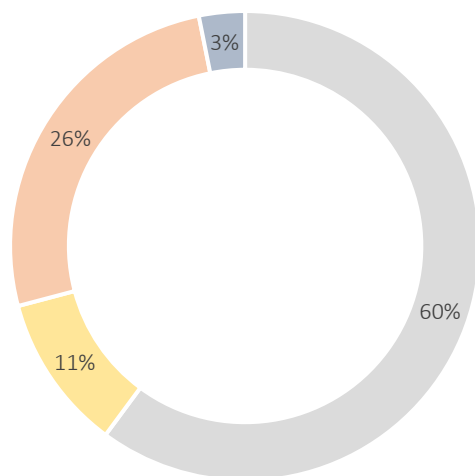
Stationner et sécuriser son vélo



Stationnements cyclables existants

Répartition sur la commune

Rencontrez-vous des problèmes pour stationner votre vélo ?

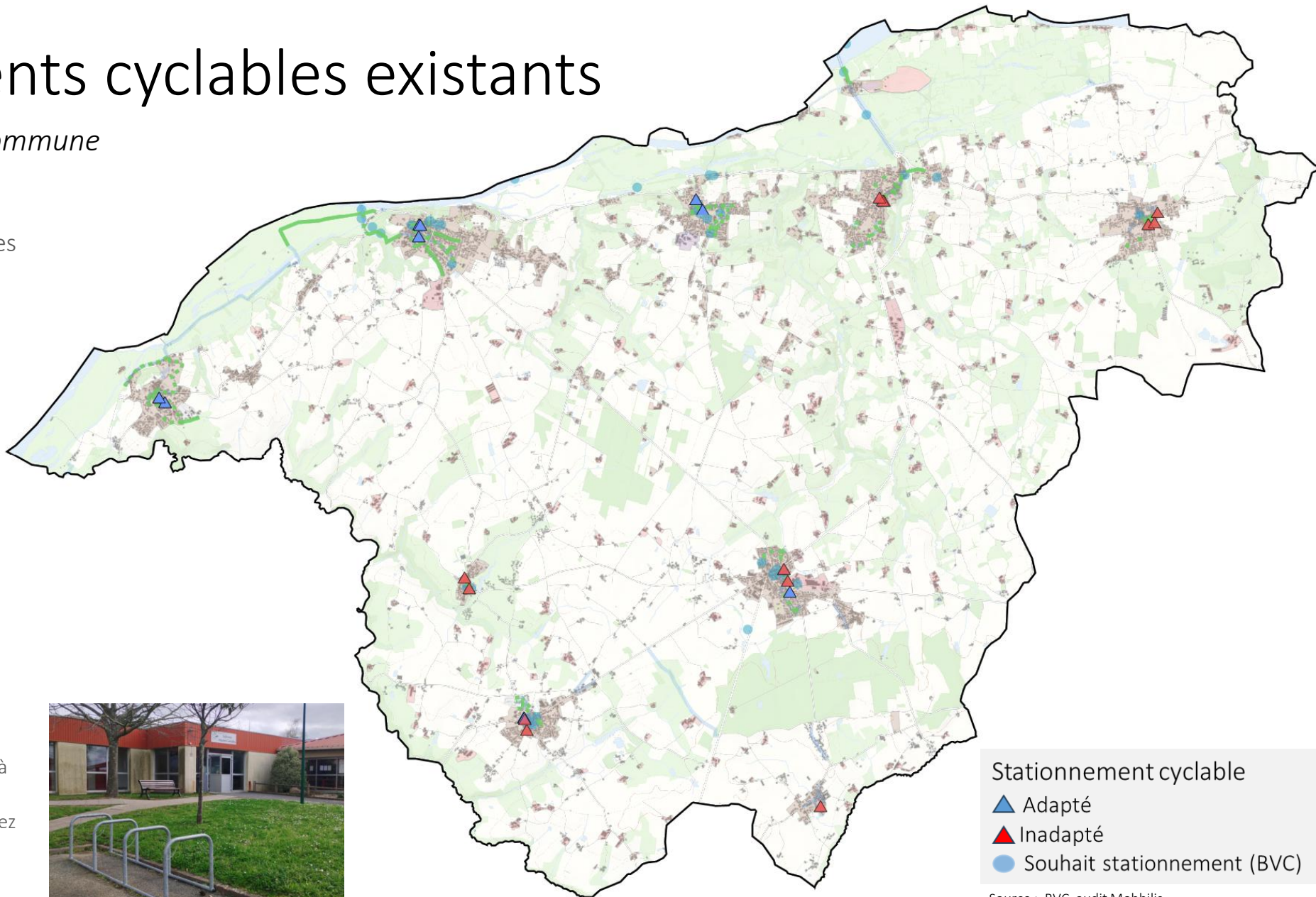


■ Non

■ Oui, je ne trouve pas de stationnement à proximité

■ Oui, le stationnement vélo n'est pas assez sécurisé (peur du vol)

