



# La Bicyclette

N° 75

Septembre  
2018

Association Place au vélo  
6 bd Olivier Couffon - 49000 Angers  
02 41 44 35 44 - [placeauvelo.angers@laposte.net](mailto:placeauvelo.angers@laposte.net)  
<http://placeauveloangers.fr>

## ÉDITORIAL

### Tout ça pour ça...

Après deux ans de réunions, de contestations et de propositions, les améliorations apportées au projet de la ligne B du tramway pour les vélos sont bien minces. On pensait que l'expérience des ratés de la 1<sup>re</sup> ligne serait prise en compte, et qu'un bon travail en amont entre les différentes parties aurait permis d'aboutir à une circulation facile le long du trajet de cette 2<sup>e</sup> ligne.

Mais non : les obstacles persistent au fur et à mesure que les échéances se rapprochent. Parmi les arguments qu'on nous oppose : largeur insuffisante pour une bande cyclable, pas de zone 30 car on ne peut pas faire rouler les voitures moins vite que le tramway, les vélos ne peuvent pas traverser avec les piétons s'il n'y a pas de feu. Un autre obstacle vient d'une vision particulière du partage de l'espace urbain : en qualifiant le vélo de mode doux pour la promenade, il est rejeté du côté des piétons, et peut donc en partager les espaces alors que les différentiels de vitesse conduisent à des situations d'insécurité pour tous et des conflits d'usage.

Par ailleurs, le champ de compétences de la mission tramway ne concerne que les abords immédiats de la ligne. Nous espérons rencontrer les interlocuteurs en charge des travaux connexes car il est difficile d'avoir une vision globale de la circulation, notamment des vélos, pour prioriser les passages et donc les aménagements le long de la ligne quand il n'y a pas d'alternatives. Enfin, vous le savez bien, « Angers n'est pas Copenhague ou Amsterdam et donc il faut faire avec ».

Alors, comme sur la 1<sup>re</sup> ligne, les vélos vont continuer à slalomer entre bandes sur trottoir ou double-sens plus ou moins large, bande sur chaussée, voie verte partagée, portions à 50 km/h sans espace cyclable, voie de bus trop étroite, passage entre les rails sans compter les changements de côté de circulation.

Beaucoup de temps, d'énergie pour un résultat qui au final reste insuffisant : à certains endroits le vélo perd même des aménagements existants plutôt que d'en gagner.

*Françoise, Roselyne, Jean-Michel*

### Dans ce numéro

- Belle-Beille en chantier... les cyclistes oubliés !
- Les Ponts-de-Cé est-ouest et nord-sud
- Vélo-école au Trois-Mâts, Saison 1
- Tramway : des loupés programmés
- Géovélo, l'application qui vous guide collaborativement !
- Mairie 5 sur 5 : usage et limites
- Transport multimodal de Mazé au Ralliement
- Baromètre des villes cyclables
- Confusions au débouché du pont de Verdun

### RDV de l'association

• **Dimanche 23 septembre.** *Carto-partie*, détails page 8.

• **Dimanche 7 octobre.** *Sortie vélo*, détails page 8.

**Réunions des adhérents :** N'hésitez pas à venir **mercredi 10 octobre** à 20 h, date de la prochaine réunion, au local du boulevard Couffon.

Tous les deux mois, cette rencontre permet d'échanger entre adhérents, qu'ils soient très actifs ou moins engagés. Venez apporter vos remarques ou propositions, et y trouver des informations qui ne figurent pas forcément dans la Bicyclette ni sur notre site.

<http://placeauveloangers.fr>

## Belle-Beille en chantier... les cyclistes oubliés !

Comme le centre-ville, le quartier de Belle-Beille est en chantier depuis de nombreux mois (mise en place d'un réseau de chaleur et préparation de l'arrivée du tramway sur l'avenue Patton). On entend beaucoup parler des problèmes rencontrés par les automobilistes, qu'en est-il des cyclistes ?

La mise en place du réseau de chaleur a mené à la fermeture de la piste cyclable (voie verte) qui passe derrière le vélodrome et remonte vers l'université. Pendant de longs mois (même une fois les travaux finis), la piste était impraticable. Depuis quelques semaines, il y a un superbe revêtement. Je ne peux aujourd'hui que conseiller aux cyclistes qui viennent du centre-ville et qui veulent aller vers l'université ou vers Beaucauzé d'utiliser cet itinéraire. Le seul point noir est son accès au niveau du boulevard Beaussier.

Les autres axes pour traverser le quartier d'est en ouest (av. Patton ou av. Notre-Dame-du-Lac) sont à déconseiller car potentiellement dangereux.

1. Sur l'avenue Marius Briand, celle qui permet d'accéder à l'avenue Notre-Dame-du-Lac à partir de la place de Farcy, les bus y sont déviés. Une bande cyclable existe, mais la largeur des bus (et même des voitures) fait que lorsque les bus dépassent les cyclistes, ces derniers se retrouvent serrés contre le trottoir (surtout avec le bus 1 qui est long).

2. Sur l'avenue Patton, la largeur de la chaussée a été réduite. La bande cyclable a été supprimée. Dans la descente (et la montée), il est impossible pour les voitures de doubler (rappelons que les voitures doivent laisser 1 m entre le vélo et la voiture). Or, malgré l'étroitesse et la limitation à 30 km/h, de nombreuses voitures doublent les cyclistes en prenant des risques. Cet itinéraire est conseillé aux cyclistes expérimentés.

Les difficultés de circulation sur cette avenue, pourraient inciter les habitants à faire leurs courses à vélo (essentiellement dans le bas de l'avenue). Or tous les arceaux vélos ont été démontés. Il n'en reste plus un seul, alors que des arbres ont été arrachés, des maisons détruites pour faire des parkings voitures, mais rien pour les vélos. Circulation dangereuse et absence d'arceaux, le message est clair : prenez votre voiture pour venir faire vos courses...

Vous me direz il reste les lignes 1, 4 et 6 de bus... Oui, mais... Travaux et déviations font que leur fréquence a été diminuée, donc... ils sont surchargés aux heures de pointe. Aujourd'hui les étudiants préfèrent utiliser leur voiture (plus rapide, plus libre).

Une conclusion s'impose. Finalement les travaux pénalisent peu les voitures. Moi-même, je l'utilise pour conduire mon fils au conservatoire, et on circule très (trop ?) bien...

À vélo, c'est trop dangereux et en bus c'est long, si toutefois vous avez la chance de monter dedans...

Aujourd'hui pour le vélo, c'est raté sur l'avenue Patton.

*Fabrice*



En bas de l'avenue Patton, devant la Pizza du Roy. Avant...



... Après.

## Les Ponts-de-Cé est-ouest et nord-sud

Depuis notre rencontre le 24 mai avec le service urbanisme de la ville des Ponts-de-Cé et le service correspondant de l'agglomération, le projet de liaison (1,5 km) entre le « giratoire du Rivet » (Intermarché) et le « giratoire de Sorges » (Décathlon) semble en sommeil, mais gageons qu'il ne dort que d'un œil et que dès l'automne nous en entendrons de nouveau parler. Nous pensons avoir été entendus lors de cette rencontre et nous attendons sereins la suite qui sera donnée à ce projet d'envergure et qui engage, le long de la zone de Moulin-Marcille, la liaison est-ouest de tout le sud de l'agglomération.

### **L'enjeu routier d'un pont urbain**

Cette rencontre du 24 mai nous a permis de

comprendre que le pont qui franchit l'autoroute A87 reste un gros enjeu routier, faute de contournement sud de l'agglomération. Pas question de remettre en cause sa capacité à y faire circuler de nombreux poids lourds, dans un trafic de l'ordre de 10 000 véhicules par jour. Le Département tient à garder une largeur conséquente aux voies de circulation. Aujourd'hui, ce pont ne dispose d'aucun aménagement cyclable, et le cycliste a le choix entre le stress d'une voirie où il n'est pas à l'aise du tout, et un trottoir qui lui est légalement interdit.

Problème : pour créer des voies cyclables sur ce pont, obligatoires en cas de réfection de voirie, il faut supprimer les grosses glissières de béton censées servir de garde-fou aux véhicules motorisés qui dévièrent de leur trajectoire, ce qui gagnerait un mètre en largeur de chaque côté. Mais cela obligerait à construire de nouveaux garde-fous externes (dernier rempart au-dessus de l'autoroute) beaucoup plus solides que les barrières à piétons actuelles. La structure de l'ouvrage supportera-t-elle l'ancrage de tels équipements ? Il faut l'espérer, sinon cette belle liaison de 1,5 km risque de souffrir d'une discontinuité cyclable à l'endroit où il y en a le plus besoin : inimaginable !