■ Autre, préciser :



Source : BVC, audit Mobhilis

Stationnement cyclable

Du bon et du moins bon



Arceaux vélo pertinent devant une école



Stationnement peu lisible et trop proche du mobilier



Stationnement visible devant une médiathèque



Stationnement peu visible et inutilisable proche d'un arrêt ALEOP



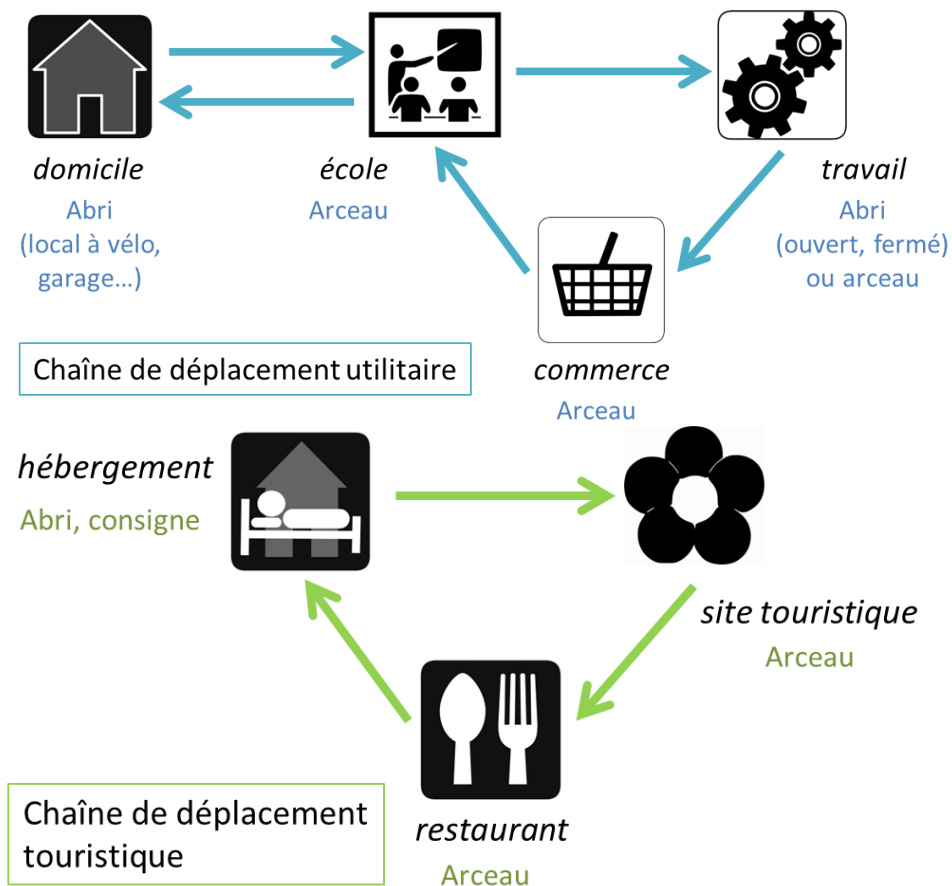
Stationnement visible mais inutilisable devant une structure de santé



Stationnement très visible mais mal positionné

Quels besoins de stationnement ?

Identifier les besoins et potentiels pour agir contre le vol et pour des trajets de proximité



Le besoin en stationnement est présent... en tout point de la chaîne de déplacement

Quel type de stationnement ?

Quel type de stationnement ?

Espace public,
commerces...

Écoles, équipements
publics, pôles
multimodaux*...

Pôles multimodaux*,
lieux de travail...

Quelques minutes

Quelques heures

Une journée ou plus



Arceaux

180 à 300 €/u



Abri non sécurisé

3 800 € l'abri pour 6 vélos

13 400 € pour 10 vélos



Abri sécurisé (box)

3 000 € pour 1 abris (2 vélos)

*Gares, aires de
covoiturage, arrêts de TC...

Coûts HT et pose non comprise,
très variables selon les modèles choisis.



Risque de chute du vélo, roue voilée assurée, les cyclistes boudent les pinces-roues au profit des autres mobiliers.



L'attache roue facilite le travail des voleurs, ils repartent avec la partie du vélo ayant plus de valeur.