### **Toujours plus de cyclistes**

Nous attendons également avec impatience la fin des travaux engagés rue David d'Angers et qui préfigurent, nous l'espérons, une refonte de la cyclabilité de tout l'axe nord-sud entre Angers et Mûrs-Érigné. Le nombre de cyclistes en constante augmentation notamment les mois compris entre avril et octobre (grâce à la Loire à Vélo) mais aussi par le nombre croissant de personnes allant à l'université ou au travail le reste de l'année, doit inciter la ville à des initiatives fortes pour ralentir la circulation automobile et permettre un meilleur partage de l'espace public ; piétons et cyclistes méritent plus et mieux ! Notre ville est une réelle vitrine sur la Loire et, avec la proximité d'Angers, les aménagements y auraient tout leur sens...

*Jacques*

---

## **Vélo-école au Trois-Mâts, Saison 1**

L'un de nos objectifs à Place au vélo est de faire croître le nombre de cyclistes urbains à Angers, si possible dans le cadre d'un report modal (voiture vers vélo). Pour ce faire, nous menions déjà bon nombre d'actions pédagogiques, ludiques, d'information, mais un levier nous manquait : la

### **Un mort sur la Vélofrancette**

Un cycliste a été tué le 12 juillet dans une collision avec une voiture sur la Vélofrancette, au débouché du pont de Cantenay-Epinard en bordure de Mayenne. Nous avons signalé à plusieurs reprises au Département, aménageur de la voie verte et responsable des routes, le danger de cette intersection, où les voitures roulent encore trop vite malgré l'abaissement à 70 km/h. Or la vitesse de la voiture est toujours un facteur aggravant dans ce type d'accident, quelles que soient les responsabilités des personnes impliquées vis-à-vis du code de la route.

Nous avons écrit le 16 juillet au président du Conseil départemental pour lui demander des mesures plus contraignantes pour la vitesse des voitures sur cette route départementale (D107) à fort trafic aux heures de pointe. Nous attendons toujours sa réponse.

*Jean-Michel*



formation pratique à l'usage de la bicyclette. En effet, beaucoup de personnes ne savent pas - ou plus - comment pédaler ou ne se sentent pas en sécurité en partageant la route avec les automobilistes. Devant le nombre grandissant de vélos en France (déjà plus d'une centaine), Place au vélo Angers se devait de suivre le mouvement !

C'est donc après avoir suivi une formation au brevet Initiateur Mobilité à Vélo (IMV), dispensée par la FUBICY, complétée par nos recherches et nos expériences diverses, que nous nous sommes lancés, Françoise, Christophe, Pauline, Jacques puis Jean-Baptiste.

### **D'abord l'équilibre sur deux roues**

Nous essayons d'être en lien avec différentes maisons de quartier angevines pour proposer des ateliers en fonction des demandes. C'est au Trois-Mâts, maison de quartier des Justices, que nous avons fait étape pour notre première saison de vélo-école. Une douzaine de participantes, de tous âges (de 20 à 75 ans), assistent à la première séance. Les motivations convergent lors des présentations : faire du sport, sortir de la

maison, et faire des promenades avec les enfants à vélo, principalement.

Certaines, qui avaient déjà fait du vélo auparavant, n'avaient besoin que de se rassurer dans un cadre sécurisant avant d'oser se lancer dans la ville. Pour d'autres, c'est la découverte totale et il faut reprendre depuis le début, se familiariser avec le matériel et les sensations. Les « VéloCités », gracieusement prêtés par la Ville d'Angers, sont rapidement transformés en draisiennes : hop ! En deux coups de clé, on enlève les pédales, on baisse la selle au maximum et on découvre peu à peu l'équilibre sur deux roues.

### **Accompagnement quasi personnalisé**

Dès la première séance, et malgré l'appréhension de certaines élèves, on ne peut que constater leur plaisir d'être là : ça discute, ça rigole, ça persévère. On nous remercie beaucoup, vraiment beaucoup. Avec des moments comme ça, on sait pourquoi on donne de notre temps, et on nous le rend bien !

Nous avons prévu un cycle de dix séances hebdomadaires, d'une heure, d'abord en salle puis en extérieur dans une courette tranquille du quartier. Nous avons envisagé un programme théorique qui a rapidement été retoqué face à une évidence : les niveaux sont rapidement devenus hétérogènes et un accompagnement quasi personnalisé s'est mis en place à chaque fois. D'où l'importance d'être nombreux pour l'encadrement ! Autre obstacle : le Ramadan, qui est tombé au milieu du cycle d'apprentissage et qui a contraint plusieurs de nos élèves à l'abandon prématuré de la vélo-école.

### **La fierté d'y arriver**

L'objectif final au terme des 10 séances de vélo-école était d'organiser une sortie au Lac de Maine début juillet avec les participantes et leur famille, mais nous avons sans doute été trop ambitieux. Malgré de très beaux progrès et la formation au final de cinq cyclistes débutantes, nous n'avons pas eu le temps d'aborder plusieurs points essentiels préalables aux sorties en milieu urbain : le code de la route appliqué aux cyclistes, les indications de changements de directions, les démarrages en côte, l'éclairage nocturne, etc. Cela n'a rien enlevé heureusement à la joie et surtout à la grande fierté de ces femmes fin juin, qui nous ont promis de revenir à la rentrée pour poursuivre leur apprentissage.

D'ailleurs, si vous-même êtes intéressé pour participer à la vélo-école de PAV Angers, soit comme élève soit comme encadrant, rendez-vous devant la Maison de quartier du Trois-Mâts tous les mardis à 10 h, à partir du 4 septembre 2018. N'hé-

sitez pas à nous contacter pour de plus amples informations !

*Christophe Veyland et Pauline Jeannin*

---

## **Tramway : des loupés programmés**

Si tous les aménagements urbains engagent plus ou moins l'avenir, l'installation d'une ligne de tramway s'inscrit vraiment dans le long terme. Vu le niveau des engagements financiers et techniques, on est dans le quasi irréversible, et il vaut mieux ne pas se louper.

C'est malheureusement ce qui est en train de se produire avec la seconde ligne en cours d'aménagement. Même si la pose des rails n'est pas encore pour demain, tous les travaux préparatoires actuels répondent à des plans de plus en plus précis au fur et à mesure que les mois passent, et on approche peu à peu d'un tracé affiné, définitif, qui ne précisera pas seulement l'emplacement des rails, mais aussi celui des quais, trottoirs, et de tous les aménagements connexes, dont les itinéraires cyclables que la loi sur l'air exige à chaque réfection de voirie.

Et après deux ans de discussions avec la Mission tramway, le nez sur les plans, on reste très déçu sur plusieurs endroits de la ligne B, où l'absence d'aménagement cyclable est bien engagée.

### **L'irréversible durable**

Le plus irréversible, ça sera sans doute sur le carrefour Pasteur-Montaigne, là où nous dénonçons depuis juin 2016 le manque programmé d'espace cyclable sur l'axe Pierre Lise / Montaigne. Si les travaux se font selon les plans qui nous ont été présentés, le vélo devra rouler (doucement, parce que ça monte) devant les voitures (50 km/h autorisés) en s'engageant sur l'avenue Montaigne ; et ça n'est pas une signalisation au sol renforcée à coup de peinture qui en fera un itinéraire cyclable. Toutes les propositions que nous avons pu faire pour trouver les largeurs cyclables ont été repoussées, à coups d'arguments d'ordre technique, commercial (la vitesse de circulation du tram) ou réglementaire. Si rien ne change rapidement dans le projet, c'est la discontinuité cyclable garantie.

Ailleurs, même si c'est un peu moins rude, on entre aussi dans l'irréversible durable :

- Dans le bas de l'avenue Patton, on se retrouvera avec les voitures dans le sens de la montée.
- Bd du Bon Pasteur, les vélos seront sur une voie bidirectionnelle le long du parc Balzac, qui obli-

gera à traverser deux fois les voies du tram en venant du centre-ville.

- Bd Henri Arnault, devant le théâtre le Quai, on perd les deux bandes cyclables existantes pour circuler sur le parvis du théâtre dans un sens, et de l'autre côté en mixité avec les piétons (beaucoup de promeneurs) jusqu'à la cale de la Savatte.

- Bd Ayrault on perd la bande cyclable descendante pour le partage d'une voie de bus de 3,5 m (boulevard Foch la voie de bus avec vélos fait 4 m de large).