Faciliter le stationnement vélo

Type de stationnements

1. Arceaux
2. Arceaux couverts
3. Arceaux vélos spéciaux
4. Box vélos



©Photo DNA / CEDRIC JOUBERT

Stationnements vélos

Proposition de remplacement et déploiement

Existant

Râteliers : 112 places

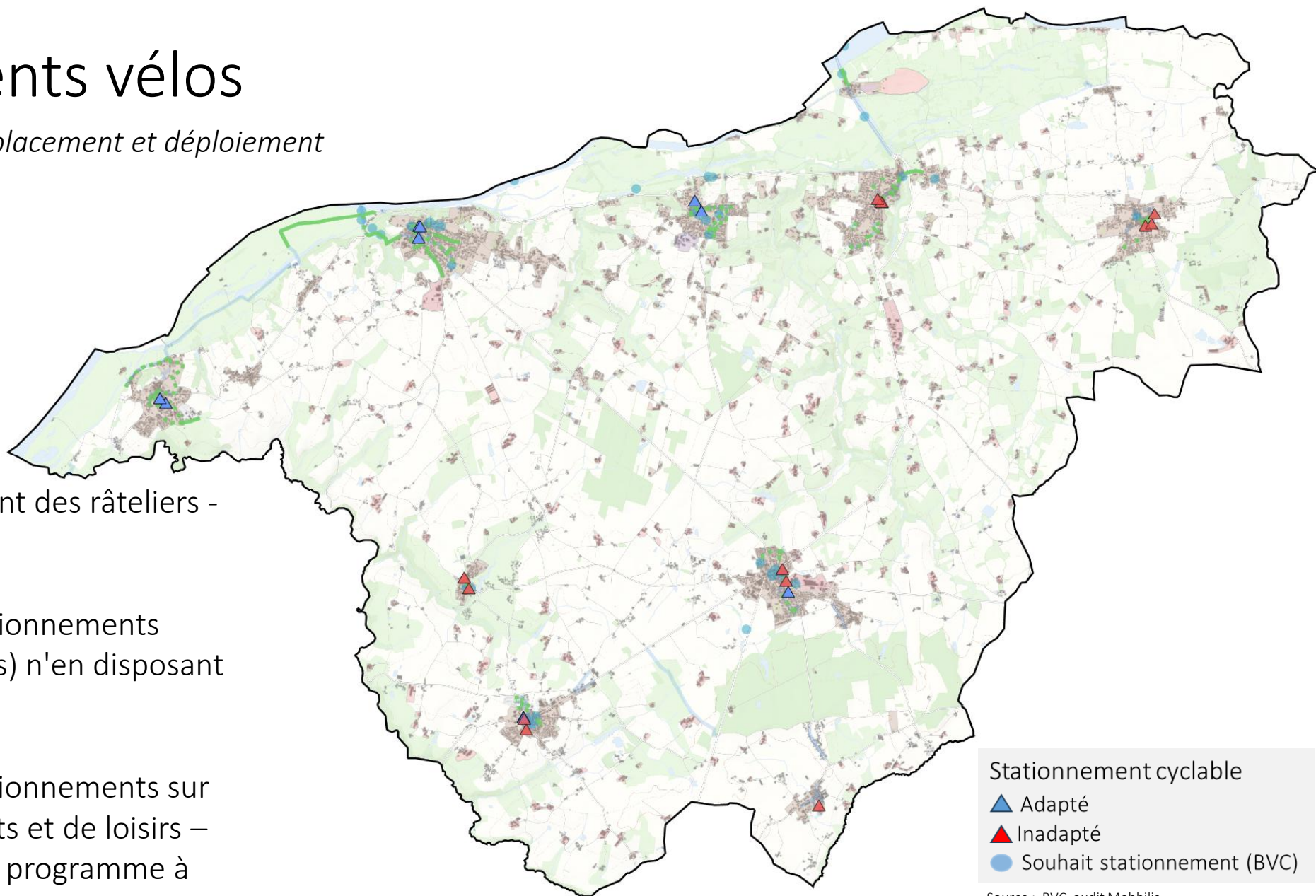
Arceaux : 41 places

Scénario 1 : remplacement des râteliers -
11 200€*

Scénario 2 : création stationnements
dans les écoles (x20 vélos) n'en disposant
pas –16 000€*

Scénario 3 : création stationnements sur
les équipements de sports et de loisirs –
État des lieux à réaliser – programme à
définir.

*fourniture seule



Source : BVC, audit Mobhilis

5. Jalonnement

Indiquer les itinéraires, identifier les points d'intérêt, rassurer les usagers



Typologie de jalonnement

Signalétique verticale

Panneaux d'identifiants

Dv11



Dv12



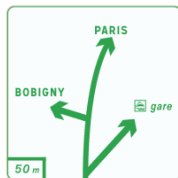
Panneaux de confirmation

Dv61

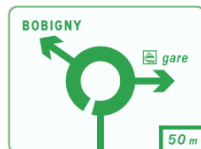


Panneaux de pré-signalisation

Dv42a



Dv42b



Dv43d



Dv43c



Dv43b



Dv43a



Dv43a

+ Dv11



Panneaux de position

Dv21a



Dv21a + Dv11



Dv21b



Dv21c



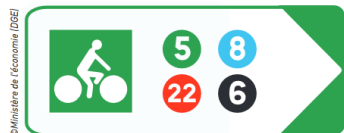
Dv21b + Dv12



Les panneaux Dv sont utilisés dans la signalisation directionnelle et le repérage des itinéraires et réseaux cyclables. Ils se déclinent en panneaux d'identifiants, de position, de pré-signalisation et de confirmation issus de l'IISR cinquième partie dans sa version du 9 janvier 2019.

Typologie de jalonnement

La signalétique des boucles locales de loisirs



●	De 4 à 5 étoiles	Très facile	Idéal à faire en famille
●	De 6 à 8 étoiles	Facile	Abordable par tous les pratiquants
●	De 9 à 12 étoiles	Difficile	Pour un cyclotouriste habitué
●	De 13 à 16 étoiles	Très difficile	Pour un randonneur expérimenté et sportif

Les boucles locales sont des itinéraires circulaires de 5 à 100 km. Elles sont identifiées par une numérotation à un, voire deux chiffres, apposée sur une « pastille » colorée stipulant sa difficulté.

Cette cotation est définie dans le référentiel national édité par la Direction générale des entreprises du Ministère de l'économie de 2016 : « Cotation de la difficulté des itinéraires touristiques à vélo », en fonction des distances, de la dénivelée positive cumulée, du type de voie et de leur niveau de service, de la pente.

La signalétique au sol



Figurine encadrée (cf. article 66)



Double chevrons - exemple



Double chevrons avec figurine - exemp



Double chevrons complétés par un numéro d'itinéraire cyclable- exemple

Le marquage sur la chaussée est réglementé et les possibilités sont limitées à l'apposition de figurine et de chevrons.

Les doubles chevrons peuvent être complétés par des indications sur l'itinéraires (numéro, distance, temps ...)

Dans le cas d'une voie verte, le marquage est moins contraint.

Les relais informations services



Les relais information service (RIS) permettent aux usagers :

- De se repérer sur un territoire au-delà du seul itinéraire
- De comprendre l'articulation du réseau cyclable
- De trouver des informations touristiques ou logistiques ne relevant pas de la signalisation directionnelle,
- De leur communiquer et leur faire la promotion du réseau cyclable

Règles du jalonnement

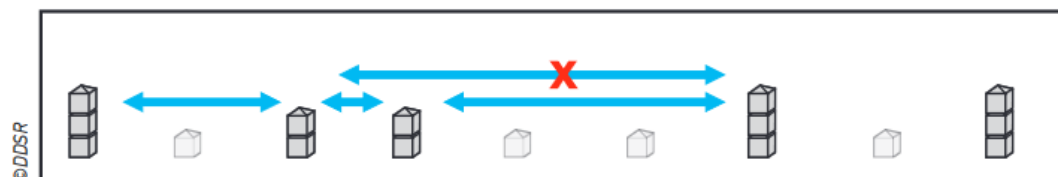
La règle d'écran

La règle d'écran

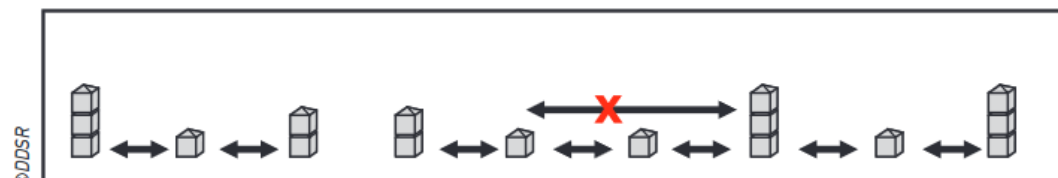
Lorsque plusieurs pôles de niveau équivalent se succèdent, on peut considérer que le premier « fait écran » aux suivants qui, de ce fait, n'ont pas à être mentionnés.



Tracés des liaisons entre pôles principaux avec prise en compte de la règle d'écran.



Tracés des liaisons à partir des pôles intermédiaires vers les pôles intermédiaires ou vers les pôles principaux.



Tracés des liaisons vers les pôles de proximité : logique identique, avec prise en compte de la règle d'écran.

- 1 Les liaisons principales
- 2 Les liaisons intermédiaires
- 3 Les liaisons de proximité



Les pôles principaux



Les pôles intermédiaires



Les pôles de proximité

Les liaisons marquées d'une croix rouge ne peuvent exister du fait de l'application de la règle d'écran.



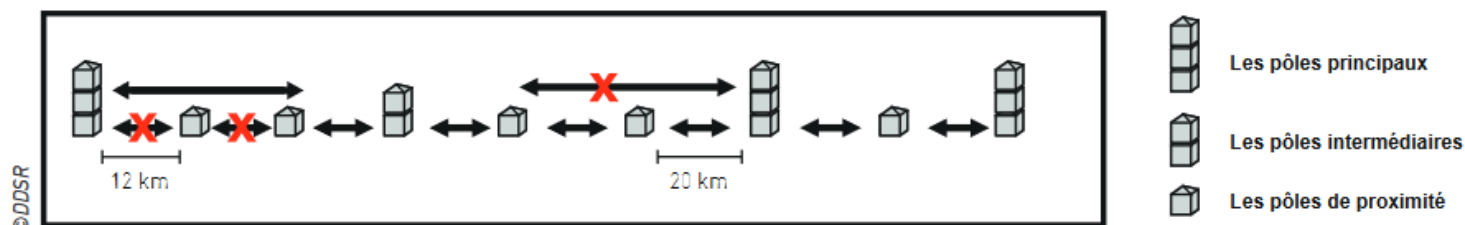
Source : [guide Vélo et Territoire du jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables](#)

Règles du jalonnement

La règle de domination

Lorsqu'un pôle de niveau inférieur est situé à moins de 14 km (une heure) d'un pôle de niveau supérieur, ce dernier « domine » le premier et permet de ne pas le signaler. C'est typiquement le cas de nombreuses villes périphériques d'une ville-centre importante.