### **Un facteur de discontinuités cyclables**

On n'échappe pas à la tendance du moment : une vision de l'usage de l'espace urbain qui qualifie le vélo de mode doux pour la promenade, vision qui oublie qu'en ville on va souvent plus vite à vélo qu'en voiture. Prié de rejoindre les piétons, le vélo est ainsi appelé à en partager les espaces alors que les différentiels de vitesse conduisent à des situations d'insécurité pour tous.

Enfin le champ de compétence de la Mission tramway ne concerne que les abords immédiats de la ligne, au-delà c'est de la compétence de la Voirie ou d'autres opérateurs. Et dans nos rencontres avec les élus et les techniciens nous ressentons bien la difficulté d'avoir une vision globale de la circulation (notamment des vélos), difficulté qui est un facteur important de discontinuités cyclables le long de la ligne.

*Jean-Michel*

## **Géovélo, l'application qui vous guide collaborativement !**

Comme les applications de guidage pour voitures, Géovélo, exclusivement orientée vélo, vous propose un guidage avec un menu de plusieurs itinéraires (sportif, sécurisé, recommandé). Les itinéraires sportifs iront au plus court, en évitant les grands axes, mais pas les côtes, et l'itinéraire sécurisé privilégiera les pistes cyclables et axes secondaires, zones 30, quitte à allonger un peu le parcours. L'itinéraire recommandé est une synthèse "tous publics".

Disponible sur ordinateur (pas pratique sur un vélo, mais utile pour préparer vos vélobalades), mais aussi, pour votre smartphone (applications Android et Apple), Geovélo fonctionne sans création de compte, contrairement à d'autres solutions concurrentes.

Une fois lancé, c'est comme dans la voiture, avec ou sans voix de synthèse, le géoguidage débute. C'est très pratique pour une balade en territoire

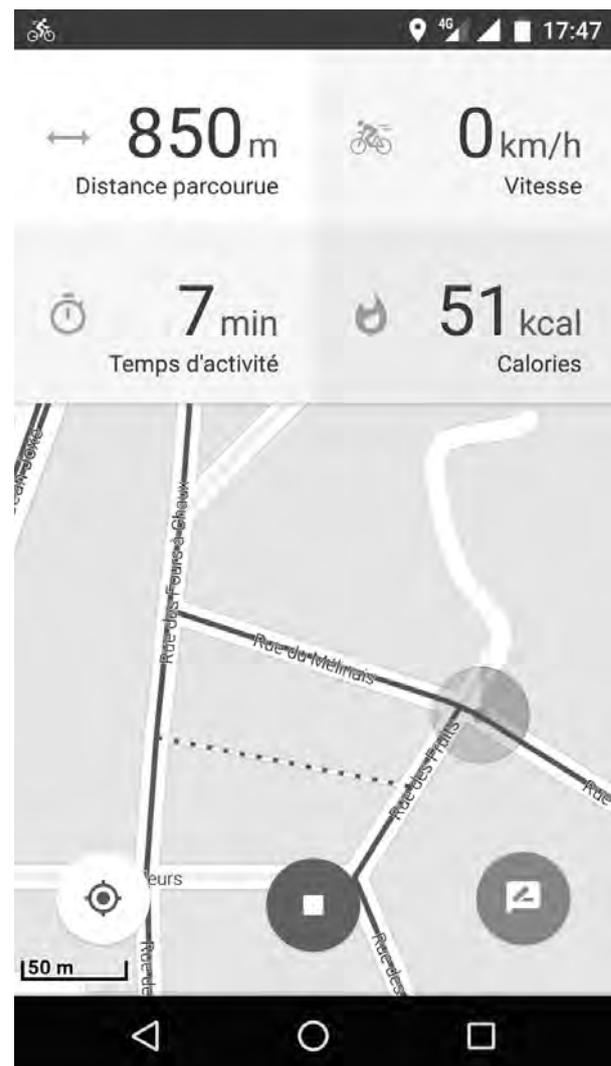
inconnu ou un itinéraire inhabituel en territoire connu (Verneau — Belle-Beille, par exemple).

Pour bénéficier de plus de fonctionnalités, vous pouvez bien entendu vous créer un compte (gratuit), qui donne accès à l'enregistrement de vos parcours (kilomètres parcourus par jour, mois, année, vitesse moyenne, etc.), mais vous permet aussi de contribuer à l'amélioration de l'application (suggestions) et surtout au signalement de problèmes rencontrés durant votre parcours.