Exemple : en approche de Lyon par la ViaRhôna, on peut considérer qu'il n'est pas nécessaire de signaler Vaulx-en-Velin ni Villeurbanne. Attention cependant, ces mentions peuvent avoir une utilité du point de vue des gestionnaires du réseau urbain.



La règle de domination annule la règle d'écran.

La règle de domination ne s'applique pas car la distance est > à 14 km

Application de la règle de domination



Source : [guide Vélo et Territoire du jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables](#)

6. Fiches actions services, animations et communication

*Donner envie de faire du vélo, apprendre
à faire du vélo, se procurer un vélo et
réparer son vélo*



Inauguration d'aménagements



Selon le type d'événement et le nb de pers / structures

Description

Informers la population autour d'un **événement festif** pour l'inauguration d'un aménagement. Ce moment privilégié permet d'acter la **concrétisation d'un investissement fort** pour **améliorer la pratique du vélo**. C'est également un temps qui permet d'**expliquer leurs coûts** et les temps de réalisation mais aussi les éventuelles **contraintes techniques** qui ont déterminé l'aménagement mis en œuvre. Les usagers peuvent être invités à tester et commenter les aménagements.

En amont de la création de l'ensemble du réseau, la ville de Clermont-Ferrand a par exemple proposé de venir **tester en situation réelle** un tronçon d'aménagement pour avoir le retour d'**usagers** sur différentes caractéristiques du futur réseau express cyclable (plan du réseau, marquage, signalétique, mobilier...).

Un + : les **associations d'usagers** et autres structures liées au vélo peuvent se joindre à l'événement pour mettre en avant leurs actions et permettre de tester des vélos sur place.



CCEG



CC Blain



Vélocité Montpellier

Mise en Œuvre



Porteur

communes, communauté de communes



Partenaire(s)

Collectif Mobilité, associations, acteurs locaux



Temporalité

à chaque réalisation d'aménagement conséquent



Suivi et évaluation

Nombre de personnes présentes aux événements, satisfaction des usagers

Jalonner les itinéraires cyclables



Selon mobilier et type de signalétique

Description

En complément d'une carte des aménagements et des itinéraires, la mise en place d'une **signalétique spécifique au vélo rassure** les usagers locaux et **guide** les touristes.

Si elle peut être élaborée au niveau communal, la **signalétique verticale** (panneaux normés) se pense plutôt à une **échelle plus large** afin d'articuler la distance avec les points d'intérêts. Un **plan de jalonnement** suppose ainsi un **dialogue** entre la commune, l'intercommunalité, le Département, la Région et les instances du tourisme afin de proposer une signalétique succincte et pertinente.

Toutefois, il est possible pour la commune d'indiquer des boucles ou des points d'intérêt locaux par de la **signalétique horizontale** (marquage). Une indication de la distance et du temps de trajet estimé permet aux usagers moins confiants de se rassurer. Attention à l'entretien dans le temps et à indiquer la direction à chaque carrefour.

Attention : privilégier des itinéraires sécurisés a minima (aménagements dédiés ou très peu circulés) pour ne pas envoyer des néo-cyclistes ou des touristes sur des routes trop dangereuses.



Mise en Œuvre

Porteur

Collectivité en partenariat avec EPCI, Département, Région, offices de Tourisme

Partenaire(s)

EPCI, Département, Région, Office du Tourisme

Temporalité

Établir une liste des itinéraires locaux avant la mise en place d'une stratégie commune avec partenaires.

Suivi et évaluation

Retour des usagers (locaux et touristes), questionnaires de satisfaction (Office du Tourisme), labellisation des itinéraires.

Savoir rouler à vélo dans les écoles



Pour une école : 2 j ETP de préparation ; 1000 € pour un intervenant extérieur. Coût moyen par élève entre 40€ et 60€ (source : CVCTM 2024)

Description

Instaurer le **Savoir Rouler à Vélo (SRAV)** dans les écoles élémentaires de la commune pour apprendre aux enfants à circuler à vélo en confiance et sécurité. Délivrance d'un permis vélo en fin de session (10h d'apprentissage minimum).

3 blocs d'apprentissage : savoir pédaler et savoir circuler (cours de récréation, gymnase, parking, stade...), savoir rouler à vélo (mise en situation réelle de circulation sur la voie publique). Peut être complété d'un bloc mécanique cycle.

S'assurer de la disponibilité de vélo et casques pour tous les enfants (usage de leurs propres vélo et apports complémentaires par l'intervenant, achat d'une flotte par la collectivité).

Mise en Œuvre



Porteur

Service éducation, sport, mobilité ou environnement de la collectivité



Partenaire(s)

Association de cyclistes / sportives / de prévention, Education Nationale, Département



Temporalité

10h d'apprentissage, à répartir sur temps scolaire, périscolaire ou extra-scolaire.



Suivi et évaluation

Nombre de permis délivrés



SRAV dans une école de Nantes Métropole



[guide déployer le Savoir Rouler à Vélo sur son territoire \(2024\)](#)



Essai de VAE ou Vélo-cargo



Coûts : À partir de 350 € HT la demi-journée

Description

Dans le but de **faire découvrir le matériel cyclable** disponible au grand public (notamment VAE et Vélo-cargo), des animations de prestataires privés ou associatifs peuvent être réalisées. Par exemple, il est possible d'organiser des animations les jours de marché pour **toucher un maximum de personnes**. Cela peut **interpeler les passants** qui viendront s'intéresser aux modèles proposés.

L'objectif est de **mettre en avant les potentiels de ces vélos** qui peuvent **répondre à certains freins de la mobilité à vélo** (transport des enfants, courses, longue distance, relief important...).

Les **coûts importants** de ces vélos peuvent être **dissuasifs**, une session d'essai permet de conforter un besoin et d'affiner ses envies.

Mise en Œuvre



Porteur

Collectivité ou Association locale



Partenaire(s)

Association locale ou prestataire privé



Temporalité



Suivi et évaluation

- Retours d'expérience,
- Observation du nombre de VAE ou vélos spéciaux sur la commune



La Sonnette-Redon faisant tester des vélos-cargo



<https://www.babboe.fr/velo-cargo-essai-de-conduite/journees-test-babboe>



Stationnement provisoire lors d'événements



Se renseigner auprès des équipementiers

Description

Mise en place de solutions de **stationnements vélo provisoires** lors des événements sur la commune (Fête de village, kermesses des écoles, 14 Juillet...) ou à la période estivale (espaces de baignade, loisirs, lieux d'intérêts). Ce mobilier provisoire permet d'**inciter la pratique du vélo** lors de moments festifs et de **réduire la pression du stationnement automobile** autour du lieu.

Des entreprises proposent de louer des équipements spécifiques, mais il est possible d'utiliser de simples barrières de police type vauban.

Attention : prévoir une **communication en amont** pour inciter les usagers à venir en vélo et expliciter les conditions de stationnement (surveillé / non surveillé), inciter à venir avec **son propre antivol**.



Mise en Œuvre



Porteur

Collectivité et associations



Partenaire(s)