### **Un fond cartographique collaboratif**

Je teste l'application sur mon smartphone depuis la fin 2017, sur plus de 1 000 km désormais. C'est de plus en plus fiable, de moins en moins gourmand en batterie (important !), et de plus en plus "sympa" à utiliser, pour plusieurs raisons.

D'une part, elle repose sur un fond cartographique collaboratif (OpenstreetMap), mis à jour par la société Géovélo, premier contributeur français privé à cette cartographie, pour les modes doux. Mais aussi par vous ou moi, comme vous pouvez le faire au quotidien ou lors de cartoparties organisées par les associations vélo, mais



*Copie d'écran de Géovélo : une piste cyclable n'est pas à jour ? Signalez-le directement depuis l'application pour que la carte soit rapidement actualisée*

aussi les maisons de quartier ou des cartographes amateurs de la communauté OpenstreetMap. La carte est donc d'autant plus fiable que les utilisateurs remontent les nouveautés ou relèvent les manques ou incohérences. Les données cartographiques sont potentiellement disponibles dans d'autres applications utilisant OpenStreetMap.

### **De nombreuses possibilités**

Géovélo est une start-up tourangelle, créée par des mordus de vélo. Ils sont vraiment à l'écoute des besoins des cyclistes (qualité et largeur des voies cyclables pour adapter le parcours au type de vélo déclaré dans l'application, vélo électrique ou pas...). Nous les avons rencontrés en juin dernier et sommes ressortis rassurés sur le respect de notre vie privée, et très intéressés par les possibilités statistiques (anonymes) que Géovélo peut fournir aux collectivités et associations partenaires : remontées terrain des utilisateurs (qualité des pistes, points noirs), mais aussi agrégation des suggestions, carte des zones les plus circulées à vélo sur une ville, données stratégiques pour mener à bien de vraies politiques cyclables.

### **Plus fiable dans les villes partenaires**

Aujourd'hui, Géovélo est partenaire de la Loire à Vélo et de la plupart des grandes villes de l'axe (Blois étant la plus récemment entrée en contrat). Angers n'a pas encore suivi, mais des négociations seraient en cours. Partout en France, l'application est utilisable, avec plus de fiabilité dans les villes partenaires (Nantes, Orléans, Paris, Lyon...), ou le long des véloroutes.

Vous êtes intéressé pour tester Géovélo ? Retrouvez-nous à la cartopartie proposée par Place au vélo le 23 septembre dans le quartier des Hauts de Saint-Aubin (infos pratiques p. 8 « Agenda »).

D'autres moments d'échanges seront proposés durant l'année, lors de nos événements publics ou associatifs.

*Frédéric*

---

## **Mairie 5 sur 5 : usage et limites du service**

Angers (la Ville) propose un service pour signaler les petits problèmes de tout ordre vus sur l'espace public. Place au vélo vous invite à utiliser le service (par téléphone au 0 800 49 05 05 du lundi au vendredi de 9 h à 17 h 30), mais aussi 24 h sur 24 et 7 jours sur 7, si vous installez l'application Mairie 5/5 sur votre smartphone.

Cette application vous permet notamment de si-

gnaler un arceau cassé, du verre ou d'autres déchets encombrant une piste cyclable, un trou dans la chaussée, un marquage vélo effacé, ou tout autre élément de voirie posant problème pour votre confort ou votre sécurité.

L'application est simple d'usage, vous prenez une photo, vous localisez le problème (automatiquement ou manuellement) sur la carte, ajoutez un commentaire, votre mail et téléphone, faites "envoyer", et c'est pris en charge.

J'ai testé l'application à plusieurs reprises. En général, la prise en compte est rapide, mais il faut bien limiter les signalements aux questions d'entretien de l'existant. Ce n'est pas prévu pour remonter les suggestions, ni les incivilités, telles qu'un véhicule garé sur une voie cyclable. Dans ce dernier cas, il est conseillé de contacter directement la police municipale, notamment si le danger est avéré.

Enfin, si la piste cyclable est sur une autre commune, eh bien là, c'est vous qui voyez avec la Mairie considérée (pas évident à certains endroits !). On peut simplement espérer que prochainement, le service Mairie 5 sur 5 soit étendu à l'agglomération, car à ce jour, cela demeure limité au strict périmètre communal.