EPCI



Temporalité

Chaque événement d'ampleur sur la commune



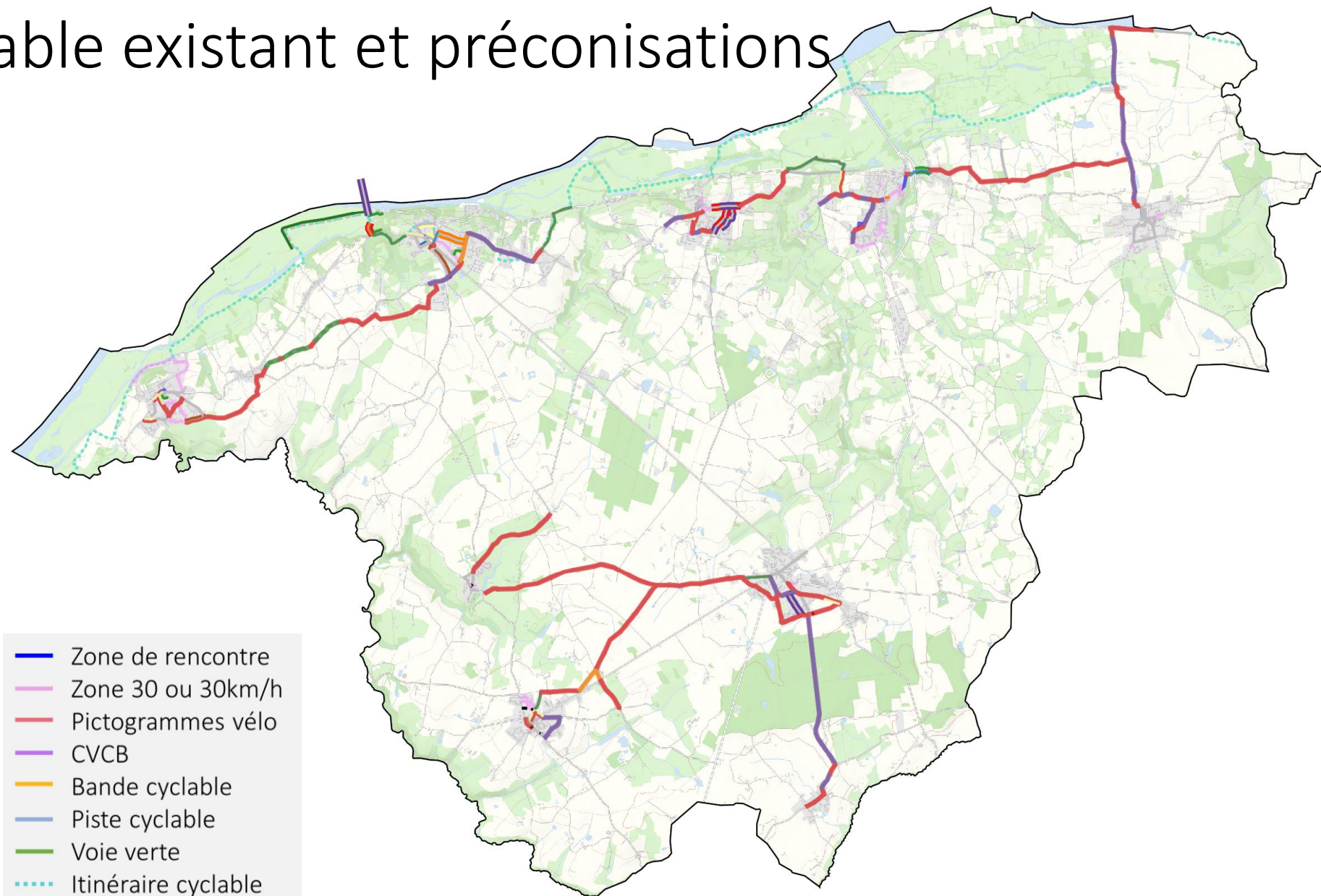
Suivi et évaluation

- Nombre de vélos stationnés lors des événements
- Retours des usagers

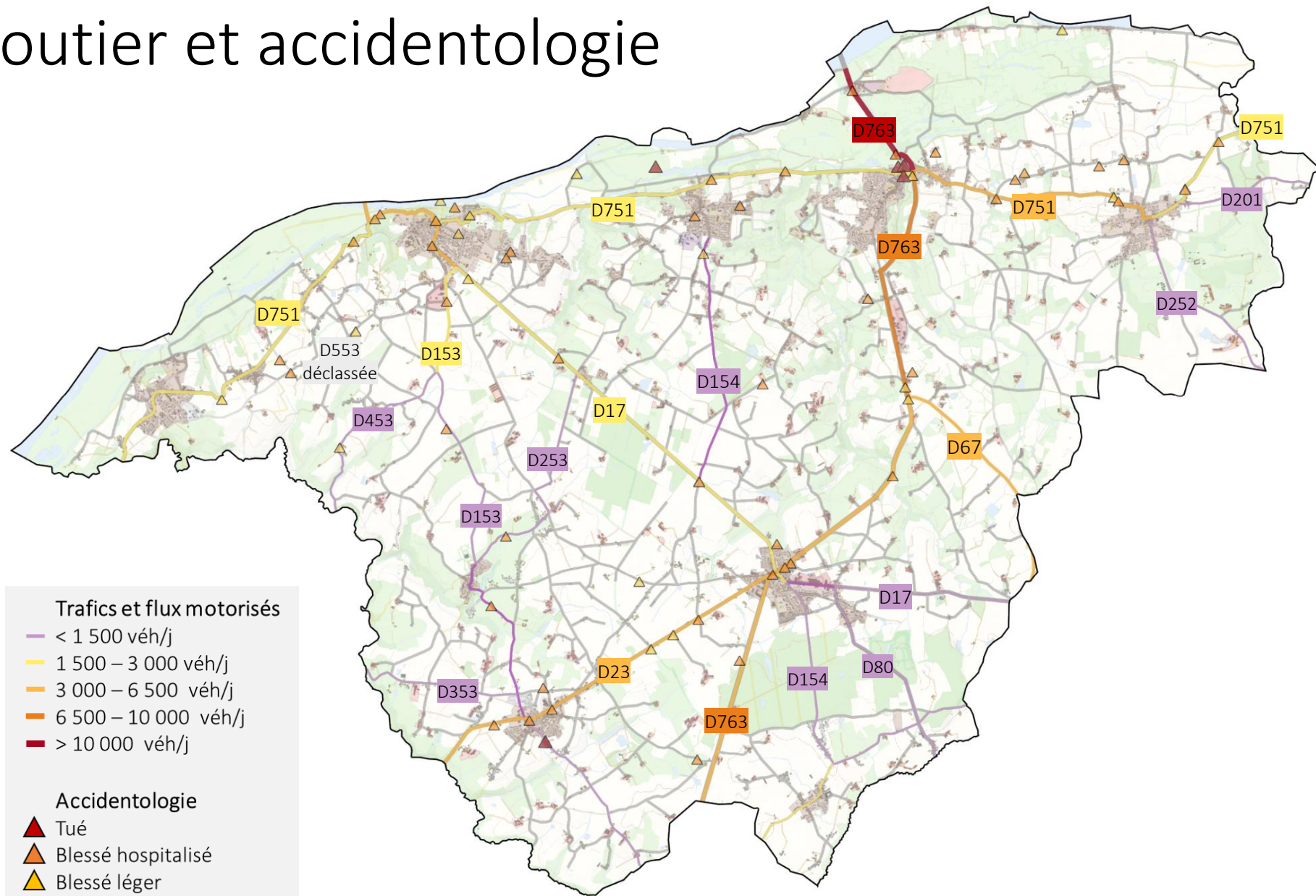
6. Annexes



Réseau cyclable existant et préconisations

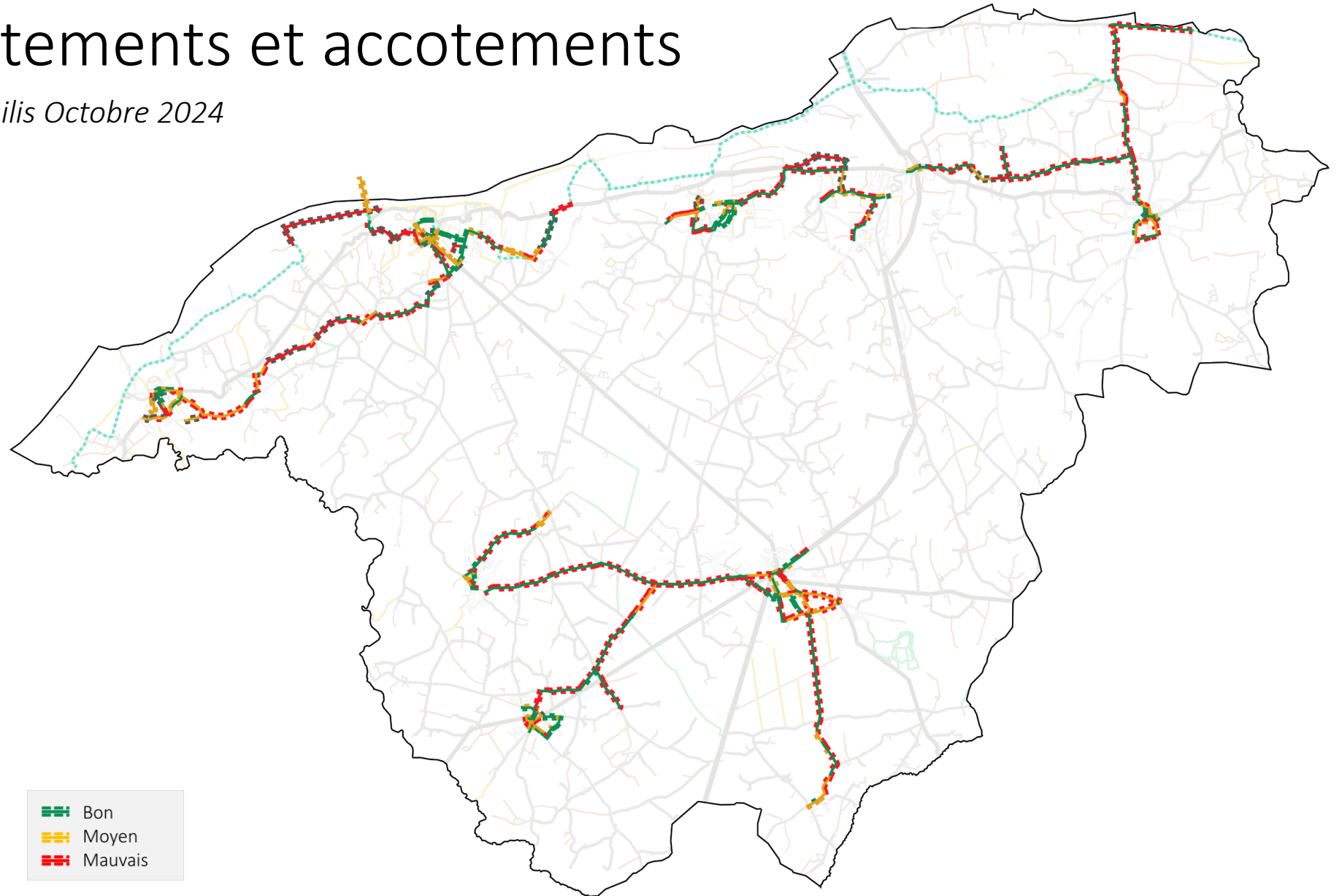


Voirie, flux routier et accidentologie



Qualité revêtements et accotements

Audit terrain Mobhilis Octobre 2024



Enjeux environnementaux

Itinéraires cyclables