*Frédéric*

---

## **Transport multimodal de Mazé au Ralliement**

Vous travaillez en centre-ville et vous trouvez que stationner vous coûte cher et que l'accès est souvent congestionné aux heures de bureau. Alors comme cet habitant de Mazé optez pour la combinaison voiture plus vélo pliant dans le coffre de votre voiture. Tous les matins, il prend sa voiture pour aller de Mazé au parking gratuit (!) d'Espace Anjou. Là il sort son vélo du coffre et profite du nouvel aménagement du pont Langlade pour rejoindre l'allée Jeanne d'Arc et arriver tranquillement au Ralliement, itinéraire qui sera bientôt celui de la Loire à vélo.

Mais arrivé là, comment faire pour stationner son vélo en sécurité toute la journée puisque le parking du Ralliement n'a pas de stationnement sécurisé étant donné que les ascenseurs sont trop petits et les accès par les rampes très dangereux : une erreur de conception que les habitants et travailleurs de cette zone risquent de payer longtemps !

Équipé d'un vélo pliant, pas de problème pour notre Mazéais qui le range tranquillement sur son lieu de travail. D'autres combinaisons sont possi-

bles, vélos en libre-service ou transports en commun, mais nous disons merci à cet habitant de Mazé et à sa femme qui participent par leur pratique à limiter la pollution en centre-ville.

Françoise



**Aux Ponts-de-Cé  
les habitants  
souhaitent : « Rouler**

**à vélo aussi bien qu'un automobiliste  
en voiture »**

L'agglomération ne se limite pas à la ville centre, et 79 habitants des Ponts-de-Cé ont donné leur ressenti sur la circulation à vélo dans cette commune limitrophe d'Angers\*. Les répondants sont en majorité des personnes de plus de 45 ans qui pratiquent le vélo 1 à 3 fois par semaine (40 %) ou beaucoup moins (36 %) : seuls 23 % l'utilisent quotidiennement. Ils se considèrent comme des cyclistes de niveau moyen et utilisent leur vélo pour le tourisme (72 %) ou l'utilitaire (61 %) mais peu pour les trajets vers l'école ou le travail en relation avec les âges des répondants.

Les points forts sont liés aux commerces de la zone du Moulin Marcille (ateliers de réparation) et au caractère résidentiel de la ville (sécurité de circulation dans les zones pavillonnaires, peu de vols de vélos, stationnement facile).

Les principaux points faibles sont liés à l'insécurité sur les axes partagés avec les véhicules motorisés. Sans surprise pour qui connaît la commune des Ponts-de-Cé et la traversée ou l'a traversée à vélo, le point noir principal identifié est l'axe nord-sud : près de 70 % des personnes le citent soit explicitement (39 fois), soit parlent plus généralement de la traversée de la ville ou du centre-ville (5 fois). Les difficultés citées sont l'étroitesse des voies avec du stationnement des deux côtés, la vitesse excessive des véhicules, l'étroitesse des bandes cyclables quand il y en a, comme sur le pont Dumnacus, le rond-point dit de la gendarmerie, entre la rue David d'Angers et l'avenue Galliéni, l'arrivée sur Angers par la rue des Ponts-de-Cé ou la rue de Villesicard (pas de pistes et vitesse excessive). Ce dernier point concernant la jonction entre Angers et Les Ponts-de-Cé est également souligné par les cyclistes ayant répondu au baromètre pour la ville d'Angers. L'autre point noir mis en avant est l'avenue Galliéni et notamment le franchissement du pont sur l'autoroute et du rond-point d'accès à cette autoroute.

\* L'analyse des résultats du Baromètre sur la ville d'Angers a été donnée dans la dernière Bicyclette. Tous les résultats sur [www.parlons-velo.fr](http://www.parlons-velo.fr)

Un autre point faible est la difficulté de location de vélos : VéloCité et vélos en libre-service ne sont pas développés à l'échelle de l'agglomération. Enfin, un défaut de politique locale transparaît dans ces réponses : pas d'itinéraires cyclistes lors des travaux, manque de double-sens cyclables et de communication sur les déplacements à vélo.

Les demandes principales des répondants des Ponts-de-Cé sont identiques à celles des Angevins : avoir un réseau cyclable complet et sans coupures (84 %) et des itinéraires directs et rapides (51 %). Ils sont par contre plus nombreux à demander la modération de la vitesse des véhicules motorisés en ville ce qui peut s'expliquer par l'absence de systématisation des zones 30 dans les quartiers résidentiels et les conflits d'usage sur l'axe nord-sud principalement à 50 km/h. La limitation du trafic motorisé en ville et l'entretien des aménagements sont demandés par plus de 30 % des répondants. L'un d'eux le souligne, la commune est traversée par des itinéraires touristiques (Loire à vélo) et comporte de nombreux établissements scolaires de la maternelle au supérieur : il est donc indispensable de trouver des solutions pour que leurs accès à vélo soient facilités ce qui contribuera à réduire le trafic automobile.

## Confusions au débouché du pont de Verdun

Dans le secteur du pont de Verdun, sur la rive gauche, les aménagements provisoires montrent une fois de plus à quel point on oublie le vélo pendant les phases de travaux. La confusion entretenue par le manque de lisibilité agace des automobilistes qui voient des vélos débouler sans prévenir. Mais elle agace aussi les cyclistes obligés de se faufiler faute de bandes cyclables ou de SAS vélo aux feux ; en ayant soin d'éviter la voiture qui tourne à droite pour descendre sur la voie des berges au sortir du pont. Et pour rejoindre la voie verte de la toute nouvelle Promenade Jean Turc, au pied du château, ça n'est pas très clair. Mais si on y arrive, ce qui est clair c'est qu'on se retrouve à rouler sur des pavés (dans le prolongement de la montée Saint Maurice), revêtement à exclure pour le vélo, comme nous l'avions signalé avant sa mise en œuvre. Scénario déjà vu il y a une dizaine d'années devant le musée des Beaux-Arts, où on avait dû démonter du pavé fraîchement posé pour faire un espace roulant.

## À l'Agenda

• **Dimanche 23 septembre : Cartopartie et Jardin'Art aux Hauts de Saint-Aubin.** Rendez-vous à **10 h** au pont Confluences côté hôpital pour aller renseigner OpenStreetMap sur les conditions de circulation à vélo dans le quartier (tous les détails sur OpenStreetMap et les cartoparties dans l'article sur Géovélo page 5). Ceux qui veulent peuvent installer sur leur smartphone Géovélo (Android ou Apple), et éventuellement OSM Contributor (Android) qui permet de faire de la mise à jour carto sur le terrain. Inscriptions souhaitées sur [placeauvelo.angers@laposte.net](mailto:placeauvelo.angers@laposte.net)

Entre 12h15 et 13h45 pique-nique au bord de la Maine. À partir de 14 h, balade à la découverte des œuvres et spectacles présentés dans les jardins du quartier. Pour ceux qui veulent seulement venir pour le pique-nique ou l'après-midi, un petit coup de fil au 06 51 29 37 48 (Frédéric) ou 06 02 32 46 51 (Françoise) et nous vous dirons où nous sommes.

• **Dimanche 7 octobre : sortie vélo** avec des étudiants en production horticole du lycée de Pouillé des Ponts-de-Cé et les **Boîtes à vélo**. Venez faire connaissance avec les entrepreneurs qui font leur travail à vélo. Rendez-vous à 9 h 45 au Héron Carré pour une balade de 26 km environ autour du Lac de Maine, l'île Saint-Aubin et Terra Botanica avec différents arrêts découverte et un pique-nique au milieu. Fin prévue vers 16 heures au plus tard.

• **Mercredi 10 octobre :** Réunion des adhérents et sympathisants. Venez discuter avec d'autres de l'usage du vélo dans l'agglomération et apporter vos idées à l'association. Rendez-vous à 20 h au local 6 boulevard Olivier Couffon.



**Et si vous n'avez  
pas encore  
renouvelé votre  
adhésion...**

**Place au Vélo**  
6 boulevard Olivier Couffon  
49 000 ANGERS  
Tél. : 02 41 44 35 44  
[placeauvelo.angers@laposte.net](mailto:placeauvelo.angers@laposte.net)  
<http://www.placeauveloangers.fr>

### Bulletin d'adhésion 2018

Nom : .....

Prénom : .....

Adresse :

e-mail : .....

Tél. : .....

À renvoyer à **Place au Vélo**, 6 bd Olivier Couffon, 49 000 Angers. Avec votre règlement par chèque à l'ordre de « Place au Vélo », d'un montant de :

- 8 € pour une adhésion individuelle.
- 10 € pour une adhésion familiale (nombre de personnes : )
- 4 € pour les moins de 18 ans, chômeurs, étudiants.
- ... € comme membre bienfaiteur (au-delà de 10 euros).